

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 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, 83/18 и 9/20),

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, 56/18, 12/19, 3/21, 54/21, 117/21 и 112/22), у члану 1. став 3. речи: „Уредба Европског парламента и Савета (ЕЗ) бр. 216/2008 од 20. фебруара 2008. године о основним правилима у области цивилног ваздухопловства и оснивању Европске агенције за безбедност ваздушног саобраћаја” замењују се речима: „Уредба (ЕУ) бр. 2018/1139 Европског парламента и Савета од 4. јула 2018. године о заједничким правилима у области цивилног ваздухопловства и оснивању Агенције Европске уније за безбедност ваздушног саобраћаја”.

Члан 2.

У члану 2. став 1. тачка 7) речи: „(„Службени гласник РС”, број 142/20)” замењују се речима: „(„Службени гласник РС”, бр. 142/20 и 130/22)”.

У тачки 9) речи: „(„Службени гласник РС”, број 142/20)” замењују се речима: „(„Службени гласник РС”, бр. 142/20 и 130/22)”.

Тачка 10) брише се.

У тачки 13) речи: „(„Службени гласник РС”, бр. 5/19, 59/19 и 123/21)” замењују се речима: „(„Службени гласник РС”, бр. 5/19, 50/19 и 123/21)”.

У тачки 19) после речи: „(„Службени гласник РС”, број 154/20)” запета и речи: „али ће се до почетка примене наведеног правилника позивање на Уредбу (ЕУ) бр. 2018/1139 сматрати позивањем на Уредбу (ЕЗ) бр. 216/2008” бришу се.

Члан 3.

У члану 3. став 2. тачка на крају тачке 15) замењује се тачком и запетом и додају се тач. 16) - 19), које гласе:

„16) Спроведбеном уредбом Комисије (ЕУ) 2020/2036 од 9. децембра 2020. године о изменама и допунама Уредбе (ЕУ) бр. 965/2012 у погледу захтева који се тичу оспособљености летачке посаде и метода обуке и о одлагању датума примене одређених мера у контексту пандемије COVID-19;

17) Спроведбеном уредбом Комисије (ЕУ) 2021/1296 од 4. августа 2021. године о изменама, допунама и исправкама Уредбе (ЕУ) бр. 965/2012 у погледу захтева који се тичу планирања и управљања горивом/енергијом, као и у погледу захтева о програмима подршке и психолошкој процени летачке посаде и о тестирању на психоактивне супстанце;

18) Спроведбеном уредбом Комисије (ЕУ) 2021/2237 од 15. децембра 2021. године о изменама и допунама Уредбе (ЕУ) бр. 965/2012 у погледу захтева који се односе на летење у свим временским условима, као и на обуку и проверу летачке посаде;

19) Сprovedбеном уредбом Комисије (ЕУ) 2022/2203 од 11. новембра 2022. године о изменама и допунама Уредбе (ЕУ) бр. 965/2012 у погледу примене захтева о лоцирању ваздухоплова у стању нужде.”.

Члан 4.

У члану 4. став 1. после речи: „у складу са ORO.AOC.135 став а)” додају се речи: „тач. 1) – 3)”.

У ставу 2. тачка и запета на крају тачке 3) замењују се тачком.

Тачка 4) брише се.

После става 2. додаје се став 3, који гласи:

„Лице из ORO.AOC.135 став а) тачка 4), које је одговорно за континуирану пловидбеност, мора да испуњава услове утврђене прописом којим се регулише обезбеђивање континуиране пловидбености.”.

Члан 5.

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 а) подтачка iv) мења се и гласи:

„iv) летове у условима смањене видљивости (*LVO*) или летове са оперативним олакшицама;”.

Члан 6.

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 9б став 2. мења се и гласи:

„2. Агенција спроводи сталну процену ефикасности одредаба о програмима подршке, психолошкој процени летачке посаде и систематском и насумичном тестирању на психоактивне супстанце ради обезбеђивања здравствене способности чланова летачке и кабинске посаде, из Анекса II и IV ове уредбе. Најкасније до 14. августа 2023. године Агенција ће израдити први извештај о резултатима ове процене.

Та процена мора да обухвати одговарајућу експертизу и да буде заснована на прикупљеним подацима, уз помоћ држава чланица и Агенције, на дугорочној основи.”.

Члан 7.

У Прилогу 1, у Анексу I (Дефиниције израза који се користе у анексима II-VIII) после тачке 5) додаје се тачка б), која гласи:

„б) „Оперативни минимуми аеродрома” су ограничења у коришћењу аеродрома за:

а) полетање, изражена у виду видљивости дуж полетно-слетне стазе (*RVR*) и/или видљивости и, ако је потребно, базе облака;

б) слетање при дводимензионалном (*2D*) инструменталном прилазу, изражена у виду видљивости и/или *RVR*, минималне апсолутне/релативне висине снижавања (*MDA/H*) и, ако је потребно, базе облака;

ц) слетање при тродимензионалном (*3D*) инструменталном прилазу, изражена у виду видљивости и/или *RVR* и апсолутне/релативне висине одлуке (*DA/H*), у зависности од врсте и/или категорије летова;”.

После тачке 8б) додаје се тачка 8ц), која гласи:

„8ц) „Алтернативни аеродром” је одговарајући аеродром према којем ваздухоплов може да настави лет ако постане немогуће или не препоручљиво да настави лет или да слети на предвиђени аеродром, на којем су доступне потребне услуге и уређаји, на којем се могу испунити захтеви у погледу перформанси ваздухоплова и који је оперативан у очекивано време коришћења; „алтернативни аеродром” обухвата следеће:

а) „алтернативни аеродром за аеродром полетања”: алтернативни аеродром на који би ваздухоплов могао да слети ако то постане неопходно убрзо након полетања и ако није могуће користити аеродром полетања;

б) „алтернативни аеродром на рути (*ERA*)”: алтернативни аеродром на који би ваздухоплов могао да слети ако одступање од руте постане неопходно током лета;

ц) „алтернативни аеродром на рути за гориво/енергију (*fuel/energy ERA*)” је *ERA* аеродром који је потребан у фази планирања за коришћење у прорачуну горива/енергије;

д) „алтернативни аеродром за аеродром одредишта: алтернативни аеродром на који би ваздухоплов могао да слети ако слетање на предвиђени аеродром постане немогуће или не препоручљиво;”.

Тачка 11) и тач. 13) – 16) бришу се.

После тачке 18) додаје се тачка 18а), која гласи:

„18а) „База облака” је растојање од тла или воде до доње границе најнижег слоја облака испод *6.000 m (20.000 ft)*, који покрива више од половине неба;”.

Тачка 20) мења се и гласи:

„20) „Кружење” је визуелна фаза поступка кружног прилаза;”.

После тачке 20) додаје се тачка 20а), која гласи:

„20а) „Поступак кружног прилаза” је Тип А инструменталног прилаза за довођење ваздухоплова у позицију за слетање на полетно-слетну стазу/подручје завршног прилаза и полетања (*FATO*) чија локација није погодна за прилаз из правца;”.

После тачке 23) додају се тач 23а), 23б) и 23ц), које гласе:

„23а) „Оспособљеност” означава димензију људског учинка која се користи за поуздано предвиђање успешности радног учинка и која се манифестује и прати кроз понашања која укључују релевантно знање, вештине и ставове за обављање активности, односно задатака, под одређеним условима;

23б) „Обука заснована на оспособљености” означава програме процењивања и обуке које карактерише оријентисаност на резултате, са нагласком на стандарде учинка и њихово мерење и развој обуке према утврђеним стандардима учинка;

23ц) „Оквир оспособљености” означава комплетан скуп утврђених способности које се развијају, вежбају и процењују кроз оператеров програм обуке, који је заснован на примерима из праксе, користећи сценарије примерене активностима и који је довољно свеобухватан да пилоте припреми за предвиђене и непредвиђене опасности и грешке;”.

Тач. 26) и 27) мењају се и гласе:

„26) „Гориво/енергија за непредвиђене случајеве је гориво/енергија који су потребни како би се надоместили непредвиђени фактори који би могли да утичу на потрошњу горива/енергије до аеродрома одредишта;

27) „Завршни прилаз уз стално снижавање (*CDFA*)” је техника која одговара поступку стабилног прилаза за летење у сегменту завршног прилаза (*FAS*), при непрецизном инструменталном прилазу (*NPA*), са сталним снижавањем, без превођења у хоризонтални лет, са апсолутне/релативне висине која је једнака или већа од апсолутне/релативне висине тачке завршног прилаза:

а) у случају прилаза из правца, до тачке која се налази приближно 15 *m* (50 *ft*) изнад прага полетно-слетне стазе на коју се слеће или до тачке на којој треба започети маневар равнања;

б) у случају кружног прилаза, до достизања *MDA/H* или апсолутне/релативне висине маневра визуелног лета;”.

После тачке 31) додаје се тачка 31а), која гласи:

„31а) „Важећа шема за гориво/енергију” је одобрена шема за гориво/енергију коју оператер тренутно користи;”.

После тачке 35) додаје се тачка 35а), која гласи:

„35а) „Апсолутна висина доношења одлуке (*DA*)” или „релативна висина доношења одлуке (*DH*)” је одређена апсолутна или релативна висина у поступцима *3D* инструменталног прилаза, на којој се мора започети поступак неуспелог прилаза ако није уочен потребан визуелни оријентир за наставак прилаза;”.

После тачке 42 ц) додаје се тачка 42д), која гласи:

„42д) „*EVT* модул” означава комбинацију сесија на квалификованом уређају за симулирање летења као део трогодишњег периода периодичне процене и обуке;”.

Тачка 46) мења се и гласи:

„46) „Систем за побољшање видљивости током лета (*EFVS*)” је електронско средство које у реалном времену даје летачкој посади приказ са сензора или побољшани приказ топографије спољашњег окружења (природно настале или вештачки настале карактеристике места или региона, нарочито да би се приказао њихов релативни положај и надморска висина), коришћењем сензора за слику; *EFVS* је интегрисан са системом за вођење лета и приказује се на показивачу у висини главе или еквивалентном систему приказа; ако је *EFVS* сертификован у складу са применљивим захтевима пловидбености и ако оператер поседује неопходно посебно одобрење (у случају да се оно захтева), онда се он може користити за *EFVS* летове и може омогућити обављање летова са оперативним олакшицама;”.

После тачке 46) додају се тач. 46а) и 46б), које гласе:

„46а) „*EFVS* лет” је лет током кога је, због услова видљивости, потребно користити *EFVS* уместо природног вида, како би се обавио прилаз или слетање, уочили потребни визуелни оријентир или обавило рулање по слетању (*roll-out*);

46б) „*EFVS* 200 лет” је лет са оперативним олакшицама, током кога је, због услова видљивости, потребно користити *EFVS* до висине од 200 *ft* изнад *FATO* или прага полетно-слетне стазе. Од те тачке до слетања користи се природан вид. *RVR* не сме бити мања од 550 *m*;”.

Тачка 47) мења се и гласи:

„47) „Систем за побољшање видљивости (*EVS*)” је електронско средство које летачкој посади, у реалном времену, даје приказ стварне топографије спољашњег окружења (природно настале или вештачки настале карактеристике места или региона, нарочито да би се приказао њихов релативни положај и надморска висина), коришћењем сензора за слику;”.

После тачке 47) додају се тач. 47а) – 47ф), које гласе:

„47а) „Упис” је административна радња коју спроводи оператер кад пилот учествује у *EBT* програму оператера;

47б) „Уписани пилот” је пилот који учествује у *EBT* програму периодичне обуке;

47ц) „Еквивалентност прилаза” означава све прилазе који представљају додатно оптерећење за оспособљену посаду, без обзира да ли се користе у *EBT* модулима;

47д) „Еквивалентност неисправности” су све неисправности које представљају додатно оптерећење за оспособљену посаду, без обзира да ли се користе у *EBT* модулима;

47е) „Фаза евалуације” је једна од фаза *EBT* модула, која се састоји од сценарија летења на линији, типичног за активности које оператер обавља, током кога долази до појаве једног или више догађаја који служе за процену кључних елемената утврђеног оквира оспособљености;

47ф) „Обука заснована на примерима из праксе (*EBT*)” означава процењивање и обуку засновану на оперативним подацима, коју више карактерише развој и процена укупне способности пилота у низу способности (оквир оспособљености) него мерење учинка током појединачних догађаја или маневара;”.

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

„48б) „Сегмент завршног прилаза (*FAS*)” је сегмент процедуре инструменталног прилаза (*IAP*) у коме се постиже равнање и снижавање ради слетања;”.

После тачке 49ц) додају се тач. 49д) и 49е), које гласе:

„49д) „Праћење лета (*flight following*)” је евидентирање порука о одласку и доласку, у реалном времену, које врши оперативно особље како би се уверило да је лет у току и да је ваздухоплов стигао на аеродром одредишта или на алтернативни аеродром;

49е) „Мониторинг лета (*flight monitoring*)” означава, поред захтева дефинисаних за праћење лета, следеће:

а) оперативно праћење летова од стране одговарајуће квалификованог особља оперативне контроле, од поласка током свих фаза лета;

б) размену свих доступних и релевантних безбедносних информација између особља оперативне контроле на земљи и летачке посаде; и

ц) пружање критичне помоћи летачкој посади у случају опасности у току лета или проблема који се тиче обезбеђивања, или на захтев летачке посаде;”.

После тачке 50) додају се тач. 50а) и 50б), које гласе:

50а) „Време летења” је:

а) за авионе, укупно време од тренутка првог покретања авиона у сврху полетања до тренутка потпуног заустављања авиона на крају лета;

б) за хеликоптере, укупно време од тренутка почетка окретања лопатице ротора хеликоптера у сврху полетања до тренутка када се хеликоптер потпуно заустави на крају лета и када се лопатице ротора зауставе;

50б) „Надгледање лета (*flight watch*)” означава, поред свих елемената дефинисаних за „мониторинг лета”, и активно праћење лета које врши одговарајуће квалификовано особље оперативне контроле, током свих фаза лета, како би се обезбедило да лет следи своју прописану руту без непланираних одступања, преусмеравања или кашњења;”

Тачка 51) брише се.

После тачке 52) додаје се тачка 52а), која гласи:

„52a) „Продужавање (*go-around*)” је прелазак са поступка прилаза на стабилизовано пењање. Ово укључује маневре који се врше на или изнад *MDA/H* или *DA/H*, или испод *DA/H* (прекинута слетања);”.

Тачка 55) мења се и гласи:

„55) „Систем за слетање са показивачем у висини главе (*HUDLS*)” је свеобухватан ваздухопловни систем, који пилоту обезбеђује вођење приказом у висини главе, како би се омогућило да пилот управља ваздухопловом или да прати рад аутопилота током полетања (ако је то применљиво), прилаза и слетања (и рулања по слетању (*roll-out*), ако је то применљиво) или током продужавања (*go-around*). Он обухвата све сензоре, рачунаре, електрична напајања, индикаторе и контроле;”.

Тачка 56) брише се.

После тачке 69а) додају се тач. 69б), 69ц), 69д) и 69е), које гласе:

„69б) „Давање инструкције са седишта” је техника која се користи у фази обуке за маневре, односно у фази обуке засноване на сценарију, при чему инструктори могу:

- а) пружати једноставна упутства једном пилоту; или
- б) изводити унапред одређене вежбе са пилотског седишта, у својству пилота који управља ваздухопловом (*PF*) или пилота који прати лет (*PM*), у циљу:

(1) показивања одређених техника; и/или

(2) подстицања другог пилота на интервенцију или интеракцију;

69ц) „Међусобна усклађеност инструктора” представља доследност, односно стабилност оцена које дају различити *EVT* инструктори, чиме се показује колика је хомогеност, односно усаглашеност у оценама постигнута између свих инструктора (оцењивача);

69д) „Инструментални прилаз” је прилаз и слетање уз коришћење инструмената за навигационо вођење, на основу процедуре инструменталног прилаза (*IAP*). Постоје две методе обављања инструменталног прилаза:

а) дводимензионални (*2D*) инструментални прилаз, при коме се примењује само латерално навигационо вођење ваздухоплова; и

б) тродимензионални (*3D*) инструментални прилаз, при коме се примењује латерално и вертикално навигационо вођење ваздухоплова;

69е) „Процедура инструменталног прилаза (*IAP*)” је низ унапред одређених маневара ваздухоплова, који се обављају на основу инструмената у ваздухоплову и обезбеђују одређену удаљеност од препрека, почевши од тачке почетног прилаза или, ако је то примењиво, од почетка одређене путање за долазак, до тачке са које је могуће извршити слетање, а ако слетање није извршено, до позиције на којој се примењују критеријуми надвишавања препрека у чекању или на рути. Процедуре инструменталног прилаза се класификују на следећи начин:

а) процедура непрецизног прилаза (*NPA*), која представља процедуру инструменталног прилаза (*IAP*) намењену за *2D* инструменталне прилазе тип А;

б) процедура прилаза са вертикалним вођењем (*APV*), која представља процедуру инструменталног прилаза (*IAP*) са навигацијом заснованом на могућностима ваздухоплова (*PBN*) и која је намењена за *3D* инструменталне прилазе тип А;

ц) процедура прецизног прилаза (*PA*), која представља процедуру инструменталног прилаза (*IAP*) засновану на навигационим системима и намењену за *3D* инструменталне прилазе тип А или тип Б;”.

После тачке 72) додају се тач. 72а) и 72б), које гласе:

„72a) „Сценарио летења на линији” означава процену и обуку која укључује реалистичну свеобухватну симулацију мисија, „у реалном времену”, за сценарија који су специфични за летење на линији;

72б) „Провера на линији (*line check*)” је провера коју спроводи оператер, а коју мора да заврши пилот или техничко особље у саставу посаде, како би доказали оспособљеност за обављање уобичајених летова на линији, описаних у оперативном приручнику;”.

Тач. 73), 74) и 75) мењају се и гласе:

„73) „Локални лет хеликоптером (*LHO*)” је јавни авио-превоз хеликоптером чија је максимална сертификована маса на полетању (*MCTOM*) већа од 3.175 kg и чији максимални број расположивих путничких седишта (*MOPSC*) износи девет или мање, који се обавља дању, на рутама на којима се навигација обавља према визуелним оријентирима на земљи, и који се врши у оквиру локалног и дефинисаног географског подручја наведеног у оперативном приручнику;

74) „Летови у условима смањене видљивости (*LVO*)” су прилази или полетања на полетно-слетној стази у условима видљивости дуж полетно-слетне стазе која износи мање од 550 m или са висином одлуке нижом од 200 ft;

75) „Полетање у условима смањене видљивости (*LVT0*)” је полетање при коме *RVR* износи мање од 550 m;”.

Тачка 76) брише се.

После тачке 76а) додају се тач. 76б) и 76ц), које гласе:

„76б) „Фаза учења маневара” означава фазу *EBT* модула у току које, у складу са генерацијом ваздухоплова, посада има времена да увежбава и унапређује учинак током вежби које се претежно заснивају на психомоторним способностима, постизањем задате путање лета или извођењем задатог догађаја ради постизања задатог исхода;

76ц) „Мешовити *EBT* програм” означава оператеров програм периодичне обуке и провере, сходно тачки *ORO.FC.230*, чији је део посвећен примени *EBT*, али који не замењује провере стручности предвиђене у Додатку 9 Анекса I (Део-*FCL*) Уредбе (ЕУ) бр. 1178/2011;”.

После тачке 78б) додаје се тачка 78ц), која гласи:

„78ц) „Минимална апсолутна висина снижавања (*MDA*) или минимална релативна висина снижавања (*MDH*) је одређена апсолутна висина или релативна висина током *2D* инструменталног прилаза или кружног прилаза, испод које се не сме вршити снижавање без потребних визуелних оријентира;”.

Тачка 83) брише се.

После тачке 85) додаје се тачка 85а), која гласи:

„85а) „Апсолутна висина безбедног надвишења препрека (*OCA*) или релативна висина безбедног надвишења препрека (*OCH*)” је најнижа апсолутна висина или најнижа релативна висина изнад надморске висине прага релевантне полетно-слетне стазе или надморске висине аеродрома, у зависности од случаја, која се користи за утврђивање усаглашености са одговарајућим критеријумима за надвишење препрека;”.

После тачке 91) додаје се тачка 91а), која гласи:

„91а) „Оперативна олакшица” је олакшица за активности које се обављају ваздухопловом са унапређеном опремом, којом се омогућавају нижи оперативни минимуми аеродрома него што би то оператер уобичајено установио за ваздухоплов са основном опремом, што се заснива на перформансама система ваздухоплова са унапређеном опремом, који користи доступну спољну инфраструктуру. Нижи оперативни минимуми

могу да укључују нижу релативну/апсолутну висину одлуке или минималну релативну/апсолутну висину снижавања, умањење захтева у погледу видљивости или земаљске опреме или комбинацију наведеног;”.

Тачка 92) мења се и гласи:

„92) „Провера стручности коју спроводи оператер (*operator proficiency check*)” је провера коју обавља оператер и коју мора да заврши пилот или техничко особље у саставу посаде како би доказали оспособљеност у спровођењу уобичајених поступака, ванредних поступака и поступака у случају опасности;”.

После тачке 98) додаје се нова тачка 98а), која гласи:

„98а) „Стручност” означава приказивање неопходних способности, знања и ставова који су потребни да би се сваки дефинисани задатак обавио сходно прописаном стандарду;”.

Досадашња тачка 98а) постаје тачка 98б).

После тачке 104) додаје се тачка 104а), која гласи:

„104а) „Безбедно слетање” подразумева, у контексту политике планирања горива/енергије или шеме за гориво/енергију, слетање на одговарајући аеродром или оперативно место најмање са завршном резервом преосталог горива/енергије и у складу са применљивим оперативним процедурама и оперативним минимумима аеродрома;”.

После тачке 105а) додаје се тачка 105б), која гласи:

„105б) „Фаза обуке засноване на сценарију” означава фазу *EBT* модула, која је усмерена на развој оспособљености, при чему се пилот оспособљава да научи како да умањи најопасније ризике уочене код одређене генерације ваздухоплова. Ова фаза треба да обухвати управљање специфичним опасностима и грешкама које се јављају код оператера, у окружењу које је усмерено на летење на линији у реалном времену;”.

После тачке 120б) додају се тач. 120ц), 120д) и 120е), које гласе:

„120 ц) „Обука за постизање стручности” је обука намењена за достизање коначних циљева у погледу учинка, која обезбеђује довољну гаранцију да је обучени појединац способан да доследно извршава одређене задатке на безбедан и ефективан начин;

120д) „Тип А инструменталног прилаза” је инструментални прилаз при коме *MDH* или *DH* износи 250 *ft* или више;

120е) „Тип Б инструменталног прилаза” је прилаз при коме је *DH* испод 250 *ft*. Тип Б инструменталног прилаза се дели на следеће категорије:

а) Категорија I (*CAT I*): *DH* није нижа од 200 *ft*, са видљивошћу која није мања од 800 *m* или са *RVR* која није мања од 550 *m*;

б) Категорија II (*CAT II*): *DH* је нижа од 200 *ft*, али није нижа од 100 *ft*, са *RVR* која није мања од 300 *m*;

ц) Категорија III (*CAT III*): *DH* је нижа од 100 *ft* или без *DH*, са *RVR* мањом од 300 *m* или нема ограничења *RVR*;”.

После тачке 124) додаје се тачка 124а), која гласи:

„124а) „Видљивост (*VIS*)” означава видљивост у ваздухопловном смислу, која је већа

од:

а) највећег растојања са којег се црни објекат одговарајућих димензија, смештен близу земље, може видети и препознати кад се посматра наспрам светле позадине; и
б) највећег растојања са којег се могу видети и идентификовати светла јачине приближно 1.000 *cd* наспрам неосветљене позадине;”.

Тач. 125) и 126) мењају се и гласе:

„125) „Визуелни прилаз” је прилаз током *IFR* лета при коме један део или сви делови процедуре инструменталног прилаза (*IAP*) нису завршени, а прилаз се обавља уз помоћ визуелних оријентира на терену;

126) „Аеродром са погодним временским условима” је одговарајући аеродром за који метеоролошки извештаји или прогнозе, или њихова комбинација, указују да ће у току времена предвиђеног за коришћење метеоролошки услови бити на захтеваном оперативном минимуму аеродрома или изнад њега, а извештаји о стању површине полетно-слетне стазе указују да ће бити могуће безбедно слетање.”.

Члан 8.

