

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 6, 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, 9/20 и 62/23),

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, 112/22, 46/23 и 115/23), у члану 2. став 1. тачка 7) речи: „(„Службени гласник РС”, бр. 142/20 и 130/22)” замењују се речима: „(„Службени гласник РС”, бр. 142/20, 130/22 и 52/24)”.

У тачки 9) речи: „(„Службени гласник РС”, бр. 142/20 и 130/22)” замењују се речима: „(„Службени гласник РС”, бр. 142/20, 130/22 и 52/24)”.

Тачка 13) мења се и гласи:

„13) Уредба (ЕУ) бр. 1321/2014 је Уредба Комисије (ЕУ) бр. 1321/2014 од 26. новембра 2014. године о континуираној пловидбености ваздухоплова и ваздухопловних производа, делова и уређаја и о одобравању организација и особља који се баве овим пословима. Ова уредба је у Републици Србији примењена Правилником о обезбеђивању континуиране пловидбености и о одобравању ваздухопловно-техничких организација и особља („Службени гласник РС”, број 83/24);”.

Члан 2.

У члану 3. став 2. тачка на крају тачке 19) замењује се тачком и запетом.

Додају се тач. 20) – 23), које гласе:

„20) Спроведбеном уредбом Комисије (ЕУ) 2023/217 од 1. фебруара 2023. године о исправци Уредбе (ЕУ) бр. 965/2012 у погледу одређених недоследности у захтевима уведеним Спроведбеном уредбом (ЕУ) 2019/1387 и уредбама (ЕУ) 2021/1296 и (ЕУ) 2021/2237;

21) Спроведбеном уредбом Комисије (ЕУ) 2023/1020 од 24. маја 2023. године о измени Уредбе (ЕУ) бр. 965/2012 у погледу хитних медицинских летова хеликоптером;

22) Спроведбеном уредбом Комисије (ЕУ) 2024/1111 од 10. априла 2024. године о измени Уредбе (ЕУ) бр. 1178/2011, Спроведбене уредбе (ЕУ) бр. 923/2012, Уредбе (ЕУ) бр. 965/2012 и Спроведбене Уредбе (ЕУ) 2017/373 у погледу утврђивања захтева за управљање ваздухопловима способним за вертикално полетање и слетање, с посадом;

23) Анексом VI Спроведбене уредбе Комисије (ЕУ) 2024/2076 од 24. јула 2024. године о измени Уредбе (ЕУ) 1178/2011 и Уредбе (ЕУ) бр. 965/2012 у погледу појашњења захтева за копилоте у фази крстарења, ажурирања захтева за издавање дозвола члановима летачке посаде и за медицинску сертификацију, као и за побољшања која се тичу опште авијације.”.

Члан 3.

У члану 7. став 1. речи: „1. јануара 2025. године” замењују се речима: „1. јануара 2026. године”.

После става 4. додаје се став 5, који гласи:

„У погледу времена летења, трајања летачке дужности, одмора и слободних дана чланова посаде ваздухоплова способног за вертикално полетање и слетање сходно се примењују одредбе прописа из става 4. овог члана које се односе на чланове посаде хеликоптера.”.

Члан 4.

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 1. после става 1. додаје се нови став 1а, који гласи:

„1а. Ова уредба утврђује детаљна правила за активности иновативне ваздушне мобилности у складу са правилима за визуелно летење дању, које се обавља са површином у видокругу, ваздухопловом из члана 2. став 1. тачка б) подтач. (i) и (ii) Уредбе (ЕУ) 2018/1139, који је способан за вертикално полетање и слетање, с посадом коју чини један пилот.”.

Члан 5.

У Прилогу 1, у члану 2. тачка 1а) мења се и гласи:

„1а) „ротокоптер” је ваздухоплов с погоном, тежи од ваздуха, који се првенствено одржава у лету помоћу узгона који стварају највише два ротора;”.

После тачке 1а) додаје се тачка 1аа), која гласи:

„1аа) „хеликоптер” је врста ротокоптера који се одржава у лету углавном услед реакције ваздуха на највише два ротора с погоном, на претежно вертикалним осама;”.

Тачка на крају тачке 11) замењује се тачком и запетом.

Додају се тач. 12), 13) и 14), које гласе:

„12) „активности иновативне ваздушне мобилности (IAM)” означавају сваку активност која се обавља ваздухопловима способним за вертикално полетање и слетање (VTOL) у густо насељеним подручјима и подручјима која нису густо насељена;

13) „ваздухоплов способан за вертикално полетање и слетање (VCA)” је ваздухоплов с погоном, тежи од ваздуха, који није авион или ротокоптер и који има способност да изврши вертикално полетање и слетање помоћу јединица за узгон и потисак које служе да обезбеде узгон током полетања и слетања;

14) „VEMS лет” означава лет VCA који се обавља на основу одобрења за VEMS, у ситуацији кад је непосредан и брз транспорт од суштинског значаја и који има једну од следећих сврха:

а) олакшати пружање хитне медицинске помоћи превозом:

(i) медицинског особља;

(ii) медицинског материјала (опрема, крв, органи, лекови);

(iii) болесних или повређених лица и других лица која су директно укључена, или

б) обављање лета у случају када се лице суочава са неминовним или очекиваним здравственим ризиком који потиче из његовог окружења, а испуњен је један од следећих услова:

- (i) то лице је потребно спасити или му доставити потребштине; или
- (ii) лица, животиње или опрему треба транспортовати до *VEMS* оперативног места или са њега.”.

Члан 6.

У Прилогу 1, у члану 5. после става 1а. додаје се нови став 1б, који гласи:

„1б. Оператери могу користити *VCA* за обављање *IAM* активности само на начин прописан у Анексу III и Анексу IX ове уредбе.”.

У ставу 2. тачка на крају тачке г) замењује се тачком и запетом и додаје се тачка х), која гласи:

„х) *VCA* који се користи за:

- (i) транспорт опасног терета (*DG*);
- (ii) *VEMS*.”.

Став 5. мења се и гласи:

„5. Организације за обуку из члана 10а Уредбе Комисије (ЕУ) бр. 1178/2011, које имају главно седиште пословања у држави чланици, ако спроводе летачку обуку ка Унији, у оквиру или ван Уније, дужне су да:

а) сложене моторне авионе и хеликоптере користе у складу са одредбама Анекса VI ове уредбе;

б) остале авионе и хеликоптере користе у складу са одредбама Анекса VII ове уредбе;

ц) *VCA* користе у складу са одредбама Анекса IX ове уредбе.

У случају из тач. а), б) и ц) првог подстава овог става, организације за обуку су дужне да, уместо захтева из Анекса III (Део-*ORO*) ове уредбе, испуне захтеве наведене у Анексу VII (Део-*ORA*) Уредбе (ЕУ) бр. 1178/2011. Обуку за *VCA* могу да врше само одобрене организације за обуку.”.

Члан 7.

У Прилогу 1, у члану 6. став 6. мења се и гласи:

„6. Одступајући од тачке CAT.POL.H.225 Анекса IV и до 25. маја 2028. године, постојећи летови хеликоптера према месту од јавног интереса (*PIS*) или са њега могу се обављати под условима које утврде државе чланице кад год величина *PIS*-а, окружење са препрекама или хеликоптер не омогућавају усклађеност са захтевима за обављање летова у перформансама класе 1.

Државе чланице обавештавају Комисију и Агенцију о условима који се примењују.”.

Члан 8.

У Прилогу 1, у члану 8. став 1. мења се и гласи:

„1. На јавни авио-превоз (*CAT*) који се обавља авионима и хеликоптерима примењују се захтеви наведени у Глави *FTL* Анекса III ове уредбе.”.

После става 4. додаје се став 5, који гласи:

„5. *IAM* оператер је дужан да у погледу ограничења времена летења поштује захтеве наведене у националним прописима државе чланице у којој оператер има главно место

пословања или, ако оператер нема главно место пословања, у којој има седиште или пребивалиште.”.

Члан 9.

У Прилогу 1, назив Анекса I мења се и гласи: „Дефиниције израза који се користе у анексима II – IX”.

Тачка 21) мења се и гласи:

„21) „Претпоље” је дефинисана правоугаона површина на земљи или на води, под контролом одговарајуће власти, која је одабрана или припремљена као одговарајућа површина изнад које ваздухоплов може да изведе део почетног пењања до одређене висине;”.

Тачка 26) мења се и гласи:

„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 или вертипорта;”.

Тачка 31) мења се и гласи:

„31) „Критичне фазе лета” означавају:

а) у случају хеликоптера - вожење, лебдење, полетање, завршни прилаз, неуспели прилаз, слетање и сваку другу фазу лета коју одреди пилот који управља хеликоптером или вођа ваздухоплова;

б) у случају *VCA* - вожење на земљи с путницима у сврху лета или након слетања, таксирање у ваздуху, лебдење, полетање, завршни прилаз, неуспели прилаз (продужавање), слетање и сваку другу фазу лета коју одреди пилот који управља ваздухопловом;”.

Тачка 39) мења се и гласи:

„39) „Растојање *DR*” је хоризонтална удаљеност коју је хеликоптер или *VCA* прешао од краја расположивог растојања за полетање;”.

Тачка 48) мења се и гласи:

„48) „Подручје завршног прилаза и полетања (*FATO*)” је одређено подручје за летове хеликоптера или *VCA*, изнад кога се завршава фаза прилаза за лебдење или слетање, односно са којег започиње полетање; у случају хеликоптера који се користе у перформансама класе 1 и у случају *VCA* који се користе у побољшаној категорији или еквивалентној категорији, то одређено подручје обухвата расположиво подручје за прекинуто полетање;”.

Тачка 50а) мења се и гласи:

„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;

ц) за *VCA*, укупно време од тренутка стављања у погон јединица за узгон и потисак за потребе полетања до тренутка када се ваздухоплов потпуно заустави на крају лета и у коме се јединице за узгон и потисак зауставе;”.

Тачка 53) мења се и гласи:

„53) „Особље земаљских хитних служби” је особље хитних служби на земљи (полицајци, ватрогасци и сл.) које је укључено у хитан медицински превоз хеликоптером

(HEMS) или хитан медицински превоз са VCA (VEMS) и чије су дужности на било који начин повезане са коришћењем ових ваздухоплова;”.

Тачка 61) мења се и гласи:

„61) „Хитан медицински лет хеликоптером (*HEMS flight*)” је лет хеликоптером који се обавља на основу одобрења за обављање хитног медицинског превоза (*HEMS*), у ситуацији кад је непосредан и брз транспорт од суштинског значаја и који има једну од следећих сврха:

а) олакшати пружање хитне медицинске помоћи превозом:

(i) медицинског особља;

(ii) медицинског материјала (опрема, крв, органи, лекови);

(iii) болесних или повређених лица и других лица која су директно укључена;

б) обављање лета у случају када се лице суочава са неминовним или очекиваним здравственим ризиком који потиче из његовог окружења, а испуњен је један од следећих услова:

(i) то лице је потребно спасити или му доставити потрепштине;

(ii) лица, животиње или опрему треба транспортовати до *HEMS* оперативног места или са њега;”;

После тачке 61) додаје се тачка 61а), која гласи:

„61а) „*HEMS HEC* лет” означава активности у ваздуху и на тлу у сврху транспорта једног или више лица при летовима са лицима као спољашним теретом (*HEC*) у оквиру *HEMS* лета;”;

Тач. 62) и 63) мењају се и гласе:

„62) „*HEMS* оперативна база” је аеродром на којем чланови посаде и хеликоптер за *HEMS* могу да буду у приправности за *HEMS* летове;

63) „*HEMS* оперативно место” је место које је одабрао вођа ваздухоплова током *HEMS* лета за *HEMS HEC* лет, односно за слетање или полетање;”.

У тачки 69) подтачка а) под (ii) мења се и гласи:

„(ii) „лица у хеликоптеру или у VCA не могу бити на одговарајући начин заштићена од спољашњег утицаја; или”.

Тачка 70) мења се и гласи:

„70) „Тачка одлуке о слетању (*LDP*)” је:

а) у случају хеликоптера, тачка која се користи за одређивање перформанси у слетању и од које, уколико се на њој установи отказ мотора, слетање може да се безбедно настави или од које може започети поступак прекинутог слетања;

б) у случају VCA, тачка која се користи за одређивање перформанси у слетању и од које, уколико се на њој установи критични квар за перформансе, слетање може да се безбедно настави или од које може започети поступак прекинутог слетања;”.

Тачка 71) мења се и гласи:

„71) „Расположива дужина за слетање (*LDA*)” је:

а) за авионе (*LDAА*), дужина полетно-слетне стазе коју је, као расположиву, одредила надлежна власт државе на чијој територији се налази аеродром, а која је погодна за кретање авиона по земљи након слетања;

б) за хеликоптере (*LDAH*), дужина *FATO* увећана за било коју додатну површину коју је одредила надлежна власт државе као расположиву и погодну да хеликоптер заврши маневар слетања са одређене висине; и

ц) за *VCA (LDAV)*, дужина *FATO* увећана за било коју додатну површину која је наведена као расположива и погодна да *VCA* заврши маневар слетања са одређене висине;”.

После тачке 71) додаје се тачка 71а), која гласи:

„71а) „Потребна дужина за слетање (*LDR*)” је:

а) за хеликоптере (*LDRH*), хоризонтална дужина потребна за слетање и потпуно заустављање са висине од 15 m (50 ft) изнад површине за слетање; и

б) за *VCA (LDRV)*, хоризонтална дужина потребна за слетање и потпуно заустављање са висине од 15 m (50 ft) изнад површине за слетање;”.

Тачка 78) мења се и гласи:

„78) „Медицински путник” је медицинско особље у хеликоптеру које пружа медицинску помоћ током *HEMS* лета, односно у *VCA* током *VEMS* лета, укључујући, али не ограничавајући се на лекаре, медицинске сестре и помоћно медицинско особље;”.

У тачки 82) подтачка б) мења се и гласи:

„б) лица у хеликоптеру или у *VCA* могу да буду заштићена од неповољног деловања спољног утицаја; и”.

Тачка 96) мења се и гласи:

„96) „Пилот који управља ваздухопловом (*pilot-in-command (PIC)*)” је пилот који је одређен да управља ваздухопловом и који је одговоран за безбедно обављање лета; у случају јавног авио-превоза који се обавља авионом и хеликоптером уместо израза „пилот који управља ваздухопловом” користи се израз „вођа ваздухоплова” (*commander*);”.

Тач. 102) и 103) мењају се и гласе:

„102) Расположива дужина у случају прекинутог полетања (*RTODA*)” означава:

а) за хеликоптере (*RTODAH*), дужину завршног прилаза и подручја за полетање која је објављена као расположива и погодна за хеликоптере који лете у перформансама класе 1, како би се завршило прекинуто полетање; или

б) за *VCA (RTODAV)*, дужину завршног прилаза и подручја за полетање која је објављена као расположива и погодна за *VCA* како би се завршило прекинуто полетање у складу са категоријом у којој лете;

103) „Захтевана дужина у случају прекинутог полетања (*RTODR*)” означава:

а) за хеликоптере (*RTODRH*), захтевано хоризонтално растојање од почетка полетања до тачке потпуног заустављања хеликоптера након отказа погонске групе и прекида полетања у тачки одлуке о полетању;

б) за *VCA (RTODRV)*, захтевано хоризонтално растојање од почетка полетања до тачке потпуног заустављања *VCA* након што је *CFP* препознат у тачки одлуке о полетању;”.

Тачка 104а) мења се и гласи:

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

Тачка 111) мења се и гласи:

„111) „Тачка доношења одлуке о наставку полетања (*TDP*)” означава:

а) за хеликоптере, тачку која се користи за одређивање могућности полетања, а од које се, уколико је установљен отказ мотора, може прекинути полетање или се полетање може безбедно наставити;

б) за *VCA*, прву тачку утврђену на основу комбинације брзине и висине од које се након критичног квара за перформансе (*CFP*) може наставити полетање у складу са сертификованим минималним перформансама (*СМР*) и то је последња тачка на путању полетања са које се може извести прекинуто полетање;”.

Тач. 113), 114), 115) и 116) мењају се и гласе:

„113) „Расположива дужина за полетање (*TODA*)” означава:

а) за хеликоптере (*TODAH*), дужину завршног прилаза и подручја за полетање, којој је придодата објављена дужина претпоља предвиђена за хеликоптере, ако постоји, која је проглашена расположивом и погодном за хеликоптере како би се завршило полетање;

б) за *VCA* (*TODAV*), дужину завршног прилаза и подручја за полетање, којој је придодата објављена дужина претпоља, ако постоји, која је проглашена расположивом и погодном за *VCA* како би се завршило полетање;

114) „Захтевана дужина за полетање (*TODR*)” означава:

а) за хеликоптере (*TODRH*), потребну хоризонталну дужину од почетка полетања до тачке на којој се постижу безбедна брзина за полетање (*Vtoss*), изабрана висина и позитиван градијент пењања, након препознатог отказа критичног мотора у тачки доношења одлуке о наставку полетања (*TDP*), с преосталим моторима који раде у оквиру одобрених оперативних ограничења;

б) за *VCA* (*TODRV*), потребну хоризонталну дужину од почетка полетања до тачке на којој се постиже безбедно надвишавање препрека и позитиван градијент пењања, након што се у тачки доношења одлуке о наставку полетања (*TDP*) утврди критичан квар за перформансе (*CFP*);

115) „Путања лета при полетању” означава:

а) вертикалну и хоризонталну путању са отказом критичног мотора, од одређене тачке у току полетања до висине 1.500 *ft* изнад површине, за авионе, односно 1.000 *ft* изнад површине, за хеликоптере;

б) за *VCA*, вертикалну и хоризонталну путању са критичним кваром за перформансе (*CFP*), која се протеже од тачке полетања до тачке у којој је ваздухоплов на висини изнад надморске висине полетања која је компатибилна са профилем на рути и није виша од 305 *m* (1.000 *ft*);

116) „Маса на полетању” је маса ваздухоплова, укључујући сав терет и сва лица, на почетку полетања, за хеликоптере или за *VCA*, односно током залета на полетању, за авионе;”.

Тачка 118) мења се и гласи:

„118) „Техничко особље у саставу посаде” је члан посаде у јавном авио-превозу при *HEMS*, *VEMS*, *ННО* или *NVIS* летовима, који није члан летачке или кабинске посаде и коме је оператер доделио дужности у ваздухоплову или на земљи у сврху пружања помоћи пилоту током *HEMS*, *VEMS*, *ННО* или *NVIS* летова, а при којима може бити потребна употреба специјализоване опреме у ваздухоплову;”.

Тачка на крају тачке 128) замењује се тачком и запетом.

Додају се тач. 129) – 143), које гласе:

„129) „сложени моторни ваздухоплов” је:

(а) авион:

- с максималном сертификованом масом на полетању већом од 5.700 *kg*, или

- који је сертификован за највећи број путничких седишта који је већи од 19, или

- који је сертификован за летење с посадом коју чине најмање два пилота, или

- који има један или више турбомлазних мотора или има више турбоелесних мотора, или

(б) хеликоптер који је сертификован:

(i) за максималну масу на полетању већу од 3.175 kg, или

(ii) за највећи број путничких седишта који је већи од девет, или

(iii) за летење с посадом коју чине најмање два пилота, или

(ц) ваздухоплов са нагибним ротором;

130) „Кретање по земљи” је кретање ваздухоплова по површинама за кретање ваздухоплова на аеродрому или вертипорту, уз помоћ спољње опреме или прибора који не зависи од погона ваздухоплова;

131) „Земаљско особље” је особље које не обухвата чланове летачке посаде или техничко особље у саставу посаде, којем су додељени задаци повезани са кретањем *VCA* по земљи или са било којом другом земаљском помоћи која се пружа ваздухоплову и које је обучено за одговарајуће оперативне и безбедносне поступке;

132) „Побољшана категорија” означава категорију за сертификацију и обављање активности *VCA* према којој ваздухоплов испуњава захтеве за безбедан наставак лета и безбедно слетање након критичног квара за перформансе (*CFP*);

133) „Сертификоване минималне перформансе (*CMP*)” означавају, у погледу *VCA*, скуп података о перформансама који је добијен разматрањем утицаја појединачних кварова и комбинације кварова који нису мало вероватни у односу на номиналне параметре перформанси;

134) „Безбедан наставак лета и слетање (*CSFL*)” означава, у погледу *VCA* који обавља активности у побољшаној категорији, да је ваздухоплов способан да настави контролисани лет и слетање на вертипорт уз могућу примену поступака у случају опасности, а да при том нису потребне изузетне пилотске вештине или снага;

135) „Критични квар за перформансе (*CFP*)” означава, у погледу *VCA*, квар или комбинацију кварова који доводе до максималног погоршања за одређену фазу лета и параметре перформанси; скуп критичних кварова за перформансе служи за утврђивање сертификованих минималних перформанси (*CMP*);

136) „Ограничена делатност изнад воде” је *IAM* активност која се обавља са *VCA*, при којој је ограничено време летења изнад воде;

137) „*VEMS* техничко особље у саставу посаде” је техничко особље у саставу посаде (*TCM*) које је одређено за *VEMS* лет у сврху пружања помоћи пилоту током лета и збрињавања сваког лица коме је потребна медицинска помоћ;

138) „*VEMS* оперативна база” је вертипорт у коме су *VCA*, његова летачка посада и *VEMS* чланови посаде у фази приправности за обављање *VEMS* летова;

139) „*VEMS* оперативно место” је оперативно место које је одабрао пилот који управља ваздухопловом за *VEMS* летове, слетања и полетања;

140) „Вертипорт” је копнена или водена површина или структура која се користи или се намерава користити за слетање, полетање и кретање *VCA*;

141) „Одговарајући вертипорт” је вертипорт на коме VCA може обављати активност, узимајући у обзир димензије ваздухоплова, тежину, прилазну и одлазну раван, на којем су доступне потребне услуге и уређаји и који је доступан у очекивано време коришћења;

142) „VTOL безбедна брзина полетања (V_{Toss})” је најмања брзина при којој се постиже пењање с утврђеним критичним кваром за перформансе (CFP) у случају VCA који обавља активност у побољшаној категорији;

143) „VCA с посадом” је VCA којим управља најмање један пилот који се налази у ваздухоплову.”.

Члан 10.

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), назив Одељка I мења се и гласи: „**Сертификација оператера који обављају јавни авио-превоз (CAT) и оператера иновативне ваздушне мобилности (IAM)**”.

У Одељку II (Одобрења), у тачки ARO.OPS.200 (Поступак издавања посебног одобрења) став б) тачка 1) мења се и гласи:

„1) оперативним спецификацијама које су утврђене у Додатку II, за јавни авио-превоз авионима и хеликоптерима и за активности иновативне ваздушне мобилности (IAM) које се обављају са VCA; или”.

Тачка ARO.OPS.220 (Одобрење за коришћење хеликоптера до или из места од јавног интереса) мења се и гласи:

„ARO.OPS.220 Летење хеликоптера до или од места од јавног интереса

а) По пријему захтева за издавање или измену одобрења за летове хеликоптера до или од места од јавног интереса, надлежна власт је дужна да процени захтев у складу са тачком CAT.POL.H.225 Анекса IV и да спроведе сваку додатну процену оператера која се сматра неопходном.

б) Одобрење из тачке CAT.POL.H.225 Анекса IV садржи листу места од јавног интереса и тип/типове хеликоптера које је одредио оператер и на које се одобрење примењује.

