На основу члана 16. и члана 61. став (2) Закона о управи ("Службени гласник БиХ", бр. 32/02, 102/09 и 72/17), члана 14. став (1) Закона о ваздухопловству Босне и Херцеговине ("Службени гласник БиХ", бр. 39/09 и 25/18), генерални директор Дирекције за цивилно ваздухопловство Босне и Херцеговине доноси

ПРАВИЛНИК
О УТВРЂИВАЊУ ТЕХНИЧКИХ ЗАХТЈЕВА И УПРАВНИХ ПОСТУПАКА У ВЕЗИ СА ЛЕТАЧКИМ ОПЕРАЦИЈАМА

Члан 1.

(Предмет и подручје примјене)

(1) Овим правилником утврђују се детаљна правила:
   а) за летачке операције авионима и хеликоптерима, укључујући инспекцијске прегледе на платформи који се врше на ваздухопловима оператора под безбједносним надзором друге државе када слете на аеродром који се налази на подручју Босне и Херцеговине;
   б) о условима за издавање, одржавање, измјену, ограничавање, суспендовање или укидање потврда оператора ваздухоплова из тачке е) алинеја 1) и 2) овог става осим за балоне и једрилице који врше операцију комерцијалног ваздушног превоза, привилегија и одговорности носилаца потврда, као и услова под којима се операције забрањују, ограничавају или су предмет одређених услова у интересу безбједности летења;
   ц) о условима и поступцима који се односе на изјаву оператора који врше комерцијалне специјализоване операције авионима и хеликоптерима или некомерцијалне операције комплексним ваздухопловима на моторни погон, укључујући некомерцијалне специјализоване операције комплексним ваздухопловима на моторни погон, о њиховој способности и доступ-ности средстава да извршавају одговорности које су повезане са операцијом ваздухоплова и о надзору над тим операторима;
   д) о условима под којима су одређене високоризичне специјализоване комерцијалне операције предмет одобравања у интересу безбједности и о условима за издавање, одржавање, измјену, ограничење, суспендовање или укидање одобрења;
   е) за пројектовање, производњу, одржавање и операције ваздухоплова и на њихове моторе, елисе, дијелове, неуграђену опрему и опрему за даљинско управљање ваздухопловима ако ваздухоплов јесте или ће бити:
      1) регистрован у држави чланици, осим ако је и у мјери у којој је држава чланица своје одговорности на основу Чикашке конвенције, пренијела на трећу земљу и ваздухопловом управља оператор ваздухоплова из треће земље,
      2) регистрован у трећој земљи и ваздухопловом управља оператор ваздухоплова који је основан, има пребивалиште и/или боравиште или главно пословно сједиште на подручју Босне и Херцеговине.

(2) Овај правилник се не примјењује:
   а) на ваздухоплове и њихове моторе, пропелере, дијелове, неуграђену опрему и опрему за даљинско управљање ваздухопловима док под контролом и одговорношћу Босне и Херцеговине обављају војне, царинске или полицијске активности, активности трагања и спасавања, противпожарне активности, активности надзора границе, активности обалске страже или сличне активности и услуге, које у јавном интересу предузима орган с јавним овлашћењима или које се предузимају у његово име и особље и организације укључене у активности и услуге које обављају ти ваздухоплови;
   б) У вези са примјеном тачке а) овог става, надлежни органи Босне и Херцеговине обезбјеђују да се активности и услуге које се изводе ваздухопловима из тачке а) овог става спроводе поштујући безбједносне циљеве овог правилника, и такође обезбјеђују да су ти ваздухоплови, према потреби, безбједно одвојени од других ваздухоплова.

(3) Овај правилник се не примјењује на операције ваздушним бродовима.

(4) Овај правилник се не примјењује на летачке операције балонима и једрилицама. Међутим, у односу на наведене летачке операције које се врше балонима, осим везаних балона на гас, и једрилицама, примјењују се захтјеви у вези са надзором из члана 3. овог правилника.

(5) Овим правилником преузимају се одредбе Уредбе Комисије (ЕУ) бр. 965/2012 од 5. октобра 2012. године о утврђивању техничких захтјева и управ-них поступака у вези са летачким операцијама у складу са Уредбом (ЕЗ) бр. 216/2008 Европског парламента и Савјета и одребе Уредбе (ЕУ) 2018/1139 Европског парламента и Савјета од 4. јула 2018. године о заједничким правилима у подручју цивилног ваздухопловства и оснивању Агенције Европске уније за безбједност ваздушне пловидбе и измјени уредби (ЕЗ) бр. 2111/2005, (ЕЗ) бр. 1008/2008, (ЕУ) бр. 996/2010, (ЕУ) бр. 376/2014 и директива 2014/30/ЕУ и 2014/53/ЕУ Европског парламента и Савјета и стављању ван снаге уредби (ЕЗ) бр. 552/2004 и (ЕЗ) бр. 216/2008 Европског парламента и Савјета и Уредбе Савјета (ЕЕЗ) бр. 3922/91, одредбе које се односе на област летачких операција члан 2. став (1) тачка (b)(i) и (ii), члан 2. став (3) тачка (a), члан 2. став (3) друга реченица из тачке (d), одредбе из Поглавља III - Материјални захтјеви, Одјељак III - Летачке операције и Анекс V.

(6) Навођење одредби уредбе из става (5) овог члана врши се искључиво у сврху праћења и информи-сања о преузимању правне тековине Европске уније у законодавство Босне и Херцеговине.

Члан 2.

(Дефиниције)

(1) Појмови који се употребљавају у овом правилнику имају сљедеће значење:
   а) **Авион** (aeroplane): ваздухоплов покретан мотором, непомичних крила, тежи од ваздуха, који узгон у лету добија динамичком реакцијом ваздуха на крилима;
   б) **Хеликоптер** (helicopter): ваздухоплов тежи од ваздуха који се у лету одржава углавном реакцијом ваздуха на један или више мотором погоњених ротора на претежно вертикалним осовинама;
   ц) **Балон** (balloon): ваздухоплов са посадом, лакши од ваздуха, који није погоњен мотором, који се у лету одржава коришћењем гаса који је лакши од ваздуха или горионика у балону, укључујући балоне на гас, балоне са топлим ваздухом, мијешане балоне и,

иако су на моторни погон, ваздушне бродове са топлим ваздухом;

д) **Једрилица** (sailplane): ваздухоплов тежи од ваздуха који се у ваздуху одржава у лету динамичком реакцијом ваздуха на њене фиксне узгонске површине крила и чији слободан лет не зависи од мотора;

е) **Операција комерцијалног ваздушног превоза** (commercial operation - CAT): свака операција ваздухоплова за накнаду или другу противвриједност, која је доступна за јавност или, ако није доступна за јавност која се врши на основу уговора између оператора и наручиоца, при чему наручилац нема контролу над оператором;

