

На основу члана 16. став 3, члана 86. став 1, члана 87. став 5, члана 96, члана 97. став 2, члана 194. став 2, члана 198. став 4, члана 199. став 5, члана 239, члана 249. став 1. и члана 265. Закона о ваздушном саобраћају („Службени гласник РС”, бр. 73/10, 57/11, 93/12, 45/15, 66/15 - др. закон и 83/18),

Директор Директората цивилног ваздухопловства Републике Србије доноси

ПРАВИЛНИК

о изменама и допунама Правилника о условима за обављање ваздушног саобраћаја

Члан 1.

У Правилнику о условима за обављање ваздушног саобраћаја („Службени гласник РС”, бр. 9/18 и 56/18), у члану 2. став 1. после тачке 2) додаје се тачка 2а), која гласи:

„2а) *листа одступања од конфигурације* је листа коју је, уз одобрење државе пројекта, установила организација одговорна за пројекат типа, у којој су наведени делови одређеног типа ваздухоплова који могу да недостају на почетку лета, као и оперативна ограничења и корекције перформанси, ако је то потребно;”.

Члан 2.

У члану 3. став 2. тачка на крају тачке 7) замењује се тачком и запетом и додају се тач. 8) – 10), које гласе:

„8) Уредбом Комисије (ЕУ) бр. 2015/2338 од 11. децембра 2015. године којом се мења и допуњује Уредба (ЕУ) бр. 965/2012 у погледу захтева који се односе на уређаје за снимање параметара лета, уређаје за подводно лоцирање и системе за праћење ваздухоплова;

9) Уредбом Комисије (ЕУ) бр. 2016/1199 од 22. јула 2016. године којом се мења и допуњује Уредба (ЕУ) бр. 965/2012 у погледу оперативних одобрења навигације засноване на могућностима ваздухоплова (*PBN*), сертификације и надзора над пружаоцима услуга пружања података и летова хеликоптера изнад воде и којом се врше исправке те уредбе;

10) Уредбом Комисије (ЕУ) бр. 2017/363 од 1. марта 2017. године којом се мења и допуњује Уредба (ЕУ) бр. 965/2012 у погледу посебних одобрења за летове једномоторних авиона на турбински погон ноћу или у инструменталним метеоролошким условима и у погледу захтева за одобравање обуке о опасном терету која се односи на посебне делатности уз накнаду, некомерцијалне летове сложених моторних ваздухоплова и посебне делатности које се обављају без накнаде сложеним моторним ваздухопловима.”.

Став 3. мења се и гласи:

„Уз одредбе Прилога 1. овог правилника примењују се и:

1) Допунски услови за примену Уредбе (ЕУ) бр. 965/2012 у Републици Србији који су дати у Прилогу 2, који је одштампан уз овај правилник и чини његов саставни део;

2) прихватљиви начини усаглашавања (*Acceptable Means of Compliance (AMC)*) које је утврдила Европска агенција за безбедност ваздушног саобраћаја (*EASA*) и који су објављени на њеним интернет страницама;

3) алтернативни начини усаглашавања чију је примену Директорат одобрио у складу са одредбама овог правилника.”

Члан 3.

У Прилогу 1. (Уредба Комисије (ЕУ) бр. 965/2012 од 5. октобра 2012. године о утврђивању техничких захтева и административних процедура који се односе на делатности у ваздушном саобраћају у складу са Уредбом Европског парламента и Савета (ЕЗ) бр. 216/2008), у члану 5. став 2. тачка е) реч: „и” брише се.

Тачка на крају тачке ф) замењује се тачком и запетом и додаје се тачка г), која гласи: „г) хеликоптере који се користе за летове изнад воде (HOF0).”.

Члан 4.

У Прилогу 1, у члану 6. ст. 3 и 4. мењају се и гласе:

„3. Изузетно од члана 5. ове уредбе и не доводећи у питање Уредбу (ЕЗ) бр. 216/2008 и Уредбу Комисије (ЕУ) бр. 748/2012 у погледу дозволе за лет, летови који су повезани са увођењем или модификацијом типова ваздухоплова, а које обављају организације за пројектовање или производњу у оквиру својих надлежности, као и летови ваздухоплова без путника или терета којим ваздухоплов врши прелет ради обнове, поправке, сервисне провере, инспекције, испоруке, извоза или у сличне сврхе, обављају се у складу са условима који су одређени у националном праву држава чланица.

4. Без обзира на члан 5. ове уредбе, државе чланице могу до 30. јуна 2018. године да наставе да захтевају посебно одобрење и додатне захтеве у погледу оперативних процедура, опреме, оспособљености посаде и обуке за летове јавног авио-превоза хеликоптером који се обављају изнад воде, у складу са својим националним правом. Државе чланице обавештавају Комисију и Агенцију о додатним захтевима који се примењују на таква посебна одобрења. Ови захтеви не смеју да буду мање рестриктивни од оних који су наведени у анексима III и IV ове уредбе.”.

Став 5. мења се и гласи:

„5. До 2. септембра 2017. године изузећа која су дата пре 22. марта 2017. године у складу са чланом 8. став 2. Уредбе (ЕЕЗ) бр. 3922/91, на начин предвиђен чланом 6. став 5. Уредбе (ЕУ) бр. 965/2012 који је у примени до 22. марта 2017. године, сматрају се одобрењима из става а) CAT.POL.A.300 Анекса IV (Део-CAT). После 2. септембра 2017. године ова изузећа неће важити за летове једномоторних авиона.

Ако је у периоду од 22. марта 2017. године до 2. септембра 2017. године предвиђена било каква измена летова ових авиона која утиче на услове под којима су дата изузећа, о тој предвиђеној измени се, пре њене примене, обавештавају Комисија и Агенција. Комисија и Агенција врше процену предвиђене измене у складу са чланом 14. став 5. Уредбе (ЕЗ) бр. 216/2008.”

Став 7. мења се и гласи:

„7. Брисан.”.

После става 7. додају се ст. 8. и 9, који гласе:

„8. Изузетно од прве реченице члана 5. став 3. ове уредбе, оператери сложених моторних авиона чија максимална сертификована маса на полетању (MCTOM) износи 5.700 kg или мање, који су опремљени моторима на турбоелисни погон и који обављају некомерцијалне летове, дужни су да користе ове ваздухоплове искључиво у складу са Анексом VII ове уредбе.

9. Изузетно од члана 5. став 5. тачка а) ове уредбе, ако организације за обуку спроводе летачку обуку сложеним моторним авионима чија максимална сертификована маса на полетању (MCTOM) износи 5.700 kg или мање и који су опремљени моторима на

турбоелисни погон, дужне су да користе ове ваздухоплове искључиво у складу са Анексом VII ове уредбе.”.

Члан 5.

У Прилогу 1. члан 10. мења се и гласи:

„Члан 10.

Ступање на снагу

1. Ова уредба ступа на снагу трећег дана од дана објављивања у Службеном листу Европске уније.

Примењује се од 28. октобра 2012. године, под условима утврђеним у ст. 2 - 6. овог члана.

2. Анекси II и VII ове уредбе се примењују на некомерцијалне летове балона и једрилица почев од 25. августа 2013. године, изузев у државама чланицама које су одлучиле да их у целини или делимично неће примењивати у складу са одредбама које су на снази у време доношења такве одлуке и у мери у којој су то одлучиле. Те државе чланице примењују Анексе II и VII ове уредбе од 8. априла 2018. године на некомерцијалне летове балона, а од 8. априла 2019. године на некомерцијалне летове једрилица или од датума који су наведени у њиховој одлуци, у зависности од случаја.

3. Анекси II, III, VII и VIII ове уредбе се примењују на посебне делатности у ваздушном саобраћају које се обављају балонима и једрилицама од 1. јула 2014. године, изузев у државама чланицама које су одлучиле да их у целини или делимично неће примењивати у складу са одредбама које су на снази у време доношења такве одлуке и у мери у којој су то одлучиле. Те државе чланице примењују Анексе II, III, VII и VIII ове уредбе од 8. априла 2018. године на посебне делатности које се обављају балонима, а од 8. априла 2019. године на посебне делатности које се обављају једрилицама или од датума који су наведени у њиховој одлуци, у зависности од случаја.

4. Анекси II, III, VII и VIII ове уредбе се примењују на посебне делатности у ваздушном саобраћају које се обављају авионима и хеликоптерима од 1. јула 2014. године, изузев у државама чланицама које су одлучиле да их у целини или делимично неће примењивати у складу са одредбама које су на снази у време доношења такве одлуке и у мери у којој су то одлучиле. Те државе чланице примењују Анексе II, III, VII и VIII ове уредбе на посебне делатности које се обављају авионима или хеликоптерима од 21. априла 2017. године или од датума који су наведени у њиховој одлуци, у зависности од случаја.

5. Анекси II, III и IV ове уредбе се примењују на:

а) јавни авио-превоз (CAT) који започиње и завршава се на истом аеродрому или оперативном месту, а обавља се авионима перформансе класе Б или хеликоптерима који нису сложени моторни хеликоптери, почев од 1. јула 2014. године, изузев у државама чланицама које су одлучиле да их у целини или делимично неће примењивати у складу са одредбама које су на снази у време доношења такве одлуке и у мери у којој су то одлучиле. Те државе чланице примењују Анексе II, III и IV ове уредбе на јавни авио-превоз (CAT) који започиње и завршава се на истом аеродрому или оперативном месту, а обавља се авионима перформансе класе Б или хеликоптерима који нису сложени моторни хеликоптери почев од 21. априла 2017. године или од датума који су наведени у њиховој одлуци, у зависности од случаја;

б) јавни авио-превоз (*CAT*) који се обавља балонима и једрилицама, почев од 1. јула 2014. године, изузев у државама чланицама које су одлучиле да их у целини или делимично неће примењивати у складу са одредбама које су на снази у време доношења такве одлуке и у мери у којој су то одлучиле. Те државе чланице примењују Анексе II, III и IV ове уредбе почев од 8. априла 2018. године на јавни авио-превоз (*CAT*) који се обавља балонима, а од 8. априла 2019. године на јавни авио-превоз (*CAT*) који се обавља једрилицама, или од датума који су наведени у њиховој одлуци, у зависности од случаја.

6. Током периода наведених у ст. 2 - 5. овог члана, примењују се следеће одредбе, у зависности од случаја:

а) од дана ступања на снагу одредаба ове уредбе надлежне власти постепено предузимају ефикасне мере у циљу усклађивања са наведеним захтевима, укључујући прилагођавање својих организација и система управљања, обуке особља, процедура, приручника и програма надзора;

б) оператери су дужни да прилагоде свој систем управљања, програме обуке, процедуре и приручнике како би их ускладили са захтевима ове уредбе, који су релевантни, најкасније до дана примене тих захтева;

ц) до дана примене релевантних захтева ове уредбе, државе чланице настављају да издају, обнављају важење или врше измене сертификата, ауторизација или одобрења у складу са правилима која су на снази пре ступања на снагу тих захтева или, у случају јавног авио-превоза (*CAT*) који започиње и завршава се на истом аеродрому или оперативном месту, а обавља се авионима перформансе класе Б или хеликоптерима који нису сложени моторни хеликоптери, у складу са:

- Анексом III Уредбе (ЕЕЗ) бр. 3922/91 и повезаним националним изузећима у складу са чланом 8. став 2. Уредбе (ЕЕЗ) бр. 3922/91, у случају авиона; и

- националним захтевима, у случају хеликоптера.

д) Сертификати, ауторизације и одобрења које су државе чланице издале пре дана примене релевантних захтева ове уредбе, сматрају се издатим у складу са овим захтевима. Ипак, они ће бити замењени сертификатима, ауторизацијама и одобрењима, у зависности шта је одговарајуће, који се издају у складу са овом уредбом најкасније у року од шест месеци од дана примене релевантних захтева ове уредбе.

е) Оператери који на основу ове уредбе имају обавезу давања изјаве дужни су да поднесу своје изјаве најкасније до дана примене релевантних захтева ове уредбе.”.

Члан 6.

У Прилогу 1, у Анексу I (Дефиниције израза који се користе у анексима II-VIII) после тачке 8) додају се тач. 8а) и 8б), које гласе:

„8а) „Праћење ваздухоплова” је процес успостављен на земљи којим се у стандардизованим временским интервалима одржава и ажурира евиденција о четвородимензионалној позицији појединачног ваздухоплова у лету;

8б) „Систем за праћење ваздухоплова” је систем који се заснива на праћењу ваздухоплова како би се утврдило неуобичајено понашање у лету и обезбедило давање упозорења;”.

Тачка 69) мења се и гласи:

„69) „Непогодна средина” је:

а) средина у којој:

- (i) није могуће обавити безбедно принудно слетање услед неодговарајуће површине;
 - (ii) лица у хеликоптеру не могу бити на одговарајући начин заштићена од спољашњег утицаја; или
 - (iii) одзив/способност у погледу трагања и спасавања не одговарају очекиваној изложености опасности; или
 - (iv) постоји неприхватљив ризик од угрожавања лица или имовине на земљи.
- б) у сваком случају, следећа подручја:
- (i) за летове изнад воде, подручје отвореног мора, северно од 45N и јужно од 45S, изузев ако је одређени део означен као погодна средина од стране надлежне власти одређене државе; и
 - (ii) они делови густо насељених подручја на којима нема одговарајућих површина за безбедно принудно слетање;”.

Тачка 86) мења се и гласи:

„86) „Летови изнад воде” су летови хеликоптера при којима се већи део лета обавља изнад површине отвореног мора, према локацијама на води или од локација на води;”.

После тачке 86) додају се тач. 86а) и 86б), које гласе:

„86а) „Локација на води” означава објекат намењен за летове хеликоптера на фиксној или плутајућој структури на води или на пловилу;

86б) „Подручје отвореног мора” означава површину воде од обале према мору;”.

После тачке 103) додаје се тачка 103а), која гласи:

„103а) „Захтевана навигациона перформанса *RNP*” је навигациона спецификација за летове за које се захтева навигација заснована на могућностима ваздухоплова (*PBN*) која обухвата захтев за праћење навигационих перформанси током лета и узбуђивање;”.

Члан 7.

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), после тачке *ARO.OPS.235* (Одобрење распореда радног времена) додаје се нова тачка *ARO.OPS.240*, која гласи:

„**ARO.OPS.240 Посебно одобрење за *RNP AR APCH***”

а) Ако подносилац захтева докаже усаглашеност са захтевима садржаним у *SPA.PBN.105*, надлежна власт издаје генеричко посебно одобрење или посебно одобрење за поступак *RNP AR APCH*.

б) У случају посебног одобрења за поступак, надлежна власт:

1) у одобрењу *PBN*-а наводи одобрене процедуре инструменталног прилаза на специфичним аеродромима;

2) успоставља координацију са надлежним органима за ове аеродрома, ако је то потребно; и

3) узима у обзир могућа признавања која произилазе из посебних одобрења за *RNP AR APCH* која су већ издата подносиоцу захтева.”.

Члан 8.

У Прилогу 1, у Анексу II (Захтеви које морају да испуне надлежне власти у области ваздушног саобраћаја (Део-*ARO*)), Додатак II (Оперативне спецификације) замењује се

новим Додатком II, који је дат у Прилогу 1, који је одштампан уз овај правилник и чини његов саставни део.

Члан 9.

У Прилогу 1, у Анексу III (Захтеви које морају да испуњавају организације које обављају ваздушни саобраћај (Део-*ORO*)), у Глави *GEN* (Општи захтеви), у Одељку I (Опште одредбе), у тачки *ORO.GEN.110* (Одговорности оператера) ст. j) и к) мењају се и гласе:

„j) Оператер је дужан да успостави и одржава програме обуке за ангажовано особље у складу са Техничким инструкцијама. Ови програми обуке морају да буду сразмерни одговорностима ангажованог особља. Програме обуке оператера који обављају јавни авио-превоз (*CAT*), без обзира да ли превозе опасан терет или не, као и оператера који обављају делатности које не спадају у јавни авио-превоз и које су наведене у *ORO.GEN.005* тач. б), ц) и д), а који превозе опасан терет, прегледа и одобрава надлежна власт.