ц) Одобрење се примењује само на места од јавног интереса успостављена пре 1. јула 2002. године или на места од јавног интереса успостављена пре 28. октобра 2014. године и за које је Комисији и Агенцији пријављено одступање од тачке CAT.POL.H.225 Анекса IV, које је одобрено у складу са чланом 6. став 6. ове уредбе.

д) Ако су пријављене или откривене промене у окружењу препрека на месту од јавног интереса, надлежна власт процењује да ли остају важећа одобрења која је издала за летове хеликоптера до или од тог места. Ако трајне промене у окружењу препреке имају значајно негативан утицај на безбедност, примењује се следеће:

1) надлежна власт ограничава права садржана у релевантним одобрењима издатим у складу са тачком CAT.POL.H.225 Анекса IV како би искључила летове хеликоптера до тог места или од њега и уклања то место са листе која је у складу са ставом б) приложена уз одобрење;

2) место више не испуњава услове за одобрење места од јавног интереса према тачки CAT.POL.H.225 Анекса IV;

3) ако се нове препреке уклоне, оператери могу поднети захтев или поново поднети захтев за летове хеликоптера у складу са тачком CAT.POL.H.225 Анекса IV за одређено место.

е) Надлежна власт неће издати одобрење у складу са тачком CAT.POL.H.225 Анекса IV за место од јавног интереса које је претходно коришћено у класи перформанси 1 након промене у окружењу препрека.”.

После тачке ARO.OPS.220 додаје се тачка ARO.OPS.224, која гласи:

„ARO.OPS.224 Одобрење шеме за гориво/енергију за IAM активности

а) Надлежна власт одобрава шему за гориво/енергију коју је предложио IAM оператер под условом да оператер докаже усклађеност са захтевима садржаним у тач. UAM.OP.VCA.190, UAM.OP.VCA.191, UAM.OP.VCA.192 и UAM.OP.VCA.195 из Анекса IX.

б) Додатно, надлежна власт:

1) процењује да ли систем управљања IAM оператера и процес управљања безбедносним ризицима могу да подрже примену предложене индивидуалне шеме за гориво/енергију; и

2) успоставља план надзора за спровођење периодичних процена успостављене шеме за гориво/енергију IAM оператера како би се проверила усклађеност шеме са применљивим захтевима или одлучило да ли шему треба изменити или укинути.”.

Назив тачке ARO.OPS.225 мења се и гласи:

„ARO.OPS.225 Одобрење шеме за гориво/енергију- авиони и хеликоптери”.

Члан 11.

У Прилогу 1, у Анексу II (Захтеви које морају да испуне надлежне власти у области ваздушног саобраћаја (Део-ARO)), Додатак I (Сертификат ваздухопловног оператера) и Додатак II (Оперативне спецификације) замењују се новим Додатком I и новим Додатком II, који су дати у Прилогу 1, који је одштампан уз овај правилник и чини његов саставни део.

Члан 12.

У Прилогу 1, у Анексу III (Захтеви које морају да испуњавају организације које обављају ваздушни саобраћај (Део-ORO)), тачка ORO.GEN.005 (Област примене) мења се и гласи:

„ORO.GEN.005 Област примене

Овај анекс утврђује захтеве које мора да испуни оператер који обавља:

- а) јавни авио-превоз (CAT);
- б) посебне делатности у ваздушном саобраћају које се обављају уз накнаду;
- ц) некомерцијално летење сложеним моторним ваздухопловом;
- д) посебне делатности у ваздушном саобраћају које се обављају без накнаде сложеним моторним ваздухопловом;
- е) активности иновативне ваздушне мобилности (IAM).”.

Члан 13.

У Прилогу 1, у Анексу III (Захтеви које морају да испуњавају организације које обављају ваздушни саобраћај (Део-*ORO*)), у Глави *GEN* (Општи захтеви), у Одељку I (Опште одредбе), у тачки *ORO.GEN.140* (Приступ) став б) мења се и гласи:

„б) Приступ ваздухоплову из става а):

(i) у случају јавног авио-превоза авионима и хеликоптерима, подразумева могућност уласка у ваздухоплов и задржавања у ваздухоплову у току лета, изузев ако је, у складу са тачком *SAT.GEN.MPA.135*, у погледу пилотске кабине, из безбедносних разлога другачије одлучио вођа ваздухоплова;

(ii) за активности иновативне ваздушне мобилности (*IAM*) које се обављају коришћењем *VCA*, подразумева могућност уласка у ваздухоплов и задржавања у ваздухоплову током обављања летачких активности, изузев ако је, у складу са тачком *IAM.GEN.MVCA.135*, из безбедносних разлога другачије одлучио пилот који управља ваздухопловом.”

У Одељку 3 (Додатни организациони захтеви) тачка *ORO.GEN.310* (Коришћење ваздухоплова наведеног у *AOC*-у за некомерцијалне летове и летове у циљу обављања посебних делатности у ваздушном саобраћају) мења се и гласи:

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

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

1) ако сам ималац *AOC*-а обавља посебне делатности у ваздушном саобраћају у складу са Анексом VIII (Део-*SPO*);

2) ако га користе други оператери обављајући некомерцијалне летове моторним ваздухопловом или посебне делатности у ваздушном саобраћају у складу са Анексом VI (Део-*NCC*), Анексом VII (Део-*NCO*) или Анексом VIII (Део-*SPO*), под условом да се ваздухоплов користи у континуитету најдуже 30 дана.

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

1) у којој је јасно одређено који је оператер одговоран за оперативну контролу за сваки лет и описано како се оперативна контрола преноси са једног оператера на другог;

2) у којој су дужни да опишу поступак примопредаје приликом враћања авиона или хеликоптера имаоцу *AOC*-а.

Ова процедура мора да буде унета у оперативне приручнике оба оператера или у уговор између имаоца *AOC*-а и оператера који користи авион или хеликоптер у складу са ставом а) тачка 2). Ималац *AOC*-а израђује модел таквог уговора. На те уговоре се примењује тачка *ORO.GEN.220*.

Ималац *AOC*-а и оператер који користи авион или хеликоптер у складу са ставом а) тачка 2) су дужни да упознају релевантно особље са процедуром.

ц) Ималац *AOC*-а је дужан да процедуру из става б) поднесе надлежној власти како би прибавио претходно одобрење. Ималац *AOC*-а је дужан да са надлежном влашћу договори начин и учесталост доставе информација о преношењу оперативне контроле у складу са тачком *ORO.GEN.130* став ц).

д) Континуираном пловидбеношћу авиона или хеликоптера, који се користи у складу са ставом а), руководи организација одговорна за обезбеђивање континуиране пловидбености ваздухоплова наведена у АОС-у, у складу с Уредбом (ЕУ) бр. 1321/2014;

е) Ималац АОС-а који ставља авион или хеликоптер на располагање у складу са ставом а) је дужан да:

1) у оперативном приручнику наведе ознаку регистрације авиона или хеликоптера кога је ставио на располагање, као и врсту делатности која се обавља тим авионом или хеликоптером;

2) све време буде информисан и да води евиденцију о сваком оператеру који има одговорност за оперативну контролу над авионом или хеликоптером у било ком тренутку до враћања авиона или хеликоптера имаоцу АОС-а;

3) обезбеди да његово уочавање опасности, процена ризика и мере за ублажавање ризика обухвате све делатности за које се авион или хеликоптер користи.

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

1) да се сваки лет који се обавља под његовом оперативном контролом евидентира у систему техничке књиге ваздухоплова;

2) да се не врше измене система или конфигурације авиона или хеликоптера;

3) да се свака грешка или технички квар, који настану док је авион или хеликоптер под његовом оперативном контролом, пријави организацији из става д);

4) да ималац АОС-а прими копију сваког извештаја о догађају у вези с летовима који се обављају тим авионом или хеликоптером, који је припремљен у складу с Уредбом (ЕУ) бр. 376/2014 и Спроведбеном уредбом (ЕУ) 2015/1018.”.

Члан 14.

У Прилогу 1, у Анексу III (Захтеви које морају да испуњавају организације које обављају ваздушни саобраћај (Део-*ORO*)), у Глави АОС (Сертификација ваздухопловног оператера), тачка *ORO.AOC.100* (Подношење захтева за стицање сертификата ваздухопловног оператера) мења се и гласи:

„*ORO.AOC.100* Подношење захтева за стицање сертификата ваздухопловног оператера (АОС)

а) Не доводећи у питање Уредбу Европског парламента и Савета (ЕЗ) бр. 1008/2008, пре почетка обављања јавног авио-превоза авионом или хеликоптером, односно пре почетка обављања активности иновативне ваздушне мобилности (*IAM*) коришћењем *VCA*, оператер је дужан да поднесе захтев и да стекне сертификат ваздухопловног оператера (*AOC*), који издаје надлежна власт.

б) Оператер је дужан да надлежној власти достави следеће информације:

1) званични и пословни назив подносиоца захтева, адресу и адресу за достављање поште;

2) опис предложених делатности, укључујући тип и број ваздухоплова које ће користити;

3) опис система управљања, укључујући организациону структуру;

4) име одговорног руководиоца;

5) имена одговорних лица која се захтевају на основу тачке *ORO.AOC.135* став а), заједно са њиховим квалификацијама и искуством;

б) примерак оперативног приручника који се захтева на основу тачке ORO.MLR.100;
7) изјаву да је подносилац захтева проверио сву документацију која је достављена надлежној власти и да је утврдио да је она у складу са применљивим захтевима.

ц) Подносиоци захтева су дужни да надлежној власти докажу:

1) да је обављање јавног авио-превоза авионима или хеликоптерима у складу са свим основним захтевима из Анекса V Уредбе (ЕУ) бр. 2018/1139, овог анекса (Део – ORO), Анекса IV (Део – CAT) и Анекса V (Део – SPA) ове уредбе, као и Анекса I (Део – 26) Уредбе (ЕУ) бр. 2015/640;

1а) за активности иновативне ваздушне мобилности (IAM) које се обављају коришћењем VCA - да су усаглашени са свим основним захтевима из Анекса V Уредбе (ЕУ) 2018/1139, овог анекса III (Део – ORO), Анекса V (Део – SPA) и Анекса IX (Део-IAM) ове уредбе, као и Анекса I (Део – 26) Уредбе (ЕУ) бр. 2015/640;

2) да сви ваздухоплови који се користе имају потврду о пловидбености (CofA), у складу са Уредбом (ЕУ) бр. 748/2012 или да су узети у закуп без посаде, у складу са тачком ORO.AOC.110 став д); и

3) да су њихова организација и руководство примерени и правилно одређени за обим и подручје делатности.”.

Тачка ORO.AOC.125 (Некомерцијални летови имаоца AOC-а са ваздухопловом наведеним у његовом AOC-у) мења се и гласи:

„ORO.AOC.125 Некомерцијални летови имаоца AOC-а који се обављају авионом или хеликоптером наведеним у његовом AOC-у

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

1) утврђивање применљивих захтева;

2) опис свих разлика између оперативних процедура које се примењују приликом обављања јавног авио-превоза и некомерцијалног летења;

3) начин којим обезбеђује да је свако особље које је укључено у те летове у потпуности упознато са пратећим процедурама.

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

1) Анекса VIII (Део-SPO) када обавља пробне летове након одржавања сложеним моторним ваздухопловом;

2) Анекса VII (Део-NCO) када обавља пробне летове након одржавања ваздухопловом који није сложени моторни ваздухоплов.

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

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

Члан 15.

У Прилогу 1, у Анексу III (Захтеви које морају да испуњавају организације које обављају ваздушни саобраћај (Део-*ORO*)), у Глави *MLR* (Приручници, књиге и евиденције), у тачки *ORO.MLR.100* (Оперативни приручник – опште одредбе) став б) мења се и гласи:

„б) Садржина оперативног приручника мора да одговара захтевима из овог анекса, Анекса IV (Део-*CAT*), Анекса V (Део-*SPA*), Анекса VI (Део-*NCC*), Анекса VIII (Део-*SPO*) и Анекса IX (Део-*IAM*) у зависности шта је одговарајуће, и не сме да буде у супротности са условима који су садржани у оперативној спецификацији сертификата ваздухопловног оператора (*AOC*), односно потврди о испуњавању услова за обављање посебних делатности или изјави и листи посебних одобрења, у зависности шта је применљиво.”.

Тачка *ORO.MLR.101* (Оперативни приручник - структура за јавни авио-превоз) мења се и гласи:

„*ORO.MLR.101* Оперативни приручник - структура за јавни авио-превоз и *IAM* активности

Изузев за летове једномоторних авиона на елисни погон, чији максимални број расположивих путничких седишта (*MOPSC*) износи пет или мање, или једномоторних хеликоптера који нису сложени моторни хеликоптери, чији максимални број расположивих путничких седишта (*MOPSC*) износи пет или мање, који полећу и слећу са истог аеродрома или оперативног места дању, по правилима за визуелно летење (*VFR*), основну структуру оперативног приручника чине:

а) Део А: Општи/Основни део, који обухвата све оперативне политике, упутства и процедуре које нису у вези са типом ваздухоплова;

б) Део Б: Оперативни аспекти ваздухоплова, који обухвата сва упутства и процедуре за одређени тип ваздухоплова, укључујући разлике између типова/класа, варијанти или појединачних ваздухоплова које користи оператер;

ц) Део Ц: Коришћење авиона или хеликоптера у јавном авио-превозу, који обухвата упутства и информације о рутама/улогама/подручјима и аеродромима/оперативним местима или који, у случају активности иновативне ваздушне мобилности (*IAM*) које се обављају коришћењем *VCA*, обухвата упутства и информације о рутама/улогама/подручјима и вертипортима/локацијама за преусмеравање/оперативним местима;

д) Део Д: Обука, који обухвата сва упутства за обуку особља чији послови утичу на безбедно коришћење ваздухоплова.”.

У тачки *ORO.MLR.115* (Чување евиденције) став а) мења се и гласи:

„а) Следећа евиденција се чува најмање пет година:

1) ако је реч о оператерима који обављају јавни авио-превоз авионима и хеликоптерима, као и оператерима који обављају активности иновативне ваздушне мобилности (*IAM*) коришћењем *VCA* - евиденција о активностима наведеним у тачки *ORO.GEN.200*;

2) ако је реч о оператеру који подлеже достављању изјаве - копија изјаве оператера, подаци о одобрењима које поседује и оперативни приручник;

3) ако је реч о имаоцу потврде о испуњавању услова за обављање посебних делатности (*SPO*) - поред наведеног у ставу а) тачка 2), евиденција која се односи на

процену ризика која се обавља у складу са тачком SPO.OP.230 и одговарајуће стандардне оперативне процедуре.”.

Члан 16.

У Прилогу 1, у Анексу III (Захтеви које морају да испуњавају организације које обављају ваздушни саобраћај (Део-*ORO*)), у Глави *FC* (Летачка посада), тачка *ORO.FC.005* (Обим примене) мења се и гласи:

„ORO.FC.005 Област примене

Ова глава садржи захтеве које мора да испуни оператер у погледу обуке, искуства и оспособљености летачке посаде и састоји се од:

- а) Одељка 1 у коме су наведени заједнички захтеви;
- б) Одељка 2 у коме су наведени додатни захтеви који се примењују на јавни авио-превоз авионом или хеликоптером, изузев ако је реч о јавном авио-превозу путника који се обавља дању, по правилима за визуелно летење (*VFR*), који започиње и који се завршава на истом аеродрому или оперативном месту и у оквиру локалног подручја које је одредила надлежна власт, а који се обавља:

- 1) једномоторним авионом на елисни погон, који има максималну сертификовану масу на полетању (*MCTOM*) 5.700 kg или мању и чији максимални број расположивих путничких седишта (*MOPSC*) износи пет или мање; или

- 2) једномоторним хеликоптером, који није сложени моторни хеликоптер и чији максимални број расположивих путничких седишта (*MOPSC*) износи пет или мање;

- ц) Одељка 3 у коме су наведени додатни захтеви за обављање посебних делатности у ваздушном саобраћају уз накнаду, као и за делатности наведене у ставу б) тач. 1) и 2);

- д) Одељка 4 у коме су наведени додатни захтеви који се примењују на активности иновативне ваздушне мобилности (*IAM*) које се обављају ваздухопловима способним за *VTOL (VCA)*, с посадом.”.

У Одељку 1 (Заједнички захтеви) тачка *ORO.FC.105* (Одређивање пилота који управља ваздухопловом/вође ваздухоплова) мења се и гласи:

„ORO.FC.105 Одређивање пилота који управља ваздухопловом или 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 авионом или хеликоптером 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 којем се лети и знање о аеродромима, укључујући и алтернативне аеродроме, вертипорте, 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, у ситуацији да се унапређује од звања копиота у звање пилота који управља ваздухопловом, односно звање вође ваздухоплова.

ц) У случају комерцијалних делатности које се обављају авионима и хеликоптерима, као и у случају активности иновативне ваздушне мобилности (*IAM*) које се обављају коришћењем *VCA*, 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, вертипортима, локацијама за преусмеравање, средствима и процедурама који се користе, као и да одржава то знање на следећи начин:

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

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

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.”.

У тачки *ORO.FC.120* (Прелазна обука коју спроводи оператер) став а) мења се и гласи:

„а) Пре него што започне летење без надзора на линији, члан летачке посаде мора да заврши прелазну обуку коју спроводи оператер:

1) ако прелази на ваздухоплов за који се захтева ново овлашћење за тип, односно класу;

2) сваки пут када га оператер ангажује.”.

У тачки *ORO.FC.140* (Летење на више типова или варијанти ваздухоплова) став д) мења се и гласи:

„д) За обављање летова са више типова или варијанти хеликоптера или више типова или варијанти *VCA* 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 или за остале типове или варијанте *VCA*.”.

У тачки *ORO.FC.145* (Организовање обуке, провере и процењивање) став ц) мења се и гласи:

„ц) У случају комерцијалних делатности које се обављају авионима и хеликоптерима, као и у случају активности иновативне ваздушне мобилности (*IAM*) које се обављају коришћењем *VCA*, надлежна власт мора да одобри програме обуке и провере, укључујући наставне планове и коришћење средстава за спровођење програма, као што су појединачни уређаји за симулирање летења (*FSTD*) и друга наставна средства.”.

У тачки *ORO.FC.146* (Особље које спроводи обуку и врши проверу и процењивање) став е) мења се и гласи:

„е) Без обзира на став б), обуку на ваздухоплову/уређају за симулирање летења (*FSTD*) и проверу стручности коју спроводи оператер може да врши одговарајуће

квалификовани вођа ваздухоплова или, у случају *IAM* активности, пилот који управља ваздухопловом, који поседује *FITRI/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);

4) *IAM* активности које се обављају коришћењем *VCA*, дању и изнад рута на којима се навигација обавља према визуелним оријентирима на земљи.”.

У ставу ф) тачка 2) мења се и гласи:

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

У Одељку 2 (Додатни захтеви за јавни авио-превоз), у тачки *ORO.FC.A.201* (Ослобађање од дужности чланова летачке посаде у току лета) став б) тачка 2) подтачка (iii) мења се и гласи:

„(iii) има завршену периодичну обуку и проверу, у складу са тачком *ORO.FC.230*, под следећим условима:

(А) провера не обухвата маневре полетања;

(Б) провера обухвата маневре слетања најмање у улози пилота који надзира.”.

Члан 17.

У Прилогу 1, у Анексу III (Захтеви које морају да испуњавају организације које обављају ваздушни саобраћај (Део-*ORO*)), у Глави *FC* (Летачка посада) после тачке *ORO.FC.330* (Периодична обука и провера – провера стручности коју спроводи оператер) из Одељка 3 додаје се нови Одељак 4, који гласи:

„ОДЕЉАК 4

Додатни захтеви за *IAM* активности које се обављају ваздухопловима способним за *VTOL (VCA)*, с посадом

ORO.FC.400 Састав летачке посаде

Минимални састав летачке посаде за обављање активности иновативне ваздушне мобилности (*IAM*) ваздухопловима способним за *VTOL (VCA)*, с посадом, мора да одговара саставу наведеном у оперативном приручнику, при чему се узима у обзир минимални број наведен у приручнику за управљање ваздухопловом или у другим документима повезаним са потврдом о пловидбености (*CofA*) тог ваздухоплова.

ORO.FC.415 Основна обука за унапређење рада посаде (*CRM*) коју спроводи оператер

а) Пре него што започне летење без надзора на линији, члан летачке посаде мора да заврши основну обуку за унапређење рада посаде (*CRM*).

б) Основну обуку за унапређење рада посаде (*CRM*) врши најмање један одговарајуће оспособљени предавач за унапређење рада посаде коме, за поједине специфичне области, могу помагати стручна лица за те области.

ORO.FC.420 Прелазна обука коју спроводи оператер и провера

а) Обука за унапређење рада посаде (*CRM*) је саставни део прелазне обуке коју спроводи оператер.

б) По започињању прелазне обуке коју спроводи *IAM* оператер, члану летачке посаде се не смеју доделити летачке дужности на другом типу или класи ваздухоплова све до завршетка обуке или њене обуставе.

ц) Трајање прелазне обуке члана летачке посаде коју спроводи *IAM* оператер одређује се на основу стандарда који се односе на оспособљеност и искуство, а који су наведени у оперативном приручнику, узимајући у обзир претходне обуке и искуство члана летачке посаде.

д) Члан летачке посаде мора да заврши:

1) проверу стручности коју спроводи *IAM* оператер и обуку и проверу у вези с безбедносном опремом и опремом која се користи у случају опасности, пре започињања летења под надзором на линији (*LIFUS*); и

2) проверу на линији након завршетка летења под надзором на линији (*LIFUS*).

е) 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 *IAM* оператеру да испуни захтеве из става д), оператер може да развије специфичну прелазну обуку која ће се користити привремено, на ограничени број чланова летачке посаде.

ORO.FC.430 Периодична обука и провера

а) Сваки члан летачке посаде мора да заврши периодичну обуку и проверу које одговарају типу или варијанти *VCA* којим ће летети, као и пратећој опреми.

б) Провера стручности коју спроводи *IAM* оператер

1) Сваки члан летачке посаде мора да заврши проверу стручности коју спроводи *IAM* оператер у уобичајеном саставу посаде, како би доказао своју способност за обављање уобичајених поступака, ванредних поступака и поступака у случају опасности, а која обухвата релевантне аспекте повезане са задацима описаним у оперативном приручнику.

2) Резервисано.

3) Рок важења провере стручности коју спроводи *IAM* оператер износи 6 календарских месеци.

ц) Провера на линији

Сваки члан летачке посаде мора да заврши проверу на линији која се обавља у *VCA*. 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) Сваки 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 *VCA*, или комбиновањем обуке на уређају за симулирање летења (*FSTD*) и обуке у *VCA*.

ORO.FC.440 Летење на више типова или варијанти

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

1) потребно минимално искуство чланова летачке посаде;

2) потребно минимално искуство на једном типу или варијанти ваздухоплова стечено пре започињања обуке и летења 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.

б) Члан летачке посаде не сме да лети на више од три типа или групе типова ваздухоплова, укључујући најмање један *VCA*.”.

Члан 18.

У Прилогу 1, у Анексу III (Захтеви које морају да испуњавају организације које обављају ваздушни саобраћај (Део-*ORO*)), у Глави *TC* (Техничко особље у саставу посаде при *HEMS*, *ННО* или *NVIS* летовима) тачка *ORO.TC.100* (Обим примене) мења се и гласи:

„ORO.TC.100 Област примене

Ова глава садржи захтеве које мора да испуни оператер ако користи ваздухоплов у коме се налази техничко особље у саставу посаде, у јавном авио-превозу за потребе хитних медицинских летова хеликоптером (*HEMS*), хитних медицинских летова коришћењем *VCA* (*VEMS*), летова уз коришћење система за ноћно осматрање (*NVIS*) и летова хеликоптера уз коришћење хеликоптерске дизалице (*ННО*).”.