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) тачка *ARO.OPS.225* (Одобрење за летове ка изолованим аеродромима) мења се и гласи:

„**ARO.OPS.225** Одобрење шеме за гориво/енергију

а) Надлежна власт одобрава шему за гориво/енергију коју је предложио оператер који обавља јавни авио-превоз (*CAT*) под условом да оператер докаже усклађеност са свим применљивим захтевима утврђеним у овој уредби, који се односе на гориво/енергију за авионе или хеликоптере којима се обавља *CAT*.

б) Надлежна власт процењује и надзире планирање горива/енергије и поновно планирање у току лета, избор аеродрома, као и политике управљања горивом/енергијом у току лета које су повезане са шемама за гориво/енергију, заједно са поступцима који подржавају примену ових шема за гориво/енергију.

ц) Поред одредаба садржаних у ст. а) и б), приликом одобравања појединачних шема за гориво/енергију, надлежна власт:

1) проверава да ли је оператер приказао основне безбедносне перформансе важеће шеме за гориво/енергију;

2) процењује способност оператера да поштује примену предложене појединачне шеме за гориво/енергију; следећи елементи се сматрају као минимум:

(i) систем управљања оператера,

(ii) оперативне способности оператера;

3) проверава да ли оператерова процена безбедносног ризика, која подржава предложену појединачну шему за гориво/енергију, постиже ниво безбедности који је еквивалентан нивоу безбедности из важеће шеме за гориво/енергију; и

4) успоставља план надзора за спровођење периодичних процена одобрене индивидуалне шеме за гориво/енергију како би се проверила усклађеност шеме или одлучило да ли шему треба изменити или укинути.

д) Одобрење наведено у тачки *CAT.OP.MPA.182* став д) тачка 2) садржи листу изолованих аеродрома које је оператер навео за сваки тип ваздухоплова на који се одобрење односи.

е) Не доводећи у питање тачку *ARO.GEN.120* ст. д) и е), надлежна власт обавештава Агенцију о почетку процене алтернативног начина усаглашавања који се односи на шему за гориво/енергију.”.

После тачке *ARO.OPS.225* (Одобрење шеме за гориво/енергију) додаје се нова тачка *ARO.OPS.226*, која гласи:

„ARO.OPS.226 Одобравање и надзор програма обуке засноване на примерима из праксе

а) Ако надлежна власт изда одобрење за *EBT* програме, инспектори морају да стекну квалификације и да заврше обуку у области *EBT* начела, примене, процеса одобравања и континуираног надзора.

б) Надлежна власт процењује и надзире *EBT* програм, заједно са процесима који потпомажу спровођење *EBT* програма и његову ефикасност.

ц) По пријему захтева за одобрење *EBT* програма, надлежна власт је дужна:

1) да обезбеди отклањање налаза нивоа 1 у областима у којима ће се подржати примена *EBT* програма;

2) да оцени способност оператера да подржи спровођење *EBT* програма. У разматрање се узимају најмање следећи елементи:

(i) зрелост и способност оператеровог система управљања у областима које ће помоћи примену *EBT* програма, а нарочито обуку летачке посаде;

(ii) адекватност *EBT* програма оператера - *EBT* програм мора да одговара величини оператера, природи и сложености његових активности, узимајући у обзир опасности и с њима повезане ризике, својствене тим активностима;

(iii) адекватност оператеровог система за вођење евиденције, посебно у погледу евиденције обуке летачке посаде, провере и квалификација, а нарочито тач. ORO.GEN.220 и ORO.MLR.115 ст. ц) и д);

(iv) подобност оператеровог система оцењивања за процену оспособљености пилота;

(v) компетентност и искуство инструктора и другог особља које учествује у *EBT* програму у коришћењу поступака и процедура које подржавају спровођење *EBT* програма; и

(vi) план оператера за спровођење *EBT* и процена безбедносних ризика, којима се подржава *EBT* програм како би се показало на који начин се може постићи ниво безбедности еквивалентан оном из постојећег програма обуке.

д) Надлежна власт одобрава *EBT* програм ако извршеном проценом утврди да је постигнута усклађеност најмање са тач. ORO.FC.146, ORO.FC.231 и ORO.FC.232.

е) Не доводећи у питање тачку ARO.GEN.120 ст. д) и е), надлежна власт је дужна да обавести Агенцију кад започне процену алтернативних начина усаглашавања који се односе на *EBT* .”.

Члан 9.

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 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 1 (Заједнички захтеви), у тачки ORO.FC.100 (Састав летачке посаде) после става е) додаје се став ф), који гласи:

„ф) Специфични захтеви који се односе на летове хеликоптера

Ако се лет хеликоптера обавља са посадом коју чине два пилота, сваки пилот мора да испуњава један од следећих услова:

- 1) да поседује сертификат о успешно завршеној обуци за сарадњу вишечлане посаде (MCC) у хеликоптеру, у складу са Уредбом (ЕУ) бр. 1178/2011; или
- 2) да има најмање 500 сати лета као пилот на летовима са више пилота.”.

Тачка ORO.FC.105 (Одређивање вође ваздухоплова/пилота који управља ваздухопловом) мења се и гласи:

„ORO.FC.105 Одређивање пилота који управља ваздухопловом/вође ваздухоплова

а) У складу са тачком 8.6 Анекса V Уредбе (ЕУ) 2018/1139, за пилота који управља ваздухопловом или, ако је реч о јавном авио-превозу, за вођу ваздухоплова, оператер мора да одреди једног пилота у оквиру летачке посаде који је оспособљен за послове пилота који управља ваздухопловом у складу са Анексом I (Део–FCL) Уредбе (ЕУ) бр. 1178/2011.

б) Оператер може да одреди члана летачке посаде за пилота који управља ваздухопловом/вођу ваздухоплова само ако су испуњени сви следећи услови:

1) ако члан летачке посаде има минимални ниво искуства који је наведен у оперативном приручнику;

2) ако члан летачке посаде има одговарајуће знање о рути или подручју у којима се лети и знање о аеродромима, укључујући и алтернативне аеродроме, средства и процедуре који се користе;

3) у случају летова са вишечланом посадом, ако је члан летачке посаде завршио обуку за вођу ваздухоплова коју спроводи оператер, ако се унапређује од звања копилота у звање пилота који управља ваздухопловом/вође ваздухоплова.

ц) У случају комерцијалних делатности које се обављају авионима и хеликоптерима, пилот који управља ваздухопловом/вођа ваздухоплова или пилот коме може да буде додељено обављање лета мора да обави почетну обуку за упознавање са рутом или подручјем летења и аеродромима, средствима и процедурама који се користе, као и да одржава то знање на следећи начин:

1) знање о аеродрому се одржава обављањем најмање једног лета на том аеродрому у периоду од 12 календарских месеци;

2) знање о рути или подручју се одржава обављањем најмање једног лета на рути или подручју у периоду од 36 месеци. Поред тога, неопходно је обавити обуку за освежење знања у погледу руте или области у случају да се на рути или области није летело 12 месеци у оквиру 36-месечног периода.

д) Без обзира на одредбе става ц), у случају летова који се обављају дању, по правилима за визуелно летење (VFR), авионима са перформансама класе Б и Ц и хеликоптерима, уместо обуке за упознавање са рутама и аеродромима може се обавити обука за упознавање са подручјем.”.

Тачка ORO.FC.125 (Обука за разлике и обука за упознавање) мења се и гласи:

„ORO.FC.125 Обука за разлике, обука за упознавање, обука о опреми и процедурама

а) Чланови летачке посаде су дужни да заврше обуку за разлике или обуку за упознавање, ако се то захтева Анексом I (Део–FCL) Уредбе (ЕУ) бр. 1178/2011.

б) Чланови летачке посаде су дужни да заврше обуку о опреми и процедурама у случају да промена опреме или процедура захтева стицање додатног знања о типовима или варијантама ваздухоплова који се тренутно користе.

ц) У оперативном приручнику се наводи када је потребно обавити обуку за разлике, обуку за упознавање или обуку о опреми и процедурама.”.

У тачки ORO.FC.130 (Периодична обука и провера) став а) мења се и гласи:

„а) Сваки члан летачке посаде је обавезан да заврши годишњу периодичну летачку обуку и обуку на земљи, које одговарају типу или варијанти, као и опреми ваздухоплова на којем обавља дужност, укључујући и обуку о местима на којима је смештена и начину употребе опреме која се користи у случају опасности и безбедносне опреме која се налази у ваздухоплову.”.

Тач. ORO.FC.140 (Летење на више типова или варијанти ваздухоплова) и ORO.FC.145 (Спровођење обуке) мењају се и гласе:

„ORO.FC.140 Летење на више типова или варијанти ваздухоплова

а) Чланови летачке посаде који обављају дужност на више типова или варијанти ваздухоплова морају да испуне захтеве наведене у овој глави, за сваки тип или варијанту ваздухоплова, осим ако је могућност признавања олакшица које се односе на обуку, проверу и скорашње искуство предвиђена у обавезном делу података за коришћење, који су установљени у складу са Уредбом (ЕУ) бр. 748/2012 за одговарајуће типове или варијанте ваздухоплова.

б) Оператер може да одреди групе типова једномоторних хеликоптера. Провера стручности коју спроводи оператер на једном типу важи за све друге типове у оквиру групе ако су испуњена оба следећа услова:

1) ако група обухвата искључиво једномоторне хеликоптере на турбински погон, који се користе по правилима за визуелно летење (*VFR*) или обухвата искључиво једномоторне клипне хеликоптере који се користе по правилима за визуелно летење (*VFR*);

2) у случају јавног авио-превоза, ако су у оквиру трогодишњег циклуса спроведене, за сваки тип, најмање две провере стручности које спроводи оператер.

ц) У случају посебних делатности у ваздушном саобраћају, елементи обуке за ваздухоплов/*FSTD* и елементи провере стручности коју спроводи оператер, који обухватају релевантне аспекте у вези с посебним задатком, али се не односе на тип или групу типова, могу бити признати као олакшице за друге групе или типове, на основу процене ризика коју је обавио оператер.

д) За обављање летова са више типова или варијанти хеликоптера, који се користе за приближно сличне активности, ако се провере на линији наизменично обављају на различитим типовима или варијантама, свака провера на линији продужава важење провере на линији за остале типове или варијанте хеликоптера.

е) Одговарајуће процедуре и сва оперативна ограничења за летење на више типова или варијанти ваздухоплова наводе се у оперативном приручнику.

ORO.FC.145 Организовање обуке, провере и процењивање

а) Свака обука, провера и процењивање, који су прописани овом главом, морају се спроводити у складу са програмима обуке и наставним плановима које је одредио оператер у оперативном приручнику.

б) Приликом утврђивања програма обуке и наставних планова, оператер је дужан да унесе релевантне елементе дефинисане у обавезном делу података за коришћење, који су утврђени у складу са Уредбом (ЕУ) бр. 748/2012.

ц) У случају јавног авио-превоза, надлежна власт мора да одобри програме обуке и провере, укључујући наставне планове и коришћење средстава за спровођење програма, као што су појединачни уређаји за симуирање летења (*FSTD*) и друга наставна средства.

д) *FSTD*, који се користи у циљу испуњења захтева садржаних у овој глави, мора да буде квалификован у складу са Уредбом (ЕУ) бр. 1178/2011 и да буде, колико год је то изводљиво, реплика ваздухоплова кога користи оператер. Разлике између *FSTD*-а и ваздухоплова описују се и разматрају посредством обавештења или обуке, сходно потреби.

е) Оператер је дужан да успостави систем за адекватно праћење промена *FSTD*-а и за гарантовање да те промене неће утицати на адекватност програма обуке.

ф) Оператер је дужан да прати важење сваке периодичне обуке и провере.

г) Рокови важења прописани у овој глави се рачунају од краја оног месеца у коме су остварени услови у погледу скорашњег искуства, обуке или провере.”.

После тачке ORO.FC.145 (Организовање обуке, провере и процењивање) додаје се нова тачка ORO.FC.146, која гласи:

„ORO.FC.146 Особље које спроводи обуку и врши проверу и процењивање

а) Сваку обуку, проверу и процењивање, који су прописани овом главом, спроводи одговарајуће квалификовано особље.

б) У случају обуке, провере и процене током лета и на симулатору лета, особље које врши обуку и спроводи провере и процене мора да буде квалификовано у складу са Анексом I (Део-*FCL*) Уредбе (ЕУ) бр. 1178/2011. Додатно, особље које врши обуку и спроводи проверу за посебне делатности у ваздушном саобраћају мора да буде одговарајуће квалификовано за релевантну делатност.

ц) Када је у питању *EVT* програм, особље које врши процену и спроводи обуку мора:

1) да поседује сертификат инструктора или испитивача, сходно Анексу I (Део-*FCL*);

2) да заврши оператеров програм стандардизације *EVT* инструктора. Ово укључује почетни програм стандардизације и периодични програм стандардизације.

Завршетак оператерове почетне стандардизације *EVT* чини инструктора квалификованим да врши *EVT* практичну процену.

д) Без обзира на став б), линијску евалуацију оспособљености може да спроводи одговарајуће квалификовани вођа ваздухоплова, именован од стране оператера, који је стандардизован у *EVT* концептима и процени оспособљености (линијски евалуатор).

е) Без обзира на став б), обуку на ваздухоплову/*FSTD*-у и проверу стручности коју спроводи оператер може да врши одговарајуће квалификовани вођа ваздухоплова који поседује *FI/TRI/SFI* сертификат и кога је оператер именован за било коју од следећих делатности:

1) јавни авио-превоз (*CAT*) хеликоптерима који испуњавају критеријуме утврђене у тачки ORO.FC.005 став б) тачка 2);

2) јавни авио-превоз (*CAT*) хеликоптерима који нису сложени моторни, који се обавља дању и изнад рута на којима се навигација обавља према визуелним оријентирима на земљи;

3) јавни авио-превоз (*CAT*) авионима са перформансама класе Б, који не испуњавају критеријуме утврђене у тачки ORO.FC.005 став б) тачка 1).

ф) Без обзира на став б), обуку на ваздухоплову/*FSTD*-у и демонстрацију стручности/проверу стручности коју спроводи оператер може да врши одговарајуће квалификован пилот који управља ваздухопловом/вођа ваздухоплова кога је оператер именовао за било коју од следећих делатности:

1) посебне делатности у ваздушном саобраћају;
2) јавни авио-превоз (*CAT*) авионима који испуњавају критеријуме утврђене у тачки *ORO.FC.005* став б) тачка 2).

г) Без обзира на став б), проверу на линији може да врши одговарајуће квалификовани вођа ваздухоплова кога је именовао оператер.

х) О лицима која су именована на основу ст. е) – г) оператер је дужан да обавести надлежну власт.”.

Члан 11.

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.200* (Састав летачке посаде) став д) мења се и гласи:

„д) Посебни захтеви за летове хеликоптера

За све летове хеликоптера са максималним бројем расположивих путничких седишта (*MOPSC*) већим од 19, као и за летове који се обављају по правилима за инструментално летење (*IFR*) хеликоптерима са максималним бројем расположивих путничких седишта (*MOPSC*) већим од 9, минималну летачку посаду морају да чине два пилота.”.

У тачки *ORO.FC.202* (Летови који се обављају са једним пилотом по правилима за инструментално летење (*IFR*) или ноћу), у уводној реченици речи: „на начин који је предвиђен у *ORO.FC.200* став ц) тачка 2) и став д) тачка 2)” и запета бришу се.

Тачка б) мења се и гласи:

„б) НАМЕРНО ОСТАВЉЕНО ПРАЗНО.”.

У тачки *ORO.FC.220* (Прелазна обука и провера) став б) мења се и гласи:

„б) По започињању прелазне обуке коју спроводи оператер, члану летачке посаде се не смеју доделити летачке дужности на другом типу или класи ваздухоплова све до завршетка обуке или њене обуставе. Члановима посаде који лете само на авионима са перформансама класе Б могу да буду додељене летачке дужности на другим типовима авиона са перформансама класе Б, у току прелазне обуке, онолико колико је то неопходно за обављање саобраћаја. Члановима посаде могу се доделити дужности на летовима једномоторних хеликоптера током прелазне обуке коју спроводи оператер на једномоторном хеликоптеру под условом да то нема утицаја на обуку.”.

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

„ф) У случају да оперативне околности, као што су подношење захтева за нови *AOC* или додавање новог типа или нове класе ваздухоплова у флоту, не омогућавају оператеру да испуни захтеве из става д), оператер може да развије специфичну прелазну обуку која ће се користити привремено, на ограничени број пилота.”.

Тачка *ORO.FC.230* (Периодична обука и провера) мења се и гласи:

„**ORO.FC.230 Периодична обука и провера**

а) Сваки члан летачке посаде мора да заврши периодичну обуку и проверу које одговарају типу или варијанти, као и пратећој опреми ваздухоплова на коме лети.

б) *Провера стручности коју спроводи оператер*

1) Сваки члан летачке посаде мора да заврши проверу стручности коју спроводи оператер у уобичајеном саставу посаде.

2) Ако се од члана летачке посаде захтева да обавља летове по правилима за инструментално летење (*IFR*), провера стручности коју спроводи оператер се врши без спољних визуелних оријентира, ако је то примерено.

3) Рок важења провере стручности коју спроводи оператер износи 6 месеци. У случају летова који се обављају дању, по правилима за визуелно летење (*VFR*), авионима са перформансама класе Б, током сезоне која није дужа од осам узастопних месеци, довољно је обавити једну проверу стручности коју спроводи оператер. Провера стручности мора да се обави пре него што се започне обављање јавног авио-превоза.

ц) *Провера на линији*

Сваки члан летачке посаде мора да заврши проверу на линији која се обавља у ваздухоплову. Рок важења провере на линији износи 12 календарских месеци.

д) *Обука и провера у вези с опремом која се користи у случају опасности и безбедносном опремом*

Сваки члан летачке посаде мора да заврши периодичну обуку и проверу о месту на коме је смештена и коришћењу сваке опреме која се користи у случају опасности и сваке безбедносне опреме, које се налазе у ваздухоплову. Рок важења обуке и провере у вези с опремом која се користи у случају опасности и безбедносном опремом износи 12 календарских месеци.

е) *Обука за унапређење рада посаде (CRM)*

1) Елементи обуке за унапређење рада посаде (*CRM*) су саставни део свих одговарајућих фаза периодичне обуке.

2) Сваки члан летачке посаде мора да похађа посебну модуларну обуку за унапређење рада посаде (*CRM*). Све главне теме обуке за унапређење рада посаде (*CRM*) морају да буду обухваћене тако да се сесије модуларне обуке распоређују што је могуће равномерно у току сваког трогодишњег периода.

ф) Члан летачке посаде мора да, најмање на сваких 12 календарских месеци, похађа обуку на земљи и летачку обуку која се обавља на уређају за симулирање летења (*FSTD*) или у ваздухоплову, или комбиновањем обуке на уређају за симулирање летења (*FSTD*) и обуке у ваздухоплову.”.

После тачке ORO.FC.230 (Периодична обука и провера) додају се нове тач. ORO.FC.231 и ORO.FC.232, које гласе:

„ORO.FC.231 Обука заснована на примерима из праксе

а) *EBT* ПРОГРАМ

1) Уместо испуњења захтева садржаних у ORO.FC.230, оператер може да успостави, спроводи и одржава одговарајући *EBT* програм који је одобрила надлежна власт.

Оператер је дужан да покаже своју способност да спроводи *EBT* програм (укључујући план за спровођење) и да изврши процену безбедносних ризика којом се доказује како се постиже еквивалентан ниво безбедности.

2) *EBT* програм мора:

- (i) да одговара величини оператера, природи и сложености његових активности, узимајући у обзир опасности и с њима повезане ризике, својствене тим активностима;
- (ii) да обезбеди оспособљеност пилота тако што ће се вршити процењивање и развој оспособљености пилота које су неопходне за безбедан, ефикасан и ефикасан лет ваздухопловом;
- (iii) да обезбеди да сви пилоти буду подвргнути темама процене и обуке у складу са тачком ORO.FC.232;
- (iv) да обухвати најмање шест *EVT* модула распоређених у оквиру трогодишњег програма; сваки *EVT* модул се мора састојати од фазе евалуације и фазе обуке. Период важења *EVT* модула је 12 месеци;

(А) Фаза евалуације обухвата сценарио (или сценарије) летења на линији за процену свих оспособљености и утврђивање индивидуалних потреба за обуком.

(Б) Фаза обуке обухвата:

(а) фазу обуке за извођење маневара, која обухвата обуку до оспособљавања у одређеним дефинисаним маневрима;

(б) фазу обуке засноване на сценарију, која се састоји од једног или више сценарија летења на линији, у циљу развоја оспособљености и узимања у обзир индивидуалних потреба за обуком.

Фаза обуке се спроводи благовремено након фазе евалуације.

3) Оператер је дужан да обезбеди да сваки пилот уписан у *EVT* програм заврши:

(i) најмање два *EVT* модула у периоду важења овлашћења за тип, која морају да буду раздвојена периодом од најмање 3 месеца. *EVT* модул је завршен када је:

(А) садржај *EVT* програма завршен за тај *EVT* модул (подвргнутост пилота темама процене и обуке); и

(Б) у свим посматраним способностима показан прихватљив ниво учинка;

(ii) линијску евалуацију оспособљености; и

(iii) обуку на земљи.

4) Оператер је дужан да успостави програм стандардизације и међусобне усклађености инструктора *EVT* како би се обезбедило да су инструктори, који учествују у *EVT*-у, одговарајуће квалификовани за обављање послова.

(i) Сви инструктори подлежу овом програму;

(ii) Оператер је дужан да користи одговарајуће методе и параметре за процењивање међусобне усклађености;

(iii) Оператер је дужан да докаже да су инструктори у довољној мери усклађени.

5) *EVT* програм може да обухвати процедуре које се примењују у непредвиђеним случајевима који могу утицати на извођење *EVT* модула. Оператер је дужан да докаже потребу за тим процедурама. Процедурама се обезбеђује да пилот прекине летење на линији ако је примећено да је учинак нижи од минималног прихватљивог нивоа. Те процедуре могу обухватити:

(i) другачији период раздвајања између *EVT* модула; и

(ii) другачији редослед фаза *EVT* модула.

б) ОКВИР ОСПОСОБЉЕНОСТИ

Оператер је дужан да користи оквир оспособљености за све аспекте оцењивања и обуке у оквиру *EBT* програма. Оквир оспособљености мора да:

- 1) буде свеобухватан, тачан и употребљив;
- 2) обухвати уочљива понашања потребна за безбедно, ефективно и ефикасно обављање делатности;
- 3) обухвати дефинисани скуп способности, њихове описе и понашања с тим у вези која се могу пратити.

ц) ЕФИКАСНОСТ СИСТЕМА ОБУКЕ

1) Ефикасност *EBT* система обуке мери се и оцењује кроз процес повратних информација како би се:

- (i) потврдио и усавршио оператеров *EBT* програм;
- (ii) утврдило да оператеров *EBT* програм заиста утиче на развој оспособљености код пилота.

2) Процес повратних информација мора да буде обухваћен оператеровим системом управљања.

3) Оператер је дужан да изради процедуре којима се уређује заштита података из *EBT*.

д) СИСТЕМ ОЦЕЊИВАЊА

1) Оператер примењује систем оцењивања у циљу процене оспособљености пилота. Систем оцењивања мора да обезбеди:

- (i) довољан ниво детаља који омогућава прецизно и корисно мерење индивидуалног учинка;
- (ii) критеријум учинка и скалу за сваку способност, са тачком на скали која одређује минимални прихватљив ниво који треба постићи за обављање летова на линији. Оператер је дужан да изради процедуре у циљу решавања недовољног учинка пилота;
- (iii) интегритет података;
- (iv) безбедност података.

2) Оператер је дужан да у редовним интервалима врши проверу прецизности система оцењивања у односу на систем референтног критеријума.

е) ОДГОВАРАЈУЋИ УРЕЂАЈИ ЗА ОБУКУ И БРОЈ ЧАСОВА ЗА ЗАВРШАВАЊЕ ОПЕРАТЕРОВОГ *EBT* ПРОГРАМА

1) Сваки *EBT* модул се мора спроводити на *FSTD* са нивоом квалификација који је адекватан да обезбеди тачност у спровођењу тема процене и обуке.

2) Оператер је дужан да пилоту обезбеди довољан број часова на одговарајућем уређају за обуку за завршетак оператеровог *EBT* програма. Критеријуми за одређивање броја часова *EBT* програма су следећи:

- (i) број часова одговара величини и сложености *EBT* програма;
- (ii) број часова је довољан да се заврши *EBT* програм;
- (iii) бројем часова се обезбеђује ефикасан *EBT* програм, узимајући у обзир препоруке *ICAO*, Агенције и надлежне власти;
- (iv) број часова одговара технологији уређаја који се користе у обуци.