к) Без обзира на став j), оператери који обављају комерцијалне летове са следећим ваздухопловима дужни су да обезбеде да летачка посада добије одговарајућу обуку или информације како би им било омогућено да препознају непријављен опасан терет који уносе путници или који доспева као терет, у случају следећих ваздухоплова:

- 1) једрилица;
- 2) балона;
- 3) једномоторних авиона на елисни погон чија максимална сертификована маса на полетању износи *5.700 kg* или мање и чији максимални број расположивих путничких седишта (*MOPSC*) износи пет или мање, а који полећу и слећу са истог аеродрома или оперативног места дању, по правилима за визуелно летење (*VFR*); или
- 4) хеликоптера који нису сложени моторни хеликоптери са једним мотором чији максимални број расположивих путничких седишта (*MOPSC*) износи пет или мање и који полећу и слећу са истог аеродрома или оперативног места дању, по правилима за визуелно летење (*VFR*).”

Члан 10.

У Прилогу 1, у Анексу III (Захтеви које морају да испуњавају организације које обављају ваздушни саобраћај (Део-*ORO*)), у Глави *FC* (Летачка посада), у Одељку 2 (Додатни захтеви за јавни авио-превоз), у тачки *ORO.FC.A.250* (Вођа ваздухоплова са дозволом професионалног пилота авиона (*CPL(A)*)) став а) мења се и гласи:

„а) Ималац дозволе професионалног пилота авиона (*CPL(A)*) може да обавља дужности вође ваздухоплова у јавном авио-превозу у авиону предвиђеном за једног пилота само ако је испуњен један од следећих услова:

- 1) када превози путнике на лету који се обавља по правилима за визуелно летење (*VFR*), изван полупречника од *50 NM (90 km)* од аеродрома поласка, ако има најмање 500 сати налета на авионима или има важеће овлашћење за инструментално летење;
- 2) када лети на вишемоторном типу авиона, по правилима за инструментално летење (*IFR*), ако има најмање 700 сати налета на авионима, од чега 400 сати мора да буде у улози вође ваздухоплова. Поменути налет мора да обухвата 100 сати лета по правилима за инструментално летење (*IFR*) и 40 сати лета вишемоторним авионима. Наведених 400 сати лета у улози вође ваздухоплова може да буде

замене временом лета оствареним у улози копилота ако је у оперативном приручнику утврђен систем вишечлане посаде, при чему се два сата лета у улози копилота сматра као један сат лета у улози вође ваздухоплова;

- 3) када лети на једномоторном типу авиона по правилима за инструментално летење (*IFR*), ако има најмање 700 сати налета на авионима, од чега 400 сати мора да буде у улози вође ваздухоплова. Поменути налет мора да обухвати 100 сати лета по правилима за инструментално летење (*IFR*). Наведених 400 сати лета у улози вође ваздухоплова може да буде замењено временом лета оствареним у улози копилота ако је у оперативном приручнику утврђен систем вишечлане посаде, при чему се два сата лета у улози копилота сматра као један сат лета у улози вође ваздухоплова.”.

Члан 11.

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 ваздухоплова) став а) тачка 10) мења се и гласи:

„10) дужан је да обезбеди:

- (i) да уређај за снимање података о лету не буде онеспособљен или искључен током лета;
- (ii) да у случају догађаја који није удес или озбиљна незгода, а који се пријављује у складу са одредбом *ORO.GEN.160* став а), подаци снимљени уређајем за снимање података нису намерно обрисани;
- (iii) да у случају удеса или озбиљне незгоде или у случају да је истражни орган наложио чување података снимљених уређајем за снимање података:
 - (А) подаци снимљени уређајем за снимање података не буду намерно обрисани;
 - (Б) уређај за снимање података буде искључен одмах након завршетка лета;
 - и
 - (Ц) пре него што напусти пилотску кабину предузме мера предострожности за очување података снимљених уређајем за снимање података;”.

Назив тачке *CAT.GEN.MPA.195* (Чување, израда и коришћење података снимљених уређајем за снимање параметера лета) мења се и гласи:

„*CAT.GEN.MPA.195* Руковање подацима који су снимљени уређајем за снимање параметара лета: чување, израда, заштита и употреба”.

Став а) мења се и гласи:

„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 наложи другачије.”.

Став ф) мења се и гласи:

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

1) осим у циљу обезбеђивања исправности уређаја за снимање звука у пилотској кабини (*CVR*), подаци снимљени уређајем за снимање звука у пилотској кабини не могу да се користе изузев:

- (i) ако је прописан поступак који се односи на руковање подацима снимљеним уређајем за снимање звука у пилотској кабини (*CVR*) и њиховим преписима;

- (ii) уз претходну сагласност свих чланова посаде и особља за одржавање на које се подаци односе;
- (iii) ако се користе само за одржавање и унапређење безбедности.

1а) када се подаци снимљени уређајем за снимање звука у пилотској кабини (*CVR*) прегледају ради обезбеђивања исправности уређаја, оператер је дужан да обезбеди заштиту приватности података снимљених уређајем за снимање звука у пилотској кабини (*CVR*) и ти подаци се не смеју откривати или користити у друге сврхе, осим за обезбеђивање исправности тог уређаја.

2) подаци снимљени уређајем за снимање параметара лета (*FDR*) или уређајем за пренос података не могу да се користе у друге сврхе, осим за истраживање удеса или незгода које су предмет обавезног пријављивања, изузев:

- (i) ако те податке оператер користи искључиво за потребе пловидбености или одржавања ваздухоплова; или
- (ii) ако су уклоњени сви подаци који могу да укажу на идентитет; или
- (iii) ако се објављују у складу са поступцима о заштити података и информација.”.

После тачке CAT.GEN.MPA.200 (Транспорт опасног терета) додају се тачке CAT.GEN.MPA.205 и CAT.GEN.MPA.210, које гласе:

„CAT.GEN.MPA.205 Систем за праћење ваздухоплова

а) Најкасније до 16. децембра 2018. године, у оквиру система оперативне контроле летова оператер мора да успостави и одржава систем за праћење ваздухоплова који обухвата летове на које се примењују одредбе става б) ако се обављају следећим авионима:

- 1) авиони чија је максимална сертифицивана маса на полетању (*MCTOM*) већа од 27.000 *kg*, а максимални број расположивих путничких седишта (*MOPSC*) већи од 19 и којима је прва појединачна потврда о пловидбености (*CofA*) издата пре 16. децембра 2018. године, а који су поред транспондера секундарног надзорног радара опремљени и другим уређајем за одређивање положаја;
- 2) сви авиони код којих је максимална сертифицивана маса на полетању (*MCTOM*) већа од 27.000 *kg*, а максимални број расположивих путничких седишта (*MOPSC*) већи од 19 и којима је прва појединачна потврда о пловидбености (*CofA*) издата 16. децембра 2018. године или касније; и
- 3) сви авиони код којих је максимална сертифицивана маса на полетању (*MCTOM*) већа од 45.500 *kg* и којима је прва појединачна потврда о пловидбености (*CofA*) издата 16. децембра 2018. године или касније.

б) Оператер је дужан да прати летове од полетања до слетања, изузев када су планирана рута и руте планираног одступања у потпуности укључене у блокове ваздушног простора, при чему:

- 1) уобичајено *ATS* пружа услугу надзора која је подржана од стране система контроле летења (*ATC*) који лоцира ваздухоплов у одређеним временским размацама одговарајућег трајања;
- 2) је оператер доставио надлежном пружаоцу услуга у ваздушној пловидби неопходне контакт информације.

CAT.GEN.MPA.210 Лоцирање ваздухоплова у нужди - авиони

Следећи авиони морају да буду опремљени чврстим и аутоматским средствима којима се, после удеса у коме је авион озбиљно оштећен, прецизно одређује положај крајње тачке лета:

- 1) сви авиони чија је максимална сертифицивана маса на полетању (*MCTOM*) већа од 27.000 *kg*, са максималним бројем расположивих путничких седишта (*MOPSC*) већим од 19 и којима је прва појединачна потврда о пловидбености (*CofA*) издата 1. јануара 2021. године или касније; и
- 2) сви авиони код којих је максимална сертифицивана маса на полетању (*MCTOM*) већа од 45.500 *kg* и којима је прва појединачна потврда о пловидбености (*CofA*) издата 1. јануара 2021. године или касније.”.

Члан 12.

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.120* (Прилаз коришћењем хеликоптерског радара (*ARA*) за летове изнад воде – хеликоптери) брише се.

После тачке *CAT.OP.MPA.125* (Процедуре инструменталног одласка и прилаза) додаје се нова тачка *CAT.OP.MPA.126*, која гласи:

„CAT.OP.MPA.126 Навигација заснована на могућностима ваздухоплова

Ако се за предвиђену руту или поступак летења захтева навигација заснована на могућностима ваздухоплова, оператер је дужан да обезбеди:

а) да је одговарајућа навигациона спецификација *PBN* наведена у приручнику за управљање ваздухопловом (*AFM*) или другом документу који је, као део процене пловидбености, одобрен од стране надлежних власти за сертификацију или је заснован на таквом одобрењу; и

б) да се ваздухоплов користи у складу са релевантном навигационом спецификацијом и ограничењима из приручника за управљање ваздухопловом (*AFM*) или другог претходно наведеног документа.”.

У тачки *CAT.OP.MPA.135* (Руте и подручја летења – опште одредбе) став а) тачка 1) мења се и гласи:

„1) обезбеђена је одговарајућа сателитска опрема, опрема на земљи и услуге, укључујући метеоролошке услуге, које одговарају планираним летовима;”.

Тачка *CAT.OP.MPA.136* (Руте и подручја летења – једномоторни авиони) мења се и гласи:

„CAT.OP.MPA.136 Руте и подручја летења – једномоторни авиони

Осим ако то одобри надлежна власт у складу са Анексом V (Део-*SPA*), Главом Л (Летови једномоторних авиона на турбински погон, ноћу или у инструменталним метеоролошким условима (*SET-IMC*)), оператер је дужан да обезбеди да се летови једномоторних авиона на турбински погон обављају дуж праваца или у подручјима где су доступне површине које омогућавају сигурно принудно слетање.”.

У тачки *CAT.OP.MPA.175* (Припрема лета) став б) тачка б) мења се и гласи:

„б) да су сателитска опрема, опрема на земљи и услуге које су потребне за планирани лет, доступне и одговарајуће;”.

На крају тачке 7) реч „и” брише се.

После тачке 7) додаје се тачка 7а), која гласи:

„7а) да су одговарајуће и актуелне све базе навигационих података које се захтевају за летове на основу навигације засноване на могућностима ваздухоплова; и”.

У тачки САТ.ОР.МРА.180 (Избор аеродрома – авиони) став а) мења се и гласи:

„а) Ако услед метеоролошких разлога или перформанси авиона није могуће да се полазни аеродром користи као алтернативни аеродром за аеродром полетања, оператер је дужан да одреди други одговарајући алтернативни аеродром за аеродром полетања, који није удаљен од аеродрома полетања више од:

1) за двомоторне авионе:

(i) растојања које одговара једном сату лета при *OEI* брзини крстарења наведеној у *AFM*, заснованој на стварној маси авиона на полетању, у стандардним условима мирне атмосфере; или

(ii) растојања које одговара *ETOPS* времену, одобреном у складу са Анексом V (Део-*SPA*), Главом Ф, узимајући у обзир ограничења из *MEL* листе, до највише два сата при *OEI* брзини крстарења наведеној у *AFM*, заснованој на стварној маси авиона, у стандардним условима мирне атмосфере;

2) за авионе са три или четири мотора - растојања које одговара лету од два сата при *OEI* брзини крстарења наведеној у *AFM*, заснованој на стварној маси авиона, у стандардним условима мирне атмосфере;

3) за авионе одобрене у складу са Анексом V (Део-*SPA*), Главом Ј (Летови једномоторних авиона на турбински погон ноћу или у инструменталним метеоролошким условима (*SET-IMC*), 30 минута лета при нормалној брзини крстарења заснованој на стварној маси авиона, у стандардним условима мирне атмосфере.

У случају авиона са више мотора, ако *AFM* не садржи податак о *OEI* брзини крстарења, за прорачун се користи брзина којом се постиже да остали мотори буду подешени на максималну континуирану снагу.”.

Тачка САТ.ОР.МРА.181 (Избор аеродрома и оперативних места – хеликоптери) мења се и гласи:

„САТ.ОР.МРА.181 Избор аеродрома и оперативних места – хеликоптери

а) За летове који се обављају у метеоролошким условима за инструментално летење (*IMC*), вођа ваздухоплова је дужан да одреди алтернативни аеродром за аеродром полетања, који се налази на растојању до једног сата лета при нормалној брзини крстарења, ако из метеоролошких разлога није могућ повратак на место поласка.

б) За летове који се обављају по правилима за инструментално летење (*IFR*) или за летове који се обављају по правилима за визуелно летење (*VFR*), када се навођење обавља на други начин, а не помоћу визуелних оријентира на земљи, вођа ваздухоплова је дужан да у оперативном плану лета наведе најмање један алтернативни аеродром за аеродром одредишта, изузев:

1) ако су за лет ка било ком другом одредишном аеродрому који се налази на копну трајање лета и преовлађујући метеоролошки услови такви да су у очекивано

- време доласка на место планираног слетања, прилаз и слетање могући у визуелним метеоролошким условима;
- 2) ако је место планираног слетања изоловано и није могућ лет до алтернативног аеродрома; у овом случају, мора да буде одређена тачка са које нема повратка (*PNR*).
- ц) Оператер је дужан да одреди два алтернативна аеродрома за аеродром одредишта ако:
- 1) одговарајући метеоролошки извештаји и/или прогнозе за аеродром одредишта указују да ће у току периода који започиње сат времена пре, а завршава се сат времена после очекиваног времена доласка, временски услови бити испод применљивог планираног минимума; или
 - 2) нису доступне метеоролошке информације за аеродром одредишта.
- д) Потребне алтернативне аеродроме оператер наводи у оперативном плану лета.”.

После тачке САТ.ОР.МРА.181 (Избор аеродрома и оперативних места - хеликоптери) додаје се нова тачка САТ.ОР.МРА.182, која гласи:

„САТ.ОР.МРА.182 Одредишни аеродроми – инструментални прилази

Оператер је дужан да обезбеди да су на располагању средства довољна за навигацију и слетање на аеродром одредишта или на било који алтернативни аеродром у случају губитка способности за предвиђени прилаз и слетање.”.

У тачки САТ.ОР.МРА.247 (Метеоролошки услови – хеликоптери) став б) брише се.

Тачка САТ.ОР.МРА.295 (Употреба система за избегавање судара (*ACAS*)) мења се и гласи:

„САТ.ОР.МРА.295 Употреба система за избегавање судара (*ACAS*)

Оператер је дужан да утврди оперативне процедуре и програме обуке ако је у ваздухоплову инсталиран и функционалан *ACAS* уређај, како би летачка посада била одговарајуће оспособљена за избегавање судара у ваздуху и за употребу *ACAS II* опреме.”.

Члан 13.

У Прилогу 1, у Анексу IV (Јавни авио-превоз (*Део-САТ*)), у Глави Ц (Перформансе и оперативна ограничења ваздухоплова), у Одељку 1 (Авиони), у Пододељку 2 (Перформансе класе А), у тачки САТ.РОЛ.А.240 (Одобрење за коришћење повећаних углова бочног нагиба), у ставу б) тачка 4) речи: „у складу са *ORO.FC*” замењују се речима: „у складу са Главом *FC* Дела-*ORO*”.

У Пододељку 3 (Перформансе класе Б), у тачки САТ.РОЛ.А.300 (Опште одредбе) став а) мења се и гласи:

„а) Осим ако то одобри надлежна власт у складу са Анексом V (*Део-SPA*), Главом Л (Летови једномоторних авиона на турбински погон ноћу или у инструменталним метеоролошким условима (*SET-IMC*)), оператер не сме да користи једномоторни авион:

- 1) ноћу; или
- 2) у инструменталним метеоролошким условима (*IMC*), осим за специјалне *VFR* летове.”.