ф) **Везани балон на гас** (tethered gas balloon): балон на гас са системом везивања који током лета стално држи балон причвршћеним за фиксирану тачку;

г) **Авиони са перформансом класе B** (performance class B aeroplanes): авиони покретани елисним моторима са највећом допуштеном оперативном конфигурацијом путничких сједишта од девет или мање и највеће допуштене масе на полијетању 5 700 kg или мањом;

х) **Мјесто од јавног интереса** (public interest site - PIS): мјесто које се искључиво користи за операције у сврху јавног интереса;

и) **Операција са перформансом класе 1** (operation in performance class 1): операција код које у случају отказа критичног мотора хеликоптер може слетјети унутар расположиве дужине за прекинуто полијетање или безбједно наставити лет до одговарајућег подручја за слијетање, у зависности од тренутка када је дошло до отказивања;

ј) **Навигација заснована на перформансама** (performance - based navigation - PBN): просторна навигација заснована на захтјевима перформанси за ваздухоплов који лети дуж ATS руте, по поступку инструменталног прилаза или у одређеном ваздушном простору;

к) **Операција ваздушног таксија** (air taxi operation): означава, у смислу ограничења времена трајања лета и радног времена, операцију нередовног комерцијалног ваздушног превоза, која се врши на захтјев, авионом чији највећи број оперативних путничких сједишта (MOPSC) износи 19 или мање;

л) **Специјализована операција** (specialised operation): свака операција која није операција комерцијалног ваздушног превоза, при којој се ваздухоплов користи за специјализоване активности, попут пољопривреде, грађевинарства, фотографисања, премјера, осматрања и патролирања, рекламирања из ваздуха, пробних летова након одржавања;

м) **Високоризична комерцијална специјализована операција** (high risk commercial specialised operation): свака комерцијална специјализована операција ваздухопловом извршена изнад подручја на којем постоји вјероватноћа да ће у случају опасности доћи до угрожавања безбједности трећих лица на земљи или, ако то одреди надлежни орган, мјеста гдје се операција врши, свака комерцијална специјализована операција која због своје специфичне природе и локалног окружења у којој се врши представља висок ризик, посебно за треће стране на земљи;

н) **Уводни лет** (introductory flight): свака операција уз накнаду или другу противвриједност која се састоји од краткотрајног лета који обавља одобрена организација за обуку с циљем привлачења нових полазника или нових чланова или организација основана ради промоције летачког спорта или рекреативног летења;

о) **Такмичарски лет** (competition flight): свака летачка активност у којој се ваздухоплов користи за ваздухопловне трке или такмичења, као и кад се ваздухоплов користи у сврху вјежбања за ваздухопловне трке или такмичења и летење до и од мјеста одржавања трка или такмичења;

п) **Ваздухопловна приредба** (flying display): свака летачка активност која се смишљено изводи као ваздухопловна приредба или ради забаве на најављеном догађају отвореном за јавност, укључујући и ваздухоплов који се користи за увјежбавање за ваздухопловну приредбу, и за летове до и од мјеста одржавања најављеног догађаја;

р) **Девијација** (deviation): означава одступање од сертификационих захтјева (CS);

с) **Држава чланица** (Member state) - означава сваку државу чланицу EASA и Босну и Херцеговину;

т) **Трећа земља** (Third Country): означава сваку државу осим државе чланице EASA и Босне и Херцеговине;

у) **Дирекција за цивилно ваздухопловство Босне и Херцеговине - BHDCA** (Bosnia and Herzegovina Directorate of Civil Aviation - BHDCA): Надлежна ваздухопловна власт Босне и Херцеговине (National Aviation Authority) / Државни надзорни орган Босне и Херцеговине (National Supervisory Authority) / Надлежни орган (Competent Authority) у чијој су надлежности управни, стручни и надзорни послови из области ваздушног саобраћаја у Босни и Херцеговини;

в) **Комисија** (European Commission): Европска комисија;

з) **Агенција** - Агенција Европске уније за безбједност ваздушне пловидбе - EASA (European Union Aviation Safety Agency - EASA);

аа) **Сертификација** (certification): означава поступак утврђивања усклађености подносиоца захтјева са примјењивим захтјевима садржаним у Закону о ваздухопловству Босне и Херцеговине ("Службени гласник БиХ", бр. 39/09 и 25/18) и прописима донесеним на основу тог закона;

бб) **Потврда ваздушног оператора** (Air operator certificate - AOC): је документ који издаје BHDCA којим се потврђује да ваздушни опе-ратор испуњава прописане услове за обављање операција комерцијалног ваздушног превоза.

(2) Додатне дефиниције утврђене су у Анексу I, а за потребе Анекса II, Анекса III, Анекса IV, Анекса V, Анекса VI, Анекса VII и Анекса VIII овог правилника.

Члан 3.

(Способности надзора)

(1) BHDCA је надлежни орган за сертификацију и надзор лица и организација које су предмет одредби Закона о ваздухопловсту Босне и Херцеговине ("Службени гласник БиХ", бр. 39/09 и 25/18) и овог правилника.

(2) BHDCA испуњава захтјеве из Анекса II овог правилника.

(3) Ако Босна и Херцеговина именује више од једног субјекта за надлежног органа сљедећи услови су испуњени:
   а) успоставља се координација између тих надлежних органа тако да је сваки надлежни орган одговоран за посебно одређене задатке и утврђено географско подручје,
   б) успоставља се координација између тих надлежних органа како би се обезбиједио дјелотворан надзор над свим организацијама и особама које су предмет овог правилника и других прописа који регулишу ову област.

(4) Босна и Херцеговина обезбјеђује да BHDCA, односно надлежни органи који су именовани у складу са ставом (3) овог члана, имају потребне способности за обезбјеђење надзора над свим особама и организацијама које су обухваћене њиховим програмом надзора, као и довољне ресурсе за испуњавање захтјева из овог правилника.

(5) Особље BHDCA, у складу са релевантним одредбама прописа Босне и Херцеговине који дефинише сукоб интереса и прописом којим се утврђују начин спровођења надзора у цивилном ваздухопловству у Босни и Херцеговини, не врши надзор када постоји доказ да би то могло директно или индиректно резултирати сукобом интереса, посебно ако је у питању породични или финансијски интерес.

(6) Особље које BHDCA овласти за вршење задатака сертификације и/или надзора, овлашћено је за вршење најмање сљедећих задатака:
   а) преглед записа, података, поступака и било којег другог материјала релевантног за обављање задатака сертификације и/или надзора;
   б) узимање копија или извода из таквих записа, података, поступака и другог материјала;
   ц) захтијевање усменог објашњења на лицу мјеста;
   д) приступ релевантним просторијама, оперативним површинама или превозним средствима;
   е) вршење стручног надзора, истрага, процјена, инспекција, укључујући инспекцијске прегледе на платформи и ненајављене инспекције;
   ф) предузимање или покретање мјера принудног извршења, према потреби.