ф) ЕКВИВАЛЕНТНОСТ НЕИСПРАВНОСТИ

1) Сваки пилот пролази процену и обуку на пољу управљања неисправностима система ваздухоплова.

2) Неисправности система ваздухоплова које представљају значајно оптерећење за стручно оспособљену посаду организују се с обзиром на следеће карактеристике:

- (i) хитност;
- (ii) сложеност;
- (iii) деградација контроле ваздухоплова;
- (iv) губитак инструмената;
- (v) контрола последица.

3) Сваки пилот мора бити подвргнут најмање једној неисправности у оквиру сваке од горе наведених карактеристика, са учесталостију која се одређује према табели са темама процене и обуке.

4) Показана стручност у контроли једне неисправности сматра се истоветној показаној стручности у контроли других неисправности са истим карактеристикама.

г) ЕКВИВАЛЕНТНОСТ ПРИЛАЗА РЕЛЕВАНТНИХ ЗА ОДРЕЂЕНЕ ЛЕТОВЕ

1) Оператер је дужан да обезбеди да сваки пилот пролази редовну обуку за извођење оних типова и начин прилаза који су релевантни за одређене летове.

2) Ова обука мора обухватити прилазе који представљају додатно оптерећење за стручно оспособљену посаду.

3) Ова обука мора обухватити прилазе који захтевају посебно одобрење у складу са Анексом V (Део-SPA) ове уредбе.

х) ЕВАЛУАЦИЈА ОСПОСОБЉЕНОСТИ ТОКОМ ЛЕТА НА ЛИНИЈИ

1) Сваки пилот мора да буде подвргнут периодичној евалуацији оспособљености на линији, у ваздухоплову, како би доказао да безбедно, ефективно и ефикасно обавља уобичајене летове на линији, наведене у оперативном приручнику.

2) Период важења евалуације оспособљености на линији износи 12 месеци.

3) Оператер са одобрењем за спровођење *EVT* може, уз одобрење надлежне власти, да продужи важење евалуације оспособљености на линији на:

- (i) 2 године, у зависности од процене ризика;
- (ii) 3 године, у складу са процесом повратних информација за праћење летова на линији у циљу уочавања претњи по обављање делатности, умањивања ризика од таквих претњи и спровођења мера контроле људских грешака при обављању делатности.

4) Да би пилот успешно завршио евалуацију оспособљености на линији, он мора показати прихватљив ниво учинка у свим посматраним способностима.

и) ОБУКА НА ЗЕМЉИ

1) Сваки пилот је дужан да на сваких 12 календарских месеци похађа:

- (i) техничку обуку на земљи;
- (ii) процену и обуку о месту на коме је смештена и начину употребе сваке опреме за случај опасности и безбедносне опреме које се налазе у ваздухоплову.

2) Оператер може, уз одобрење надлежне власти и уз процену ризика, да продужи на 24 месеца период важења процене и обуке о месту на коме је смештена и начину употребе сваке опреме за случај опасности и безбедносне опреме које се налазе у ваздухоплову.

ORO.FC.232 Теме *EBT* програма процене и обуке

а) Оператер је дужан да обезбеди да ће сваки пилот бити подвргнут темама обуке и процене.

б) Теме обуке и процене морају да буду:

1) изведене из безбедносних и оперативних података који се користе за уочавање оних области у којима су потребна побољшања и за одређивање приоритета за обуку пилота, а који ће се користити као водич за израду одговарајућих *EBT* програма;

2) распоређене у периоду од 3 године са дефинисаном учесталашћу;

3) релевантне за тип или варијанту ваздухоплова на којем пилот лети.”.

Тачка ORO.FC.235 (Оспособљеност пилота за летење са било којег пилотског седишта) мења се и гласи:

„ORO.FC.235 Оспособљеност пилота за летење са било којег пилотског седишта

- авиони

а) Вође ваздухоплова чије дужности захтевају обављање лета са било којег пилотског седишта и обављање дужности копилота или вође ваздухоплова који имају дужност спровођења обуке или провере, морају да заврше додатну обуку и проверу, како би се обезбедило да су оспособљени за обављање, са било којег седишта, уобичајених поступака, ванредних поступака и поступака у случају опасности. Таква обука и провера се наводе у оперативном приручнику. Провера може да се обави заједно са провером стручности коју спроводи оператер, а која је прописана у тачки ORO.FC.230 став б) или у *EBT* програму прописаном у тачки ORO.FC.231.

б) Додатна обука и провера морају да обухвате најмање следеће:

1) отказ мотора у току полетања;

2) прилаз и продужавање са отказом једног мотора; и

3) слетање са отказом једног мотора.

ц) Рок важења износи 12 календарских месеци. У случају оператера са одобреним *EBT* програмом, важење се одређује темама процене и обуке, у складу са тачком ORO.FC.232.

д) При обављању лета са седишта предвиђеног за копилота, провере наведене у ORO.FC.230 или процене и обука које су прописане у тачки ORO.FC.231 за летење са седишта вође ваздухоплова морају, додатно, да буду важеће и ажурне.

е) Пилот који замењује вођу ваздухоплова мора, истовремено са проверама стручности које спроводи оператер и које су прописане у тачки ORO.FC.230 став б) или истовремено са проценом и обуком из тачке ORO.FC.231, да покаже увежбаност у спровођењу поступака и процедура који не спадају у његове уобичајене дужности. Ако не постоје значајне разлике у поступцима који се обављају са левог и десног седишта, вежба може да буде обављена са било којег седишта.

ф) Пилот који није вођа ваздухоплова, а обавља дужности са седишта намењеног за вођу ваздухоплова, мора истовремено са провером стручности коју спроводи оператер и која је прописана у ORO.FC.230 став б) или истовремено са проценом и обуком из тачке ORO.FC.231, да покаже увежбаност у спровођењу поступака и процедура за које је

одговоран вођа ваздухоплова који има улогу пилота који прати обављање лета. Ако не постоје значајне разлике у поступцима који се обављају са левог или десног седишта, вежба може да буде обављена са било којег седишта.”.

После тачке ORO.FC.235 (Оспособљеност пилота за летење са било којег пилотског седишта) додаје се нова тачка ORO.FC.236, која гласи:

„ORO.FC.236 Оспособљеност пилота за летење са било којег пилотског седишта – хеликоптери

а) Пилоти хеликоптера чије дужности захтевају обављање лета са било којег пилотског седишта морају да заврше додатну обуку и проверу како би се обезбедило да су оспособљени за вршење, са било којег седишта, уобичајених поступака, ванредних поступака и поступака у случају опасности. Рок важења ове квалификације износи 12 календарских месеци.

б) Сматра се да лица која тренутно врше послове инструктора летења (*FIs*) или инструктора летења на типу (*TRIs*) на релевантном типу испуњавају услов из става а) ако су у последњих 6 месеци обављали активности *FIs* или *TRIs* на том типу и на хеликоптеру.”.

Тач. ORO.FC.240 (Летење на више типова или варијанти ваздухоплова) и ORO.FC.A.245 (Алтернативни програм обуке и оспособљавања) мењају се и гласе:

„ORO.FC.240 Летење на више типова или варијанти ваздухоплова

а) Процедуре или оперативна ограничења за летење на више типова или варијанти ваздухоплова, који су наведени у оперативном приручнику и које је одобрила надлежна власт, обухватају:

- 1) минимално искуство чланова летачке посаде;
- 2) минимално искуство на једном типу или варијанти ваздухоплова стечено пре започињања обуке за летење на другом типу и варијанти;
- 3) поступак којим се члан летачке посаде, који је оспособљен за један тип или варијанту ваздухоплова, обучава и оспособљава за други тип или варијанту; и
- 4) све применљиве захтеве који се односе на скорашње искуство за сваки тип или варијанту ваздухоплова.

б) НАМЕРНО ОСТАВЉЕНО ПРАЗНО.

ц) Став а) се не примењује на летове који се обављају авионима са перформансама класе Б, ако је реч о авионима са клипним моторима којима управља један пилот, а лет се обавља дању, по правилима за визуелно летење (*VFR*).

ORO.FC.A.245 Алтернативни програм обуке и оспособљавања

а) Оператер авиона који поседује одговарајуће искуство може алтернативним програмом обуке и оспособљавања (*ATQP*), кога је одобрила надлежна власт, да замени један или више следећих захтева који се односе на обуку и проверу летачке посаде:

- 1) захтев из тачке SPA.LVO.120 о обуци и оспособљавању летачке посаде;
- 2) захтев из тачке ORO.FC.220 о прелазној обуци и провери;
- 3) захтев из тачке ORO.FC.125 о обуци за разлике, обуци за упознавање, обуци о опреми и процедурама;
- 4) захтев из тачке ORO.FC.205 о обуци за вођу ваздухоплова;
- 5) захтев из тачке ORO.FC.230 о периодичној обуци и провери; и
- 6) захтев из тачке ORO.FC.240 о обуци за летење на више типова или варијанти.

б) Алтернативни програм обуке и оспособљавања (*ATQP*) садржи обуку и проверу којима се успоставља и одржава најмање онај ниво стручности који се стиче применом *ORO.FC.220* и *ORO.FC.230*. Пре издавања одобрења надлежне власти за примену алтернативног програма обуке и оспособљавања (*ATQP*) мора се доказати ниво оспособљености и стручности летачке посаде.

ц) Оператер који подноси захтев за одобрење алтернативног програма обуке и оспособљавања (*ATQP*) дужан је да надлежној власти достави план примене, укључујући и опис нивоа оспособљености и стручности летачке посаде који треба да се постигне.

д) Уз провере које се захтевају у тачки *ORO.FC.230* ове уредбе и тачки *FCL.060* Анекса I (Део–*FCL*) Уредбе (ЕУ) бр. 1178/2011, сваки члан летачке посаде мора да заврши евалуацију летења на линији (*LOE*), која се спроводи на уређају за симулирање летења (*FSTD*). Рок важења евалуације летења на линији (*LOE*) је 12 календарских месеци. Евалуација летења на линији (*LOE*) је завршена када су испуњена оба следећа услова:

1) испуњен је план евалуације летења на линији (*LOE*)

2) члан летачке посаде је приказао прихватљиви ниво учинка.

е) После две године примене одобреног алтернативног програма обуке и оспособљавања (*ATQP*) оператер може, ако то одобри надлежна власт, да продужи период важења провера који је наведен у тачки *ORO.FC.230*, и то:

1) за проверу стручности коју спроводи оператер, на 12 календарских месеци;

2) за проверу на линији, на 24 календарска месеца;

3) за проверу у вези с опремом која се користи у случају опасности и безбедносном опремом, на 24 календарска месеца.

ф) Сваки члан летачке посаде мора да похађа посебну модуларну обуку за унапређење рада посаде (*CRM*). Све главне теме обуке за унапређење рада посаде (*CRM*) морају да буду обухваћене тако да се сесије модуларне обуке распоређују што је могуће равномерно током трогодишњег периода.

г) Алтернативни програм обуке и оспособљавања (*ATQP*) мора да за сваког члана летачке посаде укључује 48 сати на уређају за симулирање летења (*FSTD*), распоређених равномерно током трогодишњег програма. Оператер може да умањи број сати на *FSTD*-у, али тако да они не износе мање од 36 сати, под условом да докаже да је достигнути ниво безбедности еквивалентан нивоу програма кога *ATQP* може да замени у складу са ставом а).”.

У тачки *ORO.FC.H.250* (Вођа ваздухоплова са дозволом професионалног пилота хеликоптера (*CPL(H)*)) став а) тачка 1) мења се и гласи:

1) када лети по правилима за инструментално летење (*IFR*), ако има најмање 700 сати укупног налета оствареног на хеликоптерима, од чега 300 сати мора да буде у улози пилота који управља ваздухопловом. Укупни налет на хеликоптеру мора да обухвати 100 сати лета по правилима за инструментално летење (*IFR*). У наведених 100 сати може се урачунати до 50 сати инструменталног летења обављеног на *FFS(H)* нивоа Б или на *FTD*-у који је квалификован као ниво 3 или са вишим нивоом квалификација за обуку за инструментално летење. Наведених 300 сати лета у улози пилота који управља ваздухопловом може да буде замењено сатима 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 пилота који управља ваздухопловом;”.

Члан 12.

У Прилогу 1, у Анексу III (Захтеви које морају да испуњавају организације које обављају ваздушни саобраћај (Део-*ORO*)), у Глави *FC* (Летачка посада) Одељак 3 (Додатни захтеви који се примењују на посебне делатности које се обављају уз накнаду и јавни авио-превоз наведен у *ORO.FC.005* став б) тач. 1. и 2.) мења се и гласи:

„ОДЕЉАК 3

Додатни захтеви који се примењују на посебне делатности које се обављају уз накнаду и јавни авио-превоз наведен у *ORO.FC.005* став б) тач. 1. и 2.

ORO.FC.320 Прелазна обука и провера које спроводи оператер

Прелазна обука коју спроводи оператер мора да обухвати проверу стручности коју спроводи оператер.

ORO.FC.325 Обука и провера о опреми и процедурама

Ако члан летачке посаде похађа обуку о опреми и процедурама, која захтева обуку на погодном *FSTD*-у или на ваздухоплову, у погледу стандардних оперативних процедура које се односе на посебне делатности, члан летачке посаде мора да буде подвргнут провери стручности коју спроводи оператер.

ORO.FC.330 Периодична обука и провера – провера стручности коју спроводи оператер

а) Сваки члан летачке посаде мора да заврши периодичну обуку и проверу стручности коју спроводи оператер. У случају посебних делатности у ваздушном саобраћају, периодична обука и провера морају да обухвате релевантне аспекте који се односе на специјализоване задатке описане у оперативном приручнику.

б) Посебна пажња се мора обратити ако се летови обављају по правилима за инструментално летење (*IFR*) или ноћу.

ц) Рок важења провере стручности коју спроводи оператер је 12 календарских месеци.”

Члан 13.

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

Члан 14.

У Прилогу 1, у Анексу IV (Јавни авио-превоз (Део-*CAT*)), у Глави А (Општи захтеви), у Одељку 1 (Ваздухоплови на моторни погон) тачка *CAT.GEN.MPA.100* (Одговорност посаде) мења се и гласи:

„**CAT.GEN.MPA.100 Одговорност посаде**

а) Члан посаде је одговоран за правилно обављање својих дужности:

- 1) које се односе на безбедност ваздухоплова и лица у њему; и
- 2) које су одређене у упутствима и процедурама из оперативног приручника.

б) Члан посаде је дужан:

- 1) да обавести вођу ваздухоплова о сваком недостатку, квару, неисправности или оштећењу за које сматра да могу да имају утицаја на пловидбеност или безбедно

- коришћење ваздухоплова, укључујући и системе који се користе у случају опасности, ако то претходно није учинио други члан посаде;
- 2) да обавести вођу ваздухоплова о свакој незгоди која је угрозила или је могла да угрози безбедност летења, ако то претходно није учинио други члан посаде;
 - 3) да се придржава одговарајућих захтева из оператерове шеме за пријављивање догађаја;
 - 4) да се придржава ограничења која се односе на време летења, радно време, као и захтева у погледу одмора, који се примењују на активности које обавља;
 - 5) приликом обављања дужности код више оператера:
 - (i) да води личну евиденцију о времену летења, радном времену и времену одмора, на начин који је одређен у применљивим захтевима *FTL*;
 - (ii) да сваком оператеру достави податке који су потребни за планирање активности у складу са примењивим захтевима *FTL*;
 - (iii) да сваком оператеру достави податке неопходне за обављање летова на више типова или варијанти ваздухоплова.
- ц) Члан посаде не сме да обавља дужности у ваздухоплову:
- 1) ако је под утицајем психоактивних супстанци или ако није способан услед повреде, умора, утицаја лекова, болести или других сличних узрока;
 - 2) све док не прође довољно времена после рођења на великим дубинама или после добровољног давања крви;
 - 3) ако не испуњава услове у погледу здравствене способности;
 - 4) ако сумња у своју способност да изврши додељене дужности; или
 - 5) ако зна или сумња да је уморан, као што је наведено у тачки 7.5. Анекса V Уредбе (ЕУ) бр. 2018/1139 или се на други начин не осећа способним у мери која може да угрози лет.”.

Тачка CAT.GEN.MPA.210 (Лоцирање ваздухоплова у нужди – авиони) мења се и гласи:

„CAT.GEN.MPA.210 Лоцирање ваздухоплова у нужди – авиони

Од 1. јануара 2025. године 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 сертификована 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 2024. године или касније; и
- 2) сви авиони чија је максимална сертификована маса на полетању (*MCTOM*) већа од 45.500 *kg* и којима је прва појединачна потврда о пловидбености (*CofA*) издата 1. јануара 2024. године или касније.”.

Члан 15.

У Прилогу 1, у Анексу IV (Јавни авио-превоз (Део-CAT)), у Глави Б (Оперативне процедуре), у Одељку 1 (Ваздухоплови на моторни погон), у тачки CAT.OP.MPA.100 (Коришћење услуга у ваздушном саобраћају), у ставу б) тачка 3) речи: „локалних летова који се врше хеликоптером” замењују се речима: „локалних летова који се врше хеликоптером (*LHOs*)”.

После тачке САТ.ОР.МРА.100 (Коришћење услуга у ваздушном саобраћају) додаје се нова тачка САТ.ОР.МРА.101, која гласи:

„САТ.ОР.МРА.101 Провера и подешавање висиномера

а) Оператер је дужан да успостави процедуре за проверу висиномера пре сваког одласка.

б) Оператер је дужан да успостави процедуре за подешавање висиномера за све фазе лета, које морају да узму у обзир процедуре које је утврдила држава аеродрома или држава ваздушног простора, ако је то случај.”.

Тачка САТ.ОР.МРА.106 (Коришћење изолованих аеродрома – авиони) брише се.

Тачка САТ.ОР.МРА.107 (Одговарајући аеродром) мења се и гласи:

„САТ.ОР.МРА.107 Одговарајући аеродром

Оператер сматра аеродром одговарајућим ако је у очекивано време коришћења аеродром доступан за употребу и опремљен свим потребним помоћним услугама, као што су: услуге у ваздушном саобраћају (*ATS*), одговарајуће осветљење, средства за комуникацију, метеоролошки извештаји, навигациона средства и хитне службе.”.

Тачка САТ.ОР.МРА.110 (Оперативни минимуми аеродрома) мења се и гласи:

„САТ.ОР.МРА.110 Оперативни минимуми аеродрома

а) Оператер је дужан да одреди оперативне минимуме аеродрома за сваки аеродром са кога се полеће, аеродром одредишта или алтернативни аеродром кога планира да користи, како би се обезбедило раздвајање ваздухоплова од терена и препрека и како би се умањио ризик губитка визуелних оријентира у току сегмента визуелног лета при инструменталном прилазу.

б) Метод који се користи за одређивање оперативних минимума аеродрома мора да узме у обзир све следеће елементе:

- 1) тип, перформансе и управљачке карактеристике ваздухоплова;
- 2) опрему доступну у ваздухоплову за потребе навигације, достизања визуелних оријентира и/или за контролу путање лета у току полетања, прилаза, слетања и неуспелог прилаза;
- 3) сваки услов или ограничење који су наведени у приручнику за управљање ваздухопловом (*AFM*);
- 4) релевантно оперативно искуство оператера;
- 5) димензије и карактеристике полетно-слетних стаза или подручја завршног прилаза и полетања (*FATO*) који могу да буду одабрани за коришћење;
- 6) адекватност и перформансе доступних визуелних и невидуелних средстава и инфраструктуре;
- 7) апсолутну/релативну висину (*OCA/H*) за избегавање препрека при процедури инструменталног прилаза (*IAP*);
- 8) препреке у областима пењања и неопходне маргине за њихово надвишавање;
- 9) састав, стручност и искуство летачке посаде;
- 10) процедуру инструменталног прилаза (*IAP*);
- 11) карактеристике аеродрома и доступне услуге у ваздушној пловидби (*ANS*);
- 12) минимум који је објавила држава аеродрома;

13) услове прописане у оперативним спецификацијама, укључујући свако посебно одобрење за летове у условима смањене видљивости (*LVO*) или летове са оперативним олакшицама;

14) све нестандартне карактеристике аеродрома, процедуре инструменталног прилаза (*IAP*) или окружења.

ц) Оператер је дужан да у оперативном приручнику наведе метод одређивања оперативних минимума аеродрома.

д) Надлежна власт одобрава метод који оператер користи за одређивање оперативних минимума, као и сваку промену тог метода.”.

Тачка САТ.ОР.МРА.115 (Технике прилаза – авиони) мења се и гласи:

„САТ.ОР.МРА.115 Технике прилаза – авиони

а) Сви прилази морају да се обављају као стабилни прилази, осим ако је за одређени прилаз и одређену полетно-слетну стазу надлежна власт одобрила другачије.

б) Техника завршног прилаза уз стално снижавање (*CDF*) употребљава се за прилазе при којима се користи процедура непрецизног прилаза (*NPA*), изузев за оне појединачне полетно-слетне стазе за које је надлежна власт одобрила другу технику лета.”.

Тачка САТ.ОР.МРА.150 (Политика планирања горива) мења се и гласи:

„САТ.ОР.МРА.150

НАМЕРНО ОСТАВЉЕНО ПРАЗНО.”.

Тачка САТ.ОР.МРА.151 (Политика планирања горива – олакшице) брише се.

У тачки САТ.ОР.МРА.175 (Припрема лета), у ставу б) тачка 7) речи: „који се односе на гориво” замењују се речима: „који се односе на гориво/енергију”.

После тачке САТ.ОР.МРА.175 (Припрема лета) додаје се нова тачка САТ.ОР.МРА.177, која гласи:

„САТ.ОР.МРА.177 Подношење *ATS* плана лета

а) Ако се *ATS* план лета не доставља из разлога што то не захтевају правила летења, морају се депоновати одговарајуће информације како би се омогућило активирање услуга узбуњивања ако то буде било потребно.

б) Ако се лети са места где је немогуће поднети *ATS* план лета, он мора бити поднет што је пре могуће након полетања, од стране вође ваздухоплова или оператера.”.

Тач. САТ.ОР.МРА.180 (Избор аеродрома – авиони), САТ.ОР.МРА.181 (Избор аеродрома и оперативних места – хеликоптери), САТ.ОР.МРА.182 (Одредишни аеродроми – инструментални прилази) и САТ.ОР.МРА.185 (Минимуми за планирање *IFR* летова – авиони) мењају се и гласе:

„САТ.ОР.МРА.180 Шема за гориво/енергију – авиони

а) Оператер је дужан да успостави, имплементира и одржава шему за гориво/енергију:

1) која одговара врстама летова које оператер обавља;

2) која одговара способности оператера да подржи њену примену; и

3) која представља једно од следећег:

(i) основну шему за гориво/енергију, која чини основу за основну шему за гориво/енергију са варијацијама и појединачну шему за гориво/енергију; основна шема за гориво/енергију произлази из опсежне анализе безбедносних и оперативних података из претходних резултата и искуства индустрије, уз примену научних принципа; основна шема за гориво/енергију мора да обезбеди, овим редоследом, безбедно, делотворно и ефикасно летење ваздухоплова; или

(ii) основну шему за гориво/енергију са варијацијама, која је основна шема за гориво/енергију код које се анализа из тачке (i) користи за успостављање варијација у односу на основну шему за гориво/енергију, која обезбеђује, овим редоследом, безбедно, делотворно и ефикасно летење ваздухоплова; или

(iii) појединачну шему за гориво/енергију, која произлази из упоредне анализе безбедносних и оперативних података оператора, применом научних принципа; анализа се користи за успостављање шеме за гориво/енергију са вишим или еквивалентним нивоом безбедности као код основне шеме за гориво/енергију, која обезбеђује, овим редоследом, безбедно, делотворно и ефикасно летење ваздухоплова.

б) Све шеме за гориво/енергију састоје се од:

1) политике планирања горива/енергије и поновног планирања горива/енергије у току лета;

2) политике избора аеродрома; и

3) политике управљања горивом/енергијом у току лета.

ц) Шему за гориво/енергију и све њене измене мора претходно да одобри надлежна власт.