У тачки *ORO.TC.105* (Услови за доделу дужности) став а) мења се и гласи:

„а) Члановима техничког особља у саставу посаде у јавном авио-превозу, при *HEMS*, *VEMS*, *ННО* или *NVIS* летовима, додељује се дужност само:

1) ако имају најмање 18 година;

2) ако су физички и психички способни да безбедно извршавају додељене дужности и одговорности;

3) ако су завршили захтеване обуке за обављање додељених дужности, које су наведене у овој глави; и

4) ако су провере показале да су оспособљени за извршење свих додељених дужности, у складу са поступцима наведеним у оперативном приручнику.”.

У тачки ORO.TC.110 (Обука и провера) став б) мења се и гласи:

„б) После завршетка основне обуке, прелазне обуке коју спроводи оператер и обуке за разлике, као и након свих потребних летова за упознавање, сваки члан техничког особља подлеже провери како би показао оспособљеност у обављању уобичајених поступака и поступака у случају опасности.”.

После става ц) додају се ст. д) и е) који гласе:

„д) Провере које се врше након прелазне обуке коју спроводи оператер и након свих потребних летова за упознавање морају да се обаве пре вршења послова обавезног члана техничке посаде при *HEMS, VEMS, ННО* или *NVIS* летовима.

е) Рок важења провере члана техничке посаде за доказивање оспособљености у обављању уобичајених поступака и поступака у случају опасности износи 12 календарских месеци.”.

У тачки ORO.TC.120 (Прелазна обука коју спроводи оператер) став б) мења се и гласи:

„б) Прелазна обука коју спроводи оператер обухвата:

1) место на коме је смештена и руковање безбедноском опремом и опремом за преживљавање која се налази у ваздухоплову;

2) поступке у уобичајеним околностима и поступке у случају опасности; и

3) обуку у погледу опреме која се налази у ваздухоплову и која се користи за обављање дужности у ваздухоплову или на земљи, а чијим коришћењем се помаже пилоту у обављању *HEMS, VEMS, ННО* или *NVIS* летова.”.

Тачка ORO.TC.130 (Летови за упознавање) мења се и гласи:

„ORO.TC.130 Летови за упознавање

Ако прелазна обука коју спроводи оператер не обухвата обуку у ваздухоплову односно на *FSTD*-у, сваки члан техничке посаде мора да обави летове за упознавање.”.

Члан 19.

У Прилогу 1, у Анексу III (Захтеви које морају да испуњавају организације које обављају ваздушни саобраћај (Део-*ORO*)), у Глави *FTL* (Ограничења времена летења и радног времена и захтеви у погледу одмора) тачка ORO.FTL.100 (Област примене) мења се и гласи:

„ORO.FTL.100 Област примене

У овој глави се утврђују захтеви које су дужни да испуне оператер и његови чланови летачке и кабинске посаде (посаде ваздухоплова) у вези с ограничењем времена летења и радног времена, као и захтеви у погледу одмора чланова посаде ваздухоплова којима су додељене дужности у јавном авио-превозу који се обавља авионима.”.

Члан 20.

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.215* (Отказ једног мотора на рути (*OEI*)) став ц) тачка 3) мења се и гласи:

„3) испуштање горива у ваздуху је дозвољено до количине која омогућава долазак до аеродрома на који се претпоставља да ће авион слетети после отказа мотора са

прописаном резервом горива у складу са CAT.OP.MPA.181, која је одговарајућа за алтернативни аеродром ако се примењује процедура за безбедан наставак лета;”.

У тачки CAT.POL.A.230 (Слетање на суву полетно-слетну стазу) став е) мења се и гласи:

е) При отпреми авиона потребно је узети у обзир:

1) да ће авион слетети на најповољнију полетно-слетну стазу у условима мирне атмосфере; и

2) да ће авион слетети на полетно-слетну стазу која ће му највероватније бити додељена за слетање, узимајући у обзир очекивану брзину и смер ветра, карактеристике земаљског опслуживања авиона и друге услове, као што су средства која се користе за слетање и карактеристике терена.”.

У тачки CAT.POL.A.235 (Слетање на влажне и контаминирани полетно-слетне стазе) став е) мења се и гласи:

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

1) да ће авион слетети на најповољнију полетно-слетну стазу, у условима мирне атмосфере; и

2) да ће авион слетети на полетно-слетну стазу која ће му највероватније бити додељена за слетање, узимајући у обзир очекивану брзину и смер ветра, карактеристике земаљског опслуживања авиона и друге услове, као што су средства која се користе за слетање и карактеристике терена.”.

У Пододељку 4 (Перформансе класе Ц), у тачки CAT.POL.A.415 (Отказ једног мотора на рути (*OEI*)) став е) мења се и гласи:

„е) Избацивање горива у току лета је дозвољено до количине која омогућава долазак до аеродрома на који се претпоставља да ће авион слетети након отказа мотора са прописаном резервом горива у складу са CAT.OP.MPA.181, која је одговарајућа за алтернативни аеродром ако се примењује процедура за безбедан наставак лета.”.

Члан 21.

У Прилогу 1, у Анексу IV (Јавни авио-превоз (Део-CAT)), у Глави Ц (Перформансе и оперативна ограничења ваздухоплова), у Одељку 2 (Хеликоптери), у Пододељку 2 (Перформансе класе 1) у тачки CAT.POL.H.215 (Отказ критичног мотора на рути) став а) мења се и гласи:

„а) Маса хеликоптера и путања лета у свим тачкама на рути, уз отказ критичног мотора у очекиваним метеоролошким условима за лет, морају да омогуће испуњење захтева из било које од следећих тачака:

1) ако је планирано да се лет у неком тренутку обави без површине у видокругу, маса хеликоптера мора да омогућава брзину пењања од најмање 50 *ft* у минути, уз отказ критичног мотора на надморској висини од најмање 300 *m* (1.000 *ft*) или, ако се ради о планинским подручјима, од најмање 600 *m* (2.000 *ft*) изнад свих терена и препрека дуж руте;

2) ако је планирано да се лет обави без површине у видокругу, путања лета мора да омогућава хеликоптеру наставак лета од висине крстарења до висине која износи 300 *m* (1.000 *ft*) изнад места за слетање на коме слетање може да се обави у складу са тачком CAT.POL.H.220. Путања лета мора да надвишава сав терен и препреке на рути за најмање

300 m (1.000 ft) или, ако се ради о планинском подручју, за најмање 600 m (2.000 ft). Могу да се користе технике понирања;

3) ако је планирано да се лет обави у визуелним метеоролошким условима (VMC) са површином у видокругу, путања лета мора да омогућава наставак лета хеликоптера од висине крстарења до висине која износи 300 m (1.000 ft) изнад места за слетање на коме слетање може да се обави у складу са тачком CAT.POL.H.220, а да се при том ни у једном тренутку не лети испод одговарајуће минималне висине летења. Препреке се разматрају на удаљености са обе стране руте, како је наведено за потребе одређивања минималне висине летења по правилима за визуелно летење (VFR).”.

Став ц) брише се.

У тачки CAT.POL.H.225 (Летење хеликоптера до/од места од јавног интереса (PIS)) став а) тачка 1) мења се и гласи:

„1) место је успостављено као место од јавног интереса пре 1. јула 2002. године, или је успостављено као место од јавног интереса пре 28. октобра 2014. године, а одступање од ове тачке, које је одобрено према члану 6. став 6. ове уредбе, пријављено је Комисији и Агенцији пре 14. јуна 2023. године;”.

Став ц) мења се и гласи:

„ц) Оперативни приручник мора да садржи све следеће податке за свако место од јавног интереса (PIS): дијаграм или означену фотографију која показује главне аспекте, димензије, неусклађеност са захтевима перформанси класе 1, главне опасности и план за непредвиђене ситуације ако дође до незгоде.”.

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

„д) Оператер ажурира информације из става ц) и о свим променама обавештава надлежну власт. Ако се летови одвијају у другој држави чланици, оператер такође обавештава власт те државе.”.

У пододељку 4 (Перформансе класе 3), у тачки CAT.POL.H.420 (Летови хеликоптера изнад непогодне средине која се налази ван густо насељеног подручја), став б) мења се и гласи:

„б) Како би прибавио и одржао такво одобрење, оператер:

1) је дужан да летове из става а) обавља само у подручјима и под условима наведеним у одобрењу;

2) НАМЕРНО ОСТАВЉЕНО ПРАЗНО;

3) мора да докаже да ограничења хеликоптера или друге оправдане околности онемогућавају примену одговарајућих критеријума перформанси;

4) мора да поседује одобрење у складу са тачком CAT.POL.H.305 став б).”.

Члан 22.

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

„SPA.GEN.100 Надлежна власт

а) Надлежна власт за издавање посебног одобрења јесте:

1) за оператера који обавља комерцијалну делатност авионом или хеликоптером, власт државе чланице у којој оператер има главно место пословања;

2) за оператора који обавља некомерцијално летење авионом или хеликоптером, власт државе у којој оператор има главно место пословања, у којој је основан или у којој има пребивалиште.

3) за оператора који обавља активности иновативне ваздушне мобилности (*IAM*) ваздухопловима способним за *VTOL (VCA)*, власт државе чланице у којој оператор има главно место пословања или у којој има пребивалиште;

б) Изузетно од става а) тачка 2), на операторе који обављају некомерцијално летење користећи авион или хеликоптер који је регистрован у трећој земљи не примењују се одговарајући захтеви овог анекса за одобрење следећих летова, ако је ова одобрења издала трећа земља, као држава регистра:

1) навигације засноване на могућностима ваздухоплова (*PBN*);

2) летење у ваздушном простору са утврђеним минималним навигационим перформансама (*MNPS*);

3) летење у ваздушном простору са смањеним минимумима вертикалног раздвајања (*RVSM*);

4) летење у условима смањене видљивости (*LVO*).”.

Члан 23.

У Прилогу 1, у Анексу V (Посебна одобрења (Део-*SPA*)), у Глави Ц (Летење у ваздушном простору са утврђеним минималним навигационим перформансама (*MNPS*)) тачка *SPA.MNPS.100* (Летење у ваздушном простору са утврђеним минималним навигационим перформансама (*MNPS*)) мења се и гласи:

„SPA.MNPS.100 Летење у ваздушном простору са утврђеним минималним навигационим перформансама (*MNPS*)

Авион или хеликоптер може да лети у одређеном ваздушном простору за који су утврђене минималне навигационе перформансе (*MNPS*) у складу са додатним регионалним процедурама у којима су дефинисане минималне навигационе перформансе само ако је оператор прибавио одобрење надлежне власти за обављање ових летова.”.

Члан 24.

У Прилогу 1, у Анексу V (Посебна одобрења (Део-*SPA*)), у Глави Д (Летење у ваздушном простору са смањеним минимумима вертикалног раздвајања (*RVSM*)) тачка *SPA.RVSM.100* (Летење у ваздушном простору са смањеним минимумима вертикалног раздвајања (*RVSM*)) мења се и гласи:

„SPA.RVSM.100 Летење у ваздушном простору са смањеним минимумима вертикалног раздвајања (*RVSM*)

Авион или хеликоптер може да лети у одређеном ваздушном простору у коме су минимума вертикалног раздвајања смањени на 300 m (1.000 ft), а који се примењују између нивоа лета (*FL*) 290 и *FL* 410, укључујући и ове нивое лета, само ако је оператор прибавио одобрење од надлежне власти за обављање ових летова.”.

Члан 25.

У Прилогу 1, у Анексу V (Посебна одобрења (Део-*SPA*)), у Глави Е (Летови у условима смањене видљивости (*LVO*) и летови са оперативним олакшицама) тачка *SPA.LVO.100* (Летови у условима смањене видљивости (*LVO*) и летови са оперативним олакшицама) мења се и гласи:

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

Оператер авиона или хеликоптера 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.”.

Члан 26.

У Прилогу 1, у Анексу V (Посебна одобрења (Део-SPA)), у Глави Г (Транспорт опасног терета) тачка SPA.DG.100 (Транспорт опасног терета) мења се и гласи:

„SPA.DG.100 Транспорт опасног терета

Изузев у случајевима наведеним у Анексу IV (Део-CAT), Анексу VI (Део-NCC), Анексу VII (Део-NCO), Анексу VIII (Део-SPO) и Анексу IX (Део-IAM), оператер може да транспортује опасан терет ваздушним путем само ако поседује одобрење надлежне власти.”.

Члан 27.

У Прилогу 1, у Анексу V (Посебна одобрења (Део-SPA)), у Глави X (Летови хеликоптера са системом за ноћно осматрање), у тачки SPA.NVIS.110 (Захтеви који се односе на опрему за обављање летова са системом за ноћно осматрање (NVIS)) став е) мења се и гласи:

„е) Све потребне наочаре за ноћно осматрање (NVG) на NVIS лету морају бити исте класе филтера и морају обезбедити довољно еквивалентну оштрину вида.”.

Члан 28.

У Прилогу 1, у Анексу V (Посебна одобрења (Део-SPA)), у Глави J (Хитан медицински превоз хеликоптером), у тачки SPA.HEMS.100 (Хитан медицински превоз хеликоптером (HEMS)), после става б) додаје се став ц), који гласи:

„ц) Ноћни летови ка претходно неиспитаним оперативним местима изван густо насељених подручја, која обезбеђују довољно вештачког амбијенталног светла, обављају се на основу одобрења издатог у складу са тачком SPA.NVIS.100.”.

После тачке SPA.HEMS.100 (Хитан медицински превоз хеликоптером (HEMS)) додаје се нова тачка SPA.HEMS.105, која гласи:

„SPA.HEMS.105 HEMS HEC летови

а) *HEMS HEC* летови могу се обављати уз помоћ једне од следећих ставки:

1) са хеликоптерском дизалицом, под условима прописаним у Глави И (Лет хеликоптера уз коришћење хеликоптерске дизалице);

2) са теретним ременом, под условима прописаним у ставу б).

б) За *HEMS HEC* летове који се обављају са теретним ременом, оператер је дужан да:

1) испуни захтеве из тачке SPO.SPEC.HEC.105 Анекса VIII;

2) користи одобрену двоструку куку за терет или систем куке за терет одобрен у складу са одговарајућим стандардом пловидбености;

3) ограничи летове на техничку фазу лета за спашавање повређених, болесних или угрожених лица, или на превоз лица која су неопходна за мисију;

4) обезбеди да чланови техничке посаде који користе ремен буду адекватно опремљени, оспособљени, проверени и информисани;

5) изради специфичне *HEMS HEC SOP*, након процене ризика из тачке SPA.HEMS.140;

6) обезбеди да сви чланови летачке посаде који учествују у *HEMS HEC* летовима буду искусни, оспособљени и проверени да би обављали *HEMS HEC* летове, као и да поседују скорашње искуство у вези са тим активностима.”.

Тачка SPA.HEMS.110 (Опрема која је потребна за *HEMS* летове) мења се и гласи:

„SPA.HEMS.110 Захтеви у погледу опреме за *HEMS* летове

а) Уградња наменске медицинске опреме на хеликоптер и све накнадне измене те опреме и, по потреби, њено коришћење, одобрава се у складу са Уредбом (ЕУ) број 748/2012.

б) За потребе *VFR* летова на рутама на којима се навигација обавља према визуелним оријентирима на земљи, хеликоптер мора да буде опремљен уређајем који обезбеђује приказ мапе кретања са положајем тог ваздухоплова и препрека. База података мапа и база података препрека редовно се ажурирају.

ц) Изузетно од тачке CAT.IDE.H.240 Анекса IV, сложени хеликоптери, чија кабина није под притиском, који обављају *HEMS* и чији максимални број расположивих путничких седишта (*MOPSC*) износи девет или мање, морају да испуњавају услове у погледу кисеоника који се примењују на хеликоптере који нису сложени хеликоптери, чија кабина није под притиском.

д) Изузетно од тач. CAT.OP.MPA.285 и CAT.IDE.H.240 Анекса IV, кратки боравак изнад 13.000 *ft* без коришћења додатног кисеоника може се обављати дању, уз претходно одобрење надлежне власти, под условом да су испуњени сви следећи услови:

1) боравак изнад 13.000 *ft* је неопходан за укрцавање/искрцавање лица или за *HEMS HEC* летове;

2) лет се не обавља изнад 16.000 *ft*;

3) трајање боравка изнад 10.000 *ft* без кисеоника је ограничено на 30 минута у оквиру *HEMS* мисије;

4) безбедносно информисање у складу са тачком CAT.OP.MPA.170 Анекса IV укључује адекватне информације за чланове посаде и путнике о ефектима хипоксије;

5) стандардне оперативне процедуре (*SOP*) су укључене у оперативни приручник обухватајући тач. 1) - 4);

6) искуство оператера у обављању летова на великим надморским висинама без коришћења додатног кисеоника је адекватно за летове које треба извршити;

7) искуство појединих чланова посаде и њихова физиолошка адаптација на велике надморске висине су адекватни за летове које треба извршити;

8) сви чланови посаде који учествују у летовима су завршили почетну и периодичну обуку у погледу хипоксије;

9) ниједном од чланова посаде који учествује у овим летовима није дијагностиковано здравствено стање које би могло довести до хипоксије.

е) За летове који се обављају са једним пилотом ноћу, хеликоптер мора бити опремљен на следећи начин:

1) за хеликоптер коме је прва појединачна потврда о пловидбености (*CofA*) издата пре 25. маја 2024. године, са одговарајућим системом за повећање стабилности или аутопилотом;

2) за хеликоптер коме је прва појединачна потврда о пловидбености (*CofA*) издата 25. маја 2024. године или касније, са аутопилотом.

ф) За *HEMS* летове који се обављају дању, хеликоптер мора бити опремљен летачким инструментима који се захтевају у складу са тачком а) подтач. б) и 7) тачке CAT.IDE.H.130 Анекса IV.

г) Хеликоптер мора да буде опремљен радио-висиномером који може да емитује звучно упозорење о висини испод унапред подешене висине и визуелно упозорење о висини коју пилот може да изабере.

х) Инструменти и опрема који се захтевају у ст. е) и г) одобравају се у складу са применљивим захтевима пловидбености.

и) Оператер је дужан да обезбеди да су све релевантне информације документоване у листи минималне опреме.”.

Тач. SPA.HEMS.120 (Оперативни минимум за *HEMS* летове), SPA.HEMS.125 (Захтеви који се односе на перформансе за *HEMS* летове), SPA.HEMS.130 (Захтеви који се односе на посаду), SPA.HEMS.135 (Информисање медицинског особља и других лица при *HEMS* летовима) и SPA.HEMS.140 (Информације и документација) мењају се и гласе:

„SPA.HEMS.120 Оперативни минимум за *HEMS* летове

а) *HEMS* летови који се обављају по *VFR* морају да буду у складу са временским минимумима специфичним за *HEMS* за фазу почетка лета и фазу летења на рути током *HEMS* лета.

б) Ако се у току фазе летења на рути временски услови спусте испод базе облака или минимума видљивости, хеликоптери који су сертификовани за летове само у визуелним метеоролошким условима (*VMC*) морају да прекину лет или да се врате у базу. Хеликоптери који су опремљени и сертификовани за летове у инструменталним метеоролошким условима (*IMC*) могу да прекину лет, врате се у базу или да сасвим пређу у лет који се спроводи према правилима инструменталног летења (*IFR*), под условом да је летачка посада одговарајуће оспособљена.

ц) *VFR* оперативни минимум мора да буде одређен на основу применљивих захтева за ваздушни простор, осим у следећим случајевима када се могу користити смањени плафон лета, видљивост и вертикална растојања од препрека:

1) летови са више пилота;

2) летови са једним пилотом и са чланом техничке посаде који седи на предњем седишту окренутом напред, који је одговарајуће оспособљен и задужен за умањење додатног ризика.

SPA. HEMS.125 Захтеви који се односе на перформансе за *HEMS* летове

а) Летови који се обављају у перформансама класе 3 изнад непогодне средине изводе се само под условом да је испуњен један од следећих услова:

1) *HEMS* оперативно место које се користи за полетање, слетање или за *HEMS HEC* лет се налази на надморској висини вишој од 7.000 *ft*, а хеликоптер је сертификован као категорија А или еквивалентна категорија, како је одредила Агенција;

2) за планирани *HEMS* лет није потребан превоз медицинског особља, медицинског материјала или болесних или повређених лица, а хеликоптер је сертификован као категорија А или еквивалентна категорија, како је одредила Агенција, или су испуњени сви следећи услови:

(i) хеликоптер је опремљен системима за гориво отпорним на судар;
(ii) хеликоптер је опремљен сигурносним појасом са системом за везивање горњег дела тела за употребу на сваком путничком седишту за сваког путника узраста од 24 месеца или више;

(iii) надморска висина најмање једног од *HEMS* оперативних места које се користе током *HEMS* летова није мања од 3.000 *ft*;

(iv) оператеру је надлежна власт издала одобрење у складу са тачком САТ.ПОЛ.Н.420 Анекса IV;

3) најмање једно *HEMS* оперативно место које се користи за полетање, слетање или *HEMS HEC* током *HEMS* летова налази се на надморској висини од 8.000 *ft* или већој висини и испуњени су сви следећи услови:

(i) хеликоптер је опремљен системима за гориво отпорним на судар;

(ii) хеликоптер је опремљен сигурносним појасом са системом за везивање горњег дела тела за употребу на сваком путничком седишту за сваког путника узраста од 24 месеца или више;

(iii) хеликоптер који је сертификован као категорија А или еквивалентна категорија, како је одредила Агенција, није доступан или није погодан за обављање летова из једног од следећих разлога:

(А) недовољне перформансе за коришћење на *HEMS* оперативном месту или немогућност обављања *HEMS HEC* летова, ако је то применљиво;

(Б) хеликоптери сертификовани као категорија А или еквивалентна категорија, како је одредила Агенција, а који би иначе могли бити отпремљени, налазе се на *HEMS* мисији или још нису спремни за следећу мисију, што доводи до кашњења у интервенцији која је неспојива са потребом за хитним реаговањем;

(iv) оператер је успоставио поступак за постизање усклађености са тачком (iii);

(v) оператеру је надлежна власт издала одобрење у складу са тачком САТ.ПОЛ.Н.420 Анекса IV;

(vi) оператер евидентира све мисије обављене летовима хеликоптера који није сертификован као категорија А или еквивалентна категорија, како је одредила Агенција.

б) Одступајући од тачке САТ.ПОЛ.Н.400 став д) тачка 2) Анекса IV ове уредбе, ако су испуњени критеријуми из става а) тачка 1), ноћни летови хеликоптера могу се обављати са перформансама класе 3.

ц) Полетање и слетање

1) Хеликоптери који обављају летове до/од подручја завршног прилаза и полетања (*FATO*), у болници која се налази у густо насељеној непогодној средини и која се користи као *HEMS* оперативна база, морају се користити у складу са перформансама класе 1.

2) Хеликоптери који обављају летове до/од *FATO*, у болници која се налази у густо насељеној непогодној средини, а која не представља *HEMS* оперативну базу, морају се

користити у складу са перформансама класе 1, изузев ако оператер поседује одобрење у складу са тачком CAT.POL.H.225.

3) Хеликоптери који обављају летове до/од *HEMS* оперативног места које се налази у непогодној средини:

(i) морају да обављају летове у складу са перформансама класе 2 или, у случају да су испуњени услови утврђени у ставу а), у складу са перформансама класе 3;

(ii) изузети су од одобрења које је прописано тачком CAT.POL.H.305 став а) Анекса IV, под условом да се докаже усаглашеност са тачком CAT.POL.H.305 став б) тач. 2) и 3) Анекса IV.