(7) Задаци из става (6) овог члана у Босни и Херцеговини се спроводе у складу са одредбама прописа којим се утврђује начин спровођења надзора у цивилном ваздухопловству Босне и Херцеговине.

Члан 4.
(Инспекцијски прегледи на платформи)

Инспекцијски прегледи на платформи за ваздухоплове оператора, који су под безбједносним надзором друге државе чланице или треће земље, спроводе се у складу са Поддијелом RAMP Анекса II овог правилника.

Члан 5.
(Сарадња са Агенцијом)

Инспекцијске прегледе на платформи, из члана 4. овог правилника, BHDCA врши у складу са потписаним Радним договором између Европске агенције за безбједност ваздушне пловидбе Министарства комуникација и транспорта - Дирекције за цивилно ваздухопловство Босне и Херцеговине о прикупљању и размјени информација о безбједности ваздухоплова који користе аеродроме Европске уније, аеродроме држава које нису чланице Европске уније а које учествују у Програму EU SAFA (*Safety Assessment of Foreign Aircraft*) те аеродроме у Босни и Херцеговини.

Члан 6.
(Битни захтјеви)

Операције ваздухоплова из члана 1. став (1) тачка е), осим ваздухоплова на даљинско управљање (дрон), у складу су са Битним захтјевима наведеним у Анексу IX овог правилника и, ако је то примјењиво, у Анексу којим се дефинишу Битни захтјеви за аеродроме прописа којим се утврђују захтјеви и управни поступци у вези са аеродромима.

Члан 7.
(Оператори ваздухоплова)

(1) Како би се обезбиједила усклађеност са Битним захтјевима из члана 6. овог правилника и узимајући у обзир циљеве, предмет и подручје примјене утврђене у члану 1. овог правилника, а посебно природу и ризик предметне активности, од оператора ваздухоплова који су успостављени, имају пребивалиште/боравиште или главно пословно сједиште на подручју Босне и Херцеговине може се захтијевати, у складу са овим правилником, да:
   а) дају изјаву о властитој способности и доступности средства за испуњење одговорности које су у вези са операцијама ваздухоплова у складу са овим правилником и другим прописима којима се регулише ова област, или
   б) носиоци су потврде (AOC).

(2) Потврда из става (1) овог члана издаје се на основу захтјева када је подносилац захтјева доказао своју усклађеност са овим правилником и другим прописима којима се регулише ова област како би се обезбиједила усклађеност са Битним захтјевима из члана 6. овог правилника.

(3) У потврди из става (1) овог члана наводе се привилегије додијељене оператору ваздухоплова. Потврда се може измијенити и/или допунити како би се привилегије додале или одузеле у складу са овим правилником и другим прописима којима се регулише ова област.

(4) Потврда из става (1) овог члана може се ограничити, суспендовати или укинути у складу са са овим правилником и другим прописима којима се регулише ова област када носилац потврде више није усклађен са правилима и поступцима за издавање и одржавање такве потврде.

(5) Узимајући у обзир циљеве, предмет и подручје примјене утврђене у члану 1. овог правилника а нарочито природу и ризик предметне активности, од оператора ваздухоплова из става (1) овог члана може се захтијевати, у складу са овим правилником и другим приписима којима се регулише ова област, да:
   а) испуњава посебне захтјеве при склапању споразума о летовима под заједничким кодом или уговора о закупу,
   б) испуњава посебне захтјеве приликом управљања ваздухопловом који је регистрован у трећој земљи,
   ц) утврде Листу минималне опреме (MEL) или еквивалентан документ који предвиђа операције ваздухоплова, под одређеним условима, када су одређени инструменти, дијелови опреме или функције неисправни на почетку лета.

(6) BHDCA обезбјеђује да су операције ваздухоплова на летовима на подручју Босне и Херцеговине, унутар тог подручја или из њега, које врши оператор ваздухоплова који је основан, има пребивалиште/боравиште или главно мјесто пословања изван тог подручја, али за које државе чланице обављају функције и дужности државе оператора у складу са Чикашком конвенцијом, као и

особље и организације укључене у те операције, испуњавају ниво безбједности који је еквивалентан оном нивоу безбједности који је утврђен овим правилником.

(7) Ако је предвиђено овим правилником и другим прописима који регулишу ову област, ваздухоплови су опремљени неопходном опремом и инструментима повезаним са безбједношћу који су сертификовани, ако се то захтијева, у складу са овим правилником, укључујући неке или све од сљедећих ставки:
   а) уређаје за снимање података о лету,
   б) средства за праћење положаја ваздухоплова,
   ц) средства за благовремен пренос података из уређаја за снимање података о лету у случају ваздухоплова који је у опасности, ослањајући се на електронску комуникацију у стварном времену или друга одговарајућа техничка рјешења.

Члан 8.
(Летачке операције)

(1) Оператори изводе операције авионом или хеликоптером само за потребе комерцијалног ваздушног превоза (даље у тексту: CAT) само како је утврђено у Анексу III и Анексу IV овог правилника.

(2) Оператори који врше операције комерцијалног ваздушног превоза које почињу и завршавају на истом аеродрому/истој оперативној површини, авионима са перформансом класе B или некомплексним хеликоптерима, усклађени су са релевантним одредбама Анекса III и Анекса IV овог правилника.

(3) Оператори су усклађени са релевантним одредбама Анекса V овог правилника приликом операција:
   а) авиона и хеликоптера који се употребљавају за:
      1) операције при којима се користи навигација заснована на перформансама (PBN);
      2) операције у складу са спецификацијама минималне навигационе перформансе (MNPS),
      3) операције у ваздушном простору са смањеним минимумом вертикалног раздвајања (RVSM),
      4) операције у условима смањене видљивости (LVO) или операције са додатним оперативним одобрењима;
   б) авиона и хеликоптера који се користе за превоз опасних роба (DG),
   с) двомоторних авиона који се користе за операције са продуженим долетом (ETOPS) у комерцијалном ваздушном превозу,
   д) хеликоптера који се користе за операције комерцијалног ваздушног превоза помоћу система за ноћно осматрање (NVIS);
   е) хеликоптера који се користе за операције комерцијалног ваздушног превоза уз коришћење хеликоптерске дизалице (HHO), и
   ф) хеликоптера који се користе за операције комерцијалног ваздушног превоза за хитну медицинску помоћ (HEMS),
   г) хеликоптера који се употребљавају за операције на мору (HOFO).

(4) Оператори комплексних авиона и хеликоптера на моторни погон који су укључени у некомерцијалне операције, изјављују да имају способност и средства за обављање својих дужности у вези са операцијама ваздухоплова и да управљају ваздухопловом у складу са одредбама из Анекса III и Анекса VI овог правилника. Умјесто наведеног, ови оператори приликом обављања некомерцијалних специјализованих операција користе ваздухоплов у складу са одредбама из Анекса III и Анекса VIII овог правилника.