д) Ако оператор намерава да поднесе захтев за појединачну шему за гориво/енергију, потребно је да:

1) установи основне безбедносне перформансе своје важеће шеме за гориво/енергију;

2) покаже своју способност да подржи примену предложене појединачне шеме за гориво/енергију, укључујући способност да врши адекватну оперативну контролу и да обезбеди размену релевантних безбедносних информација између особља оперативне контроле и летачке посаде; и

3) спроведе процену безбедносних ризика која показује на који начин се постиже ниво безбедности истоветан са оним нивоом безбедности из важеће шеме за гориво/енергију.

САТ.ОР.МРА.181 Шема за гориво/енергију - политика планирања горива/енергије и поновног планирања у току лета - авиони

а) Оператор је дужан да:

1) успостави политику планирања горива/енергије и поновног планирања горива/енергије у току лета као део шеме за гориво/енергију;

2) обезбеди да се у авиону налази довољна количина искористивог горива/енергије како би се планирани лет безбедно обавио и омогућила одступања од планираног лета;

3) изради процедуре за планирање горива/енергије и политику поновног планирања у току лета, које морају да буду садржане у оперативном приручнику.

- 4) обезбеди да се планирање горива/енергије за лет заснива на:
 - (i) важећим подацима који су специфични за ваздухоплов, а који су добијени из система за праћење потрошње горива/енергије или, ако они нису доступни,
 - (ii) подацима које даје произвођач авиона.
- б) Оператер је дужан да обезбеди да планирање летова укључује оперативне услове под којима се лет обавља; оперативни услови обухватају најмање следеће:
 - 1) податке о потрошњи горива/енергије у ваздухоплову;
 - 2) предвиђене масе;
 - 3) предвиђене метеоролошке услове;
 - 4) ефекте одложених ставки одржавања и/или одступања од конфигурације;
 - 5) очекивану путању поласка и доласка и полетно-слетне стазе; и
 - б) предвиђена кашњења.
- ц) Оператер је дужан да обезбеди да прорачун искористивог горива/енергије потребног за лет, а који се врши пре лета, укључује:
 - 1) гориво/енергију за вожење, у количини која не сме бити мања од очекиваног утрошка пре полетања;
 - 2) путно гориво/енергију, у количини горива/енергије која је потребна да би се омогућило да авион лети од полетања, или од тачке поновног планирања у лету, до слетања на аеродром одредишта;
 - 3) гориво/енергију за непредвиђене случајеве, у количини која је потребна да се надоместе непредвиђени фактори;
 - 4) гориво/енергију за лет до алтернативног аеродрома за аеродром одредишта:
 - (i) кад се лет обавља са најмање једним алтернативним аеродромом за аеродром одредишта, то је количина горива/енергије која је потребна за лет од одредишног аеродрома до алтернативног аеродрома за аеродром одредишта; или
 - (ii) кад се лет обавља без алтернативног аеродрома за аеродром одредишта, то је количина горива/енергије која је потребна за чекање изнад аеродрома одредишта и истовремено омогућава да авион изврши безбедно слетање и дозвољава одступање од планираног лета; као минимум, ова количина представља гориво/енергију за 15 минута лета при брзини чекања на 1.500 *ft* (450 *m*) изнад надморске висине аеродрома, у стандардним условима, израчуната у складу са процењеном масом авиона при доласку на аеродром одредишта;
 - 5) завршну резерву горива/енергије, једнаку количини горива/енергије која се израчунава при брзини чекања на 1.500 *ft* (450 *m*) изнад надморске висине аеродрома, у стандардним условима, у складу са процењеном масом авиона при доласку на алтернативни аеродром за аеродром одредишта или на аеродром одредишта, ако се не захтева алтернативни аеродром за аеродром одредишта, и која не сме бити мања од:
 - (i) количине горива/енергије за лет у трајању од 45 минута, ако је реч о авионима са клипним моторима; или
 - (ii) количине горива/енергија за лет у трајању од 30 минута, ако је реч о авионима са турбинским моторима;
- б) додатно гориво/енергију, ако је то потребно за врсту лета; оно представља количину горива/енергије која омогућава авиону да слети на алтернативни аеродром на рути за гориво/енергију (критични сценарио за *ERA* аеродром за гориво/енергију) у случају

квара авиона који значајно повећава потрошњу горива/енергије у најкритичнијој тачки на рути; ова додатна количина горива/енергије је потребна само ако минимална количина горива/енергије, која је израчуната сходно ставу ц) тач. 2) - 5), није довољна за такав догађај;

7) посебно додато гориво/енергију, како би се узела у обзир очекивана кашњења или специфична оперативна ограничења; и

8) дискреционо гориво/енергију, ако то захтева вођа ваздухоплова.

д) Оператер је дужан да обезбеди да процедуре поновног планирања горива/енергије у току лета за израчунавање искористивог горива/енергије, које су потребне ако се лет одвија дуж руте или до аеродрома одредишта који није првобитно планиран, обухватају став ц) тач. 2) - 7).

САТ.ОР.МРА.182 Шема за гориво/енергију - политика избора аеродрома - авиони

а) У фази планирања оператер је дужан да обезбеди да након почетка лета постоји оправдано очекивање да ће аеродром, на који се може извршити безбедно слетање, бити доступан у предвиђено време коришћења тог аеродрома.

б) Како би се омогућило безбедно слетање у случају ванредне ситуације или ситуације у случају опасности настале након полетања, оператер је дужан да у фази планирања одабере и да у оперативном плану лета наведе алтернативни аеродром за аеродром полетања:

1) ако су метеоролошки услови на аеродрому поласка испод утврђених минимума за слетање које је утврдио оператер; или

2) ако из других разлога не би било могуће вратити се на аеродром поласка.

ц) Алтернативни аеродром за аеродром полетања се мора налазити на оној удаљености од аеродрома одласка која умањује ризик од излагања потенцијалним ванредним ситуацијама или ситуацијама у случају опасности. Приликом одабира алтернативног аеродрома за аеродром полетања, оператер мора да узме у обзир најмање следеће:

1) стварне и прогнозиране метеоролошке услове;

2) доступност и квалитет инфраструктуре аеродрома;

3) могућности навигације и слетања ваздухоплова у ванредним условима или у случају опасности, узимајући у обзир редундантност критичних система; и

4) прибављена одобрења (нпр. летови двомоторних авиона са продуженим долетом (*ETOPS*), летови у условима смањене видљивости (*LVO*) итд.).

д) У фази планирања, за сваки лет који се обавља према правилима инструменталног летења (*IFR*), оператер је дужан да одабере и наведе један или више аеродрома у оперативном плану лета и *ATS* плану лета, тако да су током уобичајеног лета доступне две могућности за безбедно слетање:

1) долазак до аеродрома одредишта; или

2) долазак до тачке без повратка, за било који расположиви *ERA* аеродром за гориво/енергију током летова на изоловане аеродроме; лет до изолованог аеродрома не сме да се настави иза тачке без повратка, изузев ако тренутна процена метеоролошких услова, саобраћаја и других оперативних услова указује да се безбедно слетање може извршити на аеродром одредишта у предвиђено време коришћења.

Оператер је дужан да од надлежне власти прибави претходно одобрење за коришћење изолованог аеродрома као аеродрома одредишта.

е) Оператер је дужан да обезбеди одговарајуће безбедносне маргине за планирање лета како би узео у обзир могуће погоршање расположивих прогнозираних метеоролошких услова у предвиђено време слетања.

ф) За сваки *IFR* лет, оператер је дужан да обезбеди да су на располагању довољна средства за навигацију и слетање на аеродром одредишта или на било који алтернативни аеродром за аеродром одредишта у случају губитка способности за планирани прилаз и слетање.

САТ.ОР.МРА.185 Шема за гориво/енергију - политика управљања горивом/енергијом у току лета - авиони

а) Оператер је дужан да утврди процедуре за управљање горивом/енергијом у току лета, које обезбеђују:

1) непрекидно потврђивање претпоставки установљених током фазе планирања (пре лета или у току поновног планирања у току лета или у оба случаја);

2) поновну анализу и прилагођавање, ако је то потребно;

3) да је количина искористивог горива/енергије, која остаје у ваздухоплову, обезбеђена и да она није мања од количине горива/енергије која је потребна да се лет настави до аеродрома на коме се може извршити безбедно слетање; и

4) евидентирање релевантних података о гориву/енергији за потребе тач. 1), 2) и 3).

б) Оператер успоставља процедуре које захтевају од вође ваздухоплова да из поузданог извора прибави информације о кашњењу у случају да непредвиђене околности могу да доведу до слетања на аеродром одредишта са количином горива/енергије која је мања од завршне резерве горива/енергије увећане за:

1) количину горива/енергије за наставак лета до алтернативног аеродрома, ако је потребно; или

2) количину горива/енергије потребну за наставак лета до изолованог аеродрома.

ц) Вођа ваздухоплова је дужан да обавести контролу летења (*ATC*) о стању „минималног горива/енергије” тако што ће прогласити „*MINIMUM FUEL*” ако је:

1) обавезан да слети на одређени аеродром; и

2) израчунао да би било која промена постојећег одобрења за тај аеродром могла да доведе до слетања са мањом количином горива од планиране завршне резерве горива/енергије.

д) Вођа ваздухоплова је дужан да прогласи „опасну ситуацију у погледу горива/енергије” емитовањем поруке „*MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL*” ако је количина искористивог горива/енергије, за коју је прорачунато да ће бити доступна при слетању на најближи аеродром на којем се може извршити безбедно слетање, мања од планиране завршне резерве горива/енергије.”

Тачка САТ.ОР.МРА.186 (Минимуми за планирање *IFR* летова – хеликоптери) брише се.

Тачка САТ.ОР.МРА.190 (Подношење *ATS* плана лета) мења се и гласи:

„САТ.ОР.МРА.190 Шема за гориво/енергију - хеликоптери

а) Оператер је дужан да успостави, имплементира и одржава шему за гориво/енергију, која се састоји од:

- 1) политике планирања горива/енергије и поновног планирања горива/енергије у току лета; и
 - 2) политике управљања горивом/енергијом у току лета.
- б) Шема за гориво/енергију мора да одговара:
- 1) врстама летова које оператер обавља; и
 - 2) способности оператера да подржи њену примену.
- ц) Шему за гориво/енергију и све њене измене мора претходно да одобри надлежна власт.”.

После тачке САТ.ОР.МРА.190 (Шема за гориво/енергију – хеликоптери) додају се нове тач. САТ.ОР.МРА.191 и САТ.ОР.МРА.192, које гласе:

„САТ.ОР.МРА.191 Шема за гориво/енергију - политика планирања горива/енергије и поновног планирања горива/енергије у току лета - хеликоптери

а) Као део шеме за гориво/енергију, оператер је дужан да успостави политику планирања горива/енергије и поновног планирања у току лета како би обезбедио да се у ваздухоплову налази довољна количина искористивог горива/енергије како би се планирани лет безбедно обавио и омогућила одступања од планираног лета.

б) Оператер је дужан да обезбеди да се планирање летова у погледу горива/енергије заснива на најмање следећим елементима:

- 1) процедурама које су садржане у оперативном приручнику, као и:
 - (i) важећим подацима који су специфични за ваздухоплов, а који су добијени из система за праћење потрошње горива/енергије; или
 - (ii) подацима које даје произвођач ваздухоплова; и
- 2) оперативним условима под којима ће се лет обавити, укључујући:
 - (i) податке о потрошњи горива/енергије у ваздухоплову;
 - (ii) предвиђене масе;
 - (iii) предвиђене метеоролошке услове;
 - (iv) ефекте одложених ставки одржавања или одступања од конфигурације, или и једног и другог; и
 - (v) процедуре и ограничења које уводе пружаоци услуга у ваздушној пловидби.

ц) Оператер је дужан да обезбеди да прорачун искористивог горива/енергије потребног за лет, а који се врши пре лета, обухвата:

- 1) гориво/енергију за вожење, у количини која не сме бити мања од очекиваног утрошка пре полетања;
- 2) путно гориво/енергију;
- 3) гориво/енергију за непредвиђене случајеве;
- 4) гориво/енергију за алтернативни аеродром за аеродром одредишта, ако је потребан алтернативни аеродром за аеродром одредишта;
- 5) завршну резерву горива/енергије, која не сме бити мања од:
 - (i) количине горива/енергије за 20 минута лета при брзини највећег долета, ако се лети према правилима визуелног летења (*VFR*), а навигација се обавља дању, према визуелним оријентирима на земљи; или
 - (ii) количине горива/енергије за 30 минута лета при брзини највећег долета, ако се лети према правилима *VFR*, а навигација се обавља на други начин, а не према визуелним оријентирима или се обавља ноћу; или

(iii) количине горива/енергије за 30 минута лета, при брзини чекања на 1.500 ft (450 m) изнад надморске висине аеродрома, у стандардним условима, која се израчунава у складу са процењеном масом хеликоптера при доласку на алтернативни аеродром за аеродром одредишта или на аеродром одредишта, ако се не захтева алтернативни аеродром за аеродром одредишта, ако се лет обавља према правилима инструменталног летења (*IFR*);

б) посебно додато гориво/енергију, како би се узела у обзир очекивана кашњења или специфична оперативна ограничења; и

7) дискреционо гориво/енергију, ако то захтева вођа ваздухоплова.

д) Ако се лет одвија дуж руте или до аеродрома одредишта који није првобитно планиран, оператер је дужан да обезбеди да процедуре поновног планирања горива/енергије у току лета за израчунавање потребног искористивог горива/енергије укључују:

1) путно гориво/енергију за преостали део лета;

2) резерву горива/енергије која се састоји од:

(i) горива/енергије за непредвиђене случајеве;

(ii) горива/енергије за алтернативни аеродром, ако је потребан алтернативни аеродром за аеродром одредишта;

(iii) завршне резерва горива/енергије; и

(iv) додатног горива/енергије, ако је потребно за врсту лета;

3) посебно додато гориво/енергију, како би се узела у обзир очекивана кашњења или специфична оперативна ограничења; и

4) дискреционо гориво/енергију, ако то захтева вођа ваздухоплова.

е) Као алтернатива ст. б) - д), за хеликоптере чија је максимална сертифицивана маса на полетању (*MCTOM*) 3.175 kg или мања, који лете дању и на рутама на којима се навигација обавља према визуелним оријентирима на земљи, или за локалне летове хеликоптера (*LHO*), политика планирања горива/енергије мора да обезбеди да по завршетку лета или серије летова завршна резерва горива/енергије буде довољна за:

1) лет у трајању од 30 минута при брзини највећег долета; или

2) лет у трајању од 20 минута при брзини највећег долета, ако се лет обавља унутар подручја у којем се налазе стална и погодна оперативна места.

САТ.ОР.МРА.192 Избор аеродрома и оперативних места – хеликоптери

а) За летове који се обављају у метеоролошким условима за инструментално летење (*IMC*), оператер је дужан да изабере алтернативни аеродром за аеродром полетања, који није удаљен више од једног сата лета при нормалној брзини крстарења, ако из метеоролошких разлога није могућ повратак на место поласка.

б) У фази планирања, за сваки лет који се обавља према правилима инструменталног летења (*IFR*), оператер је дужан да одабере и наведе у оперативном плану лета и *ATS* плану лета један или више аеродрома или оперативних места, тако да су током уобичајеног лета доступне две могућности за безбедно слетање, изузев у случајевима предвиђеним у тачки *SPA.NOFO.120* став б).

ц) Оператер је дужан да примени одговарајуће безбедносне маргине за планирање лета како би узео у обзир могуће погоршање расположивих прогнозираних метеоролошких услова у предвиђено време слетања.

д) За сваки *IFR* лет оператер је дужан да обезбеди да су на располагању довољна средства за навигацију и слетање на аеродром одредишта или на било који алтернативни

аеродром за аеродром одредишта у случају губитка способности за планирани прилаз и слетање.”.

Тач. САТ.ОР.МРА.195 (Пуњење и истакање горива док се путници укрцавају, искрцавају или се налазе у ваздухоплову) и САТ.ОР.МРА.200 (Пуњење/истакање „*wide-cut*” горива) мењају се и гласе:

„САТ.ОР.МРА.195 Шема за гориво/енергију - политика управљања горивом/енергијом у току лета - хеликоптери

а) Оператер је дужан да утврди процедуре којима обезбеђује да се у току лета врше провере горива/енергије и управљање горивом/енергијом.

б) Вођа ваздухоплова је дужан да прати преосталу количину искористивог горива/енергије у ваздухоплову како би се уверио да је она обезбеђена и да није мања од количине горива/енергије која је потребна да се лет настави до аеродрома или оперативног места на коме се може извршити безбедно слетање.

ц) Вођа ваздухоплова је дужан да обавести контролу летења (*ATC*) о стању „минималног горива/енергије” тако што ће прогласити „*MINIMUM FUEL*” ако је:

1) обавезан да слети на одређени аеродром или оперативно место; и

2) израчунао да би било која промена постојећег одобрења за тај аеродром или оперативно место, или друга кашњења у ваздушном саобраћају, могли да доведу до слетања са мањом количином горива/енергије од планиране завршне резерве горива/енергије.

д) Вођа ваздухоплова је дужан да прогласи „опасну ситуацију у погледу горива/енергије” емитовањем поруке „*MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL*” у случају да је количина искористивог горива/енергије, за коју се процењује да ће се налазити у ваздухоплову при слетању на најближи аеродром или оперативно место на којем се може извршити безбедно слетање, мања од планиране завршне резерве горива/енергије.

САТ.ОР.МРА.200 Посебно пуњење ваздухоплова горивом или истакање горива из ваздухоплова

а) Посебно пуњење горивом или истакање горива врши се само ако је оператер:

1) извршио процену ризика;

2) израдио процедуре; и

3) успоставио програм обуке за своје особље које учествује у тим активностима.

б) Посебно пуњење горивом или истакање горива се односи на:

1) пуњење горивом док мотор ради или се ротори окрећу;

2) пуњење горивом/истакање горива са путницима који се укрцавају, налазе у ваздухоплову или се искрцавају; и

3) пуњење „*wide cut*” горивом/истакање „*wide cut*” горива.

ц) За авионе, све посебне процедуре пуњења горивом или истакања горива и сваку њихову измену мора претходно да одобри надлежна власт.

д) За хеликоптере, процедуре пуњења горивом док се ротори окрећу и сваку њихову измену мора претходно да одобри надлежна власт.”.

Тач. САТ.ОР.МРА.245 (Метеоролошки услови – сви ваздухоплови) и САТ.ОР.МРА.246 (Метеоролошки услови – авиони) мењају се и гласе:

„САТ.ОР.МРА.245 Метеоролошки услови – сви ваздухоплови

а) На летовима који се обављају по правилима за инструментално летење (*IFR* летовима) вођа ваздухоплова:

1) започиње лет; или

2) у случају измене плана у току лета, наставља лет после тачке од које се примењује измењени *ATS* план лета,

само ако доступне информације указују да су, у време доласка на аеродром одредишта и/или захтевани алтернативни аеродром, очекивани метеоролошки услови на планираном минимуму или изнад њега.

б) На летовима који се обављају по правилима за инструментално летење (*IFR*) вођа ваздухоплова може да настави лет ка планираном аеродрому одредишта само ако последње доступне информације указују да ће у очекивано време доласка метеоролошки услови на аеродрому одредишта или најмање на једном алтернативном аеродрому бити на применљивом оперативном минимуму аеродрома или изнад њега.

ц) На летовима који се обављају по правилима за визуелно летење (*VFR*) вођа ваздухоплова може да започне лет само ако одговарајући метеоролошки извештаји и/или прогнозе указују да су, у одговарајућем времену, метеоролошки услови на делу руте којом се лети по правилима за визуелно летење (*VFR*), на применљивом минимуму за летење по правилима за визуелно летење или изнад њега.

САТ.ОР.МРА.246 Метеоролошки услови – авиони

Као додатак одредбама наведеним у САТ.ОР.МРА.245, на летовима који се обављају авионом, по правилима за инструментално летење (*IFR*), вођа ваздухоплова сме да настави лет после:

а) тачке одлуке, ако користи процедуру смањења горива/енергије за непредвиђене случајеве (*RCF*); или

б) тачке са које нема повратка (*point of no return*), ако користи процедуру за изоловане аеродрома,

само ако су му доступне информације које указују да су у тренутку доласка на аеродром одредишта и/или захтевани алтернативни аеродром очекивани метеоролошки услови на примењивом оперативном минимуму аеродрома или изнад њега.”.

У тачки САТ.ОР.МРА.247 (Метеоролошки услови – хеликоптери) тачка а) мења се и гласи:

а) при летовима хеликоптера који се обављају по правилима за визуелно летење (*VFR*), изнад воде, без копна у видокругу, вођа ваздухоплова може да започне полетање само ако одговарајући метеоролошки извештаји и/или прогнозе указују да ће база облака бити изнад 600 *ft* дању или 1.200 *ft* ноћу.”.

Тач. САТ.ОР.МРА.260 (Залихе горива и мазива) и САТ.ОР.МРА.265 (Услови за полетање) мењају се и гласе:

„САТ.ОР.МРА.260 Залихе горива/енергије и мазива

Вођа ваздухоплова може да започне полетање или да настави лет у случају поновног планирања у току лета само ако је сигуран да се у ваздухоплову налази најмање она планирана количина искористивог горива/енергије и мазива која је потребна за безбедан завршетак лета, узимајући у обзир очекиване оперативне услове.

САТ.ОР.МРА.265 Услови за полетање

Пре започињања полетања, вођа ваздухоплова је дужан да се увери:

а) да метеоролошки услови на аеродрому или оперативном месту и услови на полетно-слетној стази/*FATO*, које намерава да користи, неће спречити безбедно полетање и одлазак; и

б) да су одабрани оперативни минимуми аеродрома у складу са:

- 1) оперативном опремом на земљи;
- 2) оперативним системима ваздухоплова;
- 3) перформансама ваздухоплова;
- 4) квалификацијама летачке посаде.”.

Тачка САТ.ОР.МРА.280 (Управљање горивом у току лета – авиони) мења се и гласи:

„САТ.ОР.МРА.280

[НАМЕРНО ОСТАВЉЕНО ПРАЗНО].”.

Тачка САТ.ОР.МРА.281 (Управљање горивом у току лета – хеликоптери) брише се.

Тачка САТ.ОР.МРА.300 (Услови за прилаз и слетање – авиони) мења се и гласи:

„САТ.ОР.МРА.300 Услови за прилаз и слетање

Пре него што започне прилаз, вођа ваздухоплова је дужан да се увери:

а) да метеоролошки услови на аеродрому или оперативном месту и услови на полетно-слетној стази/*FATO*, које намерава да користи, неће спречити безбедан прилаз, слетање или поступак продужавања, узимајући у обзир податке о перформансама ваздухоплова из оперативног приручника; и

б) да су одабрани оперативни минимуми аеродрома у складу са:

- (1) оперативном опремом на земљи;
- (2) оперативним системима ваздухоплова;
- (3) перформансама ваздухоплова;
- (4) квалификацијама летачке посаде.”.

Тач. САТ.ОР.МРА.305 (Започињање и наставак прилаза) и САТ.ОР.МРА.310 (Оперативне процедуре – висина прелета прага полетно-слетне стазе – авиони) мењају се и гласе:

„САТ.ОР.МРА.305 Започињање и наставак прилаза

а) У случају авиона, ако је објављена видљивост (*VIS*) или контролна видљивост дуж полетно-слетне стазе (*RVR*), која се намерава користити за слетање, мања од примењивог минимума, инструментални прилаз не сме да се настави:

- 1) после тачке у којој је авион 1.000 *ft* изнад надморске висине аеродрома; или
- 2) у завршни део прилаза (*FAS*) у случају када је висина одлуке (*DH*) или минимална висина снижавања (*MDH*) већа од 1.000 *ft*.

б) У случају хеликоптера, ако је објављена *RVR* мања од 550 *m* и ако је контролна *RVR* за полетно-слетну стазу, која се намерава користити за слетање, мања од примењивог минимума, онда се инструментални прилаз не сме наставити:

- 1) после тачке у којој је хеликоптер 1.000 *ft* изнад надморске висине аеродрома; или
- 2) у завршни део прилаза (*FAS*) у случају када је висина одлуке (*DH*) или минимална висина снижавања (*MDH*) већа од 1.000 *ft*.

ц) Ако нису утврђени потребни визуелни оријентирани, неуспели прилаз мора да се обави на *DA/H* или *MDA/H* или пре тога.

д) Ако се контакт с потребним визуелним оријентиранима не одржава након *DA/H* или *MDA/H*, мора се одмах обавити продужавање (*go-around*).

е) Независно од става а), у случају ако *RVR* није објављена, а објављена *VIS* је мања од примењивог минимума, али је конвертована метеоролошка видљивост (*CMV*) једнака применљивом минимуму или већа од њега, инструментални прилаз се може наставити до *DA/H* или *MDA/H*.