Тачка CAT.POL.A.320 (Летење на рути - једномоторни авиони) мења се и гласи:

„CAT.POL.A.320 Летење на рути - једномоторни авиони

а) У очекиваним метеоролошким условима за лет и у случају отказа мотора авион мора да има могућност да долети до места на коме може да обави безбедно принудно слетање, изузев ако оператер има одобрење надлежне власти у складу са Анексом V (Део-SPA), Главом Л (Летови једномоторних авиона на турбински погон, ноћу или у инструменталним метеоролошким условима (SET-IMC)), као и ако примењује раздобље ризика.

б) За потребе става а) претпоставља се да у тачки отказа мотора:

- 1) авион не лети на висини која премашује висину на којој је брзина пењања једнака 300 ft у минути, при максималној континуираној снази рада мотора; и
- 2) градијент на рути је једнак укупном градијенту понирања, увећаном за градијент 0,5%. ”.

Члан 14.

У Прилогу 1, у Анексу IV (Јавни авио-превоз (Део-CAT)), у Глави Д (Инструменти, подаци, опрема), у Одељку 1 (Авиони), тачка CAT.IDE.A.185 (Уређај за снимање звука у пилотској кабини) мења се и гласи:

„CAT.IDE.A.185 Уређај за снимање звука у пилотској кабини

а) Следећи авиони морају да имају уређај за снимање звука у пилотској кабини (CVR):

- 1) авиони са максималном сертификованом масом на полетању (MCTOM) већом од 5.700 kg; и
- 2) авиони са више мотора са турбином, са максималном сертификованом масом на полетању (MCTOM) од 5.700 kg или мањом, са максималним бројем расположивих путничких седишта (MOPSC) већим од девет и којима је прва појединачна потврда о пловидбености издата 1. јануара 1990. године или касније.

б) До 31. децембра 2018. године уређај за снимање звука у пилотској кабини (CVR) мора да има могућност да чува снимљени звук најмање:

- 1) последња два сата, за авионе наведене у ставу а) тачка 1), ако је појединачна потврда о пловидбености издата 1. априла 1998. године или касније;
- 2) последњих 30 минута, за авионе наведене у ставу а) тачка 1), ако је појединачна потврда о пловидбености издата пре 1. априла 1998. године; или
- 3) последњих 30 минута за авионе наведене у ставу а) тачка 2).

ц) Најкасније до 1. јануара 2019. године уређај за снимање звука у пилотској кабини (CVR) мора да има могућност да чува снимљени звук током најмање:

- 1) последњих 25 сати за авионе са максималном сертификованом масом на полетању (MCTOM) већом од 27.000 kg и којима је прва појединачна потврда о пловидбености (CofA) издата 1. јануара 2021. године или касније; или
- 2) последња 2 сата у свим осталим случајевима.

д) Најкасније до 1. јануара 2019. године уређај за снимање звука у пилотској кабини (CVR) мора да има могућност да снима податке на друге медије, осим магнетске траке или магнетске жице.

е) Уређај за снимање звука у пилотској кабини (CVR), уз време снимања бележи:

- 1) гласовну комуникацију у пилотској кабини пренету или примљену радио-везом;
- 2) гласовну комуникацију чланова летачке посаде преко система интерфона и система за обавештавање путника, ако су уграђени;

- 3) звуке из пилотске кабине, укључујући без прекида:
- (i) за авионе којима је прва појединачна потврда о пловидбености (*CofA*) издата 1. априла 1998. године или касније, звучне сигнале примљене из сваког микрофона на ручици и сваког микрофона у маски, који су у употреби;
 - (ii) за авионе наведене у ставу а) тачка 2) којима је прва појединачна потврда о пловидбености (*CofA*) издата пре 1. априла 1998. године, звучне сигнале примљене из сваког микрофона на ручици и сваког микрофона у маски, ако је могуће;
- 3) глас или звучни сигнал идентификације навигационог или прилазног средства, који се добија посредством слушалица или звучника.

ф) Уређај за снимање звука у пилотској кабини (*CVR*) започиње снимање пре него што се авион покрене сопственим погоном и мора да настави снимање до окончања лета, када авион више није у могућности да се креће сопственим погоном. Додатно, у случају авиона којима је прва појединачна потврда о пловидбености (*CofA*) издата 1. априла 1998. године или касније, уређај за снимање звука у пилотској кабини (*CVR*) мора да аутоматски започне снимање пре него што се авион покрене сопственим погоном и наставља снимање до окончања лета, када авион више није у могућности да се креће сопственим погоном.

г) Поред захтева из става ф), у зависности од могућности напајања електричном енергијом, уређај за снимање звука у пилотској кабини (*CVR*) започиње снимање што је пре могуће, већ у току провере пилотске кабине пре покретања мотора на почетку лета и снима све до завршне провере пилотске кабине на крају лета, по престанку рада мотора, у случају:

- (1) авиона из става а) тачка 1) којима је прва појединачна потврда о пловидбености (*CofA*) издата 1. априла 1998. године или касније; или
- (2) авиона из става а) тачка 2).

х) Ако се уређај за снимање звука у пилотској кабини (*CVR*) не може одвојити, он мора да поседује нараву која помаже његовом проналажењу у води. Најкасније до 16. јуна 2018. године, овај уређај мора да има могућност подводног емитовања у трајању од најмање 90 дана. Ако се уређај за снимање звука у пилотској кабини (*CVR*) може одвојити, мора имати предајник за одређивање места несреће (*ELT*).”.

У тачки CAT.IDE.A.190 (Уређај за снимање података о лету) став е) мења се и гласи:
„е) Ако се уређај за снимање података о лету (*FDR*) авиона не може одвојити, он мора да поседује нараву која помаже његовом проналажењу у води. Најкасније до 16. јуна 2018. године, овај уређај мора да има могућност подводног емитовања у трајању од најмање 90 дана. Ако се уређај за снимање података о лету (*FDR*) авиона може одвојити, он мора имати предајник за одређивање места несреће (*ELT*).”.

У тачки CAT.IDE.A.195 (Снимање података са везе за пренос података) став д) мења се и гласи:

„д) Ако се уређај не може одвојити, он мора да поседује нараву која помаже његовом проналажењу у води. Најкасније до 16. јуна 2018. године, овај уређај мора да има могућност подводног емитовања у трајању од најмање 90 дана. Ако се уређај може одвојити, он мора имати предајник за одређивање места несреће (*ELT*).”.

У тачки CAT.IDE.A.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*) мањом од 5.700 kg и максималним бројем расположивих путничких седишта (*MOPSC*) мањим од девет, којима је прва појединачна потврда о пловидбености издата 8. априла 2015. године или после тог датума;”.

Став б) мења се и гласи:

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

- 1) само једну тачку отпуштања;
- 2) на седиштима која су предвиђена за седење минималног броја чланова кабинске посаде, два рамена појаса и сигурносни појас који се могу користити засебно; и
- 3) на седиштима која су предвиђена за летачку посаду и на сваком седишту које се налази пред пилотског седишта:
 - (i) два рамена појаса и сигурносни појас који се могу користити засебно; или
 - (ii) коси рамени појас и сигурносни појас који се могу користити засебно за следеће авионе:
 - (А) авионе са максималном сертификованом масом на полетању (*MCTOM*) мањом од 5.700 kg и са максималним бројем расположивих путничких седишта (*MOPSC*) мањим од девет, који задовољавају динамичке услове принудног слетања утврђене у примењивим сертификационим захтевима;
 - (Б) авионе са максималном сертификованом масом на полетању (*MCTOM*) мањом од 5.700 kg и са максималним бројем расположивих путничких седишта (*MOPSC*) мањим од девет, који не задовољавају динамичке услове принудног слетања утврђене у примењивим сертификационим захтевима и којима је прва појединачна потврда о пловидбености (*CofA*) издата пре 28. октобра 2014. године;
 - (Ц) авионе који су сертификовани у складу са сертификационим захтевима *CS-VLA* или *CS-LSA* или еквивалентним захтевима.”.

У тачки CAT.IDE.A.280 (Предајник за одређивање места несреће (*ELT*)) ст. а) и б) мењају се и гласе:

„а) Авиони са максималним бројем расположивих путничких седишта (*MOPSC*) већим од 19 морају да имају најмање:

- 1) два предајника за одређивање места несреће (*ELT*), од којих један мора да буде аутоматски, или један предајник за одређивање места несреће (*ELT*) и један уређај за лоцирање ваздухоплова који испуњава захтев из CAT.GEN.MPA.210, за авионе којима је прва појединачна потврда о пловидбености издата после 1. јула 2008. године; или
- 2) један аутоматски предајник за одређивање места несреће (*ELT*), или два предајника за одређивање места несреће (*ELT*) било ког типа који испуњава захтев из CAT.GEN.MPA.210, за авионе којима је прва појединачна потврда о пловидбености издата 1. јула 2008. године или пре тог датума.

б) Авиони са максималним бројем расположивих путничких седишта (*MOPSC*) 19 или мање, морају да имају најмање:

- 1) један аутоматски предајник за одређивање места несреће (*ELT*), или један уређај за лоцирање ваздухоплова који испуњава захтев CAT.GEN.MPA.210, за авионе којима је прва појединачна потврда о пловидбености издата после 1. јула 2008. године; или
- 2) један предајник за одређивање места несреће (*ELT*) било ког типа, или један уређај за лоцирање ваздухоплова који испуњава захтев CAT.GEN.MPA.210, за авионе којима је

прва појединачна потврда о пловидбености издата 1. јула 2008. године или пре тог датума.”.

У тачки CAT.IDE.A.285 (Лет изнад воде) после става е) додаје се став ф), који гласи:
„ф) Најкасније до 1. јануара 2019. године, авиони са максималном сертификованом масом на полетању (*MCTOM*) већом од 27.000 *kg* и максималним бројем расположивих путничких седишта (*MOPSC*) већим од 19 и сви авиони са максималном сертификованом масом на полетању (*MCTOM*) већом од 45.500 *kg*, морају да буду опремљени сигурно причвршћеним уређајем за подводно лоцирање који ради на фреквенцији од 8,8 *kHz* ±1*kHz*, изузев ако:

- 1) авион лети на рутама на којима ни у једној тачки није на удаљености већој од 180 *NM* од обале; или
- 2) авион је опремљен чврстом и аутоматском опремом којом се након удеса у коме је авион озбиљно оштећен, може прецизно одредити положај крајње тачке лета.”.

У тачки CAT.IDE.A.345 (Комуникациона и навигациона опрема за летове који се обављају по правилима за инструментално летење (*IFR*) или по правилима за визуелно летење (*VFR*) на рутама на којима не може да се лети према визуелним оријентирима на земљи) после става е) додаје се став ф), који гласи:

„ф) За *PBN* летове ваздухоплов мора да испуњава сертификационе захтеве у погледу пловидбености за одговарајућу навигациону спецификацију.”.

Тачка CAT.IDE.A.355 (Управљање електронским подацима за навигацију) мења се и гласи:

„CAT.IDE.A.355 Управљање базама ваздухопловних података

а) Базе ваздухопловних података које се користе на сертификованим системима ваздухоплова морају да испуњавају захтеве у погледу квалитета података који одговарају предвиђеној употреби података.

б) Оператер је дужан да обезбеди правовремену дистрибуцију и уношење актуелних и неизмењених база ваздухопловних података у све ваздухоплове за које је то потребно.

ц) Без обзира на све друге захтеве који се односе на пријављивање догађаја, као што је дефинисано у Уредби (ЕУ) бр. 376/2014, оператер је дужан да пријави добављачу базе података случајеве погрешних, недоследних или недостајућих података за које је разумно очекивати да би могли да представљају опасност по безбедност лета.

У таквим случајевима, оператер је дужан да обавести летачку посаду и остало заинтересовано особље и да обезбеди да се такви подаци не употребљавају.”.

У Одељку 2 (Хеликоптери), у тачки CAT.IDE.H.185 (Уређај за снимање звука у пилотској кабини), ст. ц) - ф) мењају се и гласе:

„ц) Најкасније до 1. јануара 2019. године уређај за снимање звука у пилотској кабини (*CVR*) мора да има могућност да снима податке на друге медије, осим магнетске траке или магнетске жице.

д) Уређај за снимање звука у пилотској кабини (*CVR*), уз време снимања бележи и:

- 1) гласовну комуникацију у пилотској кабини послату или примљену радио-везом;
- 2) гласовну комуникацију чланова летачке посаде преко система интерфона и система за обавештавање путника, ако су уграђени;

- 3) звуке из пилотске кабине, непрекидно, укључујући:
- (i) за хеликоптере којима је прва појединачна потврда о пловидбености (*CofA*) издата 1. августа 1999. године или касније, звучне сигнале примљене из микрофона сваког члана посаде;
 - (ii) за хеликоптере којима је прва појединачна потврда о пловидбености (*CofA*) издата пре 1. августа 1999. године, звучне сигнале примљене из микрофона сваког члана посаде, када је то могуће;
- 4) глас или звучни сигнал идентификације навигационог или прилазног средства који се шаљу у слушалице или звучник.
- е) Уређај за снимање звука у пилотској кабини (*CVR*) започиње снимање пре него што се хеликоптер покрене сопственим погоном и снима до краја лета, када хеликоптер престане да се креће сопственим погоном.
- ф) Поред захтева наведеног у ставу е), за хеликоптере из става а) тачка 2) којима је појединачна потврда о пловидбености (*CofA*) издата 1. августа 1999. године или касније:
- 1) уређај за снимање звука у пилотској кабини (*CVR*) аутоматски започиње снимање пре него што се хеликоптер покрене сопственим погоном и снима до краја лета, када хеликоптер више није у могућности да се покреће сопственим погоном; и
 - 2) у зависности од могућности напајања електричном енергијом, уређај за снимање звука у пилотској кабини (*CVR*) започиње снимање што је пре могуће, већ у току провере пилотске кабине пре почетка рада мотора на почетку лета и снима све до завршне провере пилотске кабине на крају лета, по престанку рада мотора.”

После става ф) додаје се став г), који гласи:

„г) Ако се уређај за снимање звука у пилотској кабини (*CVR*) не може одвојити, он мора садржати нараву која помаже његовом проналажењу у води. Најкасније до 1. јануара 2018. године, овај уређај мора да има могућност подводног емитовања у трајању од најмање 90 дана. Ако се уређај за снимање звука у пилотској кабини (*CVR*) може одвојити, он мора имати предајник за одређивање места несреће (*ELT*).”

У тачки CAT.IDE.H.190 (Уређај за снимање података о лету) став е) мења се и гласи:

„е) Ако се уређај за снимање података о лету (*FDR*) не може одвојити, он мора да садржи нараву која помаже његовом проналажењу у води. Најкасније до 1. јануара 2020. године, овај уређај мора да има могућност подводног емитовања у трајању од најмање 90 дана. Ако се уређај за снимање података о лету (*FDR*) може одвојити, он мора имати предајник за одређивање места несреће (*ELT*).”

У тачки CAT.IDE.H.195 (Снимање података са везе за пренос података) став д) мења се и гласи:

„д) Ако се уређај за снимање не може одвојити, он мора садржати нараву која помаже његовом проналажењу у води. Најкасније до 1. јануара 2020. године, овај уређај мора да има могућност подводног емитовања у трајању од најмање 90 дана. Ако се уређај за снимање може одвојити, он мора имати предајник за одређивање места несреће (*ELT*).”

У тачки CAT.IDE.H.280 (Предајник за одређивање места несреће (*ELT*)) став б) брише се.

Тачка CAT.IDE.H.295 (Одела за преживљавање за посаду) мења се и гласи:

„CAT.IDE.H.295 Одела за преживљавање за посаду

Сваки члан посаде мора да носи одело за преживљавање ако се хеликоптер користи у перформансама класе 3, на лету изнад воде, на удаљености од копна већој од ауторотационог растојања или растојања потребног за обављање безбедног принудног слетања, ако метеоролошки извештаји или прогнозе који су доступни вођи ваздухоплова указују да ће температура мора бити мања од 10°C у току лета.”.