(5) Оператори авиона и хеликоптера, који нису комплексни авиони и хеликоптери на моторни погон који врше некомерцијалне операције, укључујући и некомерцијалне специјализоване операције, користе ваздухоплов у складу са одредбама из Анекса VII овог правилника.

(6) Организације за обуку, које имају сједиште у Босни и Херцеговини а одобрене су у складу са чланом 27. прописа којим се утврђују технички захтјеви и управни поступци у вези са летачким особљем у цивилном ваздухопловству, или имају сједиште у некој другој држави чланици, када спроводе обуке за летење ка, унутар или изван подручја држава чланица, врше операције:
   а) комплексним авионима и хеликоптерима на моторни погон у складу са одредбама из Анекса VI овог правилника,
   б) осталим авионима и хеликоптерима у складу са одредбама из Анекса VII овог правилника.

(7) Оператори користе авион или хеликоптер само за потребе комерцијалних специјализованих операција у складу са захтјевима из Анекса III и Анекса VIII овог правилника.

(8) Летови који се обављају непосредно прије, током или одмах након специјализованих операција и директно су повезани са тим операцијама, обављају се у складу са ст. (4), (5) и (7) овог члана, у зависности од тога шта је примјењиво. Осим чланова посаде забрањено је укрцавати лица која нису неопходна за лет.

Члан 9.
(Одступања)

(1) Одступајући од члана 8. овог правилника, и не доводећи у питање Одјељак P (Поддио P) из референтног анекса прописа којим се утврђује сертификација пловидбености и еколошка сертификација ваздухоплова и ваздухопловних производа, дијелова и уређаја и сертификација пројектних и производних организација о дозволи за лет, сљедећи летови настављају да се изводе у складу са захтјевима који су утврђени у прописима Босне и Херцеговине, у којој оператор има главно мјесто пословања, гдје има сједиште или пребивалиште/боравиште:
   а) летови који су повезани са увођењем или модификацијом типова авиона и хеликоптера, а које обављају организације за пројектовање или производњу у оквиру својих надлежности,
   б) летови без путника или терета, при којима авион или хеликоптер врши прелет ради обнове, поправке, сервисне провјере, инспекције, испоруке, извоза или у сличне сврхе, под условом да ваздухоплов није наведен у потврди ваздушног оператора или у изјави.

(2) Одступајући од члана 5. ст. (1) и (7) овог правилника, операције авионима и хеликоптерима, који нису комплексни авиони и хеликоптери на моторни погон, могу се спроводити сљедеће операције у складу са Анексом VII овог правилника:
   а) летови физичких лица која дијеле трошак, под условом да се директни трошак дијели између свих лица која се налазе у ваздухоплову, укључујући и пилота, а број лица која дијеле трошак је ограничен на шест;

б) такмичарски летови или ваздухопловне приредбе, под условом да је накнада или друга вриједна награда, која се даје за такве летове, ограничена на покривање директних трошкова и пропорционална годишњим трошковима, као и да награде нису веће вриједности од оне коју одређује BHDCA;

ц) уводни летови, летови у сврху бацања падобранаца, вуча једрилице или акробатски летови које обавља организација за обуку која има главно сједиште у Босни и Херцеговини и која је одобрена у складу са чланом 27. прописа којим се утврђују технички захтјеви и управни поступци у вези са летачким особљем у цивилном ваздухо-пловству или организација основана с циљем промоције летачког спорта или рекреативног летења, под условом да се ваздухоплов користи на основу власништва или закупа без посаде, да се летом не остварује добит која се расподјељује изван организације, и да, у случају да су у те летове укључена лица која нису чланови те организације, такви летови представљају споредну активност те организације.

(3) Постојеће хеликоптерске операције до или из мјеста од јавног интереса (PIS) могу се обављати одступајући од CAT.POL.H.225 Анекса IV овог правилника када год величина PIS, околне препреке или хеликоптер не дозвољавају усклађеност са захтјевима за операцију са перформансом класе 1. Такве операције се изводе под условима које утврђује BHDCA.

(4) Одступајући од члана 8. став (4) овог правилника, оператори комлексних авиона на моторни погон са највећом сертификованом масом на полијетању (MCTOM) од 5 700 kg или мањом, опремљени турбоелисним моторима на моторни погон, уључени у некомерцијалне операције, изводе операције овим ваздухопловима у складу са Анексом VII овог правилника.

(5) Одступајући од члана 8. став (6) тачка а) овог правилника, организације за обуку спроводе летачку обуку комплексним авионима на моторни погон чија највећа сертификована маса (MCTOM) на полијетању износи 5 700 kg или мање, опремљени турбоелисним моторима на моторни погон, изводе операције овим ваздухопловима у складу са Анексом VII овог правилника.

Члан 10.

(Потврда ваздушног оператора)

(1) Потврда ваздушног оператора (AOC) коју је BHDCA издала CAT оператору авиона прије примјене овог правилника у складу са Правилником о утврђивању тахничких захтјева и управних поступака у вези са летачким операцијама ("Службени гласник БиХ", број 45/17), остаје на снази до њене замјене, а најкасније 12 мјесеци од дана ступања на снагу овог правилника.

(2) У периоду од 12 мјесеци од дана ступања на снагу овог правилника:

а) оператори прилагођавају на одговарајући начин своје системе управљања, програме обуке, поступке и приручнике, како би били у складу са Анексом III, Анексом IV и Анексом V овог правилника;

б) Важећи AOC се замјењује AOC издатим у складу са Анексом II овог правилника уколико испуњавају услове дате овим правилником.

(3) AOC који је BHDCA издала CAT операторима хеликоптера прије почетка примјене овог правилника, замјењује се AOC усклађеним са овим правилником, у складу са извјештајем о замјени који израђује BHDCA.

(4) Извјештај о замјени из става (2) овог члана описује:

а) подзаконске прописе у Босни и Херцеговини на основу којих је издат AOC;

б) обим привилегија које су дате операторима;

ц) разлике између подзаконских прописа у Босни и Херцеговини на основу којих је AOC био издат и захтјева из Анекса III, Анекса IV и Анекса V овог правилника, са назнаком како и када ће се од оператора захтијевати да обезбиједе потпуну усклађеност са тим анексима.

(5) Извјештај о замјени укључује копије свих докумената потребних за доказивање елемената наведених у тачки а), тачки б) и тачки ц) става (3) овог члана, укључујући копије прописа и поступака такође из става (3) овог члана.

Члан 11.

(Ограничења времена летења)

(1) За операције комерцијалног ваздушног превоза примјењују се захтјеви из Поддијела о ограничењу времена проведеног на летачкој дужности и радног времена и захтјева у погледу одмора (FTL) Анекса III овог правилника.