4) Карактеристике *HEMS* оперативног места морају бити такве да обезбеђују довољну удаљеност од свих препрека и да гарантују безбедно летење. Када су у питању ноћни летови, систем осветљења хеликоптера мора адекватно да осветљава место слетања и околне препреке.

SPA.HEMS.130 Захтеви који се односе на посаду

а) *Избор*. Оператер је дужан да утврди критеријум за избор чланова летачке посаде за обављање *HEMS* задатака, узимајући у обзир њихово претходно искуство.

б) **НАМЕРНО ОСТАВЉЕНО ПРАЗНО**

ц) *Оперативна обука*. Чланови посаде морају успешно да заврше обуку у складу са *HEMS* процедурама из оперативног приручника.

д) *Летачка обука искључиво на основу инструмената*. Чланови летачке посаде, који обављају *HEMS* летове без важећег овлашћења за инструментално летење, дужни су да ради стицања стручности заврше летачку обуку искључиво на основу инструмената у хеликоптеру или на *FSTD*-у како би стекли вештине за избегавање случајних инструменталних метеоролошких услова (*IMC*). Период важења летачке обуке је 6 календарских месеци.

е) *Састав посаде*

1) *Дневни лет*. Састав минималне посаде мора да испуњава најмање следеће услове:

(i) да се састоји од два пилота или од једног пилота и једног члана *HEMS* техничког особља;

(ii) састав посаде може да се сведе на само једног пилота искључиво уколико дође до једне од следећих ситуација; ако је број чланова посаде сведен на једног пилота, вођа ваздухоплова обавља лет према *HEMS* оперативном месту или са њега само ако је током лета претходно извршио извиђање са два члана посаде током исте *HEMS* мисије:

(А) ако се од вође ваздухоплова захтева да донесе додатни медицински материјал, да допуни ваздухоплов горивом или да га премести док члан *HEMS* техничког особља пружа медицинску помоћ на терену;

(Б) ако је током лета медицинском путнику потребна помоћ члана *HEMS* техничког особља;

(Ц) ако члан *HEMS* техничког особља напушта ваздухоплов како би надгледао *HEMS HEC* лет са спољашњим подвезним теретом изван хеликоптера;

2) *Ноћни лет*. Састав минималне посаде је следећи:

(i) два пилота или један пилот и један члан *HEMS* техничког особља;

(ii) један пилот ако су испуњени следећи услови:

(А) ако је током лета медицинском путнику потребна помоћ члана *HEMS* техничког особља;

(Б) ако ни место одласка ни одредиште не представљају *HEMS* оперативно место.

3) Оператер је дужан да обезбеди да се током трајања *HEMS* мисије одржава континуитет састава посаде.

ф) Обука и провера летачке и техничке посаде

1) Обуку и проверу обавља одговарајуће оспособљено особље у складу са детаљним наставним планом који је уврштен у оперативни приручник и одобрен од стране надлежне власти.

2) Чланови посаде

(i) Сви релевантни елементи програма обуке посаде, који су дефинисани у Глави *FC* и Глави *TC* Анекса III (Део-*ORO*), укључујући обуку на хеликоптеру, односно *FSTD*-у, морају да унапређују знање посаде о *HEMS* радном окружењу и опреми, да побољшају координацију посаде и да обухвате мере за умањење ризика повезаних са прелазом на рути у услове смањене видљивости, избор *HEMS* оперативних места и профила прилаза и одласка.

(ii) Мере из подтачке (i) процењују се током:

(А) провера стручности за летове дању у визуелним метеоролошким условима (*VMC*) или током провера стручности за летове ноћу у визуелним метеоролошким условима (*VMC*), ако оператер врши ноћне *HEMS* летове; и

(Б) провера на линији.

(iii) Рок важења *HEMS* компоненти у проверама стручности и проверама на линији из подтачке (ii) износи 12 календарских месеци.

SPA.HEMS.135 Информисање медицинских путника и других лица при *HEMS* летовима

а) *Медицински путници*. Пре сваког *HEMS* лета или серије летова, медицински путници морају да буду упознати са *HEMS* радном средином и опремом, како би могли да користе медицинску опрему која се налази у хеликоптеру и опрему која се користи у случају опасности и да учествују у уобичајеним поступцима уласка и изласка, као и у поступцима у случају опасности.

б) *Особље земаљских хитних служби*. Оператер треба да спроведе све мере како би био сигуран да је особље земаљских хитних служби упознато са *HEMS* радном средином и опремом, као и ризицима који су повезани са поступцима на земљи на *HEMS* оперативном месту.

ц) *Пацијент*. Изузетно од САТ.ОР.МРА.170, информисање се врши само ако здравствено стање пацијента то дозвољава.

SPA.HEMS.140 Информације, процедуре и документација

а) Оператер је дужан да процењује, умањује и своди на минимум ризике повезане са *HEMS* окружењем, као део анализе ризика и процеса управљања. Мере за умањење ризика, укључујући оперативне процедуре, оператер описује у оперативном приручнику.

б) Оператер је дужан да обезбеди да приликом пружања хитне медицинске помоћи хеликоптером вођа ваздухоплова процени специфичне ризике које носи одређена *HEMS* мисија.

ц) Без обзира на тачку CAT.OP.MPA.175 Анекса IV, оператер не мора да доврши оперативни план лета ако *HEMS* мисија обухвата лет до *HEMS* оперативног места које није претходно испитано или са њега.

д) Одговарајући изводи из оперативног приручника стављају се на располагање организацији за коју оператер обавља *HEMS* летове.”.

После тачке SPA.HEMS.150 (Залихе горива/енергије – олакшице) додаје се нова тачка SPA.HEMS.151, која гласи:

„SPA.HEMS.151 Систем за праћење ваздухоплова

Оператер је дужан да успостави и одржава надгледани систем за праћење ваздухоплова за *HEMS* летове током читавог трајања *HEMS* мисије.”.

Члан 29.

У Прилогу 1, у Анексу V (Посебна одобрења (Део-SPA)), у Глави M (Електронска летачка документација (*EFB*)), у тачки SPA.EFB.100 (Коришћење електронске летачке документације (*EFB*) – оперативно одобрење) став а) мења се и гласи:

„а) Оператер који обавља јавни авио-превоз авионом или хеликоптером или *IAM* оператер може да користи тип Б *EFB* апликације само ако је надлежна власт оператеру издала одобрење за то коришћење.”.

Члан 30.

У Прилогу 1, у Анексу V (Посебна одобрења (Део-SPA)), у Глави H (Прилази и одласци хеликоптера помоћу тачке у простору (*Point-in-space*) са смањеним *VFR* минимумима (*PINS-VFR*)), у тачки SPA.PINS-VFR.100 став а) мења се и гласи:

„а) Оператер користи смањене *VFR* оперативне минимуме само ако су испуњена оба следећа услова:

- 1) летови се не обављају на основу *HEMS* одобрења;
- 2) оператеру је издато одобрење од стране надлежне власти.”.

Члан 31.

У Прилогу 1, у Анексу V (Посебна одобрења (Део-SPA)) после тачке SPA.PINS-VFR.100 (Прилази и одласци хеликоптера помоћу тачке у простору (*PinS*) са смањеним *VFR* минимумима) из Главе H (Прилази и одласци хеликоптера помоћу тачке у простору (*Point-in-space*) са смањеним *VFR* минимумима (*PINS-VFR*)) додаје се нова Глава O, која гласи:

„ГЛАВА O

ХИТАН МЕДИЦИНСКИ ПРЕВОЗ ВАЗДУХОПЛОВОМ СПОСОБНИМ ЗА VTOL, С ПОСАДОМ (VEMS)

SPA.VEMS.100 Хитан медицински превоз ваздухопловом способним за VTOL, с посадом (VEMS)

а) *IAM* оператер може да обавља хитан медицински превоз ваздухопловом способним за VTOL, с посадом (*VEMS*) само ако му је надлежна власт издала одобрење за те активности.

б) За стицање наведеног одобрења од надлежне власти *IAM* оператер је дужан да:

- 1) има *AOC* у складу са Анексом III (Део-*ORO*);
- 2) обавља активности у складу са релевантним захтевима Анекса IX (Део-*IAM*); и
- 3) докаже надлежној власти усклађеност са захтевима из ове главе.

ц) *IAM* оператер је дужан да користи одговарајуће вертипорте као своју *VEMS* оперативну базу и болничке локације, изузев ако је надлежна власт одобрила коришћење места од јавног интереса (*PIS*) на болничкој локацији.

д) *IAM* оператер може да користи одговарајућа оперативна места у сврху обављања *VEMS* мисија или летова у циљу оспособљавања за *VEMS*, узимајући при томе у обзир:

- 1) захтеве који се односе на перформансе ваздухоплова, а који се примењују при полетању и слетању;
- 2) карактеристике оперативног места, укључујући димензије, препреке и стање површине;
- 3) безбедно раздвајање ваздухоплова способног за *VTOL (VCA)* од људи на тлу;
- 4) захтеве који се односе на приватност, заштиту података, одговорност, осигурање, обезбеђивање и заштиту животне средине.

SPA.VEMS.110 Захтеви у погледу опреме за *VEMS* активности

а) Уградња наменске медицинске опреме у ваздухоплов способан за *VTOL (VCA)*, све накнадне измене те опреме и, по потреби, њено коришћење, одобрава се у складу са Уредбом (ЕУ) бр. 748/2012.

б) За потребе *VFR* летова на рутама или подручјима на којима се навигација обавља према визуелним оријентирима на земљи, *VCA* мора да буде опремљен уређајем који обезбеђује приказ мапе кретања са положајем тог ваздухоплова и препрека. База података о мапама и препрекама мора редовно да се ажурира.

ц) За потребе *VFR* летова дању, *VCA* мора да буде опремљен уређајем који мери и пилоту приказује висину и стабилизовани смер или да буде опремљен другим еквивалентним средствима за ублажавање дезоријентације пилота у случају смањених визуелних оријентира.

д) Сваки *VCA* који се користи у *VEMS* мисијама мора да има опрему са *ADS-B Out* могућношћу.

е) Инструменти и опрема који се захтевају у ставу ф) морају да буду сертификовани у складу са применљивим захтевима пловидбености.

ф) *IAM* оператер је дужан да обезбеди да су све релевантне информације документоване у листи минималне опреме (*MEL*).

SPA.VEMS.115 Комуникација

Уз захтеве за инструменте и опрему који се примењују на *VCA* с посадом, *VCA* који се користе за *VEMS* летове морају да имају комуникациону опрему која омогућава успостављање двосмерне комуникације са организацијом за чије се потребе обавља *VEMS* лет и, ако је могуће, са особљем земаљских хитних служби, на месту обављања активности.

SPA.VEMS.120 Видљивост и минимална удаљеност од облака за *VEMS* летове

Минимуми за отпрему и фазу летења на рути за *VEMS* лет утврђени су у складу одредбом *SERA.5001*. Ако се током фазе летења на рути временски услови погоршају испод применљивих минимума:

- а) *VCA* који је сертификован само за *VFR* летове дању, мора да слети што је пре могуће или да се врати у *VEMS* базу;
- б) Резервисано.

SPA.VEMS.125 Захтеви који се односе на перформансе за *VEMS* летове

VCA који се користе за *VEMS* летове морају да се користе у складу са применљивим захтевима за перформансе утврђеним у тачки UAM.POL.VCA.100.

SPA.VEMS.130 Захтеви који се односе на посаду

а) *Избор*. *IAM* оператер је дужан да утврди критеријум за избор чланова летачке посаде за обављање *VEMS* летова, узимајући у обзир њихово претходно искуство.

б) *Оперативна обука*. Чланови посаде морају успешно да заврше оперативну обуку у складу са *VEMS* процедурама из оперативног приручника.

ц) Резервисано

д) *Састав посаде*

1) *Дневни лет*. Приликом отпреме за *VEMS* лет дању, по *VFR* правилима, састав минималне посаде чине два пилота или један пилот и један члан *VEMS* техничког особља у саставу посаде.

Након слетања на *VEMS* оперативно место, накнадне летове може обављати један пилот:

(i) ако постоји потреба за додатним медицинским снабдевањем, пуњењем горивом/пуњењем батерија или позиционирањем док члан *VEMS* техничког особља у саставу посаде пружа медицинску помоћ на терену; или

(ii) ако члан *VEMS* техничког особља у саставу посаде пацијенту пружа медицинску помоћ током лета или током превоза у другом возилу.

2) Резервисано

3) *IAM* оператер је дужан да обезбеди да се током трајања *VEMS* мисије одржава континуитет састава посаде.

е) *Обука и провера летачке и техничке посаде*

1) Обуку и проверу обавља одговарајуће оспособљено особље у складу са детаљним наставним планом који је уврштен у оперативни приручник и одобрен од стране надлежне власти.

2) Чланови посаде

(i) Сви релевантни елементи програма обуке посаде морају да унапређују знање посаде о *VEMS* радном окружењу и опреми, да побољшају координацију посаде и да обухвате мере за умањење ризика повезаних са прелазом на рути у услове смањене видљивости, избор *VEMS* оперативних места и профила прилаза и одласка.

(ii) Мере из подтачке (i) процењују се током следећих провера:

(А) провера стручности за летове дању у визуелним метеоролошким условима (*VMC*);

(Б) провера на линији.

(iii) Рок важења *VEMS* компоненти у проверама стручности и проверама на линији из подтачке (ii) износи 6 календарских месеци, односно 12 календарских месеци.

SPA.VEMS.135 Информисање медицинских путника и других лица

а) *Медицински путници*. Пре сваког *VEMS* лета или серије летова, медицински путници морају да буду упознати са *VEMS* радном средином и опремом, како би могли да

користе медицинску опрему која се налази у VCA и опрему која се користи у случају опасности и да учествују у уобичајеним поступцима уласка и изласка, као и у поступцима у случају опасности.

б) *Особље земаљских хитних служби.* У случају да ангажује особље земаљских хитних служби, IAM оператер је дужан да спроведе све мере како би био сигуран да је такво особље упознато са VEMS радном средином и опремом, као и ризицима који су повезани са поступцима на земљи на VEMS оперативном месту.

ц) *Пацијенти.* Изузетно од тачке UAM.OP.MVCA.170 Анекса IX (Део-IAM), информисање се врши само ако здравствено стање пацијента то дозвољава.

SPA.VEMS.140 Информације, процедуре и документација

а) IAM оператер је дужан да процењује, умањује и своди на минимум ризике повезане са VEMS окружењем, као део анализе ризика и процеса управљања. Мере за умањење ризика, укључујући оперативне процедуре, IAM оператер описује у оперативном приручнику.

б) IAM оператер је дужан да обезбеди да пилот који управља ваздухопловом (PIC) процени специфичне ризике које носи одређени VEMS лет.

ц) Одговарајући изводи из оперативног приручника стављају се на располагање организацији за коју оператер обавља VEMS летове.

SPA.VEMS.145 Објекти у VEMS оперативној бази

а) Ако се од чланова посаде захтева дежурство са временом реакције мањим од 45 минута, у близини сваке VEMS оперативне базе мора бити обезбеђен погодан смештај за то особље.

б) У свакој VEMS оперативној бази летачка посада мора имати приступ објектима за добијање актуелних метеоролошких информација и прогноза и мора имати адекватну комуникацију са јединицама за пружање услуга у ваздушном саобраћају. Адекватни објекти морају бити доступни за планирање свих повезаних задатака.

SPA.VEMS.150 Пуњење/истакање горива, пуњење/замена батерија док се путници укрцавају, док се налазе у ваздухоплову или се искрцавају

Поступци за пуњење/истакање горива, за пуњење батерија или њихову замену док су јединице за узгон или потисак стављене у погон или искључене морају се спроводити у складу са тачком UAM.OP.MVCA.200 или тачком UAM.OP.MVCA.205, у зависности од случаја.

SPA.VEMS.155 Систем за праћење ваздухоплова

IAM оператер је дужан да успостави и одржава надгледани систем за праћење ваздухоплова којим се обављају VEMS активности током читавог трајања VEMS лета.”.

Члан 32.

У Прилогу 1, у Анексу VII (Некомерцијални летови који се обављају ваздухопловом који није сложени моторни ваздухоплов (Део-NCO)), у Глави Д (Инструменти, подаци, опрема), у Одељку 2 (Хеликоптери), у тачки NCO.IDE.H.170 (Предајник за одређивање места удеса (ELT)) став б) мења се и гласи:

„б) Хеликоптери који су сертификовани за максимални број расположивих путничких седишта шест или мање морају да буду опремљени предајником за одређивање

места несреће (*ELT(S)*) или личним предајником (*PLB*) кога носи члан посаде или путник или аутоматским предајником за одређивање места несреће (*ELT*).”.

Члан 33.

У Прилогу 1, у Анексу VIII (Посебне делатности у ваздушном саобраћају (Део-*SPO*)), у Глави Ц (Перформансе и оперативна ограничења ваздухоплова), у тачки *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) после става ц) додају се ст. д) и е), који гласе:

„д) Пилот који управља ваздухопловом дужан је да обезбеди:

1) да утовар ваздухоплова буде обављен под надзором оспособљеног особља;
2) да утовар терета који се превози буде у складу са подацима који су коришћени за израчунавање масе и положаја тежишта ваздухоплова.

е) Оператер је дужан да у оперативном приручнику наведе принципе и методе у вези са утоваром и системом за одређивање масе и положаја тежишта, који су у складу са захтевима наведеним у ст. а) - д). Утврђени систем мора да обухвати све врсте намераваних летова.”.

Члан 34.

У Прилогу 1, у Анексу VIII (Посебне делатности у ваздушном саобраћају (Део-*SPO*)), у Глави Д (Инструменти, подаци, опрема), у Одељку 2 (Хеликоптери), у тачки *SPO.IDE.H.190* (Предајник за одређивање места несреће (*ELT*)) став б) мења се и гласи:

„б) Хеликоптери који су сертифицирани за максимални број расположивих путничких седишта шест или мање морају да буду опремљени предајником за одређивање места несреће (*ELT(S)*) или личним предајником (*PLB*) кога носи члан посаде или стручно лице за обављање задатка или аутоматским предајником за одређивање места несреће (*ELT*).”.

Члан 35.

У Прилогу 1, после тачке *SPO.SPEC.MCF.145* (Захтеви које морају да испуне имаоци *AOC*-а у вези уређаја за снимање звука у пилотској кабини, уређаја за снимање података о лету и уређаја за снимање са везе за пренос података) из Главе Е (Посебни захтеви) Анекса VIII (Посебне делатности у ваздушном саобраћају (Део-*SPO*)), додаје се нови Анекс IX, који гласи:

„*АНЕКС IX*

АКТИВНОСТИ ИНОВАТИВНЕ ВАЗДУШНЕ МОБИЛНОСТИ

(ДЕО-*IAM*)

ГЛАВА А

ОПШТИ ЗАХТЕВИ

IAM.GEN.050 Област примене

Овај анекс се примењује на активности иновативне ваздушне мобилности (*IAM*) ваздухопловима способним за *VTOL (VCA)*, с посадом, које се обављају дању, по правилима за визуелно летење (*VFR*).

IAM.GEN.055 Надлежна власт

Надлежна власт за *IAM* оператере је власт коју је одредила држава чланица у којој оператер има главно место пословања или пребивалиште, или Агенција у складу са чланом 65. Уредбе (ЕУ) 2018/1139.

ОДЕЉАК 1

Ваздухоплов способан за *VTOL (VCA)*

IAM.GEN.VCA.050 Област примене

Овај одељак садржи опште захтеве који се односе на активности које се обављају коришћењем *VCA*.

IAM.GEN.VCA.100 Дужности посаде

а) Пилоти и други чланови посаде су одговорни за правилно обављање својих дужности:

1) које се односе на безбедност *VCA* и лица у њему; и

2) које су одређене у оперативном приручнику (*OM*) *VCA* оператера.

б) Пилоти или други чланови посаде су дужни да се придржавају следећег:

1) да обавесте пилота који управља ваздухопловом (*PIC*) о сваком недостатку, квару, неисправности или оштећењу за који сматрају да могу да имају утицаја на пловидбеност или на безбедност летења *VCA*, укључујући и системе који се користе у случају опасности, ако то претходно већ није учињено;

2) да обавесте пилота који управља ваздухопловом (*PIC*) о свакој незгоди која је угрозила или је могла да угрози безбедност летења *VCA*, ако то претходно већ није учињено;

3) да се придржавају одговарајућих захтева из оператерове шеме за пријављивање догађаја;

4) да се придржавају захтева који се односе на време летења, радно време, као и захтева у погледу одмора, који се примењују на активности које обављају;

5) не смеју да онеспособе или искључе уређаје за снимање података о лету нити да намерно избришу њихове снимке;

ц) Пилоти и други чланови посаде не смеју да обављају дужности у вези с активностима које се обављају коришћењем *VCA* ако се нађу у било којој од следећих ситуација:

1) ако су под утицајем психоактивних супстанци или ако нису способни услед повреде, умора, утицаја лекова, болести или других сличних узрока;

2) ако не испуњавају применљиве захтеве у погледу здравствене способности;

3) ако сумњају у своју способност да изврше додељене дужности;

4) ако знају или сумњају да су уморни, као што је наведено у тачки 7.5. Анекса V Уредбе (ЕУ) 2018/1139 или се на други начин не осећају способним у мери која може да угрози лет.

IAM.GEN.VCA.105 Одговорност пилота који управља ваздухопловом (PIC)

а) Поред испуњења захтева из тачке IAM.GEN.VCA.100, пилот који управља ваздухопловом (PIC), чим преузме дужност на месту које му је додељено и све док не преда дужност или док не напусти место које му је додељено на крају лета, мора да испуњава следеће захтеве:

1) одговоран је за безбедност чланова посаде, путника и терета у VCA;

2) одговоран је за лет и безбедност VCA од тренутка покретања јединице за узгон и потисак;

3) одговоран је за започињање, наставак, прекид или преусмеравање лета у интересу безбедности;

4) има право да издаје наредбе и предузима све одговарајуће мере како би осигурао безбедност VCA, лица и/или имовине који се превозе;

5) дужан је да обезбеди да путници буду информисани где се налазе излази за брзо напуштање ваздухоплова у случају опасности, као и о месту на коме се налази и начину на који се користи одговарајућа безбедносна опрема и опрема у случају опасности, према потреби;

6) дужан је да обезбеди да су сви путници информисани о томе када и како могу да комуницирају са члановима летачке посаде током лета;

7) дужан је да обезбеди да су све оперативне процедуре и листе провере примењене у складу са оперативним приручником (OM) VCA оператера;

8) не сме да допусти ниједном члану посаде да обавља било какве радње током критичних фаза лета, осим оних које су неопходне за безбедан лет VCA;

9) дужан је да обезбеди да уређаји за снимање података о лету не буду онеспособљени или искључени током лета или да њихови снимци не буду намерно избрисани;

10) одлучује о прихватању VCA са неисправностима у складу са VCA листом одступања од конфигурације (CDL) или листом минималне опреме (MEL), као и VCA техничком књигом ваздухоплова;

11) дужан је да обезбеди да је претполетни преглед обављен у складу са применљивим захтевима континуиране пловидбености;

12) мора да се увери да одговарајућа опрема која се користи за случај опасности буде лако доступна за тренутну употребу;

13) у складу са захтевима који се односе на систем евиденције о континуираној пловидбености, по завршетку лета бележи податке о употреби и о свим познатим или сумњивим кваровима VCA како би се обезбедила стална безбедност лета.