Тачка CAT.IDE.H.310 (Додатни захтеви за хеликоптере који лете удаљени од копна, у неповољним поморским областима) брише се.

У тачки CAT.IDE.H.345 (Комуникациона и навигациона опрема за летове који се обављају по правилима за инструментално летење (*IFR*) или по правилима за визуелно летење (*VFR*) на рутама на којима не може да се лети према визуелним оријентирима на земљи) после става д) додаје се став е), који гласи:

„е) За *PBN* летове, ваздухоплов мора да испуњава сертификационе захтеве у погледу пловидбености за одговарајућу навигациону спецификацију.”.

После тачке CAT.IDE.H.350 (Транспондер) додаје се тачка CAT.IDE.H.355, која гласи:

„CAT.IDE.H.355 Управљање базама ваздухопловних података

а) Базе ваздухопловних података које се користе на сертифицикованим системима ваздухоплова морају да испуњавају захтеве у погледу квалитета података који одговарају намераваној употреби података.

б) Оператер је дужан да обезбеди правовремену дистрибуцију и уношење актуелних и неизмењених база ваздухопловних података у све ваздухоплове за које је то потребно.

ц) Без обзира на све друге захтеве који се односе на пријављивање догађаја, као што је дефинисано у Уредби (ЕУ) бр. 376/2014, оператер је дужан да пријави добављачу базе података случајеве погрешних, недоследних или недостајућих података за које је разумно очекивати да би могли да представљају опасност по безбедност лета.

У таквим случајевима, оператер је дужан да обавести летачку посаду и остало заинтересовано особље и да обезбеди да се такви подаци не употребљавају.”.

Члан 15.

У Прилогу 1, у Анексу V (Посебна одобрења (Део- SPA), у Глави Б (Летови на основу навигације засноване на могућностима ваздухоплова (*PBN*) тачка SPA.PBN.100 (Летови на основу навигације засноване на могућностима ваздухоплова (*PBN*)) и тачка SPA.PBN.105 (Оперативно одобрење за летове на основу навигације засноване на могућностима ваздухоплова (*PBN*)) мењају се и гласе:

„SPA.PBN.100 Летови на основу навигације засноване на могућностима ваздухоплова (*PBN*)

а) За сваку од следећих *PBN* спецификација захтева се одобрење:

- 1) *RNP AR APCH*; и
- 2) *RNP 0.3*, за летове хеликоптера.

б) Одобрењем *RNP AR APCH* прилаза дозвољава се употреба јавно доступних процедура инструменталног прилаза које испуњавају примењиве *ICAO* критеријуме у погледу израде процедура.

ц) Посебно одобрење за *RNP AR APCH* или *RNP 0.3* прилазе се захтева за употребу поступака инструменталног прилаза које је утврдио оператер или било којих јавно доступних процедура инструменталног прилаза које не испуњавају примењиве *ICAO* критеријуме, или ако се то захтева Зборником ваздухопловних информација (*AIP*) или ако то захтева надлежна власт.

SPA.PBN.105 Оперативно одобрење за летове на основу навигације засноване на могућностима ваздухоплова (*PBN*)

Како би од надлежне власти прибавио оперативно одобрење за летове на основу навигације засноване на могућностима ваздухоплова (*PBN*), оператер је дужан да достави доказ:

а) да поседује овлашћење у погледу пловидбености за летове на основу навигације засноване на могућностима ваздухоплова (*PBN*) које је наведено у приручнику за управљање ваздухопловом (*AFM*) или другом документу који је одобрен од стране надлежних власти за сертификацију као део процене пловидбености или је заснован на таквом одобрењу;

б) да је утврдио програм обуке за чланове летачке посаде који обављају ове летове и за одговарајуће особље које је укључено у припрему оваквих летова;

ц) да је извршио процену безбедности;

д) да је утврдио оперативне процедуре које обухватају:

1) обавезну опрему, укључујући оперативна ограничења и одговарајуће ставке у листи минималне исправности опреме (*MEL*);

2) захтеве у погледу састава летачке посаде и искуства;

3) уобичајене ситуације, ванредне ситуације и ситуације у случају опасности;

4) управљање базом ваздухопловних података;

е) да је утврдио списак догађаја који подлежу обавезном пријављивању;

ф) да је, ако је то примењиво на *RNP AR APCH* прилазе, успоставио програм управљања за праћење *RNP*.”.

Члан 16.

У Прилогу 1, у Анексу V (Посебна одобрења (Део-SPA), после Главе J (Хитан медицински превоз хеликоптером) додају се Глава K и Глава L, које гласе:

„ГЛАВА K

ЛЕТОВИ ХЕЛИКОПТЕРА ИЗНАД ВОДЕ

SPA.HOFO.100 Летови хеликоптера изнад воде (*HOFO*)

Захтеви ове главе примењују се на:

а) оператера који обавља јавни авио-превоз и који има важећи сертификат ваздухопловног оператера (*AOC*) у складу са Део-ORO;

б) оператера који обавља посебне делатности и који је поднео изјаву да је усклађен са Део-ORO;

ц) оператора који обавља некомерцијалне летове и који је поднео изјаву да је усклађен са Део-*ORO*.

SPA.HOFO.105 Одобрење за летове хеликоптера изнад воде

а) Пре почетка летова у складу са овом главом, надлежна власт оператору издаје посебно одобрење;

б) За стицање посебног одобрења, оператор је дужан да надлежној власти поднесе захтев у складу са одредбом SPA.GEN.105 и мора да докаже надлежној власти усклађеност са захтевима из ове главе;

ц) Пре започињања делатности из државе чланице која није држава чланица која је издала одобрење у складу са ставом а), оператор је дужан да обавести надлежне органе у обе државе чланице о намераваној делатности.

SPA.HOFO.110 Оперативне процедуре

а) У оквиру свог процеса управљања безбедношћу, оператор ублажава и смањује ризике и опасности који се односе на летове хеликоптера изнад воде. Оператор је дужан да у оперативном приручнику наведе:

1) избор, састав и оспособљеност посада;

2) дужности и одговорности чланова посаде и осталог особља које је укључено у делатности;

3) захтеве у погледу опреме и отпреме;

4) оперативне поступке и минимуме, тако да су описане уобичајене и могуће ванредне ситуације и одговарајуће мере за њихово ублажавање.

б) Оператор је дужан да обезбеди:

1) да је пре сваког лета припремљен оперативни план лета;

2) да информисање путника у погледу безбедности укључује све специфичне информације повезане са летовима изнад воде и да им је оно обезбеђено пре укрцавања у хеликоптер;

3) да сваки члан летачке посаде носи одобрено одело за преживљавање:

(i) ако метеоролошки извештаји или прогнозе који су доступни пилоту који управља ваздухопловом/вођи ваздухоплова указују да ће температура мора бити мања од 10°C у току лета; или

(ii) ако се процењује да је време потребно за спасавање дуже од процењеног времена за преживљавање; или

(iii) ако је планирано да се лет обави ноћу у непогодној средини.

4) да се прати структура руте изнад воде коју обезбеђује одговарајући *ATS*, тамо где је успостављена;

5) да пилоти оптимално употребљавају системе за аутоматску контролу лета (*AFCS*), током читавог лета;

6) да су утврђени специфични профили прилажења изнад воде, укључујући и параметре за стабилан прилаз и корективне мере које треба предузети ако прилаз постане нестабилан;

7) за летове који се обављају у вишечланој летачкој посади, да су успостављене процедуре према којима члан летачке посаде прати инструменте за летење током лета изнад воде, посебно током прилажења или одласка, како би се осигурало остајање на безбедној путањи лета;

- 8) да летачка посада предузима тренутне и одговарајуће радње у случају активирања упозорења о висини лета;
- 9) да су успостављени поступци према којима су у приправности системи плутања у случају опасности, када је безбедно ставити их у приправност током свих долазака и одлазака изнад воде; и
- 10) да се летови обављају у складу са свим ограничењима у погледу рута или подручја летова које је одредила надлежна власт или одговарајуће тело одговорно за ваздушни простор.

SPA.HOFO.115 Употреба локација на води

Оператер је дужан да користи само оне локације на води које одговарају величини и маси типа хеликоптера и намераваној врсти летова.

SPA.HOFO.120 Избор аеродрома и оперативних места

а) *Алтернативни аеродром за одредишни аеродром на копну.* Изузетно од САТ.ОР.МРА.181, НСС.ОР.152 и СПО.ОР.151, пилот који управља ваздухопловом/вођа ваздухоплова не мора у оперативном плану лета да наведе алтернативни аеродром за одредишни аеродром када обавља летове са локације на води ка аеродрому на копну:

- 1) ако је одредишни аеродром дефинисан као аеродром уз обалу; или
- 2) ако су испуњени следећи услови:
 - (i) одредишни аеродром има објављен поступак инструменталног прилаза;
 - (ii) лет траје краће од 3 сата; и
 - (iii) у објављеној временској прогнози која важи у раздобљу од једног часа пре до једног часа после очекиваног времена слетања наводи се да је:
 - А) база облака најмање 700 *ft* изнад минимума за поступак инструменталног прилаза, или 1000 *ft* изнад одредишног аеродрома, шта год је више;
 - Б) видљивост најмање 2.500 метара.

б) *Алтернативна одредишна хеликоптерска платформа на води.* Оператер може изабрати алтернативну одредишну хеликоптерску платформу на води, ако су испуњени сви следећи услови:

1) алтернативна одредишна хеликоптерска платформа се може користити само после тачке са које нема повратка (*PNR*) и када алтернативни одредишни аеродром на копну није географски доступан. Пре тачке са које нема повратка (*PNR*), мора се користити алтернативни одредишни аеродром на копну;

2) алтернативна одредишна хеликоптерска платформа на води мора бити таква да се на њу може слетети са једним неисправним мотором (*OEI*);

3) у мери у којој је то могуће, расположивост платформе осигурава се пре тачке са које нема повратка (*PNR*). Димензије, конфигурација и надвишавање препрека појединачне хеликоптерске платформе или друге површине морају одговорати њеној употреби као алтернативне хеликоптерске платформе за сваки тип хеликоптера који се намерава на њој користити;

4) морају бити одређени временски минимуми, узимајући у обзир тачност и поузданост метеоролошких информација;

5) листа минималне опреме (*MEL*) мора да садржи конкретне одредбе за ову врсту летова;

б) алтернативна одредишна хеликоптерска платформа на води може бити изабрана само ако је оператер утврдио поступак у оперативном приручнику.

SPA.HOFO.125 Прилаз коришћењем хеликоптерског радара (ARAs) за локације на води - јавни авио-превоз (CAT)

а) Оператер који обавља јавни авио-превоз дужан је да успостави оперативне процедуре и да обезбеди да се процедуре прилаза коришћењем хеликоптерског радара (ARAs) примењују само:

- 1) ако је хеликоптер опремљен радаром који може да пружа информације о препрекама; и
- 2) ако је испуњен један од следећих услова:
 - (i) минимална релативна висина снижавања (MDH) је одређена помоћу радио-висиномера; или
 - (ii) примењена је минимална надморска висина снижавања (MDA) увећана за одговарајућу вредност.

б) Прилази коришћењем хеликоптерског радара (ARAs) на платформе или покретна пловила у пролазу врше се само при летовима у вишечланој летачкој посади.

ц) Подручје у коме се доноси одлука мора да омогућава одговарајуће избегавање препрека приликом неуспелог прилаза на свако одредиште за које је планирано коришћење АРА.

д) Прилаз се наставља ван подручја у коме се доноси одлука или испод MDA/H само ако је одредиште у видокругу.

е) За летове са једночланом посадом, MDA/H и подручје у коме се доноси одлука се увећавају за одређену вредност.

ф) Ако се прилаз АРА примењује на непокретну локацију на води (тј. фиксна инсталација или непокретно пловило) и ако навигациони систем располаже доступним поузданим GPS координатама, GPS/систем просторне навигације се користи за побољшање безбедности.

SPA.HOFO.130 Метеоролошки услови

Без обзира на одредбе CAT.OP.MPA.247, NCC.OP.180 и SPO.OP.170, када се лети између локација на води смештених у ваздушном простору класе G, при чему је сектор изнад воде мањи од 10 NM, летови који се обављају по правилима за визуелно летење (VFR) могу се обављати уз следећа ограничења или повољније услове:

Минимуми за летење између локација на води које се налазе у ваздушном простору класе G

	Дан		Ноћ	
	Висина (*)	Видљивост	Висина (*)	Видљивост
Један пилот	300 ft	3 km	500 ft	5 km
Два пилота	300 ft	2 km (**)	500 ft	5 km (***)

(*) База облака мора да буде таква да омогућава лет на наведеној висини, испод облака и без облака.

(**) Хеликоптери могу да лете ако је видљивост у току лета до 800 m, под условом да су стално видљиви аеродром одредишта или међуструктура.

(***) Хеликоптери могу да лете ако је видљивост у току лета до 1.500 m, под условом да су стално видљиви аеродром одредишта или међуструктура.

SPA.HOFO.135 Ограничења која се односе на ветар за летове до локација на води

Летови хеликоптера ка локацији на води обављају се ако објављена брзина ветра на хеликоптерској платформи није већа од 60 kt, укључујући и ударе ветра.

SPA.HOFO.140 Захтеви у погледу перформанси за локације на води

Хеликоптери који полећу и слећу на локације на води се користе у складу са захтевима у погледу перформанси из одговарајућег Анекса, према врсти летова које обављају.

SPA.HOFO.145 Систем за праћење параметара лета (FDM)

а) Приликом обављања јавног авио-превоза (CAT) хеликоптерима који су опремљени уређајем за снимање података о лету, оператер је дужан да до 1. јануара 2019. године успостави и одржава систем праћења параметара лета (FDM), као саставни део свог система управљања.

б) Систем праћења параметара лета (FDM) не представља основ за казнене мере и мора да обезбеди одговарајућу заштиту извора података.

SPA.HOFO.150 Систем за праћење ваздухоплова

Оператер мора да успостави и одржава систем за праћење ваздухоплова током летова изнад воде у непогодној средини у периоду од полетања до слетања хеликоптера на његово коначно одредиште.

SPA.HOFO.155 Систем за праћење вибрација (VHM)

а) Следећи хеликоптери који обављају комерцијалне летове (CAT) изнад воде, у непогодној средини, морају да до 1. јануара 2019. године буду опремљени системом (VHM) који може да прати стање критичних система ротора и погона ротора:

1) сложени хеликоптери на моторни погон којима је прва појединачна потврда о пловидбености (CofA) издата после 31. децембра 2016. године;

2) сви хеликоптери који имају максимални број расположивих путничких седишта (MOPSC) већи од 9 и којима је прва појединачна потврда о пловидбености (CofA) издата пре 1. јануара 2017. године;

3) сви хеликоптери којима је прва појединачна потврда о пловидбености (CofA) издата после 31. децембра 2018. године;

б) Оператер мора да успостави систем за:

1) прикупљање података, укључујући и упозорења која генерише систем;

2) анализу и утврђивање функционалности саставних делова; и

3) одговор на откривене почетне кварове.

SPA.HOFO.160 Захтеви у погледу опреме

а) Оператер мора да испуни следеће захтеве у погледу опреме:

1) Систем за обавештавање путника (PA) у хеликоптерима који се користе за јавни авио-превоз (CAT) и некомерцијалне летове који се обављају сложеним моторним хеликоптерима (NCC):

(i) хеликоптери који имају максимални број расположивих путничких седишта (MOPSC) већи од 9 морају да буду опремљени са системом за обавештавање путника (PA);

(ii) хеликоптери који имају максимални број расположивих путничких седишта (MOPSC) 9 и мање не морају да буду опремљени системом за обавештавање путника (PA) ако оператер може да докаже је глас пилота разумљив са свих путничких седишта током лета.

2) *Радио-висиномер*

Хеликоптери морају да имају радио-висиномер који може да емитује звучно упозорење испод унапред одређене висине и визуелно упозорење на висини коју одабере пилот.