(2) Одступајући од става (1) овог члана, за операције ваздушног таксија, хитне медицинске помоћи и операције комерцијалног ваздушног превоза (CAT) авионима са једним пилотом примјењују се референтни захтјеви наведени у пропису којим се уређује дужина трајања радног времена и времена летења у цивилном ваздухопловству Босне и Херцеговине.

(3) Одступајући од става (1) овог члана, оператори чије је главно пословно сједиште у Босни и Херцеговини, изводе операције комерцијалног ваздушног превоза хеликоптерима и операције комерцијалног ваздушног превоза једрилицама у складу са захтјевима наведеним у референтним одредбама прописа којим се уређује дужина трајања радног времена и времена летења у цивилном ваздухопловству Босне и Херцеговине.

(4) Некомерцијалне операције, укључујући некомерцијалне специјализоване операције комплексним авионима и хеликоптерима на моторни погон, као и комерцијалне специјализоване операције авионима, хеликоптерима и једрилицама испуњавају захтјеве у погледу ограничења времена летења у складу са захтјевима наведеним у референтним одредбама прописа којим се уређује дужина трајања радног времена и времена летења у цивилном ваздухопловству Босне и Херцеговине, ако је главно сједиште оператора, или је основан или има пребивалиште и/или боравиште на подручју Босне и Херцеговине.

Члан 12.

(Листа минималне опреме)

(1) Листа минималне опреме (MEL), коју је прије примјене овог правилника одобрила држава оператора или регистра, сматра се одобреним у складу са овим правилником и оператор их може и даље употребљавати.

(2) Након ступања на снагу овог правилника, свака промјена у MEL, из става (1) овог члана, за коју је утврђена Главна листа минималне опреме (MMEL) у оквиру података о оперативној подобности у складу са прописом којим се утврђује сертификација пловидбености и еколошка сертификација ваздухоплова и ваздухопловних производа, дијелова и уређаја и

сертификација пројектних и производних организација, усклађена је са ORO.MLR.105 Одјељка 3 Анекса III овог правилника у року од 12 мјесеци од дана ступања на снагу овог правилника.

(3) Свака промјена MEL из става (1) овог члана за коју MMEL није утврђена у склопу података о оперативној подобности, спроводи се и даље у складу са MMEL коју је прихватила држава оператора или регистра, у зависности од тога шта је примјењиво.

Члан 13.

(Обука летачке и кабинске посаде)

Оператори обезбјеђују да чланови летачке и кабинске посаде, који већ раде и завршили су обуку у складу са поддијеловима FC и CC Анекса III овог правилника а која није обухватала обавезне елементе утврђене у одговарајућим подацима о оперативној подобности, прођу обуку за те обавезне елементе у року од 12 мјесеци од дана ступања на снагу овог правилника.

Члан 14.

(Захтјеви за летачку посаду на пробним летовима након одржавања)

(1) Пилоту, који је прије 25. септембра 2019. године био вођа ваздухоплова на пробном лету након одржавања ваздухоплова категоризованог као ниво А у складу са дефиницијом из SPO.SPEC.MCF.100 из Анекса VIII овог правилника, признаје се да је био вођа ваздухоплова у складу са SPO.SPEC.MCF.115(a)(1) Анекса VIII овог правилника.

(2) У случају из става (1) овог члана, оператор обезбјеђује да се вођа ваздухоплова обавијести о свим разликама утврђенима између оперативних пракси које су утврђене прије 25. септембра 2019. године и обавеза предвиђених у Одјељку 5 Поддијела Е Анекса VIII овог правилника, укључујући оне које произилазе из повезаних поступака које је утврдио оператор.

Члан 15.

(Провјера)

(1) BHDCA спроводи континуирану провјеру спровођења важећих одредби о ограничењима времена трајања лета и радног времена и захтјева у погледу времена одмора садржаних у Анексу II и Анекса III овог правилника.

(2) Провјера укључује научно стручно мишљење и заснована је на оперативним подацима које BHDCA прикупља о операторима, за чији надзор је надлежна, током дужег временског периода, након ступања на снагу овог правилника.

(3) Провјером се процјењује утицај сљедећих елемената на пажњу и спремност чланова посаде ваздухоплова:
   а) дужности у трајању више од 13 сати у најповољнијем добу дана;
   б) дужности у трајању више од 10 сати у мање повољном добу дана;
   ц) дужности у трајању више од 11 сати за чланове посаде ваздухоплова у непознатом стању аклиматизације;
   д) дужности које укључују велики број сектора (више од шест);
   е) вријеме у приправности, као што су дежурство или резерва, послије којих слиједе летачке дужности;
   ф) поремећаји у распореду.

(4) BHDCA спроводи континуирану провјеру спровођења важећих одредби у погледу програма подршке, психолошке процјене летачке посаде и систематског и насумичног тестирања на психоактивне супстанце како би се обезбиједила здравствена способност чланова летачке посаде и чланова кабинске посаде из анекса II и IV овог правилника.

(5) Провјера из става (4) овог члана укључује примјену релевантног стручног знања и заснива се на подацима прикупљенима уз помоћ BHDCA и Агенције током дужег временског периода.

Члан 16.

(Начини усклађивања)

BHDCA усваја прихватљиве начине усклађивања (AMC), сертификационе захтјеве (CS) и смјернице (GM) и доноси и одобрава алтернативне начине усклађивања за овај правилник у складу са одредбама прописа којим се уређују прихватљиви и алтернативни начини усклађивања, сертификациони захтјеви, посебни услови и смјернице.

Члан 17.

(Изузеће и одступање)

Независно од члана 9. овог правилника, BHDCA одобрава изузећа и одступања од примјене овог правилника у складу са прописом којим се уређује одобравање изузећа и одступања од примјене подзаконских аката које доноси Дирекција за цивилно ваздухопловство Босне и Херцеговине.

Члан 18.

(Обрасци)

Сви потребни обрасци, који се користе у поступку сертификације у складу са овим правилником, биће доступни на интернет страници BHDCA.

Члан 19.

(Непримјењиве одредбе)

(1) Непримјењиве одредбе из Уредбе комисије (ЕУ) бр. 965/2012 од 5. октобра 2012. године о утврђивању техничких захтјева и управних поступака у вези са летачким операцијама у складу са Уредбом (ЕЗ) бр. 216/2008 Европског парламента и Савјета и одредбе из Поглавља III, Одјељка IV Уредбе (ЕУ) 2018/1139 Европског парламента и Савјета од 4. јула 2018. године о заједничким правилима у подручју цивилног ваздухопловства и оснивању Агенције Европске уније за безбједност ваздушне пловидбе и измјени уредби (ЕЗ) бр. 2111/2005, (ЕЗ) бр. 1008/2008, (ЕУ) бр. 996/2010, (ЕУ) бр. 376/2014 и директива 2014/30/ЕУ и 2014/53/ЕУ Европског парламента и Савјета и стављању ван снаге уредби (ЕЗ) бр. 552/2004 и (ЕЗ) бр. 216/2008 Европског парламента и Савјета и Уредбе Савјета (ЕЕЗ) бр. 3922/91 наведене су у Анексу X овог правилника.