CAT.OP.MPA.310 Оперативне процедуре – висина прелета прага – авиони

Оператер је дужан да утврди оперативне процедуре припремљене тако да омогуће да авион који обавља *3D* инструментални прилаз прелети праг полетно-слетне стазе на безбедној висини, у конфигурацији и у положају за слетање.”.

После тачке CAT.OP.MPA.311 (Извештавање о учинку кочења на полетно-слетној стази) додаје се нова тачка CAT.OP.MPA.312, која гласи:

„CAT.OP.MPA.312 EFVS 200 летови

а) Оператер који намерава да обавља *EFVS 200* летове је дужан да обезбеди:

1) да је ваздухоплов сертифицирован за намераване летове;

2) да се користе само оне полетно-слетне стазе, *FATO* и процедуре инструменталног прилаза (*IAP*) које су погодне за *EFVS* летове;

3) да су чланови летачке посаде оспособљени да обављају намераване летове и да је успостављен програм обуке и провере за чланове летачке посаде и релевантно особље које учествује у припреми лета;

4) да су утврђене оперативне процедуре;

5) да су све релевантне информације документоване у листи минималне опреме (*MEL*);

6) да су све релевантне информације документоване у програму одржавања;

7) да су извршене безбедносне процене и успостављени индикатори учинка за праћење нивоа безбедности тих летова;

8) да се за оперативне минимуме аеродрома узима у обзир способност система који се користи.

б) Оператер не сме да обавља *EFVS 200* летове кад обавља *LVO*.

ц) Независно од става а) тачка 1), оператер може да користи *EVS* који испуњава минималне критеријуме за обављање *EFVS 200* летова под условом да је то одобрила надлежна власт.”.

Члан 16.

У Прилогу 1, у Анексу IV (Јавни авио-превоз (Део-CAT)), у Глави Ц (Перформансе и оперативна ограничења ваздухоплова), у Одељку 1 (Авиони), у Пододељку 2 (Перформансе класе А), у тачки CAT.POL.A.220 (Отказ два мотора на рути код авиона са три или више мотора) став ф) мења се и гласи:

„ф) Очекивана маса авиона у тачки у којој се предвиђа отказ два мотора не сме да буде мања од масе која обухвата довољно горива/енергије за наставак лета до аеродрома на коме се очекује слетање и за долазак на тај аеродром на висини од најмање 1.500 *ft* (450 *m*)

непосредно изнад подручја за слетање и након тога за лет од 15 минута са моторима подешеним на снагу или потисак крстарења, у зависности шта је применљиво.”.

Члан 17.

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 4 (Перформансе класе Ц), у тачки САТ.POL.A.420 (Отказ два мотора на рути код авиона са три или више мотора) став д) мења се и гласи:

„д) Очекивана маса авиона у тачки у којој се претпоставља отказ два мотора не сме да буде мања од масе која обухвата довољну количину горива/енергије за наставак лета до аеродрома на коме се очекује слетање авиона и за долазак на њега на висини од најмање 1.500 *ft* (450 *m*) непосредно изнад подручја за слетање и након тога за лет од 15 минута са моторима подешеним на снагу или потисак крстарења, у зависности шта је применљиво.”.

Члан 18.

У Прилогу 1, у Анексу IV (Јавни авио-превоз (Део-САТ)), у Глави Ц (Перформансе и оперативна ограничења ваздухоплова), у Одељку 2 (Хеликоптери), у Пододељку 2 (Перформансе класе 1) назив тачке САТ.POL.A.205 (Полетање) мења се и гласи: „САТ.POL.H.205 Полетање”.

Члан 19.

У Прилогу 1, у Анексу IV (Јавни авио-превоз (Део-САТ)), у Глави Д (Инструменти, подаци, опрема), у Одељку 1 (Авиони), у тачки САТ.IDE.A.185 (Уређај за снимање звука у пилотској кабини) став ц) тачка 1) речи: „1. јануара 2021. године” замењују се речима: „1. јануара 2022. године”.

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

„е) Захтеви који се примењују на почетак и престанак рада уређаја за снимање података са везе за пренос података су идентични захтевима који се примењују на почетак и престанак рада уређаја за снимање звука у пилотској кабини (CVR), који су садржани у тачки САТ.IDE.A.185.”.

Члан 20.

У Прилогу 1, у Анексу V (Посебна одобрења (Део-SPA)), назив Главе Е мења се и гласи: „**ЛЕТОВИ У УСЛОВИМА СМАЊЕНЕ ВИДЉИВОСТИ (LVO) И ЛЕТОВИ СА ОПЕРАТИВНИМ ОЛАКШИЦАМА**”.

Тач. SPA.LVO.100 (Летови у условима смањене видљивости (LVO), SPA.LVO.105 (Одобрење за летење у условима смањене видљивости) и SPA.LVO.110 (Општи оперативни захтеви) мењају се и гласе:

„**SPA.LVO.100 Летови у условима смањене видљивости (LVO) и летови са оперативним олакшицама**

Оператер може да обавља следеће летове само ако их је одобрила надлежна власт:

- а) полетање у условима видљивости која је мања од 400 *m RVR*-а;
- б) инструментални прилаз у условима смањене видљивости; и

ц) летови са оперативним олакшицама, изузев *EFVS* 200 летова, који не подлежу посебном одобрењу.

SPA.LVO.105 Одобрење за летење у условима смањене видљивости

За прибављање посебног одобрења прописаног у тачки SPA.LVO.100, оператер је дужан да докаже:

а) да је за прилазе у условима смањене видљивости, за *LVT0* летове при којима је *RVR* мања од 125 *m* и за летове са оперативним олакшицама, ваздухоплов сертификован за намераване летове;

б) да су чланови посаде оспособљени да обављају намераване летове и да је успостављен програм обуке и провере за чланове летачке посаде и релевантно особље које учествује у припреми лета, у складу са SPA.LVO.120;

ц) да су за намераване летове утврђене оперативне процедуре;

д) да су извршене све релевантне измене листе минималне опреме (*MEL*);

е) да су извршене све релевантне измене програма одржавања;

ф) да су успостављене процедуре којима се обезбеђује подобност аеродрома, укључујући процедуре инструменталног летења, за намераване летове, у складу са SPA.LVO.110; и

г) да је за намераване летове извршена безбедносна процена и да су успостављени индикатори учинка за праћење нивоа безбедности.

SPA.LVO.110 Захтеви који се односе на аеродроме, укључујући процедуре инструменталног летења

Оператер је дужан да обезбеди да се за летове у условима смањене видљивости (*LVO*) и летове са оперативним олакшицама користе само они аеродроми, укључујући и процедуре инструменталног летења, који су подобни за намераване летове.”.

Тачка SPA.LVO.115 (Захтеви који се односе на аеродроме) брише се.

Тачка SPA.LVO.120 (Обука и оспособљеност летачког особља) мења се и гласи:

„SPA.LVO.120 Оспособљеност летачке посаде

а) Оператер је дужан да обезбеди да је летачка посада оспособљена да обавља намераване летове.

б) Оператер је дужан да обезбеди да сваки члан летачке посаде успешно заврши обуку и проверу за све врсте летова у условима смањене видљивости (*LVO*) и летова са оперативним олакшицама за које је издато одобрење. Таква обука и провера мора да:

1) укључује почетну и периодичну обуку и проверу;

2) укључује процедуре у уобичајеним ситуацијама, ванредним ситуацијама и у случају опасности;

3) буде прилагођена врсти технологија које се користе при намераваним летовима; и

4) узима у обзир ризике људског фактора који су повезани с намераваним летовима.

ц) Оператер је дужан да води евиденцију о обуци и квалификацијама чланова летачке посаде.

д) Обуку и проверу мора да спроводи одговарајуће квалификовано особље. У случају обуке и провере у лету и на симулатору летења, особље које спроводи обуку и провере мора да буде квалификовано у складу са Анексом I (Део-*FCL*) Уредбе (ЕУ) бр. 1178/2011.”.

Члан 21.

У Прилогу 1, у Анексу V (Посебна одобрења (Део-SPA)), у Глави X (Летови хеликоптера са системом за ноћно осматрање), у тачки SPA.NVIS.120 (NVIS оперативни минимум) став а) мења се и гласи:

„а) Летови не могу да се обављају испод минимума временских услова за врсту ноћних летова који се обављају.”.

Члан 22.

У Прилогу 1, у Анексу V (Посебна одобрења (Део-SPA)), у Глави J (Хитан медицински превоз хеликоптером) тач. SPA.HEMS.150 (Снабдевање горивом) и SPA.HEMS.155 (Пуњење горива са путницима који се укрцавају, искрцавају или се налазе у хеликоптеру) мењају се и гласе:

„SPA.HEMS.150 Залихе горива/енергије – олакшице

Као алтернатива одредбама садржаним у тачки CAT.OP.MPA.191 ст. б), ц) и д), у случају да се хитан медицински превоз хеликоптером (HEMS) обавља према правилима визуелног летења (VFR) у оквиру локалног и дефинисаног географског подручја, политика планирања горива/енергије мора да обезбеди да по завршетку лета завршна резерва горива/енергије буде довољна за:

- а) лет у трајању од 30 минута при брзини највећег долета; или
- б) лет у трајању од 20 минута при брзини највећег долета, дању, ако се лет обавља у оквиру подручја у којима се налазе стална и погодна оперативна места.

SPA.HEMS.155 Пуњење горивом док се путници налазе у хеликоптеру

Процедура пуњења горивом са заустављеним роторима или роторима који се окрећу мора да буде у складу са тачком CAT.OP.MPA.200 „Посебно пуњење ваздухоплова горивом или истакање горива из ваздухоплова”.

Члан 23.

У Прилогу 1, у Анексу V (Посебна одобрења (Део-SPA)), у Глави K (Летови хеликоптера изнад воде), у тачки SPA.HOFO.120 (Избор аеродрома и оперативних места) став а) мења се и гласи:

„а) *Алтернативни аеродром за аеродром одредишта на копну.* Изузетно од тач. CAT.OP.MPA.192, NCC.OP.152 и SPO.OP.151, пилот који управља ваздухопловом/вођа ваздухоплова не мора да у оперативном плану лета наведе алтернативни аеродром за аеродром одредишта кад обавља летове са локације на води ка аеродрому одредишта на копну под условом да је на снази одговарајући оперативни план за ванредне ситуације који треба да обезбеди безбедан повратак са локације на води.”.

Тачка SPA.HOFO.125 (Прилаз коришћењем хеликоптерског радара (ARAs) за локације на води – јавни авио-превоз (CAT)) мења се и гласи:

„SPA.HOFO.125 Процедуре стандардног прилаза локацијама на води

- а) Оператер је дужан да успостави поступке којима се обезбеђује да се процедуре стандардног прилаза локацијама на води (OSAPs) примењују само у следећим случајевима:
 - 1) ако је хеликоптер способан да пружи навигационе информације и информације о препрекама у окружењу у реалном времену, ради избегавања препрека; и
 - 2) ако је испуњен један од следећих услова:

- (i) минимална релативна висина снижавања (*MDH*) је одређена помоћу радио-висиномера или уређаја који обезбеђује еквивалентне перформансе; или
- (ii) примењује се минимална апсолутна висина снижавања (*MDA*) и она обухвата одговарајуће маргине.

б) Ако оператер примењује *OSAPs* до платформи или до пловила у транзиту, лет се мора обавити са вишечланом пилотском посадом.

ц) Подручје у коме се доноси одлука мора да омогућава одговарајуће избегавање препрека приликом неуспелог прилаза сваком одредишту за које је планирано коришћење *OSAPs*.

д) Ван подручја у коме се доноси одлука или испод минималне апсолутне висине/висине снижавања (*MDA/H*) прилаз се може наставити само ако је одредиште у видокругу.

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

ф) Ако се *OSAPs* примењује на непокретну локацију на води (тј. фиксну инсталацију или непокретно пловило) и ако навигациони систем располаже поузданом *GNSS* позицијом за локацију, *GNSS*/систем просторне навигације се користи за побољшање безбедности *OSAPs*-а.

г) Оператер је дужан да *OSAPs* укључи у програме почетне и периодичне обуке и провере.”.

Члан 24.

У Прилогу 1, у Анексу V (Посебна одобрења (Део-*SPA*)), у Глави Л (Летови једномоторних авиона са мотором на турбински погон, ноћу или у инструменталним метеоролошким условима (*SET-IMC*)), у тачки *SPA.SET-IMC.110* (Захтеви у погледу опреме за *SET-IMC* летове) тачка л) мења се и гласи:

„л) уређај за контролу снаге мотора у ванредним околностима, који омогућава непрекидан рад мотора у довољном опсегу снаге да безбедно доврши лет у случају сваког могућег квара уређаја за контролу горива/енергије.”.

Члан 25.

У Прилогу 1, у Анексу V (Посебна одобрења (Део-*SPA*)), после тачке *SPA.EFB.100* (Коришћење електронске летачке документације (*EFB*) – оперативно одобрење) додаје се назив нове Главе Н и тачка *SPA.PINS-VFR.100*, који гласе:

„ГЛАВА Н

ПРИЛАЗИ И ОДЛАСЦИ ХЕЛИКОПТЕРА ПОМОЋУ ТАЧКЕ У ПРОСТОРУ (*POINT-IN-SPACE*) СА СМАЊЕНИМ *VFR* МИНИМУМИМА (*PINS-VFR*)

***SPA.PINS-VFR.100* Прилази и одласци хеликоптера помоћу тачке у простору (*PinS*) са смањеним *VFR* минимумима**

а) Оператер користи смањене *VFR* оперативне минимуме само ако је за то добио одобрење надлежне власти.

б) Смањени *VFR* оперативни минимуми се примењују само на лет хеликоптера који садржи сегмент у коме се лет одвија по *IFR* и искључиво у једном од следећих случајева:

- 1) ако се сегмент лета, који се одвија према *VFR*, обавља одмах након *PinS* прилаза хеликоптера, са намером слетања на оближњи хелидром или оперативно место;
 - 2) ако се сегмент лета, који се одвија према *VFR*, обавља одмах након *PinS* прилаза, са намером обављања лета уз коришћење хеликоптерске дизалице на оближњем *HEC* или *ННО* месту;
 - 3) ако сегмент лета, који се одвија према *VFR*, представља одлазак с намером преласка на *IFR* на оближњој почетној тачки за одлазак.
- ц) Оператер је дужан да одреди оперативне процедуре које се примењују ако се лети са смањеним *VFR* оперативним минимумима.
- д) Оператер је дужан да обезбеди да су чланови летачке посаде искусни и увежбани да лете са смањеним *VFR* оперативним минимумима.”.

Члан 26.

У Прилогу 1, у Анексу VI (Некомерцијални летови сложених моторних ваздухоплова (Део-*NCC*), у Глави Б (Оперативне процедуре), после тачке *NCC.OP.100* (Коришћење аеродрома и оперативних места) додаје се нова тачка *NCC.OP.101*, која гласи:

„*NCC.OP.101* Провера и подешавање висиномера

- а) Оператер је дужан да успостави процедуре за проверу висиномера пре сваког одласка.
- б) Оператер је дужан да успостави процедуре за подешавање висиномера за све фазе лета, које морају да узму у обзир процедуре које је утврдила држава аеродрома или држава ваздушног простора, ако је то случај.”.

Тач. *NCC.OP.105* (Одређивање изолованих аеродрома – авиони) и *NCC.OP.110* (Оперативни минимуми аеродрома – опште одредбе) мењају се и гласе:

„*NCC.OP.105* Одређивање изолованих аеродрома – авиони

При избору алтернативних аеродрома и политике планирања горива/енергије и поновног планирања горива/енергије у току лета оператер сматра аеродром изолованим аеродромом само ако је време летења до најближег алтернативног аеродрома одредишта са дозвољеним временским условима веће од:

- а) 60 минута, за авионе са клипним моторима; или
- б) 90 минута, за авионе са турбинским моторима.

***NCC.OP.110* Оперативни минимуми аеродрома – опште одредбе**

а) Оператер је дужан да одреди оперативне минимуме аеродрома за сваки аеродром са кога се полеће, аеродром одредишта или алтернативни аеродром кога планира да користи, како би се обезбедило раздвајање ваздухоплова од терена и препрека и како би се умањио ризик губитка визуелних оријентира у току сегмента визуелног лета при инструменталном прилазу.

б) Метод који се користи за одређивање оперативних минимума аеродрома мора да узме у обзир све следеће елементе:

- 1) тип, перформансе и управљачке карактеристике ваздухоплова;
- 2) опрему доступну у ваздухоплову за потребе навигације, достизања визуелних оријентира и/или за контролу путање лета у току полетања, прилаза, слетања и неуспелог прилаза;

- 3) сваки услов или ограничење који су наведени у приручнику за управљање ваздухопловом (*AFM*);
 - 4) димензије и карактеристике полетно-слетних стаза или подручја завршног прилаза и полетања (*FATO*) који могу да буду одабрани за коришћење;
 - 5) адекватност и перформансе доступних визуелних и невидуелних средстава и инфраструктуре;
 - 6) апсолутну/релативну висину (*OCA/H*) за избегавање препрека при процедури инструменталног прилаза (*IAP*);
 - 7) препреке у областима пењања и неопходне маргине за њихово надвишавање;
 - 8) све нестандартне карактеристике аеродрома, процедуре инструменталног прилаза (*IAP*) или окружења;
 - 9) састав, стручност и искуство летачке посаде;
 - 10) процедуру инструменталног прилаза (*IAP*);
 - 11) карактеристике аеродрома и доступне услуге у ваздушној пловидби (*ANS*);
 - 12) минимум који је објавила држава аеродрома;
 - 13) услове прописане у било којем посебном одобрењу за летове у условима смањене видљивости (*LVO*) или летове са оперативним олакшицама; и
 - 14) релевантно оперативно искуство оператера.
- ц) Оператер је дужан да у оперативном приручнику наведе метод одређивања оперативних минимума аеродрома.”.

Тачка NCC.OP.111 (Оперативни минимуми аеродрома – *NPA, APV, CAT I* летови) брише се.

Тачка NCC.OP.112 (Оперативни минимуми аеродрома – кружни летови авиона) мења се и гласи:

„NCC.OP.112 Оперативни минимуми аеродрома – кружни летови авиона

а) Минимална релативна висина снижавања (*MDH*) за кружне прилазе авиона не сме да буде нижа од највише од следећих вредности:

- 1) објављене релативне висине безбедног надвишења препрека (*OCH*) за кружне летове, која одговара категорији авиона;
- 2) минималне висине кружења која произлази из Табеле 1; или
- 3) висине одлуке (*DH*)/минималне релативне висине снижавања (*MDH*) претходне процедуре инструменталног прилаза (*IAP*).

б) Минимална видљивост за кружне прилазе авиона мора да буде већа од следећих вредности:

- 1) видљивост при кружењу за категорију авиона, ако је она објављена;
- 2) минимална видљивост која произлази из Табеле 1.

Табела 1

***MDH* и минимална видљивост за кружење у зависности од категорије авиона**

	Категорија авиона			
	A	B	C	D
<i>MDH</i> (ft)	400	500	600	700
Минимална <i>VIS</i> (m)	1.500	1.600	2.400	3.600 ”

Тач. NCC.OP.130 (Снабдевање горивом и мазивом – авиони) и NCC.OP.131 (Снабдевање горивом и мазивом – хеликоптери) мењају се и гласе:

„NCC.OP.130 Шема за гориво/енергију – авиони и хеликоптери

а) Оператер је дужан да успостави, имплементира и одржава шему за гориво/енергију која се састоји од:

1) политике планирања горива/енергије и поновног планирања горива/енергије у току лета; и

2) политике управљања горивом/енергијом у току лета.

б) Шема за гориво/енергију мора да:

1) одговара врстама летова које оператер обавља; и

2) одговара способности оператера да подржи њену примену.

NCC.OP.131 Шема за гориво/енергију – планирање горива/енергије и политика поновног планирања горива/енергије у току лета – авиони и хеликоптери

а) Као део шеме за гориво/енергију, оператер је дужан да успостави политику планирања горива/енергије и поновног планирања у току лета да би осигурао да се у ваздухоплову налази довољна количина искористивог горива/енергије како би се планирани лет безбедно обавио и омогућила одступања од планираног лета.

б) Оператер је дужан да обезбеди да се планирање летова у погледу горива/енергије заснива на најмање следећим елементима:

1) процедурама које су садржане у оперативном приручнику, као и:

(i) важећим подацима који су специфични за ваздухоплов, а који су добијени из система за праћење потрошње горива/енергије или, ако они нису доступни,

(ii) подацима које даје произвођач ваздухоплова; и

2) оперативним условима под којима ће се лет обавити, укључујући:

(i) податке о потрошњи горива/енергије у ваздухоплову;

(ii) предвиђене масе;

(iii) предвиђене метеоролошке услове;

(iv) ефекте одложених ставки одржавања или одступања од конфигурације,

или и једног и другог; и

(v) очекивана кашњења.

ц) За авионе, оператер је дужан да обезбеди да прорачун искористивог горива/енергије потребног за лет, а који се врши пре лета, укључује:

1) гориво/енергију за вожење, у количини која не сме бити мања од очекиваног утрошка пре полетања;

2) путно гориво/енергију у количини која је потребна да би се омогућило да авион лети од полетања, или од тачке поновног планирања у току лета, до слетања на аеродром одредишта;

3) гориво/енергију за неподвижене случајеве, у количини која је потребна да се надоместе неподвижени фактори;

4) гориво/енергију за алтернативни аеродромом за аеродром одредишта:

(i) када се лет обавља са најмање једним алтернативним аеродромом за аеродром одредишта, то је количина горива/енергије која је потребна за лет од одредишног аеродрома до алтернативног аеродрома за аеродром одредишта; или

(ii) када се лет обавља без алтернативног аеродрома за аеродром одредишта, то је количина горива/енергије која је потребна за чекање изнад аеродрома одредишта да би се надокнадило непостојање алтернативног аеродрома за аеродром одредишта;

5) завршну резерву горива/енергије која је једнака количини горива/енергије која се израчунава при брзини чекања на 1.500 *ft* (450 *m*) изнад надморске висине аеродрома, у стандардним условима, у складу са процењеном масом авиона при доласку на алтернативни аеродром за аеродром одредишта или на аеродром одредишта ако се не захтева алтернативни аеродром за аеродром одредишта и која не сме бити мања од:

(i) количине горива/енергија за летење у трајању од 45 минута, ако је реч о авионима са клипним моторима који летове обављају према правилима за визуелно летење (*VFR*) ноћу и за летове који се обављају по правилима за инструментално летење (*IFR*); или

(ii) количине горива/енергије за летење у трајању од 30 минута, ако је реч о авионима са клипним моторима који летове обављају према правилима за визуелно летење (*VFR*) дању;

(iii) количине горива/енергије за летење у трајању од 30 минута, ако је реч о авионима са турбинским моторима;

б) додатно гориво/енергију, ако је то потребно за врсту лета; оно представља количину горива/енергије која омогућава авиону да слети на алтернативни аеродром на рути за гориво/енергију (критични сценарио за *ERA* аеродром за гориво/енергију) у случају квара мотора или губитка притиска, у зависности шта захтева већу количину горива/енергије, на основу претпоставке да ће се такав квар догодити у најкритичнијој тачки на рути; ово додатно гориво/енергија је потребно само ако минимална количина горива/енергије, која је израчуната сходно ставу ц) тач. 2) - 5), није довољна за такав догађај;

7) посебно додато гориво/енергију, како би се узела у обзир очекивана кашњења или специфична оперативна ограничења; и

8) дискреционо гориво/енергију, ако то захтева вођа ваздухоплова.

д) За хеликоптере, оператер је дужан да обезбеди да прорачун искористивог горива/енергије потребног за лет, а који се врши пре лета, укључује све следеће елементе:

1) количину горива/енергије за лет до аеродрома или оперативног места на које се намерава слетети;

2) ако се захтева алтернативни аеродром за аеродром одредишта, количину горива/енергије за алтернативни аеродром, која је једнака количини горива/енергије која је потребна за извршење неуспелог прилаза на аеродрому или оперативном месту на које се намерава слетети, а након тога за лет до одређеног алтернативног аеродрома за аеродром одредишта, прилаз и слетање; и

3) завршну резерву горива/енергије, која не сме бити мања од:

(i) за *VFR* летове, количине горива/енергије за лет од најмање 20 минута при брзини највећег долета; или

(ii) за *IFR* летове, количине горива/енергије за лет од најмање 30 минута при брзини чекања на 450 *m* (1.500 *ft*) изнад аеродрома или оперативног места на које се намерава слетети или алтернативног одредишта, у стандардним температурним условима.