б) *Излази за случај опасности*

Сви излази за случај опасности, укључујући и излазе за случај опасности који су намењени посади, као и сва врата, прозори или други отвори који су погодни за излаз у случају опасности и средства за њихово отварање, морају да буду видно означени за усмеравање лица која користе излазе по дневној светлости или у мраку. Ове ознаке морају да буду уочљиве и уколико дође до превртања хеликоптера или потапања кабине.

ц) *Хеликоптерски систем за упозоравање на опасно приближавање земљи (HTAWS)*

Хеликоптери који се користе за јавни авио-превоз, са максималном сертификованом масом на полетању (MCTOM) већом од 3.175 kg или са максималним бројем расположивих путничких седишта (MOPSC) већим од 9, којима је прва појединачна потврда о пловидбености издата после 31. децембра 2018. године, морају да имају систем за упозоравање на опасно приближавање земљи (HTAWS) који испуњава услове за класу А опреме, као што је наведено у прихваћеном стандарду.

SPA.HOFO.165 Додатни поступци и опрема за летове у непогодној средини

а) *Прслуци за спасавање*

Одобрене прслуке за спасавање треба да носе сва лица у хеликоптеру све време трајања лета, изузев ако на себи имају интегрисано одело за преживљавање које испуњава услове за одело за преживљавање и прслук за спасавање.

б) *Одела за преживљавање*

Сви путници у хеликоптеру морају да носе одобрена одела за преживљавање:

1) ако метеоролошки извештаји или прогнозе који су доступни пилоту који управља ваздухопловом/вођи ваздухоплова указују да ће температура мора бити мања од 10°C у току лета; или

2) ако се процењује да је време потребно за спасавање дуже од процењеног времена за преживљавање; или

3) ако је планирано да се лет обави ноћу у непогодној средини.

ц) *Систем за дисање у опасности*

Сва лица у хеликоптеру морају да носе и да буду оспособљена да користе систем за дисање у опасности.

д) *Чамци за спасавање*

1) Сви чамци за спасавање који се налазе у хеликоптеру морају да буду постављени тако да се могу користити у условима на мору у погледу којих су карактеристике хеликоптера за слетање на воду, плутање и равнотежу процењене ради сертификације.

2) Сви чамци за спасавање који се налазе у хеликоптеру морају да буду смештени тако да буду спремни за употребу у случају опасности.

3) Број чамаца за спасавање је:

(i) у случају хеликоптера у коме се налази мање од 12 лица, најмање један чамац за спасавање чији номинални капацитет није мањи од максималног броја лица у хеликоптеру; или

(ii) у случају хеликоптера у коме се налази више од 11 лица, најмање два чамца која заједно могу да прихвате сва лица која се могу налазити у хеликоптеру, при чему, ако се један од њих изгуби, преостали чамац за спасавање (или више њих) има капацитет прекорачења довољан за прихват свих лица у хеликоптеру.

4) Сваки чамац за спасавање садржи најмање један предајник за одређивање места несреће за преживљавање (*ELT(S)*);

5) Сваки чамац садржи опрему за спасавање, укључујући средства за одржавање у животу.

е) *Светла и ознаке за случај опасности*

Хеликоптер мора бити опремљен светлом за случај опасности које има засебан извор напајања електричном енергијом како би се обезбедило опште осветљење кабине и олакшала евакуација из хеликоптера.

ф) *Предајник за одређивање места несреће који се аутоматски активира (*ELT(AD)*)*

Хеликоптер мора бити опремљен предајником за одређивање места несреће који се аутоматски активира (*ELT(AD)*) и има могућност да непрекидно шаље сигнал на фреквенцији 121.5 MHz и 406 MHz.

г) *Задржавање врата која не могу да се одбаце*

Врата која не могу да се одбаце и која су одређена као излаз у случају опасности приликом принудног слетању на воду, морају да имају средство за њихово задржавање у отвореном положају до максимума који се захтева при оцењивању за принудно слетање на воду и плутање, како не би ометала излаз лица из хеликоптера у свим условима на мору.

х) *Излази за случај опасности и отвори погодни за излаз*

Сви излази за случај опасности, укључујући и излазе за случај опасности који су намењени посади, врата, прозори или други отвори у путничкој кабини који су оцењени као погодни за излаз под водом, морају да буду опремљени тако да се могу користити у случају опасности.

Без обзира на наведено у ст. а), б) и ц), оператер може, на основу процене ризика, да дозволи путницима који су здравствено неспособни на локацији на води да делимично носе или да не носе прслуке за спасавање, одела за преживљавање или системе за дисање у опасности на летовима када се враћају са локација на води или на летовима између локација на води.

SPA.NOFO.170 Захтеви за посаду

а) Оператер је дужан да установи:

1) критеријум за избор чланова летачке посаде, узимајући у обзир њихово претходно искуство;

2) минимално искуство вође ваздухоплова/пилота који управља ваздухопловом за извођење летова изнад воде;

3) програм обуке и провере за летачко особље, који сваки члан летачке посаде мора успешно да заврши. Овај програм мора да буде прилагођен летовима који се одвијају изнад воде и обухвата уобичајене, ванредне и поступке у случају опасности, обуку за унапређење рада посаде, улазак воде и преживљавање на мору.

б) *Скораишње искуство*

Пилот може да управља хеликоптером који превози путнике:

1) на локацији на води, као вођа ваздухоплова/пилот који управља ваздухопловом или копилот само ако је у претходних 90 дана обавио најмање 3 полетања, одласка, прилаза и слетања на локацији на води на истом типу хеликоптера или уређају за потпуно симулирање лета (*FFS*) за тај тип хеликоптера; или

2) ноћу на локацији на води, као вођа ваздухоплова/пилот који управља ваздухопловом или копилот само ако је у претходних 90 дана обавио најмање 3 полетања, одласка, прилаза и слетања ноћу на локацији на води на истом типу хеликоптера или уређају за потпуно симулирање лета (*FFS*) за тај тип хеликоптера.

Три полетања и слетања морају да се обаве у вишечланој летачкој посади или у посади коју чини један пилот, у зависности од врсте летова који се обављају.

ц) Посебни захтеви за јавни авио превоз:

1) Период од 90 дана наведен у претходном ставу б) тач. 1) и 2) може да буде продужен до 120 дана, ако пилот обаља летење на линији под надзором инструктора или испитивача овлашћеног за тај тип.

2) Ако пилот не испуњава захтеве наведене у тачки 1), он мора да обави лет оспособљавања у хеликоптеру или у уређају за потпуно симулирање лета (*FFS*) за тај тип хеликоптера, који мора да укључи најмање захтеве наведене у ставу б) тач.1) и 2), пре него што може да користи своја права.

ГЛАВА Л

ЛЕТОВИ ЈЕДНОМОТОРНИХ АВИОНА СА МОТОРОМ НА ТУРБИНСКИ ПОГОН, НОЋУ ИЛИ У ИНСТРУМЕНТАЛНИМ МЕТЕОРОЛОШКИМ УСЛОВИМА (*SET-IMC*)

SPA.SET-IMC.100 *SET-IMC* летови

У јавном авио-превозу (*CAT*) оператер може да користи једномоторни авион са мотором на турбински погон, ноћу или у инструменталним метеоролошким условима (*IMC*), само ако је од надлежне власти прибавио одобрење *SET-IMC*.

SPA.SET-IMC.105 Одобрење за *SET-IMC* летове

Да би од надлежне власти добио одобрење за *SET-IMC* летове, оператер је дужан да достави доказе о испуњености следећих услова:

а) да је остварен прихватљив ниво поузданости мотора на турбински погон у редовној употреби за појединачну комбинацију ваздухоплов-мотор у светској флоти;

б) да су утврђене посебне инструкције за одржавање и да су утврђени поступци за обезбеђивање намераваних нивоа континуиране пловидбености и поузданости авиона и његовог погонског система, као и да су укључени у програм одржавања ваздухоплова у складу са Анексом I Уредбе (ЕУ) бр. 1321/2014 (Део-М), укључујући и све следеће:

(1) програм праћења тренда 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 тренда;

(2) програм поузданости погонског система и других придружених система;

ц) да је утврђен састав посаде и програм обуке и провере за летачку посаду која учествује у овим летовима;

д) да су утврђене оперативне процедуре које обухватају све следеће елементе:

- (1) опрему која мора да се носи, укључујући њена оперативна ограничења и одговарајуће уносе у листу минималне опреме (*MEL*);
- (2) планирање лета;
- (3) уобичајене поступке;
- (4) поступке за непредвиђене случајеве, укључујући поступке у случају квара погонског система, као и поступке за принудно слетање у свим временским условима;
- (5) праћење и пријављивање незгода;

е) да је извршена процена безбедносног ризика која обухвата одређивање прихватљивог раздобља ризика ако оператер намерава да га користи.

SPA.SET-IMC.110 Захтеви у погледу опреме за SET-IMC летове

Авиони који се користе за SET-IMC летове морају да имају следећу опрему:

а) два одвојена система за производњу електричне енергије, од којих сваки може да одговарајућом снагом снабдева све битне летачке инструменте, навигационе системе и авионске системе потребне за наставак лета до одредишног или алтернативног аеродрома;

б) два показивача положаја ваздухоплова, који се напајају из посебних извора;

ц) за летове на којима се превозе путници, рамени појас или сигурносни појас са косом раменом траком за свако путничко седиште;

д) ваздухопловну опрему за детекцију времена;

е) авиони који имају кабину под притиском морају да имају довољну количину додатног кисеоника за сва лица у случају спуштања, после квара мотора при највећој сертификованој висини крстарења, при највећој оптималној брзини и конфигурацији планирања, узимајући у обзир максималну стопу цурења кабине док се не постигне одржавање висине кабине на висинама испод 13 000 *ft*.

ф) систем просторне навигације који је могуће програмирати са позицијама места слетања и које летачком особљу пружа латерално навођење до тих места;

г) радио-висиномер;

х) светло за слетање, које може да осветли тачку додира писте са удаљености од 200 *ft* на путањи спуштања са угашеним моторима;

и) систем електричног напајања у ванредним ситуацијама који има довољни капацитет и издржљивост да може да обезбеди снагу у случају губитка свих осталих извора електричне енергије под додатним оптерећењима за следеће:

- (1) неопходне инструменте за летење и просторну навигацију током снижавања са максималне оперативне висине након квара мотора;
- (2) средства за један покушај поновног покретања мотора;
- (3) извлачење стајног трапа и закрилаца, према потреби;
- (4) употребу радио-висиномера током прилаза за слетање;
- (5) светло за слетање;
- (6) један грејач пито цеви;
- (7) ако је уграђено, електрично средство које пилотима пружа довољну заштиту од оштећења видљивости за слетање;

ј) систем паљења који се аутоматски активира или се њиме може ручно управљати, приликом полетања, слетања током лета у условима видљиве влаге;

к) инструмент за стално праћење система подмазивања погонског склопа, ради откривања присутности отпада повезаног са непосредним кваром компоненте погонског склопа, укључујући показивач упозорења у пилотској кабини;

л) уређај за контролу снаге мотора у ванредним околностима који омогућава непрекидан рад мотора у довољном опсегу снаге да безбедно доврши лет у случају било којег могућег квара уређаја за контролу горива.”.

Члан 17.

У Прилогу 1, у Анексу VI (Некомерцијални летови сложених моторних ваздухоплова (Део-NCC), у Глави А (Општи захтеви), у тачки NCC.GEN.106 (Права и одговорности пилота који управља ваздухопловом), у ставу а) тачка 4) подтачка (vii) реч: „и” брише се.

У подтачки (viii) после тачке и запете додаје се реч: „и”.

После подтачке (viii) додаје се подтачка (ix), која гласи:

„(ix) да обезбеди да су све навигационе базе података, које су потребне за навигацију засновану на могућностима ваздухоплова, одговарајуће и ажурне.”.

Тачка 9) мења се и гласи:

„9) да обезбеди:

- (i) да уређај за снимање података о лету не буде онеспособљен или искључен током лета;
- (ii) да у случају догађаја који није удес или озбиљна незгода, а који се пријављује у складу са ORO.GEN.160 став а), подаци смиљени уређајем за снимање података нису намерно избрисани; и
- (iii) да у случају удеса или озбиљне незгоде или у случају да је чување података снимљених уређајем за снимање података наложио истражни орган:
 - (А) подаци из уређаја за снимање података не буду намерно обрисани;
 - (Б) уређај за снимање података буде искључен одмах након завршетка лета; и
 - (Ц) пре него што напусти пилотску кабину предузме мере предострожности за очување података снимљених уређајем за снимање података.”.

Назив тачке NCC.GEN.145 (Чување, израда и коришћење података снимљених уређајем за снимање параметара лета) мења се и гласи:

„NCC.GEN.145 Руковање подацима који су снимљени уређајем за снимање параметара лета: чување, израда, заштита и употреба”.

Став а) мења се и гласи:

„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 наложи другачије.”.

Став ф) мења се и гласи:

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

- 1) осим у циљу обезбеђивања исправности уређаја за снимање звука у пилотској кабини (CVR), подаци снимљени уређајем за снимање звука у пилотској кабини не могу да се користе изузев:

- (i) ако је прописан поступак који се односи на руковање подацима снимљеним уређајем за снимање звука у пилотској кабини (*CVR*) и њиховим преписима;
 - (ii) уз претходну сагласност свих чланова посаде и особља за одржавање на које се подаци односе;
 - (iii) ако се користе само за одржавање и унапређење безбедности.
- 1а) када се подаци снимљени уређајем за снимање звука у пилотској кабини (*CVR*) прегледају ради обезбеђивања исправности уређаја, оператер је дужан да обезбеди заштиту приватности података снимљених уређајем за снимање звука у пилотској кабини (*CVR*) и ти подаци се не смеју откривати или користити у друге сврхе, осим за обезбеђивање исправности тог уређаја.
- 2) подаци снимљени уређајем за снимање параметара лета (*FDR*) или уређајем за пренос података не могу да се користе у друге сврхе, осим за истраживање удеса или незгода које су предмет обавезног пријављивања, изузев:
- (i) ако те податке оператер користи искључиво за потребе пловидбености или одржавања ваздухоплова; или
 - (ii) ако су уклоњени сви подаци који могу да укажу на идентитет; или
 - (iii) ако се објављују у складу са поступцима о заштити података и информација.”.

Члан 18.

У Прилогу 1, у Анексу VI (Некомерцијални летови сложених моторних ваздухоплова (Део-*NCC*), у Глави Б (Оперативне процедуре), после тачке *NCC.OP.115* (Процедуре одласка и прилаза) додаје се нова тачка *NCC.OP.116*, која гласи:

„*NCC.OP.116* Навигација заснована на могућностима ваздухоплова - авиони и хеликоптери

Када се за предвиђену руту или поступак летења захтева навигација заснована на могућностима ваздухоплова, оператер је дужан да обезбеди:

- а) да је одговарајућа навигациона спецификација *PBN* наведена у приручнику за управљање ваздухопловом (*AFM*) или другом документу који је одобрен од стране надлежних власти за сертификацију као део процене пловидбености или заснован на таквом одобрењу; и
- б) да се ваздухоплов користи у складу са релевантном навигационом спецификацијом и ограничењима из приручника управљање ваздухопловом (*AFM*) или другог претходно наведеног документа.”.

У тачки *NCC.OP.145* (Припрема лета) став а) мења се и гласи:

„а) Пре започињања лета, пилот који управља ваздухопловом је дужан да се свим примереним расположивим средствима увери да је сателитска опрема, опрема на земљи и/или води, укључујући уређаје за комуникацију и навигациона средства која су доступна и непосредно захтевана за такав лет ради његовог безбедног обављања, одговарајућа за врсту делатности у оквиру које се лет обавља.”.

У тачки *NCC.OP.152* (Алтернативни аеродром за одредишни аеродром - хеликоптери) у тачки б) подтачка 2) под (ii) тачка и запета замењују се тачком, а реч: „и” брише се.

Подтачка 3) брише се.