(2) Одредбе из става (1) овог члана примјењују се након завршетка првог прелазног периода док Босна и Херцеговина не испуни све услове одређене у члану 2. став (1) Протокола II ЕСАА споразума.

Члан 20.

(Стављање прописа ван снаге)

(1) Ступањем на снагу овог правилника престају да важе сљедећи прописи:
   а) Правилник о условима и начину издавања потврде ваздушног оператора - АОС ("Службени гласник БиХ", број 51/04),
   б) Правилник о комерцијалним операцијама ваздухоплова ("Службени гласник БиХ", број 12/06),
   ц) Оперативна наредба JAR OPS 1 ("Службени гласник БиХ", број 22/06),
   д) Ступањем на снагу овог правилника престају да важе: члан 1. став (1) тач. а) и б), члан 4. став (3),

чл. 8 и 9, Анекс IV Додатка I, члан 1. став (1) тач. а) и б), члан 1. став (2) тачка а), члан 8. Додатка III, те одредбе из Додатака I и III које се односе на област летачких операција Правилника о заједничким правилима у подручју цивилног ваздухопловства и надлежностима Европске агенције за безбједност ваздушног саобраћаја ("Службени гласник БиХ", број 45/10).

(2) Почетком примјене овог правилника престаје да важи Правилник о утврђивању техничких захтјева и управних поступака у вези са летачким операцијама ("Службени гласник БиХ", број 45/17).

Члан 21.

(Ступање на снагу)

(1) Овај правилник ступа на снагу осам дана од дана објаве у "Службеном гласнику БиХ".

(2) Овај правилник примјењује се истеком 12 мјесеци од дана ступања на снагу.

Број 1-3-02-2-408-5/22
9. децембра 2022. године
Бања Лука

Генерални директор
Чедомир Шушњар, с. р.

АНЕКС I[1]

ДЕФИНИЦИЈЕ ТЕРМИНА КОЈИ СЕ УПОТРЕБЉАВАЈУ У АНЕКСИМА II ДО VIII

За потребе овог правилника примјењују се сљедеће дефиниције:

(1) "расположива дужина за убрзавање и заустављање - ASDA (accelerate-stop distance available)" је доступни дио полетно-слетне стазе за полијетање плус дужина полетно-слетне стазе за заустављање, ако постоји;

(2) "прихватљиви начини усклађивања - AMC (Acceptable Means of Compliance)" су необавезујући стандарди, које је донијела Агенција и BHDCA преузела прописом којим се уређују прихватљиви и алтернативни начини усклађивања, сертификациони захтјеви, посебни услови и смјернице, за описивање начина за успостављање усклађености са прописима које доноси BHDCA на основу Анекса I ECAA споразума;

(3) "контролна листа за прихватање (acceptance checklist)" је документ који се користи као помоћ приликом прегледа спољашњег изгледа паковања са опасном робом и припадајућих докумената како би се утврдило јесу ли испуњени сви одговарајући захтјеви;

(4) "одговарајући аеродром (adequate aerodrome)" је аеродром на којем ваздухоплов може изводити операције, водећи рачуна о примјењивим захтјевима у погледу перформанси и карактеристикама полетно-слетне стазе;

(5) за потребе разврставања путника:
   (a) "одрасли (adult)" су лица старости од 12 година и више;
   (b) "дијете/дјеца (child/children)" су лица која су старости од двије године и више, али која су млађа од 12 година;
   (c) "мало дијете (infant)" су лица млађа од двије године.

(6) "оперативни минимуми аеродрома (aerodrome operating minima)" су границе употребљивости аеродрома за:
   (a) полијетање изражено у смислу видљивости дуж полетно-слетне стазе (RVR) и/или видљивости и, ако је потребно, горње границе;
   (b) слијетање у операцијама 2D инструменталног прилаза, изражено у смислу видљивости и/или RVR, минималне висине спуштања (MDA/H) и, ако је потребно, горње границе;
   (c) слијетање у операцијама 3D инструменталног прилаза, изражено у смислу видљивости и/или RVR и висине/ апсолутне висине одлуке (DA/H), зависно од врсте и/или категорије операција;

(7) "лет помоћу система за ноћно осматрање - NVIS (aided night vision imaging system)" је, у случају NVIS операција, дио лета који се обавља ноћу, према правилима за визуелно летење (VFR), (NVG);

(8) "ваздухоплов (aircraft)" је направа која се одржава у атмосфери због реакција ваздуха, осим реакције ваздуха који се одбија од површину земље;

(8a) "праћење ваздухоплова (aircraft tracking)" је поступак који се спроводи на земљи да се одрже и ажурирају, у стандардизованим интервалима, подаци о четвородимензионалној позицији сваког појединачног ваздухоплова у лету;

(8b) "систем за праћење ваздухоплова (aircraft tracking system)" је систем који је заснован на праћењу ваздухоплова са циљем утврђивања абнормалних дешавања током лета и пружа упозорење;

(8c) "алтернативни аеродром (alternate aerodrome)" је прикладан аеродром према којем ваздухоплов може наставити да лети ако постане немогуће или непрепоручљиво наставити лет или слетјети на предвиђени аеродром, а на којем су ваздухоплову доступне неопходне услуге и опрема, на којем се могу испунити захтјеви у погледу перформанси ваздухоплова, и који у очекивано вријеме коришћења ради; "алтернативни аеродром" укључује сљедеће:
   (a) "алтернативни аеродром за полијетање (take-off alternate aerodrome)" је алтернатив-ни аеродром на који би ваздухоплов могао слетјети ако постане потребно недуго након полијетања и није могуће користити аеродроме одласка;
   (b) "алтернативни аеродром на рути - ERA (en-route alternate (ERA) aerodrome)" је алтернативни аеродром на који би ваздухоплов могао слетјети ако скретање постане неопходно док се налази на рути;
   (c) "алтернативни аеродром на рути за гориво/енергију (ERA за гориво/енергију) (en route alternate (ERA) aerodrome)" је ERA аеродром који се захтијева у фази планирања лета за потребе у израчунавању горива/енергије;
   (d) "алтернативни одредишни аеродром (destination alternate aerodrome)" је алтернативни аеродром на који би ваздухоплов могао

[1] Форма и унутрашња подјела Анекса I до Анекса IX дати су у изворном облику (коришћена верзија на енглеском језику) и на латиничном писму с циљем лакшег референсања на исте.