е) Ако лет мора да се настави до аеродрома одредишта који није првобитно планиран, оператер је дужан да обезбеди да процедуре поновног планирања у току лета за

израчунавање потребне количине искористивог горива/енергије буду доступне и да буду усклађене са одредбама става ц) тач. 2) - 7), ако је реч о авионима, односно става д), ако је реч о хеликоптерима.

ф) Пилот који управља ваздухопловом може да започне лет или да настави лет у случају поновног планирања у току лета само ако се увери да се у ваздухоплову налази, као минимум, планирана количина искористивог горива/енергије и мазива за безбедан завршетак лета.”.

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

„б) Пре започињања лета, пилот који управља ваздухопловом мора да буде упознат са свим доступним метеоролошким информацијама које одговарају планираном лету. Припрема за лет која се обавља на месту које је удаљено од места поласка и за сваки лет који се обавља по правилима за инструментално летење (*IFR*), мора да обухвати:

- 1) анализу доступних актуелних метеоролошких извештаја и прогноза; и
- 2) планирање алтернативних праваца деловања за случај да лет не може да буде завршен на планиран начин услед метеоролошких услова.”.

После тачке NCC.OP.145 (Припрема лета) додају се нове тач. NCC.OP.147 и NCC.OP.148, које гласе:

„NCC.OP.147 Минимуми за планирање алтернативног аеродрома за аеродром одредишта - авиони

Аеродром може да буде одређен као алтернативни аеродром за аеродром одредишта само ако доступне актуелне метеоролошке информације указују да ће у периоду од једног сата пре до једног сата после предвиђеног времена доласка, или од стварног времена поласка до једног сата после предвиђеног времена доласка, у зависности од тога који период је краћи:

а) за алтернативни аеродром са доступним инструменталним прилазом са *DH* која је мања од 250 *ft*,

- (1) база облака бити најмање 200 *ft* изнад *DH* или *MDH* које су повезане са инструменталним прилазом; и
- (2) видљивост, као минимум, бити већа од 1.500 *m* или *RVR/VIS* минимума за инструментални прилаз, увећаног за 800 *m*; или

б) за алтернативни аеродром са инструменталним прилазом са *DH* или *MDH* које износе 250 *ft* или више,

- (1) база облака бити најмање 400 *ft* изнад *DH* или *MDH* које су повезане са инструменталним прилазом; и
- (2) видљивост бити најмање 3.000 *m*; или

ц) за алтернативни аеродром без процедуре инструменталног прилаза,

(1) база облака бити, као минимум, већа од 2.000 *ft* и минималне безбедне *IFR* висине; и

- (2) видљивост бити најмање 5.000 *m*.

NCC.OP.148 Минимуми за планирање алтернативног аеродрома за аеродром одредишта – хеликоптери

Оператер може да одабере одређени аеродром као алтернативни аеродром за аеродром одредишта само ако доступне актуелне метеоролошке информације указују да ће

у периоду од једног сата пре до једног сата после предвиђеног времена доласка, или од стварног времена поласка до једног сата после предвиђеног времена доласка, у зависности од тога који период је краћи:

а) за алтернативни аеродром са процедуром инструменталног прилаза (*IAP*):

(1) база облака бити најмање 200 *ft* изнад *DH* или *MDH* које су повезане са процедуром инструменталног прилаза (*IAP*); и

(2) видљивост бити најмање 1.500 *m* у току дана или 3.000 *m* у току ноћи; или

б) за алтернативни аеродром без процедуре инструменталног прилаза (*IAP*):

(1) база облака бити најмање 2.000 *ft* или минимална безбедна *IFR* висина – у зависности од тога која је вредност већа; и

(2) видљивост бити најмање 1.500 *m* у току дана или 3.000 *m* у току ноћи.”.

У тачки NCC.OP.150 (Алтернативни аеродроми за полетање – авиони) став а) мења се и гласи:

„а) У случају летова који се обављају по правилима за инструментално летење (*IFR*), пилот који управља ваздухопловом је дужан да у плану лета наведе најмање један аеродром са одговарајућим временским условима као алтернативни аеродром за аеродром полетања, ако су метеоролошки услови на аеродрому одласка на применљивом оперативном минимуму аеродрома или нижи од њега или ако из других разлога није могућ повратак на аеродром одласка.”.

У тачки NCC.OP.151 (Алтернативни аеродром за одредишни аеродром – авиони) тачка б) мења се и гласи:

„б) ако је место планираног слетања одређено као изоловани аеродром и:

1) ако је прописана процедура инструменталног прилаза за аеродром на коме се планира слетање; и

2) ако доступне актуелне метеоролошке информације указују да ће у периоду од два сата пре до два сата после предвиђеног времена доласка постојати следећи метеоролошки услови:

(i) да ће база облака бити најмање 300 *m* (1.000 *ft*) изнад минимума предвиђеног за процедуру инструменталног прилаза; и

(ii) да ће видљивост бити најмање 5,5 *km* или да ће бити 4 *km* већа од минимума предвиђеног за процедуру инструменталног прилаза.”.

Тачка NCC.OP.155 (Допуна горива док се путници укрцавају, искрцавају или се налазе у ваздухоплову) мења се и гласи:

„NCC.OP.155 Пуњење горивом док се путници укрцавају, искрцавају или се налазе у ваздухоплову

а) Ваздухоплов не сме да се пуни „*Avgas*” или „*wide-cut*” горивима или њиховом мешавином док се путници укрцавају, искрцавају или се налазе у ваздухоплову.

б) За све друге врсте горива/енергије морају се предузети неопходне мере предострожности, а у ваздухоплову се мора налазити квалификовано особље које је спремно да започне и изведе евакуацију ваздухоплова на најпрактичнији и најбржи могући начин.”.

После тачке NCC.OP.155 (Пуњење горивом док се путници укрцавају, искрцавају или се налазе у ваздухоплову) додаје се нова тачка NCC.OP.157, која гласи:

„NCC.OP.157 Пуњење горивом са моторима у раду и/или роторима који се окрећу – хеликоптери

а) Пуњење горивом са моторима у раду и/или роторима који се окрећу дозвољено је само:

1) ако се не врши укрцавање или искрцавање путника;
2) ако оператер аеродрома/оперативног места дозвољава такве радње;
3) у складу са свим посебним поступцима и ограничењима наведеним у приручнику за управљање ваздухопловом (*AFM*);

4) са *JET A* или *JET A-1* врстама горива; и

5) ако су присутна одговарајућа спасилачко-ватрогасна (*RFF*) средства или опрема.

б) Оператер је дужан да процени ризике повезане са пуњењем ваздухоплова горивом са моторима у раду и/или роторима који се окрећу.

ц) Оператер је дужан да успостави одговарајуће процедуре којих треба да се придржава свако ангажовано особље, као што су чланови посаде и особље које обавља земаљске делатности.

д) Оператер је дужан да оспособи чланове своје посаде, као и да обезбеди да је ангажовано особље које обавља земаљске делатности адекватно оспособљено.

е) Оператер је дужан да обезбеди да је у оперативном приручнику наведена процедура пуњења хеликоптера горивом са моторима у раду и/или роторима који се окрећу. Ову процедуру и сваку њену измену претходно мора да одобри надлежна власт.”.

У тачки NCC.OP.180 (Метеоролошки услови) став б) речи: „временски услови” замењују се речима: „метеоролошки услови”.

Тачка NCC.OP.195 (Услови за полетање) мења се и гласи:

„NCC.OP.195 Услови за полетање – авиони и хеликоптери

Пре започињања полетања, пилот који управља ваздухопловом је дужан да се увери:

а) да метеоролошки услови на аеродрому или оперативном месту и услови на полетно-слетној стази или *FATO*, које намерава да користи, неће спречити безбедно полетање и одлазак; и

б) да су одабрани оперативни минимуми аеродрома у складу са:

(1) оперативном опремом на земљи;

(2) оперативним системима ваздухоплова;

(3) перформансама ваздухоплова;

(4) квалификацијама летачке посаде.”.

Тачка NCC.OP.205 (Управљање горивом у току лета) мења се и гласи:

„NCC.OP.205 Шема за гориво/енергију – политика управљања горивом/енергијом у току лета

а) Оператер је дужан да утврди процедуре којима обезбеђује да се у току лета врше провере горива/енергије и управљање горивом/енергијом.

б) Пилот који управља ваздухопловом је дужан да прати преосталу количину искористивог горива/енергије у ваздухоплову како би се уверио да је она обезбеђена и да

није мања од количине горива/енергије која је потребна да се лет настави до аеродрома или оперативног места на коме се може извршити безбедно слетање.

ц) Пилот који управља ваздухопловом је дужан да обавести контролу летења (*ATC*) о стању „минималног горива/енергије” тако што ће прогласити „*MINIMUM FUEL*” ако је:

1) обавезан да слети на одређени аеродром или оперативно место; и

2) израчунао да би било која промена постојећег одобрења за тај аеродром или оперативно место, или друга кашњења у ваздушном саобраћају, могли да доведу до слетања са мањом количином горива/енергије од планиране завршне резерве горива/енергије.

д) Пилот који управља ваздухопловом је дужан да прогласи „опасну ситуацију у погледу горива/енергије” емитовањем поруке „*MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL*” у случају да је количина искористивог горива/енергије, за коју се процењује да ће бити доступна при слетању на најближи аеродром или оперативно место на којем се може извршити безбедно слетање, мања од планиране завршне резерве горива/енергије.”.

Тачка *NCC.OP.225* (Услови за прилаз и слетање – авиони) мења се и гласи:

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

Пре него што започне прилаз, пилот који управља ваздухопловом је дужан да се увери:

а) да метеоролошки услови на аеродрому или оперативном месту и услови на полетно-слетној стази/*FATO*, које намерава да користи, неће спречити безбедан прилаз, слетање или извршење поступка продужавања, узимајући у обзир податке о перформансама ваздухоплова из оперативног приручника; и

б) да су одабрани оперативни минимуми аеродрома у складу са:

(1) оперативном опремом на земљи;

(2) оперативним системима ваздухоплова;

(3) перформансама ваздухоплова;

(4) квалификацијама летачке посаде.”.

Тачка *NCC.OP.230* (Почетак и наставак прилаза) мења се и гласи:

„*NCC.OP.230* Започињање и наставак прилаза

а) У случају авиона, ако је објављена видљивост (*VIS*) или контролна видљивост дуж полетно-слетне стазе (*RVR*), која се намерава користити за слетање, мања од примењивог минимума, инструментални прилаз не сме да се настави:

1) после тачке у којој је авион *1.000 ft* изнад надморске висине аеродрома; или

2) у завршни део прилаза (*FAS*) у случају када је висина одлуке (*DH*) или минимална висина снижавања (*MDH*) већа од *1.000 ft*.

б) У случају хеликоптера, ако је објављена *RVR* мања од *550 m* и ако је контролна *RVR* за полетно-слетну стазу, која се намерава користити за слетање, мања од примењивог минимума, инструментални прилаз не сме да се настави:

1) после тачке у којој је хеликоптер *1.000 ft* изнад надморске висине аеродрома; или

2) у завршни део прилаза (*FAS*) у случају када је висина одлуке (*DH*) или минимална висина снижавања (*MDH*) већа од *1.000 ft*.

ц) Ако нису утврђени потребни визуелни оријентирани, неуспели прилаз мора да се обави на *DA/H* или *MDA/H* или пре тога.

д) Ако се контакт с потребним визуелним оријентиранима не одржава након *DA/H* или *MDA/H*, мора се одмах обавити продужавање (*go-around*).

е) Независно од става а), у случају ако *RVR* није објављена и ако је објављена *VIS* мања од примењивог минимума, али је конвертована метеоролошка видљивост (*CMV*) једнака применљивом минимуму или већа од њега, инструментални прилаз се може наставити до *DA/H* или *MDA/H*.

ф) Независно од ст. а) и б), у случају да не постоји намера слетања, инструментални прилаз се може наставити до *DA/H* или *MDA/H*. Неуспели прилаз се мора обавити на *DA/H* или *MDA/H* или пре тога.”.

После тачке *NCC.OP.230* (Започињање и наставак прилаза) додаје се нова тачка *NCC.OP.235*, која гласи:

„NCC.OP.235 EFVS 200 летови

а) Оператер који намерава да обавља *EFVS 200* летове, са оперативним олакшицама и без посебног одобрења, дужан је да обезбеди:

- 1) да је ваздухоплов сертифицирован за намераване летове;
- 2) да се користе само оне полетно-слетне стазе, *FATO* и процедуре инструменталног прилаза (*IAP*) које су погодне за *EFVS* летове;
- 3) да су чланови летачке посаде оспособљени да обављају намераване летове и да је успостављен програм обуке и провере за чланове летачке посаде и релевантно особље које учествује у припреми лета;
- 4) да су успостављене оперативне процедуре;
- 5) да су све релевантне информације документоване у листи минималне опреме (*MEL*);
- 6) да су све релевантне информације документоване у програму одржавања;
- 7) да су извршене безбедносне процене и успостављени индикатори учинка за праћење нивоа безбедности тих летова;
- 8) да се за оперативне минимуме аеродрома узима у обзир способност система који се користи.

б) Оператер не сме да обавља *EFVS 200* летове кад обавља *LVO*.

ц) Независно од става а) тачка 1), оператер може да користи *EVS* који испуњава минималне критеријуме за обављање *EFVS 200* летова под условом да је то одобрила надлежна власт.”.

Члан 27.

У Прилогу 1, у Анексу VI (Некомерцијални летови сложених моторних ваздухоплова (Део-*NCC*), у Глави Ц (Перформансе и оперативна ограничења ваздухоплова), у тачки *NCC.POL.110* (Подаци и документација о маси и положају тежишта), у ставу а) тач. б) - 9) мењају се и гласе:

- „б) масу горива/енергије на полетању и масу путног горива/енергије;
- 7) масу других потрошних средстава, осим горива/енергије, ако се она примењују;
- 8) састав терета, укључујући путнике, пртљаг, терет и баласт;
- 9) масу на полетању, масу на слетању и масу ваздухоплова без горива/енергије;”.

Члан 28.

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), у ставу б) тачка 1) речи: „1. јануара 2021. године” замењују се речима „1. јануара 2022. године”.

Члан 29.

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.100 (Коришћење аеродрома и оперативних места) додаје се нова тачка NCO.OP.101, која гласи:

„NCO.OP.101 Провера и подешавање висиномера

а) Пилот који управља ваздухопловом је дужан да пре сваког одласка изврши проверу правилног рада висиномера.

б) Пилот који управља ваздухопловом је дужан да користи одговарајуће подешавање висиномера за све фазе лета, узимајући у обзир процедуре које је утврдила држава аеродрома или држава ваздушног простора.”.

Тачка NCO.OP.105 (Одређивање изолованих аеродрома – авиони) брише се.

Тач. NCO.OP.110 (Оперативни минимуми аеродрома – авиони и хеликоптери), NCO.OP.111 (Оперативни минимуми аеродрома – NPA, APV, CAT I летови) и NCO.OP.112 (Оперативни минимуми аеродрома – кружни летови авиона) мењају се и гласе:

„NCO.OP.110 Оперативни минимуми аеродрома – авиони и хеликоптери

а) За летове који се обављају по правилима за инструментално летење (IFR), пилот који управља ваздухопловом је дужан да одреди оперативне минимуме аеродрома за сваки аеродром са кога се полеће, аеродром одредишта или алтернативни аеродром кога планира да користи, како би се обезбедило раздвајање ваздухоплова од терена и препрека и како би се умањио ризик губитка визуелних оријентира у току сегмента визуелног лета при инструменталном прилазу.

б) Оперативни минимуми аеродрома морају да узму у обзир следеће елементе, ако су они релевантни:

- 1) тип, перформансе и управљачке карактеристике ваздухоплова;
- 2) опрему доступну у ваздухоплову за потребе навигације, достизања визуелних оријентира и/или за контролу путање лета у току полетања, прилаза, слетања и неуспелог прилаза;
- 3) сваки услов или ограничење који су наведени у приручнику за управљање ваздухопловом (AFM);
- 4) димензије и карактеристике полетно-слетних стаза или подручја завршног прилаза и полетања (FATO) који могу да буду одабрани за коришћење;
- 5) адекватност и перформансе доступних визуелних и невидуелних средстава и инфраструктуре;
- 6) апсолутну/релативну висину (OCA/H) за избегавање препрека при процедури инструменталног прилаза (IAP), ако је она установљена;
- 7) препреке у областима пењања и неопходне маргине за њихово надвишавање;
- 8) оспособљеност и релевантно оперативно искуство пилота који управља ваздухопловом;
- 9) процедуру инструменталног прилаза (IAP), ако је она успостављена;

- 10) карактеристике аеродрома и доступне услуге у ваздушној пловидби (*ANS*), ако оне постоје;
- 11) минимум који је објавила држава аеродрома;
- 12) услове прописане у било којем посебном одобрењу за летове у условима смањене видљивости (*LVO*) или летове са оперативним олакшицама.

НСО.ОР.111 Оперативни минимуми аеродрома – 2D и 3D прилази

а) Висина одлуке (*DH*) која се користи за 3D прилазе или 2D прилазе при којима се примењује техника завршног прилаза уз стално снижавање (*CDFA*) не сме да буде нижа од највеће од следећих вредности:

- 1) релативне висине безбедног надвишења препрека (*OCH*) за категорију ваздухоплова;
- 2) висине одлуке (*DH*) или минималне релативне висине снижавања (*MDH*) објављене процедуре прилаза, ако је применљиво;
- 3) минимума система из Табеле 1; или
- 4) минималне висине одлуке (*DH*) из приручника за управљање ваздухопловом (*AFM*) или другог одговарајућег документа, ако је она наведена.

б) Минимална релативна висина снижавања (*MDH*) за 2D прилаз при којем се не примењује техника завршног прилаза уз стално снижавање (*CDFA*) не сме да буде нижа од највеће од следећих вредности:

- 1) релативне висине безбедног надвишења препрека (*OCH*) за категорију ваздухоплова;
- 2) минималне релативне висине снижавања (*MDH*) објављене процедуре прилаза, ако је применљиво;
- 3) минимума система из Табеле 1; или
- 4) минималне релативне висине снижавања (*MDH*) из приручника за управљање ваздухопловом (*AFM*), ако је она наведена.

Табела 1
Минимум система

Средство	Најнижа <i>DH/MDH</i> (ft)
<i>ILS/MLS/GLS</i>	200
<i>GNSS/SBAS (LPV)</i>	200
Радар за прецизни прилаз (<i>PAR</i>)	200
<i>GNSS/SBAS (LP)</i>	250
<i>GNSS (LNAV)</i>	250
<i>GNSS/Baro-VNAV (LNAV/VNAV)</i>	250
Прилаз хеликоптера помоћу тачке у простору	250
<i>LOC</i> са или без <i>DME</i>	250
<i>SRA</i> (престаје на ½ <i>NM</i>)	250
<i>SRA</i> (престаје на 1 <i>NM</i>)	300
<i>SRA</i> (престаје на 2 <i>NM</i> или више)	350
<i>VOR</i>	300
<i>VOR/DME</i>	250
<i>NDB</i>	350

<i>NDB/DME</i>	300
<i>VDF</i>	350

NCO.OP.112 Оперативни минимуми аеродрома – кружни летови авиона

а) Минимална релативна висина снижавања (*MDH*) за кружне прилазе авиона не сме да буде нижа од највеће од следећих вредности:

- 1) објављене релативне висине безбедног надвишења препрека (*OCH*) за кружне летове, која одговара категорији авиона;
- 2) минималне висине кружења из Табеле 1; или
- 3) висине одлуке (*DH*)/минималне релативне висине снижавања (*MDH*) претходне процедуре инструменталног прилаза (*IAP*).

б) Минимална видљивост за кружне прилазе авиона мора да буде већа од следећих вредности:

- 1) видљивост при кружењу за категорију авиона, ако је она објављена; или
- 2) минимална видљивост из Табеле 1.

Табела 1:

***MDH* и минимална видљивост за кружење према категорији авиона**

	Категорија авиона			
	A	B	C	D
<i>MDH (ft)</i>	400	500	600	700
Минимална <i>VIS (m)</i>	1.500	1.500	2.400	3.600 ”

Тачка NCO.OP.125 (Снабдевање горивом и мазивом – авиони) мења се и гласи:

„NCO.OP.125 Пуњење горивом/енергијом и мазивом – авиони и хеликоптери

а) Пилот који управља ваздухопловом је дужан да обезбеди да је количина горива/енергије и мазива која се налази у ваздухоплову довољна, узимајући у обзир метеоролошке услове, све елементе који утичу на перформансе ваздухоплова, сва кашњења која се очекују током лета и све непредвиђене ситуације за које се разумно може очекивати да ће утицати на лет.

б) Пилот који управља ваздухопловом је дужан да планира количину горива/енергије коју треба обезбедити као завршну резерву горива/енергије, како би се осигурало безбедно слетање. Како би утврдио количину завршне резерве горива/енергије, пилот који управља ваздухопловом дужан је да узме у обзир следеће наведено, и то следећим приоритетним редоследом:

1) озбиљност опасности за лица или имовину, која може настати услед принудног слетања после нестанка горива/енергије; и

2) вероватноћу неочекиваних околности у којима завршна резерва горива/енергије више не може бити обезбеђена.

ц) Пилот који управља ваздухопловом може да започне лет само ако ваздухоплов има довољно горива/енергије и мазива:

1) ако се не захтева алтернативни аеродром за аеродром одредишта, за лет до аеродрома или оперативног места на које се намерава слетети, увећано за завршну резерву горива/енергије; или

2) ако се захтева алтернативни аеродром за аеродром одредишта, за лет до аеродрома или оперативног места на које се намерава слетети, а затим до алтернативног аеродрома, увећано за завршну резерву горива/енергије.”.

Тачка NCO.OP.126 (Снабдевање горивом и мазивом – хеликоптери) брише се.

У тачки NCO.OP.135 (Припрема лета) став б) тачка 2) мења се и гласи:

„2) планирање алтернативних праваца деловања за случај да лет не може да буде завршен на планиран начин услед метеоролошких услова.”.

Тач. NCO.OP.140 (Алтернативни аеродроми за одредишни аеродроми – авиони), NCO.OP.141 (Алтернативни аеродром за одредишни аеродроми – хеликоптери) и NCO.OP.142 (Одредишни аеродроми – инструментални прилази) мењају се и гласе:

„NCO.OP.140 Алтернативни аеродроми за аеродроме одредишта - авиони

За летове који се обављају по правилима за инструментално летење (*IFR*), пилот који управља ваздухопловом је дужан да у плану лета наведе најмање један алтернативни аеродром за аеродром одредишта, изузев ако доступне актуелне метеоролошке информације о дестинацији указују да ће у периоду од једног сата пре до једног сата после предвиђеног времена доласка, или од стварног времена поласка до једног сата после предвиђеног времена доласка, у зависности од тога који је период краћи, база облака бити најмање 1.000 *ft* изнад *DH/MDH* за доступну процедуру инструменталног прилаза (*IAP*) и видљивост бити најмање 5.000 *m*.

NCO.OP.141 Алтернативни аеродроми за аеродроме одредишта – хеликоптери

За летове који се обављају по правилима за инструментално летење (*IFR*), пилот који управља ваздухопловом је дужан да у плану лета наведе најмање један алтернативни аеродром за аеродром одредишта, изузев ако доступне актуелне метеоролошке информације о дестинацији указују да ће у периоду од једног сата пре до једног сата после предвиђеног времена доласка, или од стварног времена поласка до једног сата после предвиђеног времена доласка, у зависности од тога који је период краћи, база облака бити најмање 1.000 *ft* изнад *DH/MDH* за доступну процедуру инструменталног прилаза (*IAP*) и видљивост бити најмање 3.000 *m*.

NCO.OP.142 Алтернативни аеродроми за аеродроме одредишта – инструментални прилази

Пилот који управља ваздухопловом одабира аеродром као алтернативни аеродром за аеродром одредишта само ако:

а) је процедура инструменталног прилаза (*IAP*), која се не ослања на *GNSS*, доступна на аеродрому одредишта или на алтернативном аеродрому за аеродром одредишта, или

б) су испуњени сви следећи услови:

(1) *GNSS* опрема у ваздухоплову је подобна за *SBAS*;

(2) аеродром одредишта, сваки алтернативни аеродром за аеродром одредишта и рута између њих се налазе у оквиру области услуга *SBAS*;

(3) предвиђа се да ће *ABAS* бити доступан у случају неочекиване недоступности *SBAS*-а;

- (4) одабрана је процедура инструменталног прилаза (*IAP*) (на аеродрому одредишта или на алтернативном аеродрому за аеродром одредишта) која се не ослања на доступност *SBAS*-а;
- (5) одговарајућа мера за непредвиђене ситуације омогућава да се лет безбедно заврши у случају недоступности *GNSS*-а.”.