б) Пилот који управља ваздухопловом (PIC) је дужан да, у ванредним ситуацијама које захтевају тренутно одлучивање и поступање, предузме било коју меру коју сматра потребном у датим околностима. У тим случајевима пилот који управља ваздухопловом (PIC) може, у интересу безбедности, да одступи од правила, оперативних процедура и поступака.

ц) Пилот који управља ваздухопловом (*PIC*) је дужан да, што је пре могуће, пријави одговарајућој јединици за пружање услуга у ваздушном саобраћају (*ATS*) све настале опасне временске услове или услове летења који могу да утичу на безбедност других *VCA*.

IAM.GEN.VCA.110 Право пилота који управља ваздухопловом

IAM оператер је дужан да предузме све одговарајуће мере како би обезбедио да сва лица која се превозе у *VCA* поштују сва законита наређења која је изрекао пилот који управља ваздухопловом (*PIC*) у сврху очувања безбедности *VCA*, лица или имовине који се превозе.

IAM.GEN.VCA.120 Заједнички језик

IAM оператер је дужан да обезбеди да сви чланови посаде могу да се међусобно споразумевају на заједничком језику.

IAM.GEN.VCA.130 Стављање у погон јединица за узгон и потисак

Јединице за узгон и потисак *VCA* у погон може ставити, за потребе лета, само квалификовани пилот који се налази за управљачким командама *VCA*.

IAM.GEN.VCA.140 Преносиви електронски уређаји (*PEDs*)

IAM оператер не сме дозволити било ком лицу да у ваздухоплову користи преносиви електронски уређај (*PED*) који би могао негативно да утиче на рад *VCA* система и опреме и мора да предузме све одговарајуће мере којима се превентивно спречава такво коришћење.

IAM.GEN.VCA.141 Коришћење електронске летачке документације (*EFBs*)

а) Ако се у ваздухоплову користи *EFB*, *IAM* оператер је дужан да обезбеди да *EFB* нема негативан утицај на перформансе система и опреме *VCA*, нити на способност чланова летачке посаде да управљају са *VCA*.

б) *IAM* оператер не сме да користи тип Б *EFB* апликације, изузев ако је она одобрена у складу са Главом М Анекса V (Део-*SPA*).

IAM.GEN.VCA.145 Подаци о опреми која се користи у случају опасности и опреми за преживљавање која се налази у *VCA*

IAM оператер је дужан да обезбеди да су листе које садрже информације о опреми која се користи у случају опасности и опреми за преживљавање која се налази у свим његовим ваздухопловима, увек на располагању ради тренутног обавештавања спасилачко-координационих центара (*RCC*).

IAM.GEN.VCA.155 Превоз војног наоружања и бојеве муниције

IAM оператер не сме да прихвати оружје и бојеву муницију на превоз ваздушним путем коришћењем *VCA*.

IAM.GEN.VCA.160 Превоз спортског оружја и муниције

IAM оператер не сме да прихвати спортско оружје за превоз ваздушним путем коришћењем *VCA*, изузев:

- 1) ако то спортско оружје може бити смештено у *VCA* на месту које није доступно путницима током лета; и
- 2) ако је муниција извађена из оружја и превози се одвојено од спортског оружја.

IAM.GEN.VCA.165 Начин превоза лица

IAM оператер је дужан да предузме све расположиве мере како би обезбедио да се у току лета ниједно лице не налази у делу *VCA* који није пројектован или намењен за смештај лица, изузев у сврху предузимања мера неопходних за безбедност *VCA* или било ког лица, животиње или терета у њему.

IAM.GEN.VCA.170 Психоактивне супстанце

а) *IAM* оператер је дужан да предузме све расположиве мере како би спречио улазак и боравак у *VCA* лица које је под утицајем психоактивних супстанци у таквој мери да би то могло да угрози безбедност ваздухоплова и лица у њему.

б) Како би осигурао да безбедност *VCA* и лица која се у њему налазе не буде угрожена, *IAM* оператер је дужан да изради и примењује објективну, транспарентну и недискриминаторну политику превенције и откривања злоупотребе психоактивних супстанци од стране пилота и другог особља које обавља безбедносно осетљиве послове, а које је под непосредном контролом *IAM* оператера.

ц) Ако су пилоти или друго особље које обавља безбедносно осетљиве послове тестирани и тестови потврде присутност психоактивних супстанци, *IAM* оператер је дужан да обавести надлежну власт и власт која је надлежна за те пилоте и то дотично особље.

IAM.GEN.VCA.175 Угрожавање безбедности

а) *IAM* оператер је дужан да предузме све расположиве мере како би спречио да неко лице непромишљено, намерно или из нехата изврши чињење или пропусти да изврши чињење којим би:

1) довело у опасност безбедност *VCA* или лица у њему; или

2) проузроковало или омогућило да *VCA* угрози било које лице или имовину.

б) *IAM* оператер је дужан да обезбеди да пилоти буду подвргнути психолошкој процени пре започињања летова на линији у циљу:

1) утврђивања психолошких особина и подобности пилота у односу на радно окружење;

2) смањења вероватноће негативног утицаја пилота на безбедно коришћење *VCA*.

IAM.GEN.VCA.176 Програм подршке пилотима

а) *IAM* оператер је дужан да омогући, олакша и обезбеди приступ проактивном и нерепресивном програму подршке који пружа подршку пилотима и помаже им у препознавању и савладавању свих проблема који могу негативно да утичу на њихову способност да безбедно користе права из дозволе.

б) Не доводећи у питање применљиви пропис Уније о заштити појединца у вези са обрадом података о личности и о слободном кретању тих података, заштита поверљивости података о личности мора да буде предуслов за делотворан програм подршке пилотима.

IAM.GEN.VCA.185 Информације које се чувају на земљи

а) *IAM* оператер је дужан да обезбеди да се, у току трајања сваког лета или серије летова, информације које су битне за лет или серију летова и које одговарају врсти активности:

1) чувају на земљи; и

2) чувају док се не направи њихова копија на месту на којем ће бити архивирани, или, ако је то неизводљиво,

3) налазе у *VCA*, у контејнеру који је отпоран на пламен.

б) Информације из става а) обухватају све следеће ставке:

1) копију оперативног плана лета;

2) копије релевантних делова евиденције о континуираној пловидбености;

3) *NOTAM* документацију за специфичну руту, ако је посебно издаје *IAM* оператер;

4) документацију о маси и положају тежишта; и

5) обавештење о посебном терету.

***IAM.GEN.VCA.190* Достављање документације и евиденције**

Пилот који управља ваздухопловом је дужан да, у разумном року након што то захтева овлашћено лице надлежне власти, достави на папиру или на дигиталном медију документацију која мора да се налази у ваздухоплову.

***IAM.GEN.VCA.195* Чување, израда, заштита и употреба података који су снимљени уређајем за снимање лета**

а) Након удеса, озбиљне незгоде или догађаја које је одредио истражни орган, *IAM* оператер је дужан да оригинално снимљене податке са уређаја за снимање, који се налази у *VCA* у складу са Главом Д овог Анекса, чува у периоду од 60 дана, изузев ако истражни орган нареди другачије.

б) *IAM* оператер је дужан да врши провере исправности рада и процене снимљених података како би се уверио у сталну исправност уређаја за снимање лета.

ц) *IAM* оператер је дужан да обезбеди чување снимака параметара лета који морају да буду снимљени уређајима за снимање лета. У случају тестирања и одржавања ових уређаја за снимање лета, може се избрисати до један сат најстаријих забележених података у време тестирања.

д) *IAM* оператер је дужан да чува и одржава ажурном документацију која садржи информације неопходне за претварање необрађених података о лету у параметре изражене у техничким јединицама.

е) *IAM* оператер је дужан да стави на располагање све сачуване податке снимљене уређајем за снимање лета, ако тако одреди надлежна власт.

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

1) изузев у циљу обезбеђивања исправности уређаја за снимање лета, аудио снимци са уређаја за снимање лета не могу да се обелодане нити користе осим ако су испуњени сви следећи услови:

(i) ако је прописан поступак који се односи на руковање аудио снимцима и њиховим транскрипцијама;

(ii) ако су сви пилоти и особље за одржавање дали своју претходну сагласност;

(iii) ако се такви аудио снимци користе само за одржавање или за унапређење безбедности;

2) када се аудио снимци са уређаја за снимање лета прегледају ради обезбеђивања исправности уређаја, *IAM* оператер је дужан да заштити приватност аудио снимака и да обезбеди да се ти подаци не могу обелоданити или користити у друге сврхе осим за обезбеђивање исправности уређаја за снимање лета;

3) параметри лета који су снимљени уређајем за снимање лета, не могу да се користе у друге сврхе осим за истраживање удеса или незгоде која је предмет обавезног пријављивања, изузев ако ти снимци испуњавају неки од следећих услова:

(i) ако те податке *IAM* оператер користи искључиво за потребе пловидбености или одржавања ваздухоплова;

(ii) ако су уклоњени сви подаци који могу да укажу на идентитет;

(iii) ако се објављују у складу са поступцима о заштити података и информација.

4) осим у циљу обезбеђивања исправности уређаја за снимање лета, слике летачке кабине снимљене уређајем за снимање лета не могу се обелоданити нити користити, изузев ако су испуњени сви следећи услови:

(i) ако је прописан поступак који се односи на руковање тим сликама;

(ii) ако су сви пилоти и особље за одржавање о којима је реч дали своју претходну сагласност;

(iii) ако се такве снимљене слике користе само за одржавање или унапређење безбедности;

5) ако се слике пилотске кабине снимљене уређајем за снимање лета прегледају ради обезбеђивања исправности уређаја:

(i) те слике се не смеју обелоданити или користити у друге сврхе осим ради утврђивања исправности уређаја за снимање лета;

(ii) ако је вероватно да ће делови тела пилота или путника бити видљиви на сликама, оператер је дужан да обезбеди приватност тих слика.

IAM.GEN.VCA.200 Транспорт опасног терета са посебним одобрењем

а) Транспорт опасног терета ваздушним путем врши се у складу са Анексом 18 Чикашке конвенције и одговарајућим техничким инструкцијама (*TI*).

б) *IAM* оператер може да транспортује опасни терет само ако има одобрење издато у складу са Главом Г Анекса V (Део-*SPA*).

ц) *IAM* оператер је дужан да пропише процедуре којима обезбеђује спровођење потребних мера за спречавање нехотичног уноса непријављеног или погрешно пријављеног опасног терета у ваздухоплов.

д) *IAM* оператер је дужан да обезбеди да све особље, укључујући и особље треће стране, које учествује у прихватању, руковању, утовару и истовару терета, буде обавештено о оперативном одобрењу оператера и ограничењима у погледу транспорта опасног терета ваздушним путем и да су том особљу пружене потребне информације које му омогућавају извршавање потребних дужности у складу са Техничким инструкцијама (*TI*).

е) *IAM* оператер је дужан, у складу са Техничким инструкцијама (*TI*), да обезбеди да су путницима пружене информације о транспорту опасног терета у ваздухоплову.

ф) *IAM* оператер је дужан, у складу са Техничким инструкцијама (*TI*), да без одлагања обавести надлежну власт и одговарајућу власт државе у којој се догађај десио:

1) о сваком удесу или незгоди који су повезани са опасним теретом;

2) о откривању непријављеног или погрешно пријављеног опасног терета у роби или пошти; или

3) о откривању опасног терета код путника или чланова посаде, или у њиховом пртљагу, ако то није складу са Делом 8 Техничких инструкција (*TI*).

г) *IAM* оператер је дужан да на местима на којима се врши прихват робе обезбеди обавештења са информацијама о транспорту опасног терета, како је захтевано у Техничким инструкцијама (*TI*).

IAM.GEN.VCA.205 Транспорт опасног терета без посебног одобрења

а) Транспорт опасног терета ваздушним путем врши се у складу са Анексом 18 Чикашке конвенције и применљивим Техничким инструкцијама (*TI*).

б) Без посебног одобрења, које се захтева у складу са Главом Г Анекса V (Део-*SPA*), оператер може да транспортује опасан терет са *VCA* ако:

1) опасан терет није предмет Техничких инструкција у складу са Делом 1 ових инструкција; или

2) опасан терет носе путници или чланови посаде или је он смештен у пртљагу, у складу са Делом 8 Техничких инструкција (*TI*).

ц) *IAM* оператер који нема одобрење у складу са Главом Г Анекса V (Део-*SPA*) мора да успостави програм обуке за транспорт опасног терета у складу са захтевима Анекса 18 Чикашке конвенције и применљивим Техничким инструкцијама (*TI*).

д) *IAM* оператер је дужан да обезбеди да су у складу са Техничким инструкцијама (*TI*) путницима пружене информације о транспорту опасног терета у ваздухоплову.

е) *IAM* оператер је дужан да пропише процедуре којима обезбеђује спровођење потребних мера за спречавање нехотичног уноса непријављеног опасног терета у ваздухоплов.

ф) *IAM* оператер је дужан, у складу са Техничким инструкцијама, да без одлагања обавести надлежну власт и одговарајућу власт државе у којој се догађај десио:

1) о сваком удесу или незгоди који су повезани са опасним теретом;

2) о откривању непријављеног или погрешно пријављеног опасног терета у роби или пошти; или

3) о откривању опасног терета код путника или чланова посаде, или у њиховом пртљагу, ако то није складу са Делом 8 Техничких инструкција.

ОДЕЉАК 2

Ваздухоплови способни за *VTOL*, с посадом (*MVCA*)

IAM.GEN.MVCA.050 Област примене

Овај одељак садржи додатне захтеве за *IAM* активности које се обављају ваздухопловом способним за *VTOL*, с посадом (*MVCA*).

IAM.GEN.MVCA.135 Приступ пилотској кабини

а) *IAM* оператер је дужан да обезбеди да се ниједном лицу, изузев пилоту који је одређен за обављање лета, не дозволи приступ и боравак у пилотској кабини, осим:

1) ако је то лице активни члан посаде;

2) ако је то лице представник надлежне власти или истражног органа, уколико обавља своје званичне дужности; или

3) ако је то дозвољено и спроводи се у складу са упутствима из оперативног приручника (*OM*).

- б) Пилот који управља ваздухопловом је дужан да обезбеди да:
- 1) приступ пилотској кабини не изазива ометање или мешање у обављање лета; и
 - 2) сва лица која се превозе у пилотској кабини буду упозната са одговарајућим безбедносним процедурама.
- ц) Пилот који управља ваздухопловом доноси коначну одлуку о приступу пилотској кабини у *VCA*.

IAM.GEN.MVCA.180 Документи, приручници и информације који се морају налазити у ваздухоплову током сваког лета

а) Током сваког лета следећи документи, приручници и информације, у папиру или на дигиталном медију, морају да се налазе у *VCA* и морају да буду лако доступни за потребе инспекције:

- 1) приручник за управљање ваздухопловом (*AFM*) или други одговарајући документ;
- 2) оригинал уверења о регистрацији ваздухоплова;
- 3) оригинал потврде о пловидбености (*CofA*);
- 4) потврда о буци, укључујући и превод на енглески језик, ако га је дала власт надлежна за издавање потврде о буци;
- 5) оверена веродостојна копија сертификата ваздухопловног оператера (*AOC*), укључујући и превод на енглески језик ако је сертификат ваздухопловног оператера (*AOC*) издат на другом језику;
- 6) оперативне спецификације које одговарају типу ваздухоплова, издате уз *AOC*, укључујући и превод на енглески језик ако су оперативне спецификације издате на другом језику;
- 7) оригинал дозволе за рад радио-станице, ако је то применљиво;
- 8) полиса осигурања од одговорности за штету причињену трећим лицима;
- 9) путна књига ваздухоплова или други одговарајући документ за ваздухоплов;
- 10) евиденција о континуираној пловидбености, по потреби;
- 11) подаци из поднетог *ATS* плана лета, ако је то применљиво;
- 12) важеће и одговарајуће ваздухопловне карте за планирану руту и све пратеће руте на које је могуће очекивати да лет буде преусмерен;
- 13) информације о поступцима и визуелним сигнаlima које користе ваздухоплов-пресретач и пресретнути ваздухоплов;
- 14) информације о службама трагања и спасавања за подручје намераваног лета, које морају да буду лако доступне у ваздухоплову;
- 15) важећи делови оперативног приручника који се односе на дужности пилота и који морају да буду лако доступни пилотима;
- 16) листа минималне опреме (*MEL*);
- 17) одговарајућа хитна ваздухопловна обавештења (*NOTAM*) и документација коју обезбеђује служба ваздухопловног информисања (*AIS*);
- 18) одговарајући метеоролошки подаци;
- 19) товарни лист и/или списак путника;
- 20) документација о маси и положају тежишта;
- 21) оперативни план лета, ако се он захтева;
- 22) обавештење о посебним категоријама путника (*SCP*), ако је то применљиво; и

23) друга документација која може да буде потребна за лет или коју захтевају државе изнад којих се обавља лет.

б) Документи, приручници и информације који се морају налазити у ваздухоплову током сваког лета морају бити доступни овлашћеним лицима, употребљиви и поуздани.

ц) Изузетно од става а), у случају губитка или крађе докумената из става а) тач. 2) - 8), лет се може наставити до доласка на одредиште или до места где се могу добити заменски документи.

IAM.GEN.MVCA.181 Документи, приручници и информације који се не морају налазити у ваздухоплову

а) Изузетно од тачке IAM.GEN.MVCA.180, за *IAM* активности које се обављају дању, по правилима за визуелно летење (*VFR*), са полетањем и слетањем на исти вертипорт у току 24 сата, или током којих се остаје у локалном подручју које је наведено у оперативном приручнику, следећа документа и подаци, уместо да буду у ваздухоплову за време сваког лета, могу да се чувају на аеродрому или на оперативном месту:

- 1) потврда о буци;
- 2) дозвола за рад радио-станице;
- 3) путна књига ваздухоплова или други одговарајући документ;
- 4) евиденција о континуираној пловидбености;
- 5) *NOTAM* и документација коју обезбеђује служба ваздухопловног информисања (*AIS*);
- 6) метеоролошки подаци;
- 7) обавештење о посебним категоријама путника (*SCP*), ако је то применљиво; и
- 8) документација о маси и положају тежишта.

ГЛАВА Б

ОПЕРАТИВНЕ ПРОЦЕДУРЕ

ОДЕЉАК 1

Ваздухоплови способни за *VTOL (VCA)*

UAM.OP.VCA.050 Област примене

Овај одељак садржи захтеве за *IAM* активности које се обављају ваздухопловима способним за *VTOL (VCA)*.

UAM.OP.VCA.101 Провера и подешавање висиномера

а) *IAM* оператер је дужан да успостави процедуре за проверу висиномера пре сваког поласка.

б) *IAM* оператер је дужан да успостави процедуре за подешавање висиномера за све фазе лета, које морају да узму у обзир процедуре које је утврдила држава вертипорта или, ако је то применљиво, држава надлежна за ваздушни простор у коме се лети.

UAM.OP.VCA.125 Вожење и кретање по земљи

а) *IAM* оператер је дужан да успостави стандардне процедуре и процедуре за непредвиђене ситуације за таксирање *VCA* (у ваздуху и на земљи) и за кретање *VCA* на земљи како би омогућио безбедно обављање активности *VCA* на вертипорту, локацији за преусмеравање или *VEMS* оперативном месту. *IAM* оператер мора нарочито да узме у обзир ризик од судара *VCA* који таксира или *VCA* који се креће и других ваздухоплова или објеката, као и ризик од могуће повреде земаљског особља. Процедуре *IAM* оператера морају да буду координиране са оператором вертипорта, локације за преусмеравање или оперативног места, у зависности од случаја.

б) Вожење *VCA* на маневарској површини вертипорта, локацији за преусмеравање или *VEMS* оперативном месту врши:

1) одговарајуће оспособљени пилот за командама *VCA*; или

2) у случају вожења по земљи, без путника, у сврху која није полетање, лице за командама *VCA* које је одредио *IAM* оператер, након што је то лице завршило одговарајућу обуку и добило одговарајућа упутства.

ц) *IAM* оператер је дужан да обезбеди да кретање *VCA* по земљи, по маневарској површини вертипорта, локацији за преусмеравање или *VEMS* оперативном месту врши или надзире особље које је завршило одговарајућу обуку и добило одговарајућа упутства.

UAM.OP.VCA.130 Процедуре за смањење буке

а) Приликом израде оперативних процедура *IAM* оператер је дужан да узме у обзир потребу смањења утицаја буке ваздухоплова и све објављене поступке за умањење буке.

б) Процедуре *IAM* оператера морају да:

1) осигурају да безбедност има приоритет у односу на смањење буке; и

2) буду једноставне и безбедне за примену тако што не захтевају значајно повећање радног ангажовања посаде у критичним фазама лета.

UAM.OP.VCA.135 Руте и подручја летења

а) *IAM* оператер је дужан да обезбеди да се летови обављају само дуж рута и у подручјима у погледу којих су испуњени следећи услови:

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

2) на располагању су одговарајући вертипорти, локације за преусмеравање или *VEMS* оперативна места на које се може обавити слетање у случају критичног квара за перформансе (*CFP*) *VCA*;

3) перформансе *VCA* су одговарајуће за испуњење захтева у погледу минималне висине лета;

4) опрема *VCA* испуњава минималне захтеве за планирани лет;

5) доступне су одговарајуће карте и мапе.

б) *IAM* оператер је дужан да обезбеди да се летови обављају у складу са свим ограничењима која важе за руту или подручје летења које је одредила надлежна власт.

UAM.OP.VCA.145 Одређивање минималних висина лета

а) За све делове руте на којима ће се обављати лет, *IAM* оператер је дужан да одреди:

1) минималне висине лета које обезбеђују потребно вертикално надвишавање терена и препрека, узимајући у обзир релевантне захтеве наведене у Глави Ц овог анекса и минимуме које је утврдила држава у којој се обављају летови; и

2) начин на који пилот одређује висине из тачке 1).

б) Начин одређивања минималних висина лета одобрава надлежна власт.

ц) Ако се минималне висине лета које је одредио *IAM* оператер разликују од минималних висина лета које је одредила држава у којој се обављају летови, примењују се веће вредности.

UAM.OP.VCA.190 Шема за гориво/енергију – опште одредбе

а) *IAM* оператер је дужан је дужан да успостави, примењује и одржава шему за гориво/енергију која обухвата политике и процедуре за:

1) планирање горива/енергије и поновно планирање горива/енергије у току лета;

2) избор вертипорта, локација за преусмеравање или *VEMS* оперативних места; и

3) управљање горивом/енергијом у току лета.

б) Шема за гориво/енергију мора да:

1) одговара намераваним летовима; и

2) одговара способности оператера да подржи њену примену;

ц) Шема за гориво/енергију мора да буде уврштена у оперативни приручник.

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

UAM.OP.VCA.191 Шема за гориво/енергију - политика планирања горива/енергије и поновног планирања горива/енергије у току лета

IAM оператер је дужан је дужан да обезбеди:

а) да се у *VCA* налази довољна количина искористивог горива/енергије и резерве како би се безбедно обавио планирани лет и омогућила одступања од планираног лета;

б) да се планирана количина искористивог горива/енергије за намеравани лет заснива на свим следећим елементима:

1) подацима о потрошњи горива/енергије из *AFM*-а или актуелним подацима специфичним за ваздухоплов, а који су добијени посредством система за праћење потрошње горива/енергије;

2) условима под којима лет треба да се обави, укључујући, али не ограничавајући се на:

(i) перформансе потребне за планирани лет до одредишта, укључујући вертипорте, локације за преусмеравање или оперативна места одабрана дуж руте;

(ii) предвиђене масе;

(iii) *NOTAM*-е;

(iv) предвиђене метеоролошке услове;

(v) ефекте одложених ставки одржавања у складу са *MEL IAM* оператера и/или одступања од конфигурације у складу *CDL IAM* оператера;

(vi) очекивану путању поласка и доласка и очекивана кашњења.