После тачке NCC.OP.152 (Алтернативни аеродром за одредишни аеродром – хеликоптери) додаје се нова тачка NCC.OP.153, која гласи:

„NCC.OP.153 Одредишни аеродроми – инструментални прилази

Пилот који управља ваздухопловом је дужан да обезбеди да су на располагању средства довољна за навигацију и слетање на одредишни аеродром или на било који алтернативни аеродром у случају губитка способности за предвиђени прилаз и слетање.”.

Тачка NCC.OP.220 (Систем за избегавање судара (ACAS)) мења се и гласи:

„NCC.OP.220 Употреба система за избегавање судара (ACAS)

Оператер је дужан да утврди оперативне процедуре и програме обуке ако је у ваздухоплову инсталиран и функционалан ACAS уређај, како би летачка посада била одговарајуће оспособљена за избегавање судара у ваздуху и за употребу ACAS II опреме.”.

Члан 19.

У Прилогу 1, у Анексу VI (Некомерцијални летови сложених моторних ваздухоплова (Део-NCC), у Глави Д (Инструменти, подаци, опрема), у Одељку 1 (Авиони), у тачки NCC.IDE.A.160 (Уређај за снимање звука у пилотској кабини) став б) мења се и гласи:

„б) Уређај за снимање звука у пилотској кабини (CVR) мора да има могућност да чува снимљени звук током најмање:

- 1) последњих 25 сати, за авионе са максималном сертификованом масом на полетању (MCTOM) већом од 27.000 kg и којима је прва појединачна потврда о пловидбености (CofA) издата 1. јануара 2021. године или касније; или
- 2) последња 2 сата у свим осталим случајевима.”.

Став ф) мења се и гласи:

„ф) Ако се уређај за снимање звука у пилотској кабини (CVR) не може одвојити, он мора да поседује нараву која помаже његовом проналажењу у води. Најкасније до 1. јануара 2020. године, овај уређај мора да има могућност подводног емитовања у трајању од најмање 90 дана. Ако се уређај за снимање звука у пилотској кабини (CVR) може одвојити, он мора имати предајник за одређивање места несреће (ELT).”.

У тачки NCC.IDE.A.165 (Уређај за снимање података о лету) став е) мења се и гласи:

„е) Ако се уређај за снимање података о лету (FDR) авиона не може одвојити, он мора садржати нараву која помаже његовом проналажењу у води. Најкасније до 1. јануара 2020. године, овај уређај мора да има могућност подводног емитовања у трајању од најмање 90 дана. Ако се уређај за снимање података о лету (FDR) авиона може одвојити, он мора имати предајник за одређивање места несреће (ELT).”.

У тачки NCC.IDE.A.170 (Снимање података са везе за пренос података) став д) мења се и гласи:

„д) Ако се уређај не може одвојити, он мора садржати нараву која помаже његовом проналажењу у води. Најкасније до 1. јануара 2020. године, овај уређај мора да има могућност подводног емитовања у трајању од најмање 90 дана. Ако се уређај може одвојити, он мора имати предајник за одређивање места несреће (ELT).”.

У тачки NCC.IDE.A.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) само једну тачку отпуштања;
- 2) на седиштима која су предвиђена за седење минималног броја чланова кабинске посаде, два рамена појаса и сигурносни 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:
 - (i) два рамена појаса и сигурносни појас који се могу користити засебно; или
 - (ii) коси рамени појас и сигурносни појас који се могу користити засебно за следеће авионе:
 - (А) авионе са максималном сертификованом масом на полетању (*MCTOM*) мањом од 5.700 kg и са максималним бројем расположивих путничких седишта (*MOPSC*) мањим од девет који задовољавају динамичке услове принудног слетања утврђене у примењивим сертификационим захтевима;
 - (Б) авионе са максималном сертификованом масом на полетању (*MCTOM*) мањом од 5.700 kg и са максималним бројем расположивих путничких седишта (*MOPSC*) мањим од девет, који не задовољавају динамичке услове принудног слетања утврђене у примењивим сертификационим захтевима и којима је прва појединачна потврда о пловидбености (*CofA*) издата пре 25. августа 2016. године.”.

У тачки NCC.IDE.A.215 (Предајник за одређивање места несреће (*ELT*)) став а) мења се и гласи:

„а) Авиони морају да буду опремљени са:

- 1) предајником за одређивање места несреће (*ELT*) било ког типа, или једним уређајем за лоцирање ваздухоплова који испуњава захтев из CAT.GEN.MPA.210 Анекса IV ове уредбе (Део-*CAT*), ако им је прва појединачна потврда о пловидбености издата 1. јула 2008. године или пре тог датума;
- 2) аутоматским предајником за одређивање места несреће (*ELT*) или једним уређајем за лоцирање ваздухоплова који испуњава захтев из CAT.GEN.MPA.210 Анекса IV ове уредбе (Део-*CAT*), ако им је прва појединачна потврда о пловидбености издата после 1. јула 2008. године.”.

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

„д) За *PBN* летове, ваздухоплов мора да испуњава сертификационе захтеве у погледу пловидбености за одговарајућу навигациону спецификацију.”.

Тачка NCC.IDE.A.260 (Управљање електронским подацима за навигацију) мења се и гласи:

„**NCC.IDE.A.260 Управљање базама ваздухопловних података**

а) Базе ваздухопловних података које се користе на сертификованим системима ваздухоплова морају да испуњавају захтеве у погледу квалитета података који одговарају намераваној употреби података.

б) Оператер је дужан да обезбеди правовремену дистрибуцију и уношење актуелних и неизмењених база ваздухопловних података у све ваздухоплове за које потребно.

ц) Без обзира на све друге захтеве који се односе на пријављивање догађаја, као што је дефинисано у Уредби (ЕУ) бр. 376/2014, оператер је дужан да пријави добављачу базе података случајеве погрешних, недоследних или недостајућих података за које је разумно очекивати да би могли да представљају опасност по безбедност лета.

У таквим случајевима, оператер је дужан да обавести летачку посаду и остало заинтересовано особље и да обезбеди да се такви подаци не употребљавају.”.

У Одељку 2 (Хеликоптери), у тачки NCC.IDE.H.160 (Уређај за снимање звука у пилотској кабини) став ф) мења се и гласи:

„ф) Ако се уређај за снимање звука у пилотској кабини (CVR) не може одвојити, он мора садржати нараву која помаже његовом проналажењу у води. Најкасније до 1. јануара 2020. године, овај уређај мора да има могућност подводног емитовања у трајању од најмање 90 дана. Ако се уређај за снимање звука у пилотској кабини (CVR) може одвојити, он мора имати предајник за одређивање места несреће (ELT).”.

У тачки NCC.IDE.H.165 (Уређај за снимање података о лету) став е) мења се и гласи:

„е) Ако се уређај за снимање података о лету (FDR) не може одвојити, он мора садржати нараву која помаже његовом проналажењу у води. Најкасније до 1. јануара 2020. године, овај уређај мора да има могућност подводног емитовања у трајању од најмање 90 дана. Ако се уређај за снимање података о лету (FDR) авиона може одвојити, он мора имати предајник за одређивање места несреће (ELT).”.

У тачки NCC.IDE.H.170 (Снимање података са везе за пренос података) став д) мења се и гласи:

„д) Ако се уређај не може одвојити, он мора садржати нараву која помаже његовом проналажењу у води. Најкасније до 1. јануара 2020. године, овај уређај мора да има могућност подводног емитовања у трајању од најмање 90 дана. Ако се уређај може одвојити, он мора имати предајник за одређивање места несреће (ELT).”.

У тачки NCC.IDE.H.215 (Предајник за одређивање места несреће (ELT)) став б) брише се.

Тачка NCC.IDE.H.226 (Одела за преживљавање за посаду) мења се и гласи:

„NCC.IDE.H.226 Одела за преживљавање за посаду

Сваки члан летачке посаде мора да носи одело за преживљавање када тако одреди вођа ваздухоплова на основу процене ризика узимајући у обзир следеће услове:

а) да се летови обављају изнад воде, на растојању које је веће од ауторотационог растојања или удаљености од копна на које се може безбедно принудно слетети, када у случају отказа критичног мотора хеликоптер није у могућности да настави хоризонтални лет; и

б) временске извештаје или прогнозе који су на располагању пилоту који управља ваздухопловом, а који указују да ће температура мора бити мања од 10°C у току лета.”.

Тачка NCC.IDE.H.231 (Додатни захтеви за хеликоптере који лете удаљени од копна, у неповољним поморским областима) брише се.

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

„д) Ако се захтева навигација заснована на могућностима ваздухоплова (*PBN*), ваздухоплов мора да испуњава захтеве у погледу сертификације пловидбености за одговарајуће навигацијске спецификације.”.

После тачке NCC.IDE.H.255 (Транспондер) додаје се нова тачка NCC.IDE.H.260, која гласи:

„NCC.IDE.H.260 Управљање базама ваздухопловних података

а) Базе ваздухопловних података које се користе на сертификованим системима ваздухоплова морају да испуњавају захтеве у погледу квалитета података који одговарају намераваној употреби података.

б) Оператер је дужан да обезбеди правовремену дистрибуцију и уношење актуелних и неизмењених база ваздухопловних података у све ваздухоплове за које то потребно.

ц) Без обзира на све друге захтеве који се односе на пријављивање догађаја, као што је дефинисано у Уредби (ЕУ) бр. 376/2014, оператер је дужан да пријави добављачу базе података случајеве погрешних, недоследних или недостајућих података за које је разумно очекивати да би могли да представљају опасност по безбедност лета.

У таквим случајевима, оператер је дужан да обавести летачку посаду и остало заинтересовано особље и да обезбеди да се такви подаци не употребљавају.”.

Члан 20.

У Прилогу 1, у Анексу VII (Некомерцијални летови који се обављају ваздухопловом који није сложени моторни ваздухоплов (Део-*NCO*)), у Глави А (Општи захтеви), у тачки *NCO.GEN.103* (Показни летови) речи: „у члану 6. став 5) тачка (ц) ове уредбе” замењују се речима: „у члану 6. став 4а. тачка ц) ове уредбе”.

У тачки *NCO.GEN.105* (Права и одговорности пилота који управља ваздухопловом), у ставу а) тачка 4) подтачка (vi) после тачке и запете додаје се реч: „и”.

После подтачке (vi) додаје се подтачка (vii), која гласи:

„(vii) да је свака база навигационих података, која је потребна за *PBN* летове, одговарајућа и актуелна;”.

У тачки *NCO.GEN.140* (Транспорт опасног терета) после става е) додаје се став ф), који гласи:

„ф) Разумне количине предмета и супстанци које би иначе биле сврстане у опасан терет, а употребљавају се ради олакшавања безбедности лета, ако је њихово присуство у ваздухоплову препоручљиво како би се осигурала њихова правовремена доступност у оперативне сврхе, сматрају се одобреним у складу са тачком 1.2.2.1 подтачка а) Техничких инструкција. Напред наведено се примењује без обзира да ли је такве предмете и супстанце потребно носити или су намењени за употребу у вези са неким одређеним летом.

Пилот који управља ваздухопловом одговоран је да се паковање и утовар предмета и супстанци из претходног става обави тако да се умање ризици за чланове посаде, путнике, робу или ваздухоплов током лета.”.

Члан 21.

У Прилогу 1, у Анексу VII (Некомерцијални летови који се обављају ваздухопловом који није сложени моторни ваздухоплов (Део-*NCO*)), у Глави Б (Оперативне процедуре), после тачке *NCO.OP.115* (Процедуре одласка и прилаза – авиони и хеликоптери) додаје се нова тачка *NCO.OP.116*, која гласи:

„NCO.OP.116 Навигација заснована на могућностима ваздухоплова - авиони и хеликоптери

Ако се за предвиђену руту или поступак летења захтева навигација заснована на могућностима ваздухоплова, вођа ваздухоплова је дужан да обезбеди:

а) да је одговарајућа навигациона спецификација *PBN* наведена у приручнику за управљање ваздухопловом (*AFM*) или другом документу који је одобрен од стране надлежних власти за сертификацију као део процене пловидбености или заснован на таквом одобрењу; и

б) да се ваздухоплов користи у складу са релевантном навигационом спецификацијом и ограничењима из приручника за управљање ваздухопловом (*AFM*) или другим претходно наведеним документом.”.

У тачки *NCO.OP.135* (Припрема лета) став а) мења се и гласи:

„а) Пре започињања лета, пилот који управља ваздухопловом је дужан да се увери свим примереним расположивим средствима да је сателитска опрема, опрема на земљи и/или води, укључујући уређаје за комуникацију и навигациона средства која су доступна и непосредно захтевана за такав лет, ради његовог безбедног обављања, одговарајућа за врсту делатности у оквиру које се лет обавља.”.

После тачке *NCO.OP.141* (Алтернативни аеродром за одредишни аеродроми – хеликоптери) додаје се нова тачка *NCO.OP.142*, која гласи:

„NCO.OP.142 Одредишни аеродроми – инструментални прилази

Пилот који управља ваздухопловом је дужан да обезбеди да су на располагању средства довољна за навигацију и слетање на одредишни аеродром или на било који алтернативни аеродром у случају губитка способности за предвиђени прилаз и слетање.”.

Тачка *NCO.OP.190* (Употреба додатног кисеоника) мења се и гласи:

„NCO.OP.190 Употреба додатног кисеоника

а) Пилот који управља ваздухопловом дужан је да обезбеди да сви чланови летачке посаде који обављају неопходне дужности за безбедно обављање лета, непрекидно користе додатни кисеоник сваки пут када утврди да би мањак кисеоника на висини предвиђеног лета могао да доведе до нарушавања способности чланова посаде, као и да обезбеди да је додатни кисеоник на располагању путницима ако би мањак кисеоника могао на њих штетно да утиче.

б) У свим другим случајевима, ако пилот који управља ваздухопловом не може да одреди како мањак кисеоника може да утиче на лица у ваздухоплову, дужан је да обезбеди:

1) да сви чланови чланови летачке посаде који обављају дужности неопходне за безбедно обављање лета, у току лета непрекидно користе додатни кисеоник ако висина кабине ваздухоплова прелази 10.000 *ft* у периоду дужем од 30 минута, као и увек када висина кабине ваздухоплова прелази 13.000 *ft*;

2) да сва лица користе додатни кисеоник увек када висина кабине ваздухоплова прелази 13.000 *ft*.”.

После тачке NCO.OP.215 (Оперативна ограничења – балони који лете помоћу топлог ваздуха) додаје се нова тачка NCO.OP.220, која гласи:

„NCO.OP.220 Употреба система за избегавање судара (ACAS II)

Ако се користи ACAS II, пилот који управља ваздухопловом је дужан да примењује одговарајуће оперативне процедуре и да буде одговарајуће обучен.”.

Члан 22.

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.A.140 (Седишта, сигурносни појасеви на седиштима, системи за везивање и сигурносни појасеви за децу) став а) тачка 4) мења се и гласи:

„4) сигурносним појасом са системом за везивање горњег дела тела, за свако седиште за члана летачке посаде, који има једну тачку отпуштања, за авионе којима је прва појединачна потврда о пловидбевости издата 25. августа 2016. године или после тог датума.”.

Тачка NCO.IDE.A.155 (Додатни кисеоник за авионе са кабином која није под притиском) мења се и гласи:

„NCO.IDE.A.155 Додатни кисеоник за авионе са кабином која није под притиском

Авиони чија кабина није под притиском, на летовима на којима се захтева коришћење кисеоника у складу са одредбом NCO.OP.190, морају да имају уређај за складиштење и расподелу кисеоника који има могућност да складишти и расподели потребне залихе кисеоника.”.

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

„д) За *PBN* летове, ваздухоплов мора да испуњава сертификационе захтеве у погледу пловидбености за одговарајућу навигациону спецификацију.”.

После тачке NCO.IDE.A.200 (Транспондер) додаје се нова тачка NCO.IDE.A.205, која гласи:

„NCO.IDE.A.205 Управљање базама ваздухопловних података

а) Базе ваздухопловних података које се користе на сертифицикованим системима ваздухоплова морају да испуњавају захтеве у погледу квалитета података који одговарају намераваној употреби података.