После тачке *NSO.OP.142* (Алтернативни аеродроми за аеродроме одредишта – инструментални прилази) додају се нове тач. *NSO.OP.143* и *NSO.OP.144*, које гласе:

„NSO.OP.143 Минимуми за планирање алтернативног аеродрома за аеродром одредишта - авиони

Аеродром може да буде одређен као алтернативни аеродром за аеродром одредишта само ако доступне актуелне метеоролошке информације указују да ће у периоду од једног сата пре до једног сата после предвиђеног времена доласка, или од стварног времена поласка до једног сата после предвиђеног времена доласка, у зависности од тога који период је краћи:

а) за алтернативни аеродром са доступним инструменталним прилазом са *DH* која је мања од *250 ft*,

(1) база облака бити најмање *200 ft* изнад висине одлуке (*DH*) или минималне релативне висине снижавања (*MDH*) које су повезане са инструменталним прилазом; и

(2) видљивост бити најмање *1.500 m*; или

б) за алтернативни аеродром са инструменталним прилазом са *DH* или *MDH* које износе *250 ft* или више,

(1) база облака бити најмање *400 ft* изнад *DH* или *MDH* које су повезане са инструменталним прилазом; и

(2) видљивост бити најмање *3.000 m*; или

ц) за алтернативни аеродром без процедуре инструменталног прилаза,

(1) база облака бити, као минимум, већа од *2.000 ft* и минималне безбедне *IFR* висине; и

(2) видљивост бити најмање *5.000 m*.

NSO.OP.144 Минимуми за планирање алтернативног аеродрома за аеродром одредишта – хеликоптери

Аеродром може да буде одређен као алтернативни аеродром за аеродром одредишта само ако доступне актуелне метеоролошке информације указују да ће у периоду од једног сата пре до једног сата после предвиђеног времена доласка, или од стварног времена поласка до једног сата после предвиђеног времена доласка, у зависности од тога који период је краћи:

а) за алтернативни аеродром са процедуром инструменталног прилаза (*IAP*):

(1) база облака бити најмање *200 ft* изнад *DH* или *MDH* које су повезане са процедуром инструменталног прилаза (*IAP*); и

(2) видљивост бити најмање *1.500 m* у току дана или *3.000 m* у току ноћи; или

б) за алтернативни аеродром без процедуре инструменталног прилаза (*IAP*):

(1) база облака бити најмање *2.000 ft* или минимална безбедна *IFR* висина – у зависности од тога која је вредност већа; и

(2) видљивост бити најмање *1.500 m* у току дана или *3.000 m* у току ноћи.”.

Тачка NCO.OP.145 (Допуна горива док се путници укрцавају, искрцавају или се налазе у ваздухоплову) мења се и гласи:

„NCO.OP.145 Пуњење горивом док се путници укрцавају, искрцавају или се налазе у ваздухоплову

а) Ваздухоплов не сме да се пуни „*Avgas*” или „*wide-cut*” горивима или њиховом мешавином док се путници укрцавају, искрцавају или се налазе у ваздухоплову.

б) Пуњење ваздухоплова осталим врстама горива/енергије не сме да се врши док се путници укрцавају, искрцавају или се налазе у ваздухоплову, осим ако се обавља под надзором пилота који управља ваздухопловом или другог оспособљеног особља које је спремно да започне и изведе евакуацију ваздухоплова на најпрактичнији и најбржи начин.”.

После тачке NCO.OP.145 (Пуњење горивом док се путници укрцавају, искрцавају или се налазе у ваздухоплову) додаје се нова тачка NCO.OP.147, која гласи:

„NCO.OP.147 Пуњење горивом са моторима у раду и/или роторима који се окрећу – хеликоптери

Пуњење горивом са моторима у раду и/или роторима који се окрећу дозвољено је само ако су испуњени следећи услови:

а) ако није практично искључити или поново покренути мотор;

б) ако је то у складу са свим посебним поступцима и ограничењима наведеним у приручнику за управљање ваздухопловом (*AFM*);

ц) ако се ради о *JET A* или *JET A-1* врстама горива;

д) ако се путници или стручна лица за обављање задатка не налазе у ваздухоплову, нити се врши њихово укрцавање или искрцавање;

е) ако оператер аеродрома или оперативног места дозвољава такве радње;

ф) ако су присутна одговарајућа спасилачко-ватрогасна (*RFF*) средства или опрема;

и

г) у складу са контролном листом која садржи:

1) процедуре за поступање у уобичајеним и ванредним околностима;

2) потребну опрему;

3) сва ограничења; и

4) дужности и одговорности пилота који управља ваздухопловом и, у случају да је то применљиво, чланова посаде и стручних лица за обављање задатка.”.

У тачки NCO.OP.160 (Метеоролошки услови) став б) речи: „временски услови” замењују се речима: „метеоролошки услови”.

Тачка NCO.OP.175 (Услови за полетање – авиони и хеликоптери) мења се и гласи:

„NCO.OP.175 Услови за полетање – авиони и хеликоптери

Пре започињања полетања, пилот који управља ваздухопловом је дужан да се увери:

а) да према доступним информацијама метеоролошки услови на аеродрому или оперативном месту и услови на полетно-слетној стази или *FATO*, које намерава да користи, неће спречити безбедно полетање и одлазак; и

б) да су одабрани оперативни минимуми аеродрома у складу са:

(1) оперативном опремом на земљи;

(2) оперативним системима ваздухоплова;

- (3) перформансама ваздухоплова;
- (4) квалификацијама летачке посаде.”.

Тачка NCO.OP.185 (Управљање горивом у току лета) мења се и гласи:

„NCO.OP.185 Управљање горивом/енергијом у лету

а) Пилот који управља ваздухопловом је дужан да прати преосталу количину искористивог горива/енергије, како би се уверио да је она обезбеђена и да није мања од количине горива/енергије која је потребна да се лет настави до аеродрома или оперативног места на коме се може извршити безбедно слетање.

б) Пилот који управља ваздухопловом је дужан да обавести контролу летења (ATC) о стању „минималног горива/енергије” тако што ће прогласити „*MINIMUM FUEL*” ако је:

- 1) обавезан да слети на одређени аеродром или оперативно место; и
- 2) израчунао да би било која промена постојећег одобрења за тај аеродром или оперативно место, или друга кашњења у ваздушном саобраћају, могли да доведу до слетања са мањом количином горива/енергије од планиране завршне резерве горива/енергије.

ц) Пилот који управља ваздухопловом је дужан да прогласи „опасну ситуацију у погледу горива/енергије” емитовањем поруке „*MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL*” у случају да је количина искористивог горива/енергије, за коју се процењује да ће бити доступна при слетању на најближи аеродром или оперативно место на којем се може извршити безбедно слетање, мања од планиране завршне резерве горива/енергије.”.

Тач. NCO.OP.205 (Услови за прилаз и слетање – авиони), NCO.OP.206 (Услови за прилаз и слетање – хеликоптери) и NCO.OP.210 (Почетак и наставак прилаза – авиони и хеликоптери) мењају се и гласе:

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

Пре него што започне прилаз ради слетања, пилот који управља ваздухопловом је дужан да се увери:

а) да према доступним информацијама метеоролошки услови на аеродрому или оперативном месту и услови на полетно-слетној стази, коју намерава да користи, неће спречити безбедан прилаз, слетање или поступак продужавања; и

б) да су одабрани оперативни минимуми аеродрома у складу са:

- (1) оперативном опремом на земљи;
- (2) оперативним системима ваздухоплова;
- (3) перформансама ваздухоплова;
- (4) квалификацијама летачке посаде.

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

Пре него што започне прилаз ради слетања, пилот који управља ваздухопловом је дужан да се увери:

а) да према доступним информацијама метеоролошки услови на аеродрому или оперативном месту и услови на подручју завршног прилаза и полетања (*FATO*), које намерава да користи, неће спречити безбедан прилаз, слетање или поступак продужавања; и

б) да су одабрани оперативни минимуми аеродрома у складу са:

- (1) оперативном опремом на земљи;
- (2) оперативним системима ваздухоплова;

- (3) перформансама ваздухоплова;
- (4) квалификацијама летачке посаде.

NCO.OP.210 Започињање и наставак прилаза – авиони и хеликотери

а) Ако је контролна *RVR* за полетно-слетну стазу која се користи за слетање мања од 550 *m* (или било која нижа вредност утврђена у складу са одобрењем на основу *SPA.LVO*), инструментални прилаз не сме да се настави:

- 1) после тачке у којој је ваздухоплов 1.000 *ft* изнад надморске висине аеродрома; или
- 2) у завршни део прилаза у случају када је *DH* или *MDH* већа од 1.000 *ft*.

б) Ако нису утврђени потребни визуелни оријентирани, неуспели прилаз мора да се обави на *DA/H* или *MDA/H* или пре тога.

ц) Ако се контакт с потребним визуелним оријентиранима не одржава након *DA/H* или *MDA/H*, мора се одмах обавити продужавање (*go-around*).”.

Члан 30.

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) тач. *NCO.SPEC.135* (Снабдевање горивом и мазивом – авиони) и *NCO.SPEC.140* (Снабдевање горивом и мазивом – хеликоптери) бришу се.

Члан 31.

У Прилогу 1, у Анексу VIII (Посебне делатности у ваздушном саобраћају (Део-*SPO*)), у Глави Б (Оперативне процедуре), после тачке *SPO.OP.100* (Коришћење аеродрома и оперативних места) додаје се нова тачка *SPO.OP.101*, која гласи:

„SPO.OP.101 Провера и подешавање висиномера

а) Оператер је дужан да успостави процедуре за проверу висиномера пре сваког одласка.

б) Оператер је дужан да успостави процедуре за подешавање висиномера за све фазе лета, које морају да узму у обзир процедуре које је утврдила држава аеродрома или држава ваздушног простора, ако је то случај.”.

Тач. *SPO.OP.105* (Одређивање изолованих аеродрома – авиони) и *SPO.OP.110* (Оперативни минимуми аеродрома – авиони и хеликоптери) мењају се и гласе:

„SPO.OP.105 Одређивање изолованих аеродрома – авиони

При избору алтернативних аеродрома и политике планирања горива/енергије и поновног планирања горива/енергије у току лета пилот који управља ваздухопловом сматра аеродром изолованим аеродромом само ако је време летења до најближег алтернативног аеродрома одредишта са дозвољеним временским условима веће од:

- а) 60 минута, за авионе са клипним моторима; или
- б) 90 минута, за авионе са турбинским моторима.

SPO.OP.110 Оперативни минимуми аеродрома - авиони и хеликоптери

а) Оператер је дужан да одреди оперативне минимуме аеродрома за сваки аеродром са кога се полеће, аеродром одредишта или алтернативни аеродром кога планира да користи, како би се обезбедило раздвајање ваздухоплова од терена и препрека и како би се

умањо ризик губитка визуелних оријентира у току сегмента визуелног лета при инструменталном прилазу.

б) Метод који се користи за одређивање оперативних минимума аеродрома мора да узме у обзир следеће елементе:

- 1) тип, перформансе и управљачке карактеристике ваздухоплова;
- 2) опрему доступну у ваздухоплову за потребе навигације, достизања визуелних оријентира и/или за контролу путање лета у току полетања, прилаза, слетања и неуспелог прилаза;
- 3) сваки услов или ограничење који су наведени у приручнику за управљање ваздухопловом (*AFM*);
- 4) димензије и карактеристике полетно-слетних стаза или подручја завршног прилаза и полетања (*FATO*) који могу да буду одабрани за коришћење;
- 5) адекватност и перформансе доступних визуелних и невизуелних средстава и инфраструктуре;
- 6) апсолутну/релативну висину (*OCA/H*) за избегавање препрека при процедури инструменталног прилаза (*IAP*);
- 7) препреке у областима пењања и неопходне маргине за њихово надвишавање;
- 8) све нестандартне карактеристике аеродрома, процедуре инструменталног прилаза (*IAP*) и локалне средине;
- 9) састав, стручност и искуство летачке посаде;
- 10) процедуру инструменталног прилаза (*IAP*);
- 11) карактеристике аеродрома и доступне услуге у ваздушној пловидби (*ANS*);
- 12) минимум који је објавила држава аеродрома;
- 13) услове прописане у било којем посебном одобрењу за летове у условима смањене видљивости (*LVO*) или летове са оперативним олакшицама; и
- 14) релевантно оперативно искуство оператора.

ц) Оператер је дужан да у оперативном приручнику наведе метод одређивања оперативних минимума аеродрома.”.

Тачка SPO.OP.111 (Оперативни минимуми аеродрома - *NPA, APV, CAT I* летови) брише се.

Тачка SPO.OP.112 (Оперативни минимуми аеродрома – кружни летови авиона) мења се и гласи:

„SPO.OP.112 Оперативни минимуми аеродрома – кружни летови авиона

а) Минимална релативна висина снижавања (*MDH*) за кружне прилазе авиона не сме да буде нижа од највише од следећих вредности:

- 1) објављене релативне висине безбедног надвишења препрека (*OCH*) за кружне летове, која одговара категорији авиона;
- 2) минималне висине кружења која произлази из Табеле 1; или
- 3) висине одлуке (*DH*)/минималне релативне висине снижавања (*MDH*) претходне процедуре инструменталног прилаза (*IAP*).

б) Минимална видљивост за кружне прилазе авиона мора да буде већа од следећих вредности:

- 1) видљивост при кружењу за категорију авиона, ако је она објављена;
- 2) минимална видљивост која произлази из Табеле 1.

Табела 1

MDH и минимална видљивост за кружење у зависности од категорије авиона

MDH (ft)	Категорија авиона			
	A	B	C	D
Минимална VIS (m)	1.500	1.600	2.400	3.600

Тач. SPO.OP.130 (Снабдевање горивом и мазивом – авиони) и SPO.OP.131 (Снабдевање горивом и мазивом – хеликоптери) мењају се и гласе:

„SPO.OP.130 Шема за гориво/енергију – авиони и хеликоптери

а) Оператер је дужан да успостави, имплементира и одржава шему за гориво/енергију, која се састоји од:

1) политике планирања горива/енергије и поновног планирања горива/енергије у току лета; и

2) политике управљања горивом/енергијом у току лета.

б) Шема за гориво/енергију мора да:

1) одговара врстама летова које оператер обавља; и

2) одговара способности оператера да подржи њену примену.

SPO.OP.131 Шема за гориво/енергију – политика планирања горива/енергије и поновног планирања горива/енергије у току лета – авиони и хеликоптери

а) Као део шеме за гориво/енергију, оператер је дужан да успостави политику планирања горива/енергије и поновног планирања у току лета, како би осигурао да се у ваздухоплову налази довољна количина искористивог горива/енергије како би се планирани лет безбедно обавио и омогућила одступања од планираног лета.

б) Оператер је дужан да обезбеди да се планирање летова у погледу горива/енергије заснива на најмање следећим елементима:

1) процедурама које су садржане у оперативном приручнику, као и:

(i) важећим подацима који су специфични за ваздухоплов, а који су добијени из система за праћење потрошње горива/енергије или, ако они нису доступни,

(ii) подацима које даје произвођач ваздухоплова; и

2) оперативним условима под којима ће се лет обавити, укључујући:

(i) податке о потрошњи горива/енергије у ваздухоплову;

(ii) предвиђене масе;

(iii) предвиђене метеоролошке услове;

(iv) ефекте одложених ставки одржавања или одступања од конфигурације, или и једног и другог; и

(v) очекивана кашњења.

ц) За авионе, оператер је дужан да обезбеди да прорачун искористивог горива/енергије потребног за лет, а који се врши пре лета, укључује:

1) гориво/енергију за вожење, у количини која не сме бити мања од очекиваног утрошка пре полетања;

2) путно гориво/енергију у количини која је потребна да би се омогућило да авион лети од полетања, или од тачке поновног планирања у току лета, до слетања на аеродром одредишта;

3) гориво/енергију за непредвиђене случајеве, у количини која је потребна да се надоместе непредвиђени фактори;

4) гориво/енергију за алтернативни аеродромом за аеродром одредишта:

(i) када се лет обавља са најмање једним алтернативним аеродромом за аеродром одредишта, то је количина горива/енергије која је потребна за лет од одредишног аеродрома до алтернативног аеродрома за аеродром одредишта; или

(ii) када се лет обавља без алтернативног аеродрома за аеродром одредишта, то је количина горива/енергије која је потребна за чекање изнад аеродрома одредишта да би се надокнадило непостојање алтернативног аеродрома за аеродром одредишта;

5) завршну резерву горива/енергије, која мора бити обезбеђена како би се осигурало безбедно слетање; при одређивању количине завршне резерве горива/енергије, оператер је дужан да узме у обзир следеће наведено, и то следећим приоритетним редоследом:

(i) озбиљност опасности за лица или имовину, која може настати услед принудног слетања после нестанка горива/енергије; и

(ii) вероватноћу неочекиваних околности у којима завршна резерва горива/енергије више не може бити обезбеђена;

6) додатно гориво/енергију, ако је то потребно за врсту лета; оно представља количину горива/енергије која омогућава авиону да слети на алтернативни аеродром на рути за гориво/енергију (критични сценарио за *ERA* аеродром за гориво/енергију) у случају квара мотора или губитка притиска, у зависности од тога шта захтева већу количину горива/енергије, на основу претпоставке да ће се такав квар догодити у најкритичнијој тачки на рути; ово додатно гориво/енергија је потребно само ако минимална количина горива/енергије, која је израчуната сходно ставу ц) тач. 2) - 5), није довољна за такав догађај;

7) посебно додато гориво/енергију, како би се узела у обзир очекивана кашњења или специфична оперативна ограничења; и

8) дискреционо гориво/енергију, ако то захтева пилот који управља ваздухопловом.

д) За хеликоптере, оператер је дужан да обезбеди да прорачун искористивог горива/енергије потребног за лет, а који се врши пре лета, укључује следеће:

1) количину горива/енергије за лет до аеродрома или оперативног места на које се намерава слетети;

2) ако се захтева алтернативни аеродром за аеродром одредишта, количину горива/енергије за алтернативни аеродром, која је једнака количини горива/енергије која је потребна за извршење неуспелог прилаза на аеродрому или оперативном месту на које се намерава слетети, а након тога за лет до одређеног алтернативног аеродрома за аеродром одредишта, прилаз и слетање; и

3) завршну резерву горива/енергије, која мора бити обезбеђена како би се осигурало безбедно слетање; при одређивању количине завршне резерве горива/енергије, оператер је дужан да узме у обзир следеће наведено, и то следећим приоритетним редоследом:

(i) озбиљност опасности за лица или имовину која може настати услед принудног слетања после нестанка горива/енергије; и

(ii) вероватноћу неочекиваних околности у којима завршна резерва горива/енергије више не може бити обезбеђена;

4) посебно додатно гориво/енергију, како би се узела у обзир очекивана кашњења или специфична оперативна ограничења; и

5) дискреционо гориво/енергију, ако то захтева пилот који управља ваздухопловом.

е) Ако лет мора да се настави до аеродрома одредишта који није првобитно планиран, оператер је дужан да обезбеди да процедуре поновног планирања у току лета за израчунавање потребне количине искористивог горива/енергије буду доступне и да буду усклађене са одредбама става ц) тач. 2) - 7), ако је реч о авионима, односно става д), ако је реч о хеликоптерима.

ф) Пилот који управља ваздухопловом може да започне лет или да настави лет у случају поновног планирања у току лета само ако се увери да се у ваздухоплову налази, као минимум, планирана количина искористивог горива/енергије и мазива за безбедан завршетак лета.”.

У тачки SPO.OP.140 (Припрема лета) став б) тачка 2) мења се и гласи:

„2) планирање алтернативних праваца деловања за случај да лет не може да буде завршен на планиран начин услед метеоролошких услова.”.

После тачке SPO.OP.140 (Припрема лета) додају се нове тач. SPO.OP.143 и SPO.OP.144, које гласе:

„SPO.OP.143 Минимуми за планирање алтернативног аеродрома за аеродром одредишта - авиони

Аеродром може да буде одређен као алтернативни аеродром за аеродром одредишта само ако доступне актуелне метеоролошке информације указују да ће у периоду од једног сата пре до једног сата после предвиђеног времена доласка, или од стварног времена поласка до једног сата после предвиђеног времена доласка, у зависности од тога који период је краћи:

а) за алтернативни аеродром са доступним инструменталним прилазом са *DH* која је мања од *250 ft*,

(1) база облака бити најмање *200 ft* изнад *DH* или *MDH* које су повезане са инструменталним прилазом; и

(2) видљивост, као минимум, бити већа од *1.500 m* и *RVR/VIS* минимума за инструментални прилаз, увећаног за *800 m*; или

б) за алтернативни аеродром са инструменталним прилазом са *DH* или *MDH* које износе *250 ft* или више,

(1) база облака бити најмање *400 ft* изнад *DH* или *MDH* које су повезане са инструменталним прилазом; и

(2) видљивост бити најмање *3.000 m*; или

ц) за алтернативни аеродром без процедуре инструменталног прилаза,

(1) база облака бити, као минимум, већа од *2.000 ft* и минималне безбедне *IFR* висине; и

(2) видљивост бити најмање *5.000 m*.

SPO.OP.144 Минимуми за планирање алтернативног аеродрома за аеродром одредишта – хеликоптери

Оператер може да одабере одређени аеродром као алтернативни аеродром за аеродром одредишта само ако доступне актуелне метеоролошке информације указују да ће у периоду од једног сата пре до једног сата после предвиђеног времена доласка, или од стварног времена поласка до једног сата после предвиђеног времена доласка, у зависности од тога који период је краћи:

а) за алтернативни аеродром са процедуром инструменталног прилаза (*IAP*):

(1) база облака бити најмање 200 *ft* изнад *DH* или *MDH* које су повезане са процедуром инструменталног прилаза (*IAP*); и

(2) видљивост бити најмање 1.500 *m* у току дана или 3.000 *m* у току ноћи; или

б) за алтернативни аеродром без процедуре инструменталног прилаза (*IAP*):

(1) база облака бити најмање 2.000 *ft* или минимална безбедна *IFR* висина – у зависности од тога која је вредност већа; и

(2) видљивост бити најмање 1.500 *m* у току дана или 3.000 *m* у току ноћи.”.

У тачки SPO.OP.145 (Алтернативни аеродроми за полетање – авиони) став а) речи: „ако су временски услови” замењују се речима: „ако су метеоролошки услови”.

У тачки SPO.OP.150 (Алтернативни аеродром за одредишни аеродром – авиони) тачка б) речи: „ако је место планираног слетања изоловано и:” замењују се речима: „ако је место планираног слетања одређено као изоловани аеродром:”.

Тачка SPO.OP.155 (Допуна горива док се лица укрцавају, искрцавају или се налазе у ваздухоплову) мења се и гласи:

„SPO.OP.155 Пуњење горивом док се лица укрцавају, искрцавају или се налазе у ваздухоплову

а) Ваздухоплов не сме да се пуни „*Avgas*” или „*wide-cut*” горивима или њиховом мешавином док се лица укрцавају, искрцавају или се налазе у ваздухоплову.

б) За све друге врсте горива/енергије морају се предузети неопходне мере предострожности, а у ваздухоплову се мора налазити квалификовано особље које је спремно да започне и изведе евакуацију ваздухоплова на најпрактичнији и најбржи могући начин.”.

После тачке SPO.OP.155 (Пуњење горивом док се лица укрцавају, искрцавају или се налазе у ваздухоплову) додаје се нова тачка SPO.OP.157, која гласи:

„SPO.OP.157 Пуњење горивом са моторима у раду и/или роторима који се окрећу – хеликоптери

а) Пуњење горивом са моторима у раду и/или роторима који се окрећу дозвољено је само:

1) ако се не обавља укрцавање или искрцавање стручног лица за обављање задатка;

2) ако оператер аеродрома/оперативног места дозвољава такве радње;

3) у складу са свим посебним поступцима и ограничењима наведеним у приручнику за управљање ваздухопловом (*AFM*);

4) са *JET A* или *JET A-1* врстама горива; и

5) ако су присутна одговарајућа спасилачко-ватрогасна (*RFF*) средства или опрема.