3) ефикасности и капацитету уређаја за складиштење енергије за планиране оперативне услове, узимајући у обзир и деградацију тих уређаја, по потреби;

ц) да претполетни прорачун искористивог горива/енергије и резерви 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 ваздухоплов лети од полетања, или од тачке поновног планирања у лету, до слетања на вертипорт одредишта, локацију за преусмеравање или оперативно место, узимајући у обзир услове наведене у тачки б) подтачка 2);

3) гориво/енергију за непредвиђене случајеве, у количини која је потребна да се надоместе непредвиђени фактори који би могли утицати на потрошњу горива/енергије до одредишног вертипорта, локације за преусмеравање или оперативног места;

4) завршну резерву горива/енергије која се утврђује на основу:

(i) репрезентативног времена предвиђеног у *AFM*-у за извођење продужавања (*go-around*) од тачке одлуке о слетању (*LDP*) и повратка у ту тачку *LDP* узимајући у обзир сертификоване минималне перформансе (*CMP*) *VCA*;

(ii) конзервативне амбијенталне услове са становишта потрошње горива/енергије;

(iii) одговарајуће конфигурације/брзине за извођење поступка продужавања и прилажења;

(iv) конзервативне потрошње горива/енергије;

5) додатно гориво/енергију, што представља количину горива/енергије која омогућава да *VCA* безбедно слети на вертипорт, локацију за преусмеравање или оперативно место, који су одабрани дуж руте узимајући у обзир *CMP VCA* у било којој тачки на рути; ова додатна количина горива/енергије је потребна само ако количина горива/енергије која је израчуната сходно тачки ц) подтач. 2) и 3) није довољна за такав догађај;

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 пилот који управља ваздухопловом.

д) ако лет мора да се настави дуж руте или до вертипорта одредишта, локације за преусмеравање или оперативног места који нису првобитно планирани, поступци за поновно планирање у току лета за прорачун потребног горива/енергије укључују поступке наведене у ставу б) тачка 2) и ставу ц) тач. 2) - б).

UAM.OP.VCA.195 Шема за гориво/енергију - управљање горивом/енергијом у току лета

а) *IAM* оператер је дужан да утврди политике и процедуре којима обезбеђује да се спроводе провере горива/енергије у току лета и управљање горивом/енергијом у току лета.

б) Пилот који управља ваздухопловом је дужан да прати преосталу количину искористивог горива/енергије у *VCA* како би обезбедио да је она заштићена и да није мања од количине горива/енергије потребне за наставак лета до одабраног вертипорта одредишта, локације за преусмеравање или *VEMS* оперативног места на коме се може обавити безбедно слетање.

ц) Уколико би промена постојећег одобрења за одређени вертипорт, локацију за преусмеравање или *VEMS* оперативно место, на које се пилот који управља ваздухопловом обавезао да ће слетети, могла да доведе до слетања са мањом количином од планиране завршне резерве горива/енергије, он је дужан да обавести контролу летења (*ATC*) о стању „минималног горива/енергије” тако што ће прогласити „*MINIMUM FUEL*”.

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 вертипорт, локацију за преусмеравање или *VEMS* оперативно место на које се може извршити безбедно слетање, мања од планиране завршне резерве горива/енергије.

UAM.OP.VCA.210 Пилоти на својим радним местима

а) У току полетања и слетања, пилот који обавља дужност мора да буде на свом радном месту.

б) У току свих осталих фаза лета, пилот који обавља дужност обавезан је да буде на свом радном месту, изузев ако је неопходно да буде одсутан због обављања других активности које су у вези са летом или услед физиолошких потреба. Ако је одсутност неопходна из напред наведених разлога, управљање са *VCA* препушта се другом одговарајуће оспособљеном пилоту.

ц) У току свих фаза лета, пилот од кога се захтева обављање дужности мора да буде приправан. Ако се уочи изостанак приправности, потребно је да се предузму одговарајуће противмере.

UAM.OP.VCA.245 Метеоролошки услови

IAM оператер је дужан да обезбеди да се ваздухоплов користи у складу са оперативним ограничењима у погледу временских услова за које је сертифициван и да буду узети у обзир тренутни и прогнозирани метеоролошки услови током целокупног трајања лета.

UAM.OP.VCA.250 Лед и друге наслагае – поступци на земљи

а) *IAM* оператер је дужан да утврди поступке који се примењују на земљи за одлеђивање, спречавање залеђивања и повезане прегледе *VCA*, ако је то неопходно за безбедно коришћење ваздухоплова.

б) Пилот који управља ваздухопловом може да започне полетање само ако је *VCA* очишћен од свих наслага које могу неповољно да утичу на перформансе и могућност управљања ваздухопловом у складу са *AFM*.

UAM.OP.VCA.255 Лед и друге наслагае – поступци у току лета

а) *IAM* оператер је дужан да утврди поступке за летове у очекиваним или стварним условима залеђивања.

б) Пилот који управља ваздухопловом може да започне лет или да намерно лети у очекиваним или стварним условима залеђивања само ако је *VCA* сертифициван и опремљен за летове у таквим условима.

ц) Ако стварно залеђивање превазилази онај интензитет залеђивања за који је ваздухоплов сертифициван или ако се ваздухоплов, који није сертифициван за летење у познатим условима залеђивања, нађе у таквим околностима, пилот који управља ваздухопловом мора, без одлагања, да напусти област у којој постоје услови залеђивања и, ако је потребно, да прогласи ванредну ситуацију пружаоцу услуга у ваздушном саобраћају (*ATS*).

UAM.OP.VCA.260 Залихе мазива

Ако је то применљиво, пилот који управља ваздухопловом може да започне полетање или да настави лет у случају поновног планирања у току лета само ако је сигуран да се у *VCA* налази најмање она планирана количина мазива која је потребна за безбедан завршетак лета, узимајући у обзир очекиване оперативне услове.

UAM.OP.VCA.265 Услови за полетање

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

а) да метеоролошки услови на вертипорту, локацији за преусмеравање или *VEMS* оперативном месту и услови на површини за полетање која се намерава користити, неће спречити да пилот који управља ваздухопловом обави безбедно полетање и одлазак; и

б) да ће бити испуњени утврђени оперативни минимуми за вертипорт, локацију за преусмеравање или *VEMS* оперативно место, у зависности од случаја.

UAM.OP.VCA.270 Минималне висине лета

Пилот који управља ваздухопловом не сме да лети испод одређених минималних висина лета, изузев:

а) ако је то потребно за полетање и слетање; или

б) ако је снижавање висине у складу са процедурама које је одобрила надлежна власт.

UAM.OP.VCA.275 Симулирање ванредних или опасних ситуација у току лета

Приликом превоза путника или робе, пилот који управља ваздухопловом не сме да симулира ванредне или опасне ситуације које захтевају примену поступака у случају ванредне ситуације или поступака у случају опасности.

UAM.OP.VCA.290 Опажање близине

Када пилот који управља ваздухопловом или систем за упозорење о близини земље уочи неприкладну близину земље и/или препрека које се налазе хоризонтално у односу на *VCA*, пилот који управља ваздухопловом мора одмах да предузме потребне корективне мере за успостављање безбедних услова лета.

UAM.OP.VCA.300 Услови за прилаз и слетање

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

а) да метеоролошки услови на вертипорту, локацији за преусмеравање или *VEMS* оперативном месту неће спречити безбедан прилаз, слетање или поступак продужавања, узимајући у обзир податке о перформансама ваздухоплова из оперативног приручника (ОМ); и

б) да се морају поштовати утврђени оперативни минимуми вертипорта, односно видљивост и минимална удаљеност од облака за летове који се обављају дању, по правилима за визуелно летење (*VFR*).

UAM.OP.VCA.315 Сати лета – извештавање

IAM оператер је дужан да надлежној власти омогући увид у остварене сате лета за сваки *VCA* кога је користио током претходне календарске године.

ОДЕЉАК 2

Ваздухоплови способни за *VTOL*, с посадом (*MVCA*)

UAM.OP.MVCA.050 Област примене

Овај одељак садржи додатне захтеве за *IAM* активности које се обављају ваздухопловима способним за *VTOL*, с посадом (*MVCA*).

UAM.OP.MVCA.100 Коришћење услуга у ваздушном саобраћају

IAM оператер је дужан да обезбеди:

а) да се користе услуге у ваздушном саобраћају (*ATS*) које одговарају ваздушном простору у коме се обављају летови и применљивим правилима летења, кад год су оне доступне;

б) да оперативна упутства у току лета, која подразумевају промену *ATS* плана лета, буду координирана са одговарајућом *ATS* јединицом пре него што се проследи *VCA*;

ц) да се аранжмани за услуге трагања и спасавања могу одржавати кад год употреба *ATS* услуга у ваздушном простору у коме се обављају активности није обавезна за летове дању, по правилима за визуелно летење (*VFR*);

д) за летове у ваздушном простору који је надлежна власт одредила као *U-space* ваздушни простор, а за које пружалац услуга у ваздушној пловидби (*ANSP*) не пружа услуге контроле летења (*ATC*), *VCA* мора да стално електронски показује свој положај пружаоцима услуга *U-space*.

UAM.OP.MVCA.107 Одговарајући вертипорт и одговарајућа локација за преусмеравање

а) *IAM* оператер користи одговарајуће вертипорте за своје уобичајене активности и за преусмеравање са планиране руте ако је то потребно.

б) Изузетно од става а), *IAM* оператер може да користи једну или више одговарајућих локација за преусмеравање на рути како би се, по потреби, извршило преусмеравање са планиране руте.

ц) Вертипорт се сматра одговарајућим ако је у очекивано време употребе:

1) компатибилан са димензијама и тежином *VCA*;

2) компатибилан са прилазним и одлазним путањама *VCA*;

3) опремљен спасилачко-ватрогасним службама (*RFFS*) и другим услугама и опремом који су потребни за планиране активности; и

4) доступан.

д) Локација за преусмеравање се сматра одговарајућом ако у очекивано време употребе:

1) њене карактеристике, укључујући димензије, препреке и стање површине су компатибилне са *VCA* и омогућавају слетање у складу са одобреним профилем слетања;

2) може да јој се приступи у оквиру сертификованих минималних перформанси (*CMP*) *VCA*, узимајући у обзир ограничења која се односе на ветар;

3) има одговарајући ниво заштите кад је реч о спасилачко-ватрогасним службама (*RFFS*);

4) претходно је проверена; и

5) јесте доступна.

UAM.OP.MVCA.111 Видљивост и минимална удаљеност од облака - VFR летови

а) *IAM* оператер је дужан да утврди минималну видљивости и минималну удаљеност од облака за летове који се обављају дању, по правилима за визуелно летење (*VFR*). Ти минимуми не смеју бити мањи од оних који су наведени у тачки *SERA.5001* Анекса (Део-*SERA*) Уредбе (ЕУ) бр. 923/2012 за класу ваздушног простора у којој се лети, изузев ако је дозвољено да се лет обави као специјални *VFR* лет.

б) *IAM* оператер може, по потреби, да у оперативном приручнику одреди додатне услове за применљивост тих минимума, узимајући у обзир факторе као што су доступност радио-сигнала, терен, врста локација, услови за лет и *ATS* капацитет.

ц) Летови се морају обављати тако да је површина у видокругу.

UAM.OP.MVCA.127 Полетање и слетање - VFR летови који се обављају дању

а) Приликом обављања лета дању, по правилима за визуелно летење (*VFR*), пилот који управља ваздухопловом може да полети са вертипорта или локације за преусмеравање или да на њих слети само ако су објављени временски услови на вертипорту или локацији за преусмеравање истоветни или бољи од оних одређених у тачки *SERA.5001* или тачки *SERA.5005* Анекса (Део-*SERA*) Уредбе (ЕУ) бр. 923/2012 за класу ваздушног простора у којој се лет обавља.

б) Ако су објављени временски услови лошији од оних који су прописани за полетање, полетање може да се започне само ако пилот који управља ваздухопловом може да утврди да су видљивост и минимална удаљеност од облака дуж подручја полетања једнаки захтеваном минимуму или бољи од њега.

ц) Ако нема доступних информација о објављеним временским условима, полетање може да започне само ако пилот који управља ваздухопловом може да утврди да су видљивост и минимална удаљеност од облака дуж подручја полетања једнаки захтеваном минимуму или бољи од њега.

UAM.OP.MVCA.155 Превоз посебних категорија путника (SCP)

а) Посебне категорије путника (*SCP*) превозе се под условима којима се гарантује безбедност *VCA* и лица у њему, у складу са процедурама које је утврдио *VCA* оператер.

б) Посебне категорије путника (*SCP*) не смеју да буду смештене нити да заузимају седишта која омогућавају директан приступ излазима у случају опасности или тамо где њихово присуство може да:

- 1) омета чланове посаде приликом обављања дужности;
- 2) спречава приступ опреми која се користи у случају опасности; или
- 3) омета хитну евакуацију путника из ваздухоплова;

ц) Пилот који управља ваздухопловом мора да буде унапред обавештен о превозу посебних категорија путника (*SCP*).

UAM.OP.MVCA.160 Смештај пртљага и терета

IAM оператер је дужан да утврди процедуре којима обезбеђује:

а) да се у путничку кабину ваздухоплова уноси само онај ручни пртљак који може одговарајуће да се смести и обезбеди; и

б) да сав пртљаг и терет који се превозе и који могу, ако нису правилно смештени, да изазову повреду или оштећење или онемогуће приступ пролазима или излазима, буду смештени на начин којим се спречава њихово померање.

UAM.OP.MVCA.165 Смештај путника

У погледу могуће хитне евакуације, *IAM* оператер је дужан да утврди процедуре којима се обезбеђује да путници буду смештени тако да у случају хитне евакуације могу да помогну и да не ометају евакуацију из ваздухоплова.

UAM.OP.MVCA.170 Информисање путника

IAM оператер је дужан да обезбеди да су путницима:

- а) дата обавештења и показани поступци који се тичу безбедности на начин који олакшава примену процедура које се примењују у случају опасности; и
- б) дата писана упутства која се тичу безбедности на којима је, посредством слика, приказана употреба опреме и излаза који се користе у случају опасности, а који су намењени за коришћење од стране путника.

UAM.OP.MVCA.175 Припрема лета

а) Оперативни план лета (*ОFP*) попуњава се за сваки планирани лет, узимајући у обзир ваздушни простор у коме се лет обавља и применљива правила летења, перформансе ваздухоплова, оперативна ограничења и битне очекиване услове на рути којом се лети, као и на вертипорту или локацији за преусмеравање која ће се користити.

б) Пилот који управља ваздухопловом сме да започне лет само ако се уверио:

1) да су испуњени сви захтеви наведени у тачки 2. подтачка ц) Анекса V Уредбе (ЕУ) 2018/1139, који се односе на пловидбеност и регистрацију ваздухоплова, инструменте и опрему, масу и положај тежишта (*CG*), пртљаг и робу, као и оперативна ограничења ваздухоплова;

2) да се ваздухоплов не користи у супротности са захтевима из листе одступања од конфигурације (*CDL*);

3) да су доступни делови оперативног приручника (*OM*) који су потребни за обављање планираног лета;

4) да се у ваздухоплову налази документација, додатне информације и обрасци који, у складу са тачком *IAM.GEN.MVCA.110*, морају да буду доступни, изузев ако је допуштено да се чувају на земљи у складу са тачком *IAM.GEN.MVCA.115*;

5) да су доступне важеће мапе, карте и остала пратећа документација или други једнако ваљани подаци, који се односе на планирани лет ваздухоплова, укључујући свако преусмеравање које се реално може очекивати;

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

7) да су за планирани лет испуњени применљиви захтеви наведени у оперативном приручнику (*OM*), који се односе на гориво/енергију, мазиво, кисеоник, минималне висине лета, оперативне минимуме вертипорта, видљивост и минималну удаљеност од облака за летове који се обављају дању, по правилима за визуелно летење (*VFR*), као и на одабир одговарајућих вертипорта и локација за преусмеравање;

8) резервисано;

9) да се могу испунити сва додатна оперативна ограничења;

- 10) да је сваки терет који се превози правилно распоређен и безбедно причвршћен;
- 11) да је одобрен *ATS* план лета и да је одобрење за лет издато у складу са применљивим правилима летења и класом ваздушног простора у којој се лет обавља.

UAM.OP.MVCA.177 Подношење *ATS* плана лета

а) *IAM* оператер је дужан да поднесе *ATS* план лета у складу са применљивим правилима летења за класу ваздушног простора у којој се лет обавља.

б) Ако применљива правила летења за класу ваздушног простора у којој се лет обавља не предвиђају обавезу подношења *ATS* плана лета, *IAM* оператер је дужан да обезбеди да се одговарајуће информације одложе код одговарајуће *ATS* јединице како би се омогућило активирање услуга узбуњивања ако то буде било потребно.

ц) Ако је предвиђена обавеза подношења *ATS* плана лета, али га није могуће поднети са места у коме лет започиње, *ATS* план лета мора бити поднет што је пре могуће након полетања, од стране пилота који управља ваздухопловом или *IAM* оператера.

UAM.OP.MVCA.192 Шема за гориво/енергију - политика избора вертипорта и локација за преусмеравање

а) За уобичајене летове, укључујући и летове на којима се обавља обука, као и за летове у сврху преусмеравања, пилот који управља ваздухопловом је дужан да одабере и да у оперативном плану лета, као и у *ATS* плану лета ако је то прописано, наведе:

1) најмање две безбедне опције за слетање на одредиште до којих се може доћи од тренутка када слетање постане једина могућност;

2) најмање један вертипорт или најмање једну локацију за преусмеравање како би се омогућило безбедно слетање у случају да је у било ком тренутку лета потребно преусмеравање због критичног квара за перформансе (*CFP*);

б) За потребе одабира вертипорта и локација за преусмеравање у складу са ставом а), пилот који управља ваздухопловом је дужан да размотри:

1) да ли стварни и прогнозирани временски услови указују да ће у предвиђено време коришћења услови на одабраним вертипортима или локацијама за преусмеравање бити истоветни или већи од применљивих минимума утврђених у складу са тачком UAM.OP.MVCA.111;

2) да ли на основу сертификованих минималних перформанси (*CMP*), *VCA* може безбедно слетети на одабране вертипорте или локације за преусмеравање;

3) да ли постоје сва потребна додатна оперативна одобрења.

ц) Пилот који управља ваздухопловом је дужан да примени одговарајуће безбедносне маргине за планирање лета како би узео у обзир, у односу на доступну прогнозу, могуће погоршање метеоролошких услова у предвиђено време слетања.

UAM.OP.MVCA.193 Могућности безбедног слетања на одредиште

Пилот који управља ваздухопловом одлучује да слети на једну од опција безбедног слетања у складу са тачком UAM.OP.MVCA.192, ако тренутна процена метеоролошких услова, саобраћаја и других оперативних услова указује да се безбедно слетање може обавити на одређеном месту за слетање у предвиђено време коришћења.

UAM.OP.MVCA.200 Посебно пуњење горивом или истакање горива из *VCA*

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

- 1) утврдио стандардне оперативне процедуре на основу процене ризика; и
 - 2) 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 су укључене јединице за узгон и погон;
 - 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) Процедуре пуњења горивом док су укључене јединице за узгон и погон и сваку измену тих процедура мора претходно да одобри надлежна власт.

UAM.OP.MVCA.205 Пуњење или замена батерија VCA док су путници у ваздухоплову, док се укрцавају или искрцавају

а) Пуњење или замена батерија VCA док су путници у ваздухоплову, док се укрцавају или искрцавају врши се само ако је IAM оператер:

- 1) утврдио стандардне оперативне процедуре на основу процене ризика; и
- 2) успоставио програм обуке за своје особље које учествује у тим активностима.

UAM.OP.MVCA.216 Употреба слушалица

а) Сваки пилот од кога се захтева да обавља дужност на додељеном радном месту је дужан да носи слушалице са микрофоном или друго одговарајуће средство. Слушалице се користе као основно средство за гласовну комуникацију са јединицама ATS.

б) Положај микрофона или другог одговарајућег средства у пилотској кабини мора да омогућава двосмерну радио-комуникацију, прилоком вожења VCA на сопствени погон и кад год пилот који управља ваздухопловом то сматра потребним.

UAM.OP.MVCA.220 Помоћна средства за евакуацију у случају опасности

IAM оператер је дужан да утврди процедуре којима обезбеђује да пре вожења или кретања по земљи, полетања и слетања, ако је то безбедно и примерено, буду спремна за употребу помоћна средства за евакуацију у случају опасности, која се аутоматски активирају.

UAM.OP.MVCA.225 Седишта, сигурносни појасеви и системи за везивање

а) Пилоти

У току полетања и слетања, као и увек када пилот који управља ваздухопловом тако одлучи у интересу безбедности, сваки пилот мора да буде одговарајуће везан свим сигурносним појасевима и системима за везивање који су му на располагању на његовом седишту.

б) Путници

1) Пре полетања и слетања, у току вожења или кретања по земљи, као и увек када је то неопходно у интересу безбедности, пилот који управља ваздухопловом мора да се увери да је сваки путник у ваздухоплову на седишту, правилно везан сигурносним појасом или системом за везивање.

2) IAM оператер је дужан да одреди седишта у ваздухоплову на којима је дозвољено седење више лица. Пилот који управља ваздухопловом мора да се увери да на једном седишту не седи више лица, осим ако се ради о једној одраслој особи и једном одојчету, који су одговарајуће осигурани додатним појасом или другим системом за везивање.

UAM.OP.MVCA.230 Обезбеђење путничке кабине

а) *IAM* оператер је дужан да утврди процедуре којима обезбеђује да пре вожења, полетања и слетања сви излази и пролази за евакуацију буду проходни.

б) Пилот који управља ваздухопловом је дужан да обезбеди да пре полетања и слетања, као и увек када је то неопходно у интересу безбедности, сва опрема и пртљаг буду правилно смештени и обезбеђени.

UAM.OP.MVCA.235 Прслуци за спасавање

IAM оператер је дужан да утврди процедуре којима обезбеђује да се за летове *VCA* који се обављају изнад воде, приликом одлучивања да ли прслуке за спасавање треба да носе сва лица у ваздухоплову, узму у обзир трајање лета и услови под којима се лет обавља.

UAM.OP.MVCA.240 Пушење у ваздухоплову

Пилот који управља ваздухопловом не сме ни у ком тренутку да дозволи пушење у ваздухоплову.

UAM.OP.MVCA.245 Метеоролошки услови

а) Пилот који управља ваздухопловом:

- 1) започиње лет; или
- 2) ако је применљиво, у случају измене плана у току лета, наставља лет после тачке од које се примењује измењени *ATS* план лета;
- 3) наставља лет према планираном вертипорту одредишта, само ако тренутни метеоролошки извештаји или комбинација тренутних метеоролошких извештаја и прогноза указују да ће очекивани метеоролошки услови на вертипорту одласка, на рути на којој се лет обавља и на вертипорту одредишта, у време доласка, бити на планираном минимуму или изнад њега у складу са тачком *UAM.OP.MVCA.111*.