б) Пилот који управља ваздухопловом је дужан да обезбеди правовремену дистрибуцију и уношење актуелних и неизмењених база ваздухопловних података у ваздухоплов за који је потребно.

ц) Без обзира на све друге захтеве који се односе на пријављивање догађаја, као што је дефинисано у Уредби (ЕУ) бр. 376/2014, пилот који управља ваздухопловом је дужан да добављачу базе података пријави случајеве погрешних, недоследних или недостајућих података за које је разумно очекивати да би могли да представљају опасност по безбедност лета.

У таквим случајевима, пилот који управља ваздухопловом не сме да користи те податке.”.

У Одељку 2 (Хеликоптери) тачка NCO.IDE.H.155 (Додатни кисеоник за хеликоптере чија кабина није под притиском) мења се и гласи:

„NCO.IDE.H.155 Додатни кисеоник за хеликоптере чија кабина није под притиском

Хеликоптери чија кабина није под притиском, на летовима на којима се захтева коришћење кисеоника у складу са одредбом NCO.OP.190, морају да имају уређај за складиштење и расподелу кисеоника који има могућност да складишти и расподели потребне залихе кисеоника.”.

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

„д) За *PBN* летове ваздухоплов мора да испуњава сертификационе захтеве у погледу пловидбености за одговарајућу навигациону спецификацију.”.

После тачке NCO.IDE.H.200 (Транспондер) додаје се нова тачка NCO.IDE.H.205, која гласи:

„NCO.IDE.H.205 Управљање базама ваздухопловних података

а) Базе ваздухопловних података које се користе на сертифицираним системима ваздухоплова морају да испуњавају захтеве у погледу квалитета података који одговарају намераваној употреби података.

б) Пилот који управља ваздухопловом је дужан да обезбеди правовремену дистрибуцију и уношење актуелних и неизмењених база ваздухопловних података у ваздухоплов за који је то потребно.

ц) Без обзира на све друге захтеве који се односе на пријављивање догађаја, као што је дефинисано у Уредби (ЕУ) бр. 376/2014, пилот који управља ваздухопловом је дужан да добављачу базе података пријави случајеве погрешних, недоследних или недостајућих података за које је разумно очекивати да би могли да представљају опасност по безбедност лета.

У таквим случајевима, пилот који управља ваздухопловом не сме да користи те податке.”.

У Одељку 3 (Једрилице) тачка NCO.IDE.S.130 (Додатни кисеоник) мења се и гласи:

„NCO.IDE.S.130 Додатни кисеоник

На летовима на којим се захтева коришћење кисеоника у складу са одредбом NCO.OP.190, једрилице морају да имају уређај за складиштење и расподелу кисеоника који има могућност да складишти и расподељује потребне залихе кисеоника.”.

Члан 23.

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 1 (Опште одредбе), у тачки NCO.SPEC.110 (Права и одговорности пилота који управља ваздухопловом) тачка ф) мења се и гласи:

„ф) да обезбеди да стручна лица за обављање задатака и чланови посаде у току лета непрекидно користе додатни кисеоник сваки пут када утврди да би мањак кисеоника на висини предвиђеног лета могао да наруши способност чланова посаде или да штетно утиче на лица за обављање задатака. Ако пилот који управља ваздухопловом не може да утврди како би мањак кисеоника могао да утиче на лица у ваздухоплову, он мора да обезбеди да стручна лица за обављање задатка и чланови посаде у току лета непрекидно користе додатни кисеоник ако висина кабине ваздухоплова прелази 10.000 *ft* у периоду дужем од 30 минута, као и увек када висина кабине ваздухоплова прелази 13.000 *ft*.”.

Члан 24.

У Прилогу 1, у Анексу VIII (Посебне делатности у ваздушном саобраћају (Део-SPO)), у Глави А (Општи захтеви), у тачки SPO.GEN.107 (Права и одговорности пилота који управља ваздухопловом), у ставу а) тачка 4) подтачка (vi) после тачке и запете додаје се реч: „и”.

После подтачке (vi) додаје се подтачка (vii), која гласи:

„(vii) да је свака база навигационих података, која је потребна за *PBN* летове, одговарајућа и актуелна.”.

Тачка 9) мења се и гласи:

„9) да обезбеди:

- (i) да уређај за снимање података о лету не буде онеспособљен или искључен током лета;
- (ii) да у случају догађаја који није удес или озбиљна незгода, а који се пријављује у складу са одредбом ORO.GEN.160 став а), подаци снимљени уређајем за снимање података нису намерно избрисани;
- (iii) да у случају удеса или озбиљне незгоде или у случају да је чување података снимљених уређајем за снимање података наложио истражни орган:
 - (А) подаци снимљени уређајем за снимање података не буду намерно обрисани;
 - (Б) уређај за снимање података буде искључен одмах након завршетка лета; и
 - (Ц) пре него што напусти пилотску кабину предузме мере предострожности за очување података снимљених уређајем за снимање података.”.

Назив тачке SPO.GEN.145 (Чување, израда и коришћење података снимљених уређајем за снимање параметера лета – летови сложених моторних ваздухоплова) мења се и гласи:

„SPO.GEN.145 Руковање подацима снимљеним уређајем за снимање параметера лета: чување, израда, заштита и употреба - летови сложених моторних ваздухоплова”.

Став а) мења се и гласи:

„а) Након удеса, озбиљне незгоде или догађаја који је утврдио истражни орган, оператер ваздухоплова је дужан да 60 дана чува оригинално снимљене податке, изузев ако истражни орган наложи другачије.”.

Став ф) мења се и гласи:

„ф) Не доводећи у питање Уредбу Европског парламента и Савета (ЕУ) бр. 996/2010 и изузев за обезбеђивање исправности уређаја за снимање звука у пилотској кабини (CVR), подаци снимљени уређајем за снимање звука у пилотској кабини не могу да се користе осим:

- (i) ако је прописан поступак који се односи на руковање подацима снимљеним уређајем за снимање звука у пилотској кабини (CVR) и њиховим преписима;
- (ii) уз претходну сагласност свих чланова посаде и особља за одржавање на које се подаци односе;
- (iii) ако се користе само за одржавање и побољшавање безбедности.

Ако се подаци снимљени уређајем за снимање звука у пилотској кабини (CVR) прегледавају ради обезбеђивања употребљивости CVR уређаја, оператер је дужан да обезбеди заштиту приватности података снимљених уређајем за снимање звука у пилотској кабини (CVR) и подаци са CVR уређаја се не смеју откривати или користити у друге сврхе осим за обезбеђивање употребљивости CVR уређаја.”.

Члан 25.

У Прилогу 1, у Анексу VIII (Посебне делатности у ваздушном саобраћају (Део-*SPO*)), у Глави Б (Оперативне процедуре), после тачке *SPO.OP.115* (Процедуре одласка и прилаза - авиони и хеликоптери) додаје се нова тачка *SPO.OP.116*, која гласи:

„SPO.OP.116 Навигација заснована на могућностима ваздухоплова – авиони и хеликоптери

Ако се за предвиђену руту или поступак летења захтева навигација заснована на могућностима ваздухоплова, оператер је дужан да обезбеди:

а) да је одговарајућа навигациона спецификација *PBN* наведена у приручнику за управљање ваздухопловом (*AFM*) или другом документу који је одобрен од стране надлежних власти за сертификацију као део процене пловидбености или заснован на таквом одобрењу; и

б) да се ваздухоплов користи у складу са релевантном навигационом спецификацијом и ограничењима из приручника за управљање ваздухопловом (*AFM*) или другог претходно наведеног документа.”.

У тачки *SPO.OP.140* (Припрема лета) став а) мења се и гласи:

„а) Пре започињања лета, пилот који управља ваздухопловом је дужан да се увери свим примереним расположивим средствима да су сателитска опрема, опрема на земљи и/или води, укључујући уређаје за комуникацију и навигациона средства која су доступна и непосредно захтевана за такав лет ради његовог безбедног обављања, одговарајући за врсту делатности у оквиру које се лет обавља.”.

У тачки *SPO.OP.151* (Алтернативни аеродром за одредишни аеродром – хеликоптери), у тачки б) подтачка 2) под ii) тачка и запета замењују се тачком, а реч: „и” брише се.

Подтачка 3) брише се.

После тачке SPO.OP.151 (Алтернативни аеродром за одредишни аеродром – хеликоптери) додаје се нова тачка SPO.OP.152, која гласи:

„SPO.OP.152 Одредишни аеродроми – инструментални прилази

Пилот који управља ваздухопловом је дужан да обезбеди да су на располагању средства довољна за навигацију и слетање на аеродром одредишта или на било који алтернативни аеродром у случају губитка способности за предвиђени прилаз и слетање.”.

У тачки SPO.OP.205 (Систем за избегавање судара (ACAS)) став а) мења се и гласи:

„а) Оператер је дужан да утврди оперативне процедуре и програме обуке ако је у ваздухоплову инсталиран и функционалан ACAS уређај, како би летачка посада била одговарајуће оспособљена за избегавање судара у ваздуху и за употребу ACAS II опреме.”.

Члан 26.

У Прилогу 1, у Анексу VIII (Посебне делатности у ваздушном саобраћају (Део-SPO)), у Глави Д (Инструменти, подаци, опрема), у Одељку 1 (Авиони), у тачки SPO.IDE.A.140 (Уређај за снимање звука у пилотској кабини) став б) мења се и гласи:

„б) Уређај за снимање звука у пилотској кабини (CVR) мора да има могућност да чува снимљени звук током најмање:

1) последњих 25 сати, за авионе са максималном сертификованом масом на полетању (MCTOM) већом од 27.000 kg и којима је прва појединачна потврда о пловидбености (CofA) издата 1. јануара 2021. године или касније; или

2) последња 2 сата у свим осталим случајевима.”.

Став ф) мења се и гласи:

„ф) Ако се уређај за снимање звука у пилотској кабини (CVR) не може одвојити, он мора садржати нараву која помаже његовом проналажењу у води. Најкасније до 1. јануара 2020. године, овај уређај мора да има могућност подводног емитовања у трајању од најмање 90 дана. Ако се уређај за снимање звука у пилотској кабини (CVR) може одвојити, он мора имати предајник за одређивање места несреће (ELT).”.

У тачки SPO.IDE.A.145 (Уређај за снимање података о лету) став е) мења се и гласи:

„е) Ако се уређај за снимање података о лету (FDR) не може одвојити, он мора да садржи нараву која помаже његовом проналажењу у води. Најкасније до 1. јануара 2020. године, овај уређај мора да има могућност подводног емитовања у трајању од најмање 90 дана. Ако се уређај за снимање података о лету (FDR) авиона може одвојити, он мора имати предајник за одређивање места несреће (ELT).”.

У тачки SPO.IDE.A.150 (Снимање података са везе за пренос података) став д) мења се и гласи:

„д) Ако се уређај не може одвојити, он мора да садржи нараву која помаже његовом проналажењу у води. Најкасније до 1. јануара 2020. године, овај уређај мора да има могућност подводног емитовања у трајању од најмање 90 дана. Ако се уређај може одвојити, он мора имати предајник за одређивање места несреће (ELT).”.

У тачки SPO.IDE.A.160 (Седишта, сигурносни појасеви на седиштима и системи за везивање) тач. ц) и д) мењају се и гласе:

„ц) ако је реч о авионима који не спадају у сложене моторне, сигурносним појасом са системом за везивање горњег дела тела, на сваком седишту за члана летачке посаде, који има једну тачку отпуштања, за авионе којима је прва појединачна потврда о пловидбености *CofA* издата 25. августа 2016. године или после тог датума;

д) за сложене моторне авионе, сигурносним појасом са системом за везивање горњег дела тела, који има једну тачку отпуштања и садржи уређај који при наглom кочењу аутоматски задржава горњи део тела особе која седи на том седишту:

1) на сваком седишту летачке посаде и на било ком седишту које се налази поред пилотског седишта;

2) на сваком седишту у пилотској кабини предвиђеном за посматрача.”.

После тачке д) додаје се нова тачка е), која гласи:

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

1) само једну тачку отпуштања;

2) на седиштима која су предвиђена за седење минималног броја чланова кабинске посаде, два рамена појаса и сигурносни 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:

(i) два рамена појаса и сигурносни појас, који се могу користити засебно; или

(ii) коси рамени појас и сигурносни појас, који се могу користити засебно, за следеће авионе:

(А) авионе са максималном сертификованом масом на полетању (*MCTOM*) мањом од 5.700 kg и са максималним бројем расположивих путничких седишта (*MOPSC*) мањим од девет, који задовољавају динамичке услове принудног слетања утврђене у примењивим сертификационим захтевима;

(Б) авионе са максималном сертификованом масом на полетању (*MCTOM*) мањом од 5.700 kg и са максималним бројем расположивих путничких седишта (*MOPSC*) мањим од девет, који не задовољавају динамичке услове принудног слетања утврђене у примењивим сертификационим захтевима и којима је прва појединачна потврда о пловидбености (*CofA*) издата пре 25. августа 2016. године.”.

У тачки SPO.IDE.A.190 (Предајник за одређивање места несреће (*ELT*)) став а) мења се и гласи:

„а) Авиони морају да буду опремљени са:

1) предајником за одређивање места несреће (*ELT*) било ког типа или једним уређајем за лоцирање ваздухоплова који испуњава захтев из CAT.GEN.MPA.210 Анекса IV ове уредбе (Део-CAT), ако им је прва појединачна потврда о пловидбености издата 1. јула 2008. године или пре тог датума;

2) аутоматским предајником за одређивање места несреће (*ELT*) или једним уређајем за лоцирање ваздухоплова који испуњава захтев из CAT.GEN.MPA.210 Анекса IV ове уредбе (Део-CAT), ако им је прва појединачна потврда о пловидбености издата после 1. јула 2008. године; или

3) предајником за одређивање места несреће (*ELT(S)*) или личним предајником (*PLB*)

кога носи члан посаде или стручно лице за обављање задатка, ако максимални број расположивих путничких седишта износи шест или мање.”.

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

„д) За *PBN* летове, ваздухоплов мора да испуњава сертификационе захтеве у погледу пловидбености за одговарајућу навигациону спецификацију.”.

После тачке SPO.IDE.A.225 (Транспондер) додаје се тачка SPO.IDE.A.230, која гласи:

„SPO.IDE.A.230 Управљање базама ваздухопловних података

а) Базе ваздухопловних података које се користе на сертифицикованим системима ваздухоплова морају да испуњавају захтеве у погледу квалитета података који одговарају намераваној употреби података.

б) Оператер је дужан да обезбеди правовремену дистрибуцију и уношење актуелних и неизмењених база ваздухопловних података у све ваздухоплове за које то потребно.

ц) Без обзира на све друге захтеве који се односе на пријављивање догађаја, као што је дефинисано у Уредби (ЕУ) бр. 376/2014, оператер је дужан да добављачу базе података пријави случајеве погрешних, недоследних или недостајућих података за које је разумно очекивати да би могли да представљају опасност по безбедност лета.

У таквим случајевима, оператер је дужан да обавести летачку посаду и остало заинтересовано особље и да обезбеди да се такви подаци не употребљавају.”.

У Одељку 2 (Хеликоптери), у тачки SPO.IDE.H.140 (Уређај за снимање звука у пилотској кабини) став ф) мења се и гласи:

„ф) Ако се уређај за снимање звука у пилотској кабини (*CVR*) не може одвојити, он мора да садржи нараву која помаже његовом проналажењу у води. Најкасније до 1. јануара 2020. године, овај уређај мора да има могућност подводног емитовања у трајању од најмање 90 дана. Ако се уређај за снимање звука у пилотској кабини (*CVR*) може одвојити, он мора имати предајник за одређивање места несреће (*ELT*).”.