слетјети ако постане немогуће или непрепоручљиво слетјети на предвиђени аеродром;

(9) "алтернативни начини усклађивања - AltMoC (Alternative means of compliance)": означава оне начине усклађивања који пружају алтернативу постојећим прихватљивим начинима усклађивања или оне којима се предлажу нови начини за успостављање усклађености са прописима које доноси BHDCA на основу Анекса I ECAA споразума, а за које EASA није донијела AMC;

(10) "спречавање залеђивања (anti-icing)": у случају поступака на земљи, означава поступак којим се обезбјеђује заштита од стварања мраза или леда и накупљања снијега на третираним површинама ваздухоплова током ограниченог временског периода (вријеме заштите);

(11) /

(12) "члан кабинске посаде (cabin crew member)" је одговарајуће оспособљени члан посаде, који није члан летачке или техничке посаде, а коме је оператор додијелио обављање дужности у вези са безбједношћу путника и лета током операције ваздухоплова;

(13) /

(14) /

(16) /

(17) "категорија А која се односи на хеликоптере (category A with respect to helicopters)" је вишемоторни хеликоптер пројектован тако да има могућност изолације мотора и система, утврђеним у примјењивим сертификационим захтјевима о пловидбености и који може да се користи уз употребу података за полијетање и слијетање планираним у случају отказа критичног мотора уз обезбијеђену одговарајуће одређену површину и одговарајуће перформансе за наставак безбједног лета или безбједног прекинутог полијетања у случају отказа мотора;

(18) "категорија В која се односи на хеликоптере (category B with respect to helicopters)" је једномоторни или вишемоторни хеликоптер који не испуњава стандарде категорије А. Хеликоптери категорије В немају гарантовану могућност да наставе безбједан лет у случају отказа мотора, и претпоставља се да ће доћи до непланираног слијетања;

(18a) "горња граница базе облака (ceiling)" је висина доње границе најнижег слоја облака изнад земље или воде испод 6 000 m (20 000 ft) који покрива више од половине неба;

(19) сертификациони захтјеви (Certification Specifications - CS) означава техничке стандарде које доноси Агенција, у којима се наводе начини за доказивање усклађености са прописима које доноси BHDCA на основу Анекса I ECAA споразума, а које организација може да користи у сврху сертификације. CS може постати обавезујући за организацију као дио договорене основе за сертификацију;

(20) "кружење (circling)" је визуелна фаза операције кружног прилаза;

(20a) "операција кружног прилаза (circling approach operation)" је операција инструменталног прилаза Типа А како би се ваздухоплов довео у положај за слијетање на полетно-слетну стазу/подручје завршног прилаза и полијетања (FATO) која није одговарајуће смјештена за прилаз из правца;

(21) "претпоље (clearway)" је одређена правоугаона површина на копну или води под надзором надлежног субјекта, одабрана или припремљена као прикладна површина изнад које авион може извести дио свог почетног пењања до одређене висине;

(22) "база облака (cloud base)" је висина базе најнижег посматраног или прогнозираног елемента облака у близини аеродрома или оперативне површине или унутар одређеног подручја операција, која се уобичајено мјери изнад надморске висине аеродрома или, у случају операција изнад мора, изнад средњег нивоа мора;

(22a) "уређај за снимање звука у пилотској кабини - CVR (cockpit voice recorder - CVR)" је уређај за снимање лета заштићен у случају рушења који употребљава комбинацију микрофона и других звучних и дигиталних начина уноса за скупљање и снимање звучног окружења пилотске кабине и комуникација према, од и између чланова летачке посаде;

(23) "летови под заједничким кодом (code share)" је споразум на основу кога оператор поставља своју ознаку на лет који обавља други оператор, и продаје и издаје карте за тај лет;

(23a) "компетенција (competency)" је димензија људских могућности која се употребљава за поуздано предвиђање успјешних резултата на радном мјесту и која се манифестује и посматра кроз понашање којим се мобилизују релевантна знања, вјештине и ставови за извршавање активности или задатака под одређеним условима;

(23b) "обука на основу компетенција (competency-based training') " је програм процјене и обуке које карактеришу усмјереност на могућности, нагласак на стандардима могућности и њихово мјерење и развој обуке у складу са утврђеним стандардима могућности;

(23c) "оквир компетенција (competency framework)" је укупан скуп утврђених компетенција које су развијене, увјежбане и процијењене у операторовом програму обуке који се заснива на доказима, примјеном сценарија који су релевантни за операције и који је довољно обиман како би се пилот припремио за предвиђене и непредвиђене пријетње и грешке;

(24) "густо насељено подручје (congested area)" је, у односу на мјесто, град или насеље, било које подручје које се већином користи за стамбене, пословне или рекреационе сврхе;

(25) "контаминирана полетно-слетна стаза (contaminated runway)" је полетно-слетна стаза чији је знатан дио површине (било у изолованим дијеловима или изван њих) унутар коришћене дужине и ширине покривен једном или са више супстанци наведених у дескрипторима површине полетно-слетне стазе;

(26) "гориво/енергија за ванредне ситуације (contingency fuel/energy)" је гориво/енергија који се захтијевају као надокнада за непредвиђене факторе који би могли утицати на потрошњу горива/енергије до одредишног аеродрома;

(27) "завршни прилаз уз стално спуштање - CDFA (continuous descent final approach)" је техника усклађена са поступцима стабилног прилаза, за

izvođenje završnog prilaznog segmenta (FAS) postupka neprecizног instrumentalnog prilaza (NPA) stalnim spuštanjem, bez horizontalnog leta, sa apsolutne visine/visine koja je jednaka ili veća od fiksne apsolutne visine/visine završnog prilaza:

(a) za operacije prilaza iz pravca, do tačke koja je približno 15 m (50 ft) iznad praga slетne staze ili tačke na kojoj počinje manevar ravnanja; ili

(b) za operacije kružnog prilaza, do dostizanja MDA/H ili apsolutne visine/visine manevra vizuelnog letenja;

(28) "prerачunata meteorološka vidljivost - SMV (converted meteorological visibility)" je vrijednost koja je jednaka RVR koja je izvedena iz objavljene meteorološke vidljivosti;

(29) "član posade (crew member)" je lice koje je operator odredio za obavljanje dužnosti u vazduhoplovu;

(30) "kritične faze leta aviona (critical phases of flight)" su zalet za polijetanje, uzletna putanja leta, završni prilaz, neuspjeli prilaz, slijetanje, uključujući usporavanje i bilo koje druge faze leta koje odredi vođa vazduhoplova ili kapetan;

(31) "kritične faze leta helikoptera (critical phases of flight)" su vožnje, lebdenje, polijetanje, završni prilaz, neuspjeli prilaz, slijetanje i bilo koje druge faze leta koje odredi vođa vazduhoplova ili kapetan;

(31a) "tekući/važeći plan za gorivo/energiju (current fuel/energy scheme)" je odobreni plan za gorivo/energiju koji trenutno koristi operator;