б) Оператер је дужан да процени ризике повезане са допуном горива са моторима у раду и/или роторима који се окрећу.

ц) Оператер је дужан да успостави одговарајуће процедуре којих треба да се придржава свако ангажовано особље, као што су чланови посаде, стручна лица за обављање задатка и особље које обавља земаљске делатности.

д) Оператер је дужан да обезбеди да су његови чланови посаде, ангажовано особље за земаљске делатности, као и свако стручно лице за обављање задатка које учествује у поступку, адекватно оспособљени.

е) Оператер је дужан да обезбеди да је у оперативном приручнику наведена процедура допуне хеликоптера горивом са моторима у раду и/или роторима који се окрећу.”.

У тачки SPO.OP.170 (Метеоролошки услови) став б) речи: „временски услови” замењују се речима: „метеоролошки услови”.

Тачка SPO.OP.180 (Услови за полетање – авиони и хеликоптери) мења се и гласи:

„SPO.OP.180 Услови за полетање – авиони и хеликоптери

Пре започињања полетања, пилот који управља ваздухопловом је дужан да се увери:

а) да метеоролошки услови на аеродрому или оперативном месту и услови на полетно-слетној стази или *FATO*, које намерава да користи, неће спречити безбедно полетање и одлазак; и

б) да су одабрани оперативни минимуми аеродрома у складу са:

- (1) оперативном опремом на земљи;
- (2) оперативним системима ваздухоплова;
- (3) перформансама ваздухоплова;
- (4) квалификацијама летачке посаде.”.

Тачка SPO.OP.190 (Управљање горивом у току лета) мења се и гласи:

„SPO.OP.190 Шема за гориво/енергију – политика управљања горивом/енергијом у току лета

а) Оператер сложеног моторног ваздухоплова је дужан да утврди процедуре којима се обезбеђује да се у току лета врше провере горива/енергије и управљање горивом/енергијом.

б) Пилот који управља ваздухопловом је дужан да прати преосталу количину искористивог горива/енергије у ваздухоплову како би се уверио да је она обезбеђена и да није мања од количине горива/енергије која је потребна да се лет настави до аеродрома или оперативног места на коме се може извршити безбедно слетање.

ц) Пилот који управља ваздухопловом је дужан да обавести контролу летења (*ATC*) о стању „минималног горива/енергије” тако што ће прогласити „*MINIMUM FUEL*” ако је:

1) обавезан да слети на одређени аеродром или оперативно место; и
2) израчунао да би било која промена постојећег одобрења за тај аеродром или оперативно место, или друга кашњења у ваздушном саобраћају, могли да доведу до слетања са мањом количином горива/енергије од планиране завршне резерве горива/енергије.

д) Пилот који управља ваздухопловом је дужан да прогласи „опасну ситуацију у погледу горива/енергије” емитовањем поруке „*MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL*” у случају да је количина искористивог горива/енергије, за коју се процењује да ће бити доступна при слетању на најближи аеродром или оперативно место на које се може извршити безбедно слетање, мања од планиране завршне резерве горива/енергије.”.

Тачка SPO.OP.210 (Услови за прилаз и слетање – авиони) мења се и гласи:

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

Пре него што започне прилаз, пилот који управља ваздухопловом је дужан да се увери:

а) да метеоролошки услови на аеродрому или оперативном месту и услови на полетно-слетној стази/*FATO*, које намерава да користи, неће спречити безбедан прилаз, слетање или извршење поступка продужавања, узимајући у обзир податке о перформансама ваздухоплова из оперативног приручника; и

б) да су одабрани оперативни минимуми аеродрома у складу са:

- (1) оперативном опремом на земљи;
- (2) оперативним системима ваздухоплова;
- (3) перформансама ваздухоплова;
- (4) квалификацијама летачке посаде.”.

Тачка SPO.OP.215 (Почетак и наставак прилаза – авиони и хеликоптери) мења се и гласи:

„SPO.OP.215 Започињање и наставак прилаза

а) У случају авиона, ако је објављена видљивост (*VIS*) или контролна видљивост дуж полетно-слетне стазе (*RVR*), која се намерава користити за слетање, мања од примењивог минимума, инструментални прилаз не сме да се настави:

- 1) после тачке у којој је авион 1.000 *ft* изнад надморске висине аеродрома; или
- 2) у завршни део прилаза (*FAS*) у случају када је висина одлуке (*DH*) или минимална висина снижавања (*MDH*) већа од 1.000 *ft*.

б) У случају хеликоптера, ако је објављена *RVR* мања од 550 *m* и ако је контролна *RVR* за полетно-слетну стазу, која се намерава користити за слетање, мања од примењивог минимума, инструментални прилаз не сме да се настави:

- 1) после тачке у којој је хеликоптер 1.000 *ft* изнад надморске висине аеродрома; или
- 2) у завршни део прилаза (*FAS*) у случају када је релативна висина одлуке (*DH*) или минимална релативна висина снижавања (*MDH*) већа од 1.000 *ft*.

ц) Ако нису утврђени потребни визуелни оријентирани, неуспели прилаз мора да се обави на *DA/H* или *MDA/H* или пре тога.

д) Ако се контакт с потребним визуелним оријентиранима не одржава након *DA/H* или *MDA/H*, мора се одмах обавити продужавање (*go-around*).

е) Независно од става а), у случају ако *RVR* није објављена и ако је објављена *VIS* мања од применљивог минимума, али је конвертована метеоролошка видљивост (*CMV*) већа од применљивог минимума, инструментални прилаз се може наставити до *DA/H* или *MDA/H*.

ф) Независно од ст. а) и б), у случају да не постоји намера слетања, инструментални прилаз се може наставити до *DA/H* или *MDA/H*. Неуспели прилаз се мора обавити на *DA/H* или *MDA/H* или пре тога.”.

После тачке SPO.OP.230 (Стандардне оперативне процедуре) додаје се нова тачка SPO.OP.235, која гласи:

„SPO.OP.235 EFVS 200 летови

а) Оператер који намерава да обавља *EFVS* 200 летове, са оперативним олакшицама и без посебног одобрења, дужан је да обезбеди:

1) да је ваздухоплов сертификован за намераване летове;

2) да се користе само оне полетно-слетне стазе, *FATO* и процедуре инструменталног прилаза (*IAP*) које су погодне за *EFVS* летове;

3) да су чланови летачке посаде оспособљени да обављају намераване летове и да је успостављен програм обуке и провере за чланове летачке посаде и релевантно особље које учествује у припреми лета;

4) да су успостављене оперативне процедуре;

5) да су све релевантне информације документоване у листи минималне опреме (*MEL*);

б) да су све релевантне информације документоване у програму одржавања;

7) да су извршене безбедносне процене и успостављени индикатори учинка за праћење нивоа безбедности тих летова;

8) да се за оперативне минимуме аеродрома узима у обзир способност система који се користи.

б) Оператер не сме да обавља *EFVS* 200 летове кад обавља *LVO*.

ц) Независно од става а) тачка 1), оператер може да користи *EVS* који испуњава минималне критеријуме за обављање *EFVS* 200 летова под условом да је то одобрила надлежна власт.”.

Члан 32.

У Прилогу 1, у Анексу VIII (Посебне делатности у ваздушном саобраћају (Део-*SPO*)), у Глави Ц (Перформансе и оперативна ограничења ваздухоплова), тачка *SPO.POL.110* (Систем за одређивање масе и положаја тежишта – посебне делатности које се обављају уз накнаду авионима и хеликоптерима и посебне делатности које се обављају без накнаде сложеним моторним ваздухопловима) мења се и гласи:

„*SPO.POL.110* Систем за одређивање масе и положаја тежишта – делатности које се обављају уз накнаду авионима и хеликоптерима и делатности које се обављају без накнаде сложеним моторним ваздухопловима

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

1) сува оперативна маса ваздухоплова;

2) маса терета који се превози;

3) маса горива/енергије у ваздухоплову;

4) терет ваздухоплова и његов распоред;

5) маса на полетању, маса на слетању и маса ваздухоплова без горива/енергије; и

б) одговарајући положај тежишта ваздухоплова.

б) Летачкој посади мора да се обезбеди средство које омогућава понављање поступка и проверу прорачуна масе и положаја тежишта који је обављен компјутерским путем.

ц) Оператер је дужан да утврди процедуре којима се омогућава да пилот који управља ваздухопловом одреди масу горива/енергије у ваздухоплову користећи стварну густину или, ако она није позната, вредност густине израчунату у складу са методом наведеним у оперативном приручнику.”.

У тачки SPO.POL.115 (Подаци и документација за одређивање масе и положаја тежишта - посебне делатности које се обављају уз накнаду авионима и хеликоптерима и посебне делатности које се обављају без накнаде сложеним моторним ваздухопловима), у ставу а) тач. 6) – 9) мењају се и гласе:

- „6) масу горива/енергије на полетању и масу путног горива/енергије;
- 7) масу других потрошних средстава, осим горива/енергије, ако се она примењују;
- 8) састав терета;
- 9) масу на полетању, масу на слетању и масу ваздухоплова без горива/енергије;”.

Члан 33.

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), у ставу б) тачка 1) речи: „1. јануара 2021. године” замењују се речима „1. јануара 2022. године”.

Члан 34.

У Прилогу 2. (Допунски услови за примену Уредбе (ЕУ) бр. 965/2012 у Републици Србији) тачка 1. мења се и гласи:

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

Оператер који обавља јавни авио-превоз, изузев оператера који обавља локалне летове у ваздушном простору Републике Србије, дужан је да у оквиру система оперативне контроле, утврђеног у оперативном приручнику, ангажује лице са важећом дозволом ваздухопловног диспечера, које сарађује са вођом ваздухоплова приликом доношења одлуке о почетку, наставку, завршетку лета или скретању са руте у интересу безбедности, што, између осталог, подразумева:

- пружање помоћи вођи ваздухоплова у припреми лета и достављање релевантних информација;

- пружање помоћи вођи ваздухоплова у припреми оперативних и *ATS* планова лета, потписивање (ако је то применљиво) и подношење *ATS* плана лета одговарајућој *ATS* јединици;

- достављање у току лета вођи ваздухоплова, посредством одговарајућих средстава комуникације, информација које могу бити неопходне за безбедно спровођење лета;

- обавештавање одговарајуће *ATS* јединице ако се позиција ваздухоплова не може одредити на основу могућности праћења ваздухоплова и ако нису успели покушаји успостављања комуникације;

- у случају опасности, иницирање спровођења процедура које су предвиђене у оперативном приручнику и избегавање предузимања било које радње која би била у супротности са процедурама контроле летења;

- у случају опасности, саопштавање вођи ваздухоплова информација које се тичу безбедности, а које могу бити неопходне за безбедно обављање лета, укључујући и информације које се односе на измене плана лета које је потребно извршити у току лета.

Пре него што му оператер додели обављање дужности, ваздухопловни диспечер мора да успешно заврши посебну обуку (*operator-specific training*) и проверу, које спроводи оператер и које обухватају најмање следеће елементе:

- 1) садржај оперативног приручника;
- 2) радио-опрему и навигациону опрему ваздухоплова које оператер користи;
- 3) специфичности подручја летења и летова за које ће ваздухопловни диспечер бити одговоран:

- (1) сезонске метеоролошке услове и изворе метеоролошких информација;
- (2) утицај метеоролошких услова на радио-пријем у ваздухопловима који се користе;
- (3) карактеристике и ограничења сваког навигационог система који се користи при обављању летова; и
- (4) упутства за укрцај у ваздухоплов;

- 4) специфичности аеродрома које оператер користи.

Посебну обуку и проверу, које спроводи оператер, врши инструктор који испуњава услове одређене у прихватљивим начинима усаглашавања (АМС) који се односе на тачку ORO.GEN.110.

Ваздухопловни диспечер коме је оператер доделио обављање дужности подлеже периодичној обуци (*recurrent training*) у складу са прихватљивим начинима усаглашавања (АМС) који се односе на тачку ORO.GEN.110.”.

Члан 35.

Оператери авиона и хеликоптера дужни су да се ускладе са одредбама овог правилника у року од шест месеци од дана његовог ступања на снагу, као и да до истека тог рока Директорату цивилног ваздухопловства Републике Србије поднесу захтев за издавање одговарајућег одобрења прописаног у тач. CAT.OP.MPA.110 став д), CAT.OP.MPA.200 ст. ц) и д) или NCC.OP.157 став е), ако је такво одобрење потребно за обављање одређене делатности оператера.

Члан 36.

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

Број: 5/1-01-0004/2023-0001

У Београду, 15. маја 2023. године

Директор

Мирјана Чизмаров

Додатак II

ОПЕРАТИВНЕ СПЕЦИФИКАЦИЈЕ (подлежу одобреним условима из оперативног приручника)				
Контакт подаци издаваоца Телефон ⁽¹⁾ : _____; Факс: _____; Email: _____				
АОС ⁽²⁾ :		Пословно име 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 Полетање Прилаз и слетање Оперативне олакшице	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	RVR ⁽¹¹⁾ :... m CAT ⁽¹²⁾ ... DA/H: ft, RVR:... m CAT ⁽¹³⁾ ... DA/H: ft, RVR:... m	
RVSM ⁽¹⁴⁾ <input type="checkbox"/> N/A	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
ETOPS ⁽¹⁵⁾ <input type="checkbox"/> N/A	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Максимално време преусмеравања ⁽¹⁶⁾ : мин	
Сложене навигационе спецификације за PBN летове ⁽¹⁷⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		⁽¹⁸⁾
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"/>	⁽¹⁹⁾	
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 чланова кабинске посаде ⁽²⁰⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Издавање дозволе кабинског особља ⁽²¹⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Коришћење типа Б <i>EFB</i> апликације	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	⁽²²⁾	
Континуирана пловидбеност	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	⁽²³⁾	
Остало ⁽²⁴⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		

- (1) Број телефона за контакт надлежне власти, укључујући позивни број земље. Уписати такође *e-mail* адресу, као и факс, ако постоје.
- (2) Уписати одговарајући број сертификата ваздухопловног оператера (*AOC*).
- (3) Уписати пословно име оператера и скраћено пословно име, ако се разликују. Уписати „*Dbn*” („*Doing business as*” - послује под именом) пре скраћеног пословног имена.
- (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 наведеном 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 одговарајуће посебно одобрење.
- (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 одобрену минималну *RVR* за полетање, изражену у метрима. За свако одобрење може се користити један ред, ако су дата различита одобрења.
- (12) Уписати применљиву категорију прецизног прилаза: *CAT II* или *CAT III*. Уписати минималну *RVR* у метрима и *DH* у стопама. За сваку наведену прилазну категорију користити засебан ред.
- (13) Уписати применљиве оперативне олакшице: *SA CAT I*, *SA CAT II*, *EFVS* итд. Уписати минималну *RVR* у метрима и *DH* у стопама. За сваку наведену оперативну олакшицу користити засебан ред.
- (14) Поље „није применљиво” (*N/A*) може да се означи само ако је највиши ниво лета испод *FL 290*.
- (15) Летови са продуженим долетом (*ETOPS*) се тренутно односе само на двомоторне ваздухоплове. Из тог разлога, поље „није применљиво” (*N/A*) може да се означи ако модел ваздухоплова има више од два мотора или мање од два мотора.
- (16) Праг удаљености може, такође, да буде наведен (изражен у *NM*), као и тип мотора.
- (17) Навигација заснована на могућностима ваздухоплова (*PBN*): један ред се користи за свако сложено *PBN* одобрење (нпр. *RNP AR APCH*), са одговарајућим ограничењима наведеним у рубрици „Спецификације” или рубрици „Напомене” или у обе рубрике. Специфична одобрења за посебне процедуре *RNP AR APCH* се могу навести у оперативним спецификацијама или оперативном приручнику. У том другом случају, у одговарајућим оперативним спецификацијама би требало упутити на одговарајућу страницу оперативног приручника.
- (18) Навести да ли је посебно одобрење ограничено на одређене крајеве полетно-слетне стазе и/или аеродрома.
- (19) Унети специфичну комбинацију структуре ваздухоплова или мотора.
- (20) Одобрење за спровођење обуке и испита кандидата за стицање дозволе кабинског особља, на начин који је одређен у Анексу V (Део-CC) Уредбе Комисије (ЕУ) бр. 1178/2011.
- (21) Одобрење за издавање дозвола кабинском особљу на начин који је одређен у Анексу V (Део-CC) Уредбе Комисије (ЕУ) бр. 1178/2011.
- (22) Унети листу типа Б *EFB* апликација заједно са референцом на *EFB* хардвер (за преносиве *EFB*). Ова листа се наводи у оперативним спецификацијама или у оперативном приручнику. У последњем случају, у

одговарајућим оперативним спецификацијама би требало упутити на одговарајућу страницу оперативног приручника.

- (23) Име лица или организације одговорне за обезбеђивање континуиране пловидбености ваздухоплова и упућивање на пропис којим се захтева тај посао тј. на Одељак Г Анекса I (Део-М) Уредбе (ЕУ) бр. 1321/2014.
- (24) 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, смањена захтевана дужина за слетање, летови хеликоптера до/од места од јавног интереса, летови хеликоптера изнад непогодне средине која се налази ван густо насељеног подручја, летови хеликоптера који немају могућност безбедног принудног слетања, летови са повећаним бочним нагибом, највеће растојање од одговарајућег аеродрома за двомоторне авионе без *ETOPS* одобрења).

EASA образац 139, 7. издање

Додатак I

ИЗЈАВА

у складу са Уредбом Комисије (ЕУ) бр. 965/2012 о делатностима у ваздушном саобраћају

Оператер					
Назив: Место у коме оператер има главно седиште пословања или, ако оператер нема главно седиште пословања, место где је оператер основан или има пребивалиште и место из кога управља летовима: Име, презиме и контакт подаци одговорног руководиоца:					
Коришћење ваздухоплова					
Датум започињања делатности и датум примене измене:					
Подаци о ваздухоплову, делатности и организацији за обезбеђивање континуиране пловидбености ⁽¹⁾ :					
Тип (типови) ваздухоплова, ознака (ознаке) регистрације и главна база					
MSN ваздухоплова ⁽²⁾	Тип ваздухоплова	Ознака регистрације ваздухоплова ⁽³⁾	Главна база	Врста/врсте делатности ⁽⁴⁾	Организација одговорна за обезбеђивање континуиране пловидбености ⁽⁵⁾
Оператер је дужан да прибави претходно одобрење ⁽⁶⁾ или посебна одобрења ⁽⁷⁾ за одређене делатности пре њиховог обављања.					
Подаци о прибављеним одобрењима, ако је то примењиво. Приложити листу посебних одобрења. Обухватити: - посебна одобрења која је издала трећа држава, ако је то примењиво; - назив делатности које се обављају са оперативним олакшицама (нпр. EFVS 200, SA CAT I итд)					
Подаци о прибављеној потврди о испуњавању услова за обављање посебних делатности (приложити потврду у том случају), ако је то примењиво.					
Листа алтернативних начина усаглашавања уз навођење пратећих прихватљивих начина усаглашавања (AMC) које они замењују (приложити <i>AltMoC</i>), ако је то примењиво.					
Овим се изјављује да:					
<input type="checkbox"/> Оператер испуњава и наставиће да испуњава основне захтеве утврђене у Анексу V Уредбе (ЕУ) бр. 2018/1139 Европског парламента и Савета, као и захтеве из Уредбе (ЕУ) бр. 965/2012.					
<input type="checkbox"/> Систем управљања документацијом, укључујући оперативни приручник, одговара захтевима из Анекса III (Део-ORO), Анекса V (Део-SPA), Анекса VI (Део – NCC) или Анекса VIII (Део-SPO) Уредбе Комисије (ЕУ) бр. 965/2012 и сви летови ће се обављати у складу са одредбама оперативног приручника, како то налаже тачка ORO.GEN.110 став б) Дела-ORO.					
<input type="checkbox"/> За све ваздухоплове који се користе постоји: - важећа потврда о пловидбености издата у складу с Уредбом Комисије (ЕУ) бр. 748/2012 или, ако је ваздухоплов регистрован у трећој земљи, у складу са ИCAO Анексом 8; и - ако се користе за обављање посебних делатности у ваздушном саобраћају, важећи уговор о закупу, сходно тачки ORO.SPO.100.					
<input type="checkbox"/> Сви чланови летачке посаде поседују дозволу издату у складу са Анексом I Уредбе Комисије (ЕУ) бр. 1178/2011, како је прописано у тачки ORO.FC.100 став ц) Дела-ORO, а чланови кабинске посаде, ако је примењиво, оспособљени су у складу са Главом CC Дела-ORO. (Ако је применљиво)					
<input type="checkbox"/> Оператер је применио и показао усаглашеност с признатим индустријским стандардом, ако је то примењиво. Референца стандарда: Сертификационо тело: Датум последње провере усаглашености са стандардом:					

<input type="checkbox"/> Оператер ће обавестити надлежну власт о свим измењеним околностима које имају утицај на његову усклађеност са основним захтевима утврђеним у Анексу V Уредбе (ЕУ) бр. 2018/1139 и захтевима из Уредбе Комисије (ЕУ) бр. 965/2012, како је изјављено надлежној власти посредством ове изјаве, као и о свакој промени података и листе алтернативних начина усаглашавања (<i>AltMoC</i>) који су наведени у овој изјави и уз њу приложени, како је прописано у тачки ORO.GEN.120 став а) Дела-ORO.
<input type="checkbox"/> Оператер потврђује да су подаци наведени у овој изјави тачни.
Датум, име, презиме и потпис одговорног руководиоца
<p>(1) У случају да нема довољно места за навођење информација у обрасцу изјаве, информације је потребно навести у посебном прилогу уз изјаву. Прилог мора да садржи датум и потпис.</p> <p>(2) Серијски број који додељује произвођач.</p> <p>(3) Ако је ваздухоплов такође евидентиран уз имаоца AOC-у, навести број AOC-а имаоца AOC-а.</p> <p>(4) „Врста делатности” односи се на врсту делатности која ће се обављати овим ваздухопловом, нпр. некомерцијално летење или посебне делатности у ваздушном саобраћају, као што су летови за потребе снимања из ваздуха, рекламирања из ваздуха, медијских извештавања, снимања телевизијских емисија или филмова, летови за искакање падобранаца, акробатски скокови из ваздуха (<i>skydiving</i>), пробни летови након одржавања ваздухоплова.</p> <p>(5) Подаци о организацији одговорној за обезбеђивање континуиране пловидбености укључују назив организације, њену адресу и број одобрења.</p> <p>(6) (а) летови који се обављају са било којим неисправним инструментом или делом опреме, ставке или функције, у складу са листом минималне исправности опреме (<i>MEL</i>) (тач. ORO.MLR.105 ст. б), ф) и ј), NCC.IDE.A.105, NCC.IDE.H.105, SPO.IDE.A.105 и SPO.IDE.H.105).</p> <p>(б) летови који захтевају претходно издавање потврде или одобрења, укључујући све следеће:</p> <ul style="list-style-type: none"> - за посебне делатности у ваздушном саобраћају, узимање у закуп с посадом или узимање у закуп без посаде ваздухоплова који је регистрован у трећој држави (тачка ORO.SPO.100 став ц); - посебне делатности високог ризика које се обављају уз накнаду (тачка ORO.SPO.110); - некомерцијално летење ваздухопловом чији је <i>MOPSC</i> већи од 19, које се обавља без члана кабинске посаде на дужности (тачка ORO.CC.100 став д); - коришћење IFR оперативних минимума који су нижи од оних које је објавила држава (тачке NCC.OP.110 и SPO.OP.110); - допуна горива са мотором (моторима) у раду и/или роторима који се окрећу (тачка NCC.OP.157); - посебне делатности (SPO) без кисеоника изнад 10.000 ft (тачка SPO.OP.195). <p>(7) летови у складу са Анексом V (Део-SPA) Уредбе (ЕУ) бр. 965/2012, укључујући Главу Б (Летови на основу навигације засноване на могућностима ваздухоплова (<i>PBN</i>)), Главу Ц (Летење у ваздушном простору са утврђеним минималним навигационим перформансама (<i>MNPS</i>)), Главу Д (Летење у ваздушном простору са смањеним минимумима вертикалног раздвајања (<i>RVSM</i>)), Главу Е (Летови у условима смањене видљивости (<i>LVO</i>)), Главу Г (Транспорт опасног терета), Главу К (Летови хеликоптера изнад воде) и Главу М (Електронска летачка документација (<i>EFB</i>)).</p>