У тачки SPO.IDE.H.145 (Уређај за снимање података о лету) став е) мења се и гласи:

„е) Ако се уређај за снимање података о лету (*FDR*) не може одвојити, он мора да садржи нараву која помаже његовом проналажењу у води. Најкасније до 1. јануара 2020. године, овај уређај мора да има могућност подводног емитовања у трајању од најмање 90 дана. Ако се уређај за снимање података о лету (*FDR*) авиона може одвојити, он мора имати предајник за одређивање места несреће (*ELT*).”.

У тачки SPO.IDE.H.150 (Снимање података са везе за пренос података) став д) мења се и гласи:

„д) Ако се уређај не може одвојити, он мора да садржи нараву која помаже његовом проналажењу у води. Најкасније до 1. јануара 2020. године, овај уређај мора да има могућност подводног емитовања у трајању од најмање 90 дана. Ако се уређај може одвојити, он мора имати предајник за одређивање места несреће (*ELT*).”.

Тачка SPO.IDE.H.198 (Одела за преживљавање за посаду) мења се и гласи:

„SPO.IDE.H.198 Одела за преживљавање - сложени моторни хеликоптери

Свако лица у хеликоптеру мора да носи одело за преживљавање када тако одреди пилот који управља ваздухопловом на основу процене ризика, узимајући у обзир следеће услове:

а) да се летови обављају изнад воде, на растојању које је веће од ауторотационог растојања или удаљености од копна на које се може безбедно принудно слетети, када у случају отказа критичног мотора хеликоптер није у могућности да настави хоризонтални лет; и

2) временске извештаје или прогнозе који су на располагању пилоту који управља ваздухопловом, а који указују да ће температура мора бити мања од 10°C у току лета.”.

Тачка SPO.IDE.H.201 (Додатни захтеви за хеликоптере који лете удаљени од копна, у неповољним поморским областима – сложени моторни хеликоптери) брише се.

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

„д) За *PBN* летове, ваздухоплов мора да испуњава сертификационе захтеве у погледу пловидбености за одговарајућу навигациону спецификацију.”.

После тачке SPO.IDE.H.225 (Транспондер) додаје се нова тачка SPO.IDE.H.230, која гласи:

„SPO.IDE.H.230 Управљање базама ваздухопловних података

а) Базе ваздухопловних података које се користе на сертификованим системима ваздухоплова морају да испуњавају захтеве у погледу квалитета података који одговарају намераваној употреби података.

б) Оператер је дужан да обезбеди правовремену дистрибуцију и уношење актуелних и неизмењених база ваздухопловних података у све ваздухоплове за које то потребно.

ц) Без обзира на све друге захтеве који се односе на пријављивање догађаја, као што је дефинисано у Уредби (ЕУ) бр. 376/2014, оператер је дужан да пријави добављачу базе података случајеве погрешних, недоследних или недостајућих података за које је разумно очекивати да би могли да представљају опасност по безбедност лета.

У таквим случајевима, оператер је дужан да обавести летачку посаду и остало заинтересовано особље и да обезбеди да се такви подаци не употребљавају.”.

Члан 27.

После Прилога 1. додаје се Прилог 2, који је дат у Прилогу 2. овог правилника и чини његов саставни део.

Члан 28.

Оператери ваздухоплова дужни су да се ускладе са одредбама овог правилника у року од шест месеци од ступања на снагу овог правилника.

У року из става 1. овог члана Директорат цивилног ваздухопловства Републике Србије ће сертификате ваздухопловних оператера и листе посебних овлашћења издате пре ступања на снагу овог правилника по службеној дужности заменити сертификатима ваздухопловних оператера, односно листама посебних овлашћења, у складу са одредбама овог правилника.

Члан 29.

Овај правилник ступа на снагу осмог дана од дана објављивања у „Службеном гласнику Републике Србије”.

Број: 5/1-01-0006/2019-0001

У Београду, 8. фебруара 2019. године

Директор

Мирјана Чизмаров

Додатак II

ОПЕРАТИВНЕ СПЕЦИФИКАЦИЈЕ (подлежу одобреним условима из оперативног приручника)				
Контакт подаци издаваоца				
Телефон ⁽¹⁾ : _____; Факс: _____;				
E-mail: _____				
АОС ⁽²⁾ :		Назив оператора ⁽³⁾ :		Датум ⁽⁴⁾ :
Потпис:				
Dba Пословно име				
Оперативне спецификације :				
Модел ваздухоплова ⁽⁵⁾ :				
Ознаке регистрације ⁽⁶⁾ :				
Врста делатности: јавни авио-превоз <input type="checkbox"/> путници <input type="checkbox"/> терет <input type="checkbox"/> остало ⁽⁷⁾ : _____				
Подручје летења ⁽⁸⁾ :				
Посебна ограничења ⁽⁹⁾ :				
Посебна одобрења:	Да	Не	Спецификација ⁽¹⁰⁾	Напомене
Опасан терет	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Летење у условима смањене видљивости	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	CAT ⁽¹¹⁾	
Полетање			RVR ⁽¹²⁾ : m	
Прилаз и слетање			DA/H: ft RVR: m	
RVSM ⁽¹³⁾ <input type="checkbox"/> N/A	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
ETOPS ⁽¹⁴⁾ <input type="checkbox"/> N/A	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Максимално време преусмеравања ⁽¹⁵⁾ : мин	
Сложене навигационе спецификације за PBN летове ⁽¹⁶⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		⁽¹⁷⁾
Спецификација минималних навигационих перформанси	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Летови једномоторних авиона на турбински погон ноћу или у инструменталним метеоролошким условима (SET-IMC)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	⁽¹⁸⁾	
Летови хеликоптера уз коришћење система за ноћно осматрање	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		

Летови хеликоптера уз коришћење хеликоптерске дизалице	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Хитни медицински летови хеликоптером	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Летови хеликоптера изнад воде	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Обука кабинске посаде ⁽¹⁹⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Издавање дозволе кабинског особља ⁽²⁰⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Континуирана пловидбеност	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	⁽²¹⁾	
Остало ⁽²²⁾				

- (1) Бројеви телефона и факса надлежне власти, укључујући позивни број земље. Уписати *e-mail* адресу, ако је доступна.
- (2) Уписати одговарајући број сертификата ваздухопловног оператера (*AOC*).
- (3) Уписати назив оператера и пословни назив, ако се разликују. Уписати „*Db*a” („*Doing business as* ” - послује под именом) пре пословног назива.
- (4) Датум издавања оперативних спецификација (дан - месец - година) и потпис овлашћеног лица надлежне власти.
- (5) Уписати *ICAO* ознаку произвођача ваздухоплова, модела и серије, или главне серије, ако су серије означене (нпр. *Boeing-737-3K2* или *Boeing-777-232*).
- (6) Ознаке регистрације наводе се у оперативној спецификацији или у оперативном приручнику. У другом случају, у одговарајућој оперативној спецификацији мора да постоји упућивање на одређену страницу оперативног приручника. У случају да се на модел ваздухоплова не примењују сва посебна одобрења, ознаке регистрације ваздухоплова се могу унети у колону за напомене за одговарајућа посебна одобрења.
- (7) Остале врсте превоза које треба навести (нпр. хитан медицински превоз).
- (8) Листа географских подручја у којима је одобрено летење (географске координате или специфичне руте, области информисања ваздухоплова у лету или националне и регионалне границе).
- (9) Листа применљивих посебних ограничења (нпр. само *VFR*, само дању итд.)
- (10) У овој колони навести најнижи критеријум за свако одобрење или врсту одобрења (са одговарајућим критеријумом).
- (11) Уписати категорију прецизног прилаза: *LTS CAT I*, *CAT II*, *OTS CAT II*, *CAT IIIA*, *CAT IIIB* или *CAT IIIC*. Уписати минималну видљивост дуж полетно-слетне стазе (*RVR*) у метрима и висину одлуке (*DH*) у фитима. За сваку наведену прилазну категорију користити посебан ред.
- (12) Уписати одобрену минималну *RVR* за полетање, у метрима. За свако одобрење може се користити један ред, ако су дата различита одобрења.
- (13) Поље „није применљиво” (*N/A*) може да се значи само ако је највиши ниво лета испод *FL 290*.
- (14) Летови са продуженим долетом (*ETOPS*) се тренутно односи само на двомоторне ваздухоплове. Из тог разлога, поље „није применљиво” (*N/A*) може да се значи ако модел ваздухоплова има више од два мотора или мање од два мотора.
- (15) Праг удаљености може, такође, да буде наведен (изражен у наутичким миљама, *NM*), као и тип мотора.
- (16) Навигација заснована на могућностима ваздухоплова (*PBN*): један ред се користи за свако *PBN* одобрење (нпр. *RNP AR APCH*), са одговарајућим ограничењима наведеним у колони „Спецификације” и/или „Напомене”. Специфична одобрења за посебне процедуре *RNP AR APCH* се могу навести у оперативним спецификацијама или оперативном приручнику. У последњем случају, у одговарајућим оперативним спецификацијама би требало упутити на одговарајућу страницу оперативног приручника.
- (17) Навести да ли је посебно одобрење ограничено на одређене крајеве полетно-слетне стазе и/или аеродроме.
- (18) Унети конкретну комбинацију ваздухоплов-мотор.
- (19) Одобрење за спровођење обуке и испита кандидата за стицање дозволе кабинског особља, на начин који је одређен у Анексу V (*Part-CC*) Уредбе Комисије (ЕУ) бр. 1178/2011.
- (20) Одобрење за издавање дозвола кабинском особљу на начин који је одређен у Анексу V (*Part-CC*) Уредбе Комисије (ЕУ) бр. 1178/2011.

- (21) Име лица/организације одговорне за обезбеђивање континуиране пловидбености ваздухоплова и упућивање на пропис којим се захтева тај посао, тј. на Поглавље Г Анекса I (Део-М) Уредбе (ЕУ) бр. 1321/2014.
- (22) Овде се могу унети друга одобрења или подаци, користећи један ред (или више редова) за свако одобрење (нпр. слетање на кратке полетно-слетне стазе, стрми прилази, летови хеликоптера до/од места од јавног интереса, летови хеликоптера изнад непогодне средине која се налази у густо насељеном подручју, летови хеликоптера који немају могућност безбедног принудног слетања, летови са повећаним бочним нагибом, највеће растојање од одговарајућег аеродрома за двомоторне авионе без *ETOPS* одобрења, коришћење ваздухоплова у некомерцијалне сврхе).

EASA FORM 139, 3. издање

Допунски услови за примену Уредбе (ЕУ) бр. 965/2012 у Републици Србији

1. Допунски услови за примену Анекса III (Део-ORO), Глава GEN, тачка ORO.GEN.110 (Одговорности оператора) став ц) и Глава AOC, тачка ORO.AOC.135 (Захтеви који се односе на особље) став б)

За вршење оперативне контроле својих делатности оператор који обавља јавни авио-превоз одређује лице које поседује важећу дозволу ваздухопловног диспечера.

Пре него што му оператор додели обављање дужности, ваздухопловни диспечер мора да:

- 1) заврши интерну обуку и проверу коју организује оператор; и
- 2) обави најмање један лет у циљу упознавања са поступцима летачке посаде.

Програм интерне обуке оператора мора по свом садржају да одговара програму обуке наведеном у *ICAO Doc 7192 D-3*, с тим да се исти мора прилагодити делатностима оператора и искуству лица која похађају обуку.

Провера коју спроводи оператор након завршене интерне обуке обухвата:

- 1) познавање садржаја оперативног приручника;
- 2) комуникациону и навигациону опрему која се користи у ваздухоплову;
- 3) сезонске метеоролошке услове подручја за која врши оперативну контролу, као и изворе метеоролошких информација;
- 4) утицај метеоролошких услова на пријем комуникационог сигнала у ваздухоплову;
- 5) специфичности и ограничења сваког навигационог система који оператор користи;
- 6) упутства за утовар ваздухоплова;
- 7) људске могућности релевантне за обављање дужности ваздухопловног диспечера;
- 8) способност за извршавање дужности ваздухопловног диспечера (припрема лета уз надзор).

Интерну обуку и проверу, коју врши оператор, спроводи лице које је инструктор практичне обуке за стицање дозволе ваздухопловног диспечера, сходно пропису који регулише стицање дозволе ваздухопловног диспечера, или лице које има важећу дозволу ваздухопловног диспечера и најмање три године рада на пословима ваздухопловног диспечера код тог оператора.

Лет у циљу упознавања са поступцима летачке посаде се обавља тако што се ваздухопловни диспечер налази у пилотској кабини седишту за посматрача или, ако то није могуће, на седишту које је најближе пилотској кабини, тако да са њега може да прати радио-комуникацију и поступке чланова летачке посаде. Лет у циљу упознавања се врши на ваздухоплову на најмање једном сектору у подручју летења за које је оператор овлашћен и

за чију је оперативну контролу ваздухопловни диспечер задужен. Лет у циљу упознавања са поступцима летачке посаде ваздухопловни диспечер обавља на сваких 12 месеци.

2. Допунски услови за примену Анекса III (Део-ORO), Глава CC (Кабинска посада), тачка ORO.CC.115 (Спровођење обука и провера) ст. ц) и д)

Оператер је дужан да овласти лица која ће спроводити обуке и провере кабинског особља, наведене у тач. ORO.CC.125, ORO.CC.130, ORO.CC.135, ORO.CC.140, ORO.CC.145 и ORO.CC.200.

Оператер је дужан да утврди поступак избора лица која ће овласти за спровођење обуке и провере кабинског особља, узимајући у обзир њихово знање, искуство и стручност.

Лице које оператер овласти за спровођење обуке кабинског особља мора да испуњава следеће услове:

- 1) да има важећу дозволу кабинског особља;
- 2) да је најмање три године обављало послове кабинског особља, од чега најмање годину дана у својству старијег члана кабинске посаде;
- 3) да је завршило интерну обуку коју организује оператер за спровођење обуке кабинског особља.

Лице које оператер овласти за спровођење провере кабинског особља мора да испуњава следеће услове:

- 1) да је овлашћено да спроводи обуке кабинског особља;
- 2) да је завршило интерну обуку коју организује оператер за спровођење провере кабинског особља.

Интерна обука за спровођење обуке кабинског особља обухвата најмање следеће елементе:

- 1) старање о безбедности током спровођења обуке;
- 2) припрему простора, опреме и документације за спровођење обуке;
- 3) усмеравање и давање подршке кандидатима током обуке;
- 4) технике спровођења обуке;
- 5) процену способности кандидата;
- 6) поступке за процену обуке;
- 7) поступке за унапређење обуке;
- 8) практично извођење обуке.

Током практичног извођења обуке оператер процењује да ли ће овласти кандидата за спровођење обука кабинског особља.

Интерна обука за спровођење провере кабинског особља обухвата најмање следеће елементе:

- 1) коришћење методологије процене;
- 2) праћење понашања и реакција кандидата;
- 3) спровођење објективне процене;
- 4) способност давања прецизних и недвосмислених анализа;

- 5) израду документације у вези са процесом обуке и провере, као и извештавање о понашању и реакцијама кандидата;
- 6) практично спровођење провере.

Током практичног спровођења провере оператер процењује да ли ће овластити кандидата за спровођење провера кабинског особља.

Оператер је дужан да води евиденцију свих лица која је овластио за спровођење обуке и провере кабинског особља. Евиденција мора да обухвати оне области за које је дато овлашћење, као и права која су дата (право да спроводи обуку и/или право да спроводи проверу).

Лице које је овлашћено да спроводи обуке и/или провере кабинског особља је дужно да на сваких пет година поново похађа интерну обуку за спровођење обуке кабинског особља, односно интерну обуку за спровођење провере кабинског особља.

3. Допунски услови за примену Анекса IV (Део-CAT), Глава А (Општи захтеви), Одељак 1 (Ваздухоплови на моторни погон), тачка CAT.GEN.MPA.180 (Документи, приручници и информације који се налазе у ваздухоплову)

Поред документације наведене у тачки CAT.GEN.MPA.180, у току лета у ваздухоплову се мора налазити:

- а) листа провере за преглед ваздухоплова у случају најаве бомбе;
- б) листа провере за преглед ваздухоплова ради откривања сакривеног оружја, експлозива и других опасних предмета.