UAM.OP.MVCA.285 Употреба додатног кисеоника

Пилот који управља ваздухопловом је дужан да обезбеди да сви пилоти који учествују у обављању дужности које су суштинске за безбедно обављање лета *VCA*, у току лета непрекидно користе додатни кисеоник ако висина кабине ваздухоплова прелази 10.000 *ft* у периоду дужем од 30 минута, као и увек када висина кабине ваздухоплова прелази 13.000 *ft*.

UAM.OP.MVCA.295 Употреба система за избегавање судара (ACAS)

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

ГЛАВА Ц

ПЕРФОРМАНСЕ И ОПЕРАТИВНА ОГРАНИЧЕЊА ВАЗДУХОПЛОВА СПОСОБНИХ ЗА VTOL (VCA)

UAM.POL.VCA.050 Област примене

Ова глава утврђује захтеве за перформансе и оперативна ограничења за *IAM* активности које се обављају ваздухопловима способним за *VTOL (VCA)*.

UAM.POL.VCA.100 Врста активности

VCA се мора користити у складу са применљивим захтевима за перформансе за предвиђену врсту активности коју треба обавити.

UAM.POL.VCA.105 Подаци о перформансама ваздухоплова способног за *VTOL (VCA)*

VCA мора да се користи у складу са сертификованим подацима о перформансама и ограничењима садржаним у приручнику за управљање ваздухопловом (*AFM*).

UAM.POL.VCA.110 Општи захтеви за перформансе

а) Маса *VCA*:

1) на почетку полетања; или

2) у случају поновног планирања у току лета, у тачки од које се примењује измењени оперативни план лета,

не сме да буде већа од масе при којој се могу испунити захтеви за намеравани лет садржани у овој глави, узимајући у обзир очекивана смањења масе до којих долази током трајања лета и услед изbacивања горива током лета, према потреби.

б) Одобрени подаци о перформансама који су садржани у приручнику за управљање ваздухопловом (*AFM*) користе се за одређивање усклађености са захтевима садржаним у овој глави, допуњени, по потреби, другим подацима, као што је прописано у одговарајућем захтеву. *IAM* оператер је дужан да у оперативном приручнику (*OM*) наведе друге податке које користи. Приликом примене фактора прописаних у овој глави, морају се размотрити сви оперативни фактори који већ представљају саставни део података о перформансама из приручника за управљање ваздухопловом (*AFM*), како би се избегла њихова двострука примена.

ц) Како би се показала усклађеност са захтевима из ове главе, узимају се у обзир следећи параметри:

1) маса *VCA*;

2) конфигурација *VCA*;

3) услови средине, а нарочито:

(i) висина по густини;

(ii) ветар:

(А) изузев ако је предвиђено у подтачки (Ц), за полетање, путању полетања и слетање, корекција за ветар не сме да буде виша од 50 % објављене непроменљиве чеоне компоненте ветра од 5 *kt* или веће;

(Б) ако је у *AFM* допуштено полетање или слетање са леђном компонентом ветра и у свим случајевима за путању полетања, корекција леђне компоненте ветра не сме бити мања од 150 % објављене компоненте ветра;

(Ц) када прецизна опрема за мерење ветра омогућава тачно мерење брзине ветра преко тачке полетања и слетања, *IAM* оператер може узети у обзир компоненте ветра

веће од 50 %, под условом да *IAM* оператер докаже надлежној власти да близина *FATO* и побољшања тачности опреме за мерење ветра обезбеђују еквивалентан ниво безбедности;

4) оперативне технике; или

5) рад свих система који имају негативан утицај на перформансе *VCA*.

UAM.POL.VCA.115 Узимање у обзир препрека

За летове до/од подручја завршног прилаза и полетања (*FATO*), *IAM* оператер је дужан да током планирања пре лета и у сврху прорачуна избегавања препрека:

а) узме у обзир препреку која се налази изван *FATO*, на путањи полетања или на путањи неуспелог прилаза, ако њена бочна удаљеност до најближе тачке на површини испод предвиђене путање лета није већа од следећег:

(1) за летове који се обављају у складу са правилима за визуелно летење (*VFR*):

(i) „0,75 x *D*”;

(ii) увећане за већу од следећих вредности: „0,25 x *D*” или „3 m”;

(iii) увећане за:

(A) 0,10 x растојање *DR*, за летове који се обављају дању, по правилима за визуелно летење (*VFR*); или

(B) Резервисано;

б) узме у обзир препреку која се налази у резервној или бочној транзиционој зони за полетање уз помоћ резервног или бочног прелазног поступка, ако њена бочна удаљеност од најближе тачке на површини испод предвиђене путање лета није већа од:

(1) „0,75 x *D*”;

(2) увећане за већу од следећих вредности: „0,25 x *D*” или „3 m”;

(3) увећане за:

(i) 0,10 x растојање *DR*, за летове који се обављају дању, по правилима за визуелно летење (*VFR*); или

(ii) резервисано;

ц) занемари препреке које се налазе изван *FATO* на путањи полетања или на путањи неуспелог прилаза ако је бочна удаљеност између тих препрека и најближе тачке на површини испод предвиђене путање већа од:

(1) $3 \times D$ за летове који се обављају дању, по правилима за визуелно летење (*VFR*), ако се навигациона прецизност може постићи помоћу примерених визуелних оријентира током пењања;

(2) резервисано.

UAM.POL.VCA.120 Полетање

а) Маса *VCA* на полетању не сме да буде већа од максималне дозвољене масе на полетању која је наведена у приручнику за управљање ваздухопловом (*AFM*) за сертификоване поступке полетања или процедуре које ће бити коришћене.

б) *IAM* оператер узима у обзир:

1) одговарајуће параметре из тачке UAM.POL.VCA.110 став ц); и

2) препреке утврђене у складу са тачком UAM.POL.VCA.115.

ц) Додатно, за летове *VCA* са *FATO*:

1) маса на полетању мора бити таква:

(i) да је могуће прекинути полетање и слетети на *FATO* у случају да се критични квар за перформансе (*CFP*) утврди у тачки доношења одлуке о полетању (*TDP*) или пре те тачке;

(ii) да дужина потребна за прекинуто полетање (*RTODRV*) није већа од расположиве дужине за прекинуто полетање (*RTODAV*);

(iii) да *TODRV* није већа од *TODAV*, изузев ако *VCA*, у случају да се критични квар за перформансе (*CFP*) уочи у тачки доношења одлуке о полетању (*TDP*) или пре те тачке, може да приликом наставка полетања вертикално надвиси све препреке до краја *TODRV*, за најмање 10,7 m (35 ft);

2) део полетања до *TDP*, укључујући и *TDP*, мора се изводити са површином у видокругу, како би се прекинуто полетање могло извести безбедно.

д) За полетања при којима се користе резервне или бочне транзиционе процедуре, када се критични квар за перформансе (*CFP*) утврди у тачки доношења одлуке о полетању (*TDP*) или пре те тачке, све препреке у резервној или бочној транзиционој зони морају да буду надвишене са одговарајућим растојањем.

UAM.POL.VCA.125 Путања полетања

а) Од краја захтеване дужине за полетање (*TODRV*) за *VCA*, након што се критични квар за перформансе (*CFP*) утврди у тачки доношења одлуке о полетању (*TDP*) или након те тачке:

1) маса на полетању треба да буде таква да путања полетања вертикално надвиси све препреке које се налазе на путањи пењања за најмање 10,7 m (35 ft), у случају летова који се обављају дању, по правилима за визуелно летење (*VFR*);

2) када је извршена промена правца већа од 15°, мора се узети у обзир могућност одржавања градијента пењања како би се испунили захтеви у погледу надвишавања препрека у складу са *AFM*; ова промена смера не сме да се започне пре достизања висине од 61 m (200 ft) изнад површине за полетање, осим ако је део одобрене процедуре за полетање у *AFM*-у.

б) За потребе доказивања усклађености са ставом а), узимају се у обзир одговарајући параметри из тачке UAM.POL.VCA.110 став ц) на вертипорту, локацији за преусмеравање или оперативном месту одласка.

UAM.POL.VCA.130 Летење на рути

а) Маса и путања лета *VCA* у свим тачкама дуж руте након критичног квара за перформансе (*CFP*) и узимајући у обзир метеоролошке услове очекиване за лет, мора да буде таква да омогући усаглашеност са следећим условима:

1) резервисано;

2) резервисано;

3) маса *VCA* мора да омогући летове ваздухоплова на минималном нивоу утврђеном у складу са тачком SERA.5005 став (ф) Анекса (Део-SERA) Уредбе (ЕУ) бр. 923/2012 или изнад тог нивоа, као и понирање са висине крстарења до тачке одлуке о слетању (*LDP*), изнад вертипорта, локације за преусмеравање или оперативног места на коме се слетање може извести у складу са тачком UAM.POL.VCA.135.

б) За потребе доказивања усклађености са ставом а), примењују се све следеће ставке:

- 1) претпоставља се да ће се критични квар за перформансе (*CFP*) догодити у најкритичнијој тачки дуж руте;
- 2) узима се у обзир утицај ветра на путању;
- 3) испуштање горива, ако је применљиво, планирано је да се изврши само у мери која је у складу са доласком до вертипорта, локације за преусмеравање или оперативног места са потребним резервама горива/енергије и коришћењем безбедне процедуре; и
- 4) испуштање горива, ако је применљиво, није планирано испод 300 *m* (1.000 *ft*) изнад терена.

UAM.POL.VCA.135 Слетање

а) Маса *VCA* на слетању у очекивано време слетања не сме да буде већа од максималне масе наведене у *AFM*-у за сертификовану процедуру слетања која ће се користити.

б) *IAM* оператер је дужан да узме у обзир следеће:

- 1) релевантне параметре из тачке UAM.POL.VCA.110 став ц); и
- 2) препреке идентификоване у складу са тачком UAM.POL.VCA.115.

ц) У случају да се критични квар за перформансе (*CFP*) утврди у тачки одлуке о слетању (*LDP*) или пре те тачке, могуће је слетети и зауставити се у оквиру полетно-слетне стазе или *FATO*, или извршити прекинуто слетање уз вертикално надвишавање свих препрека на путањи лета за најмање 10,7 *m* (35 *ft*).

д) Ако се критични квар за перформансе (*CFP*) утврди у било ком тренутку у тачки одлуке о слетању (*LDP*) или после те тачке, могуће је слетети и зауставити се унутар полетно-слетне стазе или *FATO* уз надвишавање свих препрека на прилазној путањи.

UAM.POL.VCA.140 Маса и тежиште, утовар

а) У току било које фазе коришћења ваздухоплова, утовар, маса и положај тежишта (*CG*) *VCA* морају да буду у складу са ограничењима наведеним у приручнику за управљање ваздухопловом (*AFM*) или у оперативном приручнику, ако су у њему наведени строжи захтеви.

б) *IAM* оператер је дужан да одреди масу и положај тежишта сваког ваздухоплова стварним мерењем масе пре прве употребе ваздухоплова, а након тога у интервалима од четири године, ако се користе индивидуалне масе ваздухоплова, односно девет година, ако се користи маса за флоту ваздухоплова. Укупни утицај модификација и поправки на масу и тежиште морају да буду узети у обзир и уредно документовани. *VCA* морају да се поново измере ако утицај модификација на масу и тежиште није тачно познат.

ц) Мерење масе врши произвођач ваздухоплова или одобрена организација за одржавање.

д) *IAM* оператер је дужан да стварним мерењем или употребом стандардне вредности за масу утврди масу свих оперативних ставки и чланова посаде (пилота и, ако је применљиво, техничког особља) који чине суву оперативну масу *VCA*. Утицај њиховог положаја на положај тежишта ваздухоплова, такође, мора да буде одређен.

е) *IAM* оператер је дужан да одреди масу укрцаног терета, укључујући и баласт, стварним мерењем или одређујући масу укрцаног терета помоћу стандардних вредности за масу путника и, ако је то применљиво, за масу пртљага.

ф) *IAM* оператер може да користи стандардне вредности масе и за други терет ако докаже надлежној власти да тај терет има увек исту масу или да се његова маса креће у наведеним границама.

г) *IAM* оператер је дужан да одреди масу укрцаног горива и/или јединице за складиштење енергије на следећи начин:

1) за гориво, коришћењем стварне густине горива или, ако она није позната, густине израчунате у складу са методом наведеном у оперативном приручнику (*OM*);

2) за јединицу за складиштење енергије, мерењем или коришћењем стандардних маса наведених у *OM*.

х) *IAM* оператер је дужан да обезбеди да се утовар:

1) *VCA* врши под надзором оспособљених лица; и

2) да је утовар укрцаног терета у складу са подацима који су коришћени за прорачун масе и тежишта ваздухоплова.

и) *IAM* оператер је дужан да поштује додатна структурална ограничења, као што су ограничења јачине пода, максимално оптерећење по дужном метру, максимална маса по робном одељку и максимално ограничење броја седишта.

ј) *IAM* оператер је дужан да у оперативном приручнику (*OM*) наведе принципе и методе у вези са утоваром и системом за одређивање масе и тежишта који омогућавају испуњење услова из ст. а) - и). Тај систем мора да обухвати све врсте планираних летова.

UAM.POL.VCA.145 Подаци и документација за одређивање масе и тежишта

а) *IAM* оператер је дужан да утврди податке о маси и тежишту и да изради документацију о маси и положају тежишта пре сваког лета, наводећи терет и његов распоред у ваздухоплову. Документација о маси и положају тежишта мора да омогући пилоту који управља ваздухопловом да утврди да су терет и његов распоред такви да не премашују ограничења која се односе на масу и тежиште ваздухоплова. Документација о маси и положају тежишта мора да садржи следеће податке:

1) регистарску ознаку и тип *VCA*;

2) ознаку, број и датум лета;

3) име и презиме пилота који управља ваздухопловом;

4) име и презиме лица које је припремило документ;

5) суву оперативну масу и одговарајући положај тежишта (*CG*) ваздухоплова;

6) масу горива или јединице за складиштење енергије на полетању и масу путног горива;

7) масу других потрошних средстава, осим горива, 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;

10) одговарајуће положаје тежишта (*CG*); и

11) граничне вредности масе и положаја тежишта.

Наведени подаци морају да буду доступни у документима за припрему лета или у систему за израчунавање масе и положаја тежишта.

б) Ако се подаци и документација о маси и положају тежишта израђују применом компјутерског система за израчунавање масе и положаја тежишта, оператер је дужан:

1) да провери целовитост излазних података како би обезбедио да су подаци у оквиру *AFM* ограничења; и

2) да у оперативном приручнику (*ОМ*) наведе упутства и процедуре за његово коришћење.

ц) Лице које надгледа утовар ваздухоплова је дужно да својеручним потписом или на други одговарајући начин потврди да су терет и његов распоред у складу са документацијом о маси и положају тежишта која је дата пилоту који управља ваздухопловом. Пилот који управља ваздухопловом својеручним потписом или на други одговарајући начин потврђује да прихвата наведену документацију.

д) *IAM* оператер је дужан да утврди процедуру за поступање у случају промене терета у последњем тренутку како би обезбедио:

1) да свака промена у последњем тренутку, настала након завршетка израде документације о маси и положају тежишта, буде предочена пилоту који управља ваздухопловом и унета у документацију која се користи за припрему лета, а која садржи документа о маси и положају тежишта;

2) да је наведена највећа дозвољена промена броја путника или терета настала у последњем тренутку; и

3) да се изради нова документација о маси и положају тежишта ако је премашен максималан број путника.

ГЛАВА Д

ИНСТРУМЕНТИ, ПОДАЦИ, ОПРЕМА

ОДЕЉАК 1

Ваздухоплови способни за *VTOL (VCA)*

UAM.IDE.VCA.050 Област примене

Овај одељак садржи опште захтеве за *IAM* активности које се обављају ваздухопловима способним за *VTOL (VCA)*.

UAM.IDE.VCA.100 Инструменти и опрема

а) Инструменти, подаци и опрема који се захтевају у овој глави, као и у захтевима за сертификацију о типу и захтевима ваздушног простора, инсталирају се на *VCA* или се носе у *VCA* у складу са условима под којима ће се летови одвијати.

Инструменти и опрема који се захтевају у овој глави, као и у захтевима за сертификацију о типу и захтевима ваздушног простора, морају да буду одобрени у складу са применљивим захтевима пловидбености, изузев следећих ставки:

- 1) комплета прве помоћи;
- 2) опреме за преживљавање и сигнализацију;
- 3) сидра за море и опреме за привезивање; и
- 4) сигурносних појасева за децу.

б) Инструменти и опрема који се не захтевају овим анексом, као и свака друга опрема која се не захтева овом уредбом, а налази се у ваздухоплову у току лета, морају да испуњавају следеће услове:

1) пилот не сме да користи податке који се читавају са ових инструмената, опреме или њихових додатака у циљу испуњења захтева из Анекса II и тачке 2.1 Анекса IX Уредбе (ЕУ) 2018/1139 или захтева садржаних у тач. UAM.IDE.MVCA.330, UAM.IDE.MVCA.335 и UAM.IDE.MVCA.345 овог анекса; и

2) инструменти и опрема не смеју да имају утицаја на пловидбеност ваздухоплова, чак и у случају њиховог отказа или квара.

ц) Ако опрему користи пилот са свог места у току лета, она мора да буде инсталирана тако да му је омогућена њена лака употреба са тог места. Ако се захтева да исту опрему користи више лица на местима која су им додељена, та опрема мора да буде уграђена тако да се може лако употребити са сваког места са којег је предвиђена њена употреба.

д) Инструменти које користи пилот морају да буду постављени тако да дозвољавају пилоту да може са свог места лако да види њихове показатеље, уз најмање могуће скретање од положаја и правца гледања у односу на смер лета.

е) Сва захтевана опрема за случај опасности мора да буде лако доступна за тренутну употребу.

UAM.IDE.VCA.105 Минимална опрема за лет

Лет не сме да започне ако је неисправан или ако недостаје било који од инструмената, делова опреме или функција који су потребни за планирани лет, изузев:

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

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

ОДЕЉАК 2

Ваздухоплов способан за *VTOL*, с посадом (*MVCA*)

UAM.IDE.MVCA.050 Област примене

Овај одељак утврђује додатне захтеве за обављање *IAM* активности ваздухопловом способним за *VTOL*, с посадом (*MVCA*).

UAM.IDE.MVCA.115 Оперативна светла

VCA којим се управља дању, по правилима за визуелно летење (*VFR*), мора да буде опремљен светлима за спречавање судара.

UAM.IDE.MVCA.125 Летачки инструменти и припадајућа опрема

а) *VCA* мора да буде опремљен летачким инструментима и опремом наведеном у његовом сертификату о типу за летове који се обављају дању, по правилима за визуелно летење (*VFR*).

б) Додатни летачки инструменти и опрема се морају инсталирати или носити у *VCA*, по потреби, у складу са очекиваним условима рада и оптерећењем посаде.

UAM.IDE.MVCA.140 Опрема за мерење и приказ количине горива/енергије

а) *VCA* мора да буде опремљен средствима за мерење и приказ пилоту током лета преостале количине искористивог горива/енергије.

б) Пилоту се у току лета мора приказивати конзервативна процена количине горива/енергије која је потребна за завршетак преосталог дела лета, изузев ако се о томе информисе на други начин у складу са тачком UAM.OP.VCA.195 став а).

UAM.IDE.MVCA.145 Опрема за одређивање висине

а) За летове изнад воде, VCA мора да буде опремљен средствима за одређивање висине ваздухоплова у односу на површину воде, која су способна да емитују звучно упозорење испод унапред подешене вредности и визуелно упозорење на висини коју бира пилот, ако лети:

- 1) на удаљености од копна која одговара времену лета дужем од 3 минута при нормалној брзини крстарења;
- 2) резервисано;
- 3) резервисано;
- 4) без земље у видокругу.

UAM.IDE.MVCA.170 Систем интерфона за чланове летачке посаде

За летове који укључују више од једног члана посаде, VCA мора да има систем интерфона, који обухвата слушалице и микрофоне за сваког члана посаде.

UAM.IDE.MVCA.180 Систем за обавештавање путника (PAS)

VCA мора да има систем за обавештавање путника (PAS), изузев ако IAM оператер може да докаже да се током лета глас пилота може чути и разумети са свих путничких седишта.

UAM.IDE.MVCA.185 Уређај за снимање звука у пилотској кабини

а) VCA са максималном сертификованом масом на полетању (MCTOM) већом од 5.700 kg мора да буде опремљен уређајем за снимање звука у пилотској кабини.

б) Уређај за снимање звука у пилотској кабини (CVR) мора да има могућност да чува снимљене податке најмање последња два сата.

ц) Уређај за снимање звука у пилотској кабини (CVR) мора да, уз назнаку времена снимања, снима на медије у које не спадају магнетска трака или магнетска жица:

- 1) гласовну комуникацију у пилотској кабини пренету или примљену радио-везом;
- 2) гласовну комуникацију чланова посаде преко система интерфона и система за обавештавање путника (PAS), ако су они уграђени;
- 3) звучно окружење пилотске кабине, укључујући аудио-сигнале примљене из микрофона летачке посаде;
- 4) гласовне или звучне сигнале идентификације навигационог или прилазног средства који се шаљу у слушалице или звучник.

д) У зависности од могућности напајања електричном енергијом, уређај за снимање звука у пилотској кабини (CVR) започиње снимање што је пре могуће, већ у току провера у пилотској кабини на почетку лета пре него што VCA буде способан да се креће на сопствени погон и снима све до провера у пилотској кабини непосредно након искључења јединица за узгон и потисак на крају лета. У сваком случају, уређај за снимање звука у пилотској кабини (CVR) мора аутоматски започети снимање пре него што се ваздухоплов покрене на сопствени погон и мора наставити да снима до завршетка лета.

е) Функција за модификовање снимака уређаја за снимање звука у пилотској кабини (CVR) мора бити на располагању пилоту који управља ваздухопловом тако да се снимци направљени пре рада те функције не могу повратити коришћењем уобичајених техника репродукције или копирања.

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

UAM.IDE.MVCA.190 Уређај за снимање података о лету (FDR)

а) VCA са максималном сертификованом масом на полетању (MCTOM) већом од 5.700 kg мора да има уређај за снимање података о лету (FDR) који примењује дигиталну методу снимања и чувања података и који има могућност брзе претраге података из меморије.

б) Уређај за снимање података о лету (FDR) снима параметре неопходне за тачно утврђивање путање лета, брзине, уздужног положаја, снаге мотора, конфигурацијских и оперативних карактеристика и свих параметара који су утврђени током сертификације типа VCA и мора да има могућност да чува податке снимљене најмање последњих 25 сати.

ц) Подаци се добијају из извора у VCA који омогућавају прецизну повезаност са информацијама које су приказане пилоту, односно пилотима.

д) Уређај за снимање података о лету (FDR) аутоматски започиње снимање података најкасније од тренутка кад VCA може да се покрене на сопствени погон и аутоматски се зауставља након што се јединице за узгон и потисак искључе на крају лета.

е) Ако се уређај за снимање података о лету (FDR) не може одвојити, он мора да поседује нараву која помаже његовом проналажењу у води и да има могућност подводног емитовања у трајању од најмање 90 дана. Ако се уређај за снимање података о лету (FDR) може одвојити, он мора имати аутоматски предајник за одређивање места несреће (ELT).

UAM.IDE.MVCA.191 Уређај за снимање лета

а) VCA са максималном сертификованом масом на полетању (MCTOM) од 5.700 kg или мањом масом мора да има уређај за снимање лета.

б) Уређај за снимање лета мора да уз помоћ података о лету и/или слика, забележи довољно информација за одређивање путање лета и брзине ваздухоплова, као и:

1) звук из пилотске кабине у случају вишечлане посаде и VEMS летова; или

2) радио-комуникацију са јединицама за пружање услуга у ваздушном саобраћају (ATS), ако је то применљиво.

ц) Уређај за снимање лета мора да има могућност да чува податке о лету и/или слике, као и аудио-снимке, снимљене најмање последњих 5 сати.

д) Уређај за снимање лета аутоматски започиње снимање пре него што се VCA покрене на сопствени погон и аутоматски престаје са снимањем након што се јединице за узгон и потисак искључе на крају лета.

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

ф) Као алтернатива ставовима б) и ц), неки подаци о лету, слике или аудио-снимци могу се преносити и снимати на даљину ако је то одобрено као део сертификације типа ваздухоплова.

UAM.IDE.MVCA.200 Комбиновани уређај за снимање података о лету и звука у пилотској кабини

Усклађеност са захтевима који се односе на уређај за снимање звука у пилотској кабини (*CVR*) и уређај за снимање података о лету (*FDR*) може да се постигне ношењем једног комбинованог уређаја за снимање.

UAM.IDE.MVCA.205 Седишта, сигурносни појасеви на седиштима, системи за везивање и сигурносни појасеви за децу

а) *VCA* мора да буде опремљен са:

1) седиштем или лежајем за свако лице у ваздухоплову старосног узраста од 24 месеца или више;

2) сигурносним појасом са системом за везивање горњег дела тела за свако путничко седиште и сигурносним појасом за сваки лежај;

3) сигурносним појасевима за децу (*CRD*) за свако лице у ваздухоплову млађе од 24 месеца; и

4) системом за задржавање горњег дела тела у четири тачке, који укључује сигурносни појас са два рамена појаса на сваком пилотском седишту.

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

1) само једну тачку отпуштања; и

2) на пилотском седишту, уграђен уређај који ће аутоматски задржати торзо лица на том седишту у случају наглог кочења.

UAM.IDE.MVCA.210 Ознака за обавезно везивање сигурносног појаса и ознака забране пушења

VCA мора да има средство којим се свим лицима у ваздухоплову указује на обавезу везивања сигурносних појасева и на забрану пушења која траје све време лета.

UAM.IDE.MVCA.220 Комплет прве помоћи

а) *VCA* мора да има најмање један комплет прве помоћи.

б) Комплекти прве помоћи морају да буду:

1) лако доступни за употребу; и

2) редовно допуњавани.

UAM.IDE.MVCA.240 Додатни кисеоник за ваздухоплове са кабином која није под притиском

Ако се *VCA* са кабином која није под притиском користи на висини по притиску изнад 10.000 *ft*, он мора да има опрему за складиштење и довод додатног кисеоника, у складу са следећом табелом:

Табела
Минимална количина додатног кисеоника за ваздухоплове са кабином која није под притиском

За снабдевање:	Трајање лета и висина по притиску на којој се налази кабина
лица која управљају ваздухопловом	Све време лета на висини по притиску преко 13.000 <i>ft</i> и сваки период дужи од 30 минута на висини по притиску изнад 10.000 <i>ft</i> , али не већој од 13.000 <i>ft</i> .
100% путника ⁽¹⁾	Све време лета на висини по притиску преко 13.000 <i>ft</i> .
10% путника ⁽¹⁾	Све време лета након 30 минута на висини по притиску изнад 10.000 <i>ft</i> , али не већој од 13.000 <i>ft</i> .

⁽¹⁾ Проценти путника у овој табели односе се на путнике у ваздухоплову, укључујући особе млађе од 24 месеца.

UAM.IDE.MVCA.250 Ручни апарати за гашење пожара

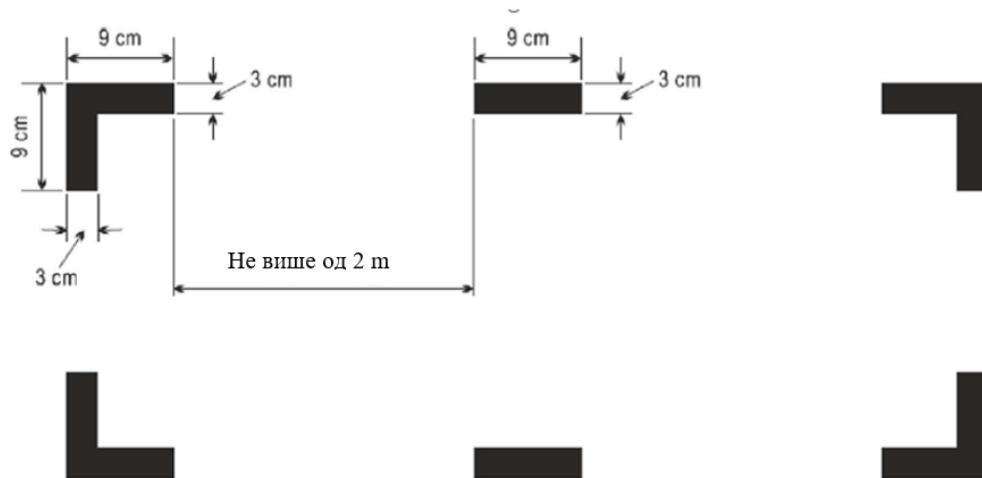
а) У пилотској кабини *VCA* мора да се налази најмање један ручни апарат за гашење пожара који мора да буде лако доступан.

б) У путничкој кабини мора да се налази најмање један ручни апарат за гашење пожара, ако ручни апарат за гашење пожара, који се налази у пилотској кабини, није лако доступан путницима за употребу.

ц) Врста и количина агенаса за гашење пожара за ручне апарате за гашење пожара мора да буде примерена врсти пожара која може да се појави у одељку у којем се предвиђа коришћење ручног апарата за гашење и мора да умањи опасност од концентрације отровних гасова у одељцима у којима се налазе лица.

UAM.IDE.MVCA260 Означавање места за продор

Ако су на трупу *VCA* означена места погодна за продор спасилачких екипа у случају опасности, она се морају обележити на начин приказан на слици у наставку.



UAM.IDE.MVCA.275 Светла и ознаке за случај опасности

VCA мора бити опремљен:

- а) системом за осветљавање у случају опасности који има напајање независно од нормалног напајања *VCA* како би се олакшала евакуација путника из ваздухоплова; и
- б) ознаке излаза за случај опасности и знакова за одређивање положаја који су видљиви на дневном светлу, у мраку и у кабини испуњеној димом.

UAM.IDE.MVCA.280 Предајник за одређивање места несреће (ELT)

VCA мора да буде опремљен са најмање једним аутоматским предајником за одређивање места несреће (*ELT*) или, алтернативно, неким другим одобреним уређајем за аутоматско праћење ваздухоплова у комбинацији са уређајем за лоцирање ваздухоплова који омогућава спасилачким службама да буду обавештене и да дођу до места удеса и да тачно лоцирају преживела лица.

UAM.IDE.MVCA.300 Летови изнад воде

а) *VCA* који превози путнике мора да буде сертифициван:

- 1) за принудно слетање на воду, када се летови обављају изнад воде у непогодној средини на удаљености од копна која одговара времену лета дужем од десет минута при уобичајеној брзини крстарења;
- 2) за принудно слетање на воду или плутање у случају опасности, за летове изнад воде у средини која није непогодна средина, на удаљености од копна која одговара времену лета дужем од десет минута при уобичајеној брзини крстарења;
- 3) за ограничене летове изнад воде, ако не испуњава критеријуме из тач. 1) и 2) овог става и ако је испуњен најмање један од следећих услова:
 - (i) укупно време лета изнад воде је дуже од три минута;
 - (ii) слетање или полетање се врши изнад воде.

б) *VCA* који не превози путнике мора да буде сертифициван:

- 1) за принудно слетање на воду или плутање у случају опасности, за летове изнад воде на удаљености од копна која одговара времену лета дужем од десет минута при уобичајеној брзини крстарења;

2) за ограничене летове изнад воде, ако не испуњава критеријуме из тачке 1) овог става и ако је испуњен најмање један од следећих услова:

(i) укупно време лета изнад воде је дуже од три минута;

(ii) слетање или полетање се врши изнад воде.

ц) *VCA* који обавља оперативне активности на води мора бити сертификован за оперативне активности на води, поред испуњавања услова из ст. а) и б).

д) *VCA* који обавља оперативне активности на плутајућим површинама мора бити сертификован за оперативне активности на плутајућим површинама, поред испуњавања услова из ст. а) и б).

е) *VCA* мора бити опремљен предајником за одређивање места несреће за преживљавање (*ELT(S)*) који плута и који се може аутоматски активирати за летове изнад воде, изузев за ограничене летове изнад воде.

UAM.IDE.MVCA.305 Прслуци за спасавање и друга опрема

а) Изузев у случајевима наведеним у ставу ц) у погледу летова изнад воде дефинисаних у тачки UAM.IDE.MVCA.300, *VCA* мора бити опремљен најмање једним прслуком за спасавање за свако лице у ваздухоплову, који је смештен на месту које је лако доступно са седишта или лежаја лица коме је намењен, са причвршћеним системом за везивање. Ако није могуће да прслуци за спасавање буду лако доступни са причвршћеним системом за везивање, свако лице мора да одене прслук за спасавање или, ако је то лице млађе од 24 месеца, еквивалентан уређај за плутање.

б) Сваки прслук за спасавање или еквивалентан појединачни уређај за плутање мора бити опремљен средством за електрично осветљење у циљу лакшег лоцирања лица у води.

ц) За летове изнад воде у непогодној средини на мору, на удаљености од копна која одговара времену лета дужем од 10 минута при нормалној брзини крстарења, у сврху подршке активностима везаним за необновљиве и обновљиве изворе енергије и подршку пловилима:

1) свако лице у ваздухоплову мора да има оденут прслук за спасавање током читавог лета осим ако на себи носи интегрисано одело за преживљавање које испуњава комбиноване захтеве одела за преживљавање и прслука за спасавање;

2) свако лице у ваздухоплову мора да одене одело за преживљавање које одговара температури воде и процењеном времену спасавања; ниво обезбеђене изолације треба да буде довољан за преовлађујуће услове, а не претеран;

3) свако лице у ваздухоплову мора имати систем за дисање у случају опасности (*EBS*) и мора бити упознато са његовом употребом.

UAM.IDE.MVCA.310 Чамци за спасавање

а) *VCA* мора да буде опремљен са једним или више чамаца за спасавање за летове изнад воде у непогодној морској средини, на удаљености од копна која одговара времену лета дужем од 10 минута при нормалној брзини крстарења или мора да носи најмање један чамац за спасавање који је смештен тако да је омогућена његова брза употреба у хитним случајевима за летове изнад воде у морској средини која није непогодна, на удаљености од копна која одговара времену лета које је дуже од 10 минута при нормалној брзини крстарења. Чамци за спасавање морају имати довољан капацитет, одвојено или заједно, да приме сва лица која се налазе у *VCA*.

б) Сви потребни чамци за спасавање морају бити смештени тако да се омогући њихова спремност за употребу у хитним случајевима.

ц) Сваки потребан чамац за спасавање мора да садржи најмање један *ELT(S)*.

д) Сваки потребан чамац за спасавање мора бити употребљив у условима на мору у којима су, у сврху сертификације, процењене карактеристике *VCA* у погледу принудног слетања, плутања и уравнотежења.

е) Сваки потребан чамац за спасавање мора да садржи опрему за спасавање, укључујући средства за одржавање у животу, у складу са летом који се обавља.

UAM.IDE.MVCA.311 Опрема за преживљавање

а) *VCA* који лети изнад подручја у којима је трагање и спасавање изузетно отежано, мора да има:

- 1) опрему која емитује сигнал у случају опасности;
- 2) најмање један предајник за одређивање места несреће (*ELT(S)*); и
- 3) додатну опрему за преживљавање за руту на којој се лети, узимајући у обзир број лица у ваздухоплову.

UAM.IDE.MVCA.315 Опрема за летове на води

а) *VCA* који је сертифициван за летове на води мора да буде опремљен са:

1) морским сидром и другом опремом неопходном да се омогући везивање или маневрисање *VCA* на води, која одговара његовој величини, тежини и управљачким карактеристикама; и

2) опремом која одашиље звучне сигнале прописане у Међународним прописима за избегавање судара на мору, ако је то применљиво.

UAM.IDE.MVCA.325 Слушалице

VCA мора да буде опремљен слушалицама са уграђеним микрофоном или другим одговарајућим уређајем, као и тастером за активирање предајника на летачким командама за сваког пилота *VCA* на његовом месту у пилотској кабини.

UAM.IDE.MVCA.330 Радио-комуникациона опрема

а) *VCA* мора да буде опремљен са најмање једним радио-комуникационим системом који је повезан са примарним напајањем ваздухоплова и са онолико других радио-комуникационих система колико је потребно за врсту летова који ће се обављати и за класе ваздушног простора у којима се лети.

б) Радио-комуникациона опрема мора да омогући летачкој посади да у нормалним оперативним условима:

1) комуницира са одговарајућим земаљским станицама са било које тачке на рути, укључујући преусмеравања;

2) комуницира са одговарајућим *АТС* јединицама са било које тачке у контролисаном ваздушном простору унутар кога се летови намеравају обављати; и

3) прима метеоролошке информације.

ц) Радио-комуникациона опрема мора да омогућава комуникацију на ваздухопловној фреквенцији за случај опасности од 121.5 *MHz*.

UAM.IDE.MVCA.345 Навигациона опрема

а) *VCA* мора да буде опремљен навигационом опремом за летове који се обављају дању, по правилима за визуелно летење (*VFR*) и у складу са применљивим захтевима за ваздушни простор.

б) *VCA* мора да буде опремљен са довољно навигационе опреме како би се обезбедило да, у случају квара једног дела опреме у било којој фази лета, преостала опрема омогућава безбедну навигацију у складу са планом лета.

UAM.IDE.MVCA.350 Транспондери

Ако то захтева класа ваздушног простора у којој се лети, *VCA* који се користи дању, по правилима за визуелно летење (*VFR*), мора да има транспондер секундарног надзорног радара (*SSR*) са свим потребним могућностима.

UAM.IDE.MVCA.355 Управљање базама ваздухопловних података

а) *IAM* оператер је дужан:

1) да обезбеди да базе ваздухопловних података које се користе у апликацијама сертификованих система ваздухоплова испуњавају захтеве у погледу квалитета података који одговарају предвиђеној употреби података;

2) да обезбеди правовремену дистрибуцију и уношење актуелних и неизмењених база ваздухопловних података у све ваздухоплове за које је то потребно;

3) да пријави добављачу базе података случајеве погрешних, недоследних или недостајућих података за које је разумно очекивати да би могли да представљају опасност по безбедност лета, не доводећи у питање ниједан захтев у погледу пријављивања догађаја, како је дефинисано у Уредби (ЕУ) бр. 376/2014. У таквим случајевима, *IAM* оператер је дужан да обавести све заинтересовано особље и да обезбеди да се не користе подаци на које се то односи.”.

Члан 36.

У Прилогу 2. (Допунски услови за примену Уредбе (ЕУ) број 965/2012 у Републици Србији) после тачке 1. додају се нове тач. 1а, 1б и 1ц, које гласе:

„1а Допунски услови за примену Анекса III (Део-ORO), Глава DEC (Изјава), тачка ORO.DEC.100 (Изјава)

Оператери ваздухоплова који подлежу достављању изјаве о оспособљености за обављање делатности у ваздушном саобраћају су обавезни, на захтев Директората, да доставе оперативни приручник и друга документа која су од значаја за безбедно обављање саобраћаја.

1б Допунски услови за примену Анекса III (Део-ORO), Глава FC (Летачка посада), тачка ORO.FC.100 (Састав летачке посаде) став ц)

До приступања Републике Србије Европској унији или до испуњења услова прописаних за други транзициони период предвиђен *ECAA* споразумом, у зависности од тога шта наступи раније, чланови летачке посаде који обављају дужности у ваздухоплову који има државну припадност Републике Србије морају да имају дозволу члана летачке посаде са одговарајућим овлашћењем, коју је издао или признао Директорат.

1ц Допунски услови за примену Анекса III (Део-ORO), Глава FC (Летачка посада), тачка ORO.FC.145 (Организовање обуке, провере и процењивање) став ц)

У случају да за спровођење обуке или провере летачке посаде оператер користи неки од облика електронског учења (*CBT, e-Learning, Distance Learning* и сл.), дужан је да Директорату омогући, у циљу вршења надзорних активности, директан и неограничен приступ апликацији коју користи, без могућности измене података.”.

У тачки 2. (Допунски услови за примену Анекса III (Део-ORO), Глава CC (Кабинска посада), тачка ORO.CC.115 (Спровођење обука и провера) ст. ц) и д)), после става 10. додаје се став 11, који гласи:

„У случају да за спровођење обуке или провере кабинске посаде оператер користи неки од облика електронског учења (*CBT, e-Learning, Distance Learning* и сл.), дужан је да Директорату омогући, у циљу вршења надзорних активности, директан и неограничен приступ апликацији коју користи, без могућности измене података.”.

Члан 37.

Сертификати ваздухопловних оператера и оперативне спецификације који су издати на обрасцима који су важали пре ступања на снагу овог правилника важе и даље, до њихове замене обрасцима садржаним у Прилогу 1. овог правилника.

Члан 38.

Даном ступања на снагу овог правилника престаје да важи члан 39. Правилника о организацији радног времена чланова посаде цивилног ваздухоплова („Службени гласник РС”, бр. 101/08, 16//09, 93/09, 14/10, 55/16 - др. правилник и 9/18 - др. правилник).

Члан 39.

Овај правилник ступа на снагу осмог дана од дана објављивања у „Службеном гласнику РС”, а примењује се од 1. маја 2025. године, изузев следећих одредаба Прилога 1. овог правилника:

- тачке SPA.HEMS.100 став ц), која се примењује од 25. маја 2026. године;
- тачке SPA.HEMS.110 став е), која се примењује од 25. маја 2028. године;
- тачке SPA.HEMS.125 која се на летове из тачке б1) подтачка б) Анекса I примењује од 25. маја 2028. године;
- тачке SPA.HEMS.130 која се на летове из тачке б1) подтачка б) Анекса I примењује од 25. маја 2026. године.

Број: 5/1-01-0002/2025-0001

У Београду, 17. јануара 2025. године

Директорка

Мирјана Чизмаров

Додатак I

СЕРТИФИКАТ ВАЗДУХОПЛОВНОГ ОПЕРАТЕРА (Листа одобрења ваздухопловног оператора)		
Врста делатности:		
Јавни авио-превоз (<i>CAT</i>) <input type="checkbox"/> Путници; <input type="checkbox"/> Роба <input type="checkbox"/> Остало ⁽¹⁾ Иновативна ваздушна мобилност (<i>IAM</i>) <input type="checkbox"/> Путници; <input type="checkbox"/> Роба <input type="checkbox"/> Остало ⁽¹⁾		
(4)	Држава оператора ⁽²⁾	(5)
	Издавалац ⁽³⁾	
<i>AOC</i> ⁽⁶⁾ :	Пословно име оператора ⁽⁷⁾ Скраћено пословно име ⁽⁸⁾ Адреса оператора ⁽¹⁰⁾ : Телефон ⁽¹¹⁾ : Факс: <i>E-mail</i> :	Подаци за оперативни контакт: ⁽⁹⁾ Контакт подаци, на основу којих се, без непотребног одлагања, може контактирати оперативно руководство, наведени су у..... ⁽¹²⁾
<input type="checkbox"/> Овим се потврђује да је ⁽¹³⁾ овлашћен да обавља јавни авио-превоз (<i>CAT</i>), на начин који је утврђен у приложеним оперативним спецификацијама, у складу са оперативним приручником, Анексом V Уредбе (ЕУ) 2018/1139 и њеним делегираним и спроведбеним актима. <input type="checkbox"/> Овим се потврђује да је ⁽¹³⁾ овлашћен да обавља активности иновативне ваздушне мобилности (<i>IAM</i>), на начин који је утврђен у приложеним оперативним спецификацијама, у складу са оперативним приручником, Анексом V Уредбе (ЕУ) 2018/1139 и њеним делегираним и спроведбеним актима.		
Датум издавања ⁽¹⁴⁾ :	Име и потпис ⁽¹⁵⁾ : Звање:	
(1) Навести други вид транспорта. (2) Замени називом државе оператора. (3) Замени навођењем надлежне власти - издаваоца. (4) Попуњава надлежна власт. (5) Попуњава надлежна власт. (6) Број сертификата који је издала надлежна власт. (7) Замени регистрованим пословним именом оператора. (8) Скраћено пословно име оператора, ако се разликује. Испред скраћеног пословног имена уписати „ <i>Db</i> ” (скраћеница за „ <i>Doing business as</i> ” – послује под именом). (9) Контакт подаци обухватају бројеве телефона и факса, укључујући позивни број државе и <i>e-mail</i> адресу (ако постоји) на које се, без непотребног одлагања, може контактирати оперативно руководство у вези са летачком делатношћу, пловидбеношћу, оспособљеношћу летачке и кабинске посаде, опасним теретом и, по потреби, другим питањима. (10) Адреса главног места пословања оператора. (11) Бројеви телефона и факса главног места пословања оператора, укључујући позивни број. Уписати <i>e-mail</i> адресу, ако постоји. (12) Уписује се контролисани документ који се налази у ваздухоплову, у којем су наведени сви контакт подаци, уз навођење и одговарајућег става или странице. Нпр. „Контакт подаци наведени су у оперативном приручнику, опште/основне одредбе, поглавље 1, 1.1” или „..... наведени су у оперативним спецификацијама, страна 1.” или „.....наведени су у прилогу овог документа”. (13) Регистровано пословно име оператора. (14) Датум издавања <i>AOC</i> (дан - месец - година). (15) Звање, име и потпис представника надлежне власти. Уз то, на <i>AOC</i> се може ставити званичан печат.		

Додатак II

ОПЕРАТИВНЕ СПЕЦИФИКАЦИЈЕ (подлежу одобреним условима из оперативног приручника)				
Контакт подаци издаваоца Телефон ⁽¹⁾ : _____; Факс: _____; Email: _____				
AOC ⁽²⁾ :	Пословно име оператора ⁽³⁾ :		Датум ⁽⁴⁾ :	Потпис:
	Dba пословно име			
Оперативне спецификације #:				
Модел ваздухоплова ⁽⁵⁾ : Ознаке регистрације ⁽⁶⁾ :				
Врста делатности: Јавни авио-превоз (CAT) <input type="checkbox"/> Путници; <input type="checkbox"/> Роба <input type="checkbox"/> Остало ⁽⁷⁾ Иновативна ваздушна мобилност (IAM) <input type="checkbox"/> Путници; <input type="checkbox"/> Роба <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	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	RVR ⁽¹¹⁾ :... m	
Прилаз и слетање	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	CAT ⁽¹²⁾ ... DA/H: ... ft, RVR: ... m	
Оперативне олакшице	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	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"/>	
Хитан медицински превоз ваздухопловом способним за <i>VTOL (VEMS)</i>	<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 „*DbA*” („*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*) или произвођача ваздухоплова способног за *VTOL*, модела и серије, у зависности од случаја.
- (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 значи 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 значи 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 аеродроме.
- (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 том другом случају, у одговарајућим оперативним спецификацијама би требало упутити на одговарајућу страницу оперативног приручника.
- (23) Број одобрења организације одговорне за обезбеђивање континуиране пловидбености ваздухоплова и упућивање на релевантан пропис (нпр. Анекс Vц (Део-САО) 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, 8. издање