(33) "opasna roba - DG (dangerous goods)" su predmeti ili materije koje mogu predstavljati značajan rizik za zdravlje, bezbjednost, imovinu ili okolinu i koji se nalaze na spisku opasnih roba u tehničkim uputstvima ili su klasifikovani u skladu sa tim uputstvima;

(34) "nesreća sa opasnom robom (dangerous goods accident)" je događaj povezan sa vazdušnim prevozom opasne robe, koji ima za posljedicu smrt ili ozbiljnu povredu lica ili veliku materijalnu štetu;

(35) "incident sa opasnom robom (dangerous goods incident)" je:

(a) događaj povezan sa vazdušnim prevozom opasne robe, osim nesreće sa opasnom robom, koji se ne mora obavezno dogoditi u vazduhoplovu, a koji ima za posljedicu povredu lica, materijalnu štetu, požar, lom, prolijevanje, curenje tečnosti, radijaciju ili drugi dokaz da nije sačuvana cjelovitost ambalaže;

(b) svaki događaj povezan sa prevozom opasne robe, koji ozbiljno ugrozi vazduhoplov i lica u vazduhoplovu;

(35a) "apsolutna visina odluke - DA (decision altitude DA) i visina odluke - DH (decision height DH) je određena apsolutna visina ili visina u operacijama 3D instrumentalnog prilaza pri kojoj se mora pokrenuti postupak neuspjelog prilaza ako nije utvrđena zahtijevana vizuelna referenca za nastavak prilaza;

(36) "odleđivanje (de-icing)", u slučaju postupaka na zemlji, označava postupak kojim se mraz, led, snijeg ili blužgavica uklanjaju sa vazduhoplova kako bi se obezbijedile čiste površine;

(37) "određena tačka poslije polijetanja (defined point after take-off - DPATO)" je tačka u fazi polijetanja i fazi početnog penjanja, prije koje helikopter nije u mogućnosti da bezbjedno nastavi let pri otkazu kritičnog motora, i može biti potrebno prinudno slijetanje;

(38) "određena tačka prije slijetanja (defined point before landing - DPLB)" je tačka u fazi prilaza i slijetanja, nakon koje helikopter nije u mogućnosti da bezbjedno nastavi let pri otkazu kritičnog motora, i može biti potrebno prinudno slijetanje;

(39) "dužina DR (distance - DR)" je horizontalna udaljenost koju je prešao helikopter od kraja raspoložive dužine za polijetanje;

(40) "ugovor o zakupu vazduhoplova bez posade (dry lease agreement)" je ugovor između preduzeća na osnovu kog se vazduhoplov koristi u skladu sa potvrdom (AOC) operatora vazduhoplova zakupca ili, u slučaju komercijalnih operacija koje nisu komercijalni vazdušni prevoz, pod odgovornošću zakupca;

(41) "suva operativna masa (dry operating mass)" je ukupna masa vazduhoplova spremnog za određenu vrstu operacije, bez iskoristivog goriva i putnog tereta;

(42) "suva poletno-slетna staza (dry runway)" je poletno-slетna čija površina nije vidljivo mokra i koja nije kontaminirana unutar područja koje je predviđeno za upotrebu;

(42a) "apликација EFB (EFB application)" je softverska apликација ugrađena na platformu baze EFB koja pruža jednu ili više specifičnih operativnih funkcija koje podržavaju letačke operacije;

(42b) "hosting platforma EFB (EFB host platform)" je hardverska oprema koja sadrži računarske kapacitete i osnovni softver, uključujući operativni sistem i ulazno-izlazni softver;

(42c) "sistem EFB (EFB system)" je hardverska oprema (uključujući sve baterije/akumulatore, opremu za povezivanje, ulazno-izlazne komponente) i softver (uključujući baze podataka i operativni sistem) koji su potrebni za rad planiranih apликација EFB;

(42d) "modul za EBT (EBT module)" je kombinacija lekcija na potvrđenom simulatoru leta za obuku u okviru trogodišnjeg perioda ponavljajuće procjene i periodične obuke;

(43) "vazduhoplov ELA1 (ELA1 aircraft)" je sljedeći evropski laki vazduhoplov sa posadom:

(a) avion čija je najveća dopuštena masa na polijetanju (MTOM) 1 200 kg ili manja, koji nije razvrstan kao komplekssni vazduhoplov na motorni pogon;

(b) jedrilica ili jedrilica sa pomoćnim motorom čiji je MTOM 1 200 kg ili manje;

(c) balon sa najvećom projektovanom količinom gasa za podizanje balona ili toplim vazduhom zapremine do 3 400 m^3 za balone na topli vazduh, 1 050 m^3 za balone na gas i 300 m^3 za vezane balone;

(44) "vazduhoplov ELA2 (ELA2 aircraft)" je sljedeći evropski laki vazduhoplov sa posadom:

(a) avion čija je najveća dopuštena masa na polijetanju (MTOM) 2 000 kg ili manje koji nije klasifikovan kao komplekssni vazduhoplov na motorni pogon;

(b) jedrilica ili jedrilica sa pomoćnim motorom čiji je MTOM 2 000 kg ili manje;

(c) balon;

(d) vrlo laki rotokoptter čiji MTOM nije veći od 600 kg koji je jednostavne konstrukcije, projektovan za prevoz ne više od dva lica u njemu

и ког не покреће турбина и/или ракетни мотори; ограничен на дневне VFR операције;

(44a) "електронски уређај летачке посаде - EFB (electronic flight bag)" је електронски информациони систем који се састоји од опреме и апликација за летачку посаду које омогућавају чување, ажурирање, приказивање и обраду функција EFB за подршку летачким операцијама или дужностима;

(45) "уздигнуто подручје завршног прилаза и полијетања - уздигнути FATO (elevated final approach and take-off area)" је FATO који је уздигнут најмање три метра изнад површине која га окружује;

(45a) "излаз у случају опасности (emergency exit)" је уграђена излазна тачка из ваздухоплова која пружа највећу могућност за евакуацију из кабине летачке и кабинске посаде у одговарајућем времену и укључује врата у нивоу пода, излаз кроз прозор или било коју другу врсту излаза, на примјер отвор у кабини летачке посаде и излаз у репном дијелу авиона;

(46) "систем побољшане летачке видљивости EFVS (enhanced flight vision system)" је електронско средство којим се у реалном времену летачкој посади обезбјеђује сензорски или побољшан приказ топографије спољашњег призора (природна или вјештачка обиљежја мјеста или подручја, посебно тако да се покажу њихови релативни положаји и надморска висина) коришћењем сликовних сензора; EFVS је интегрисан са системом за навођења лета и приказан на заслону у висини главе или на еквивалентном заслону; ако је EFVS сертификован у складу са примјењивим захтјевима за пловидбеност и ако оператор има потребно посебно одобрење (према потреби), може се користити за операције EFVS и може омогућити операције са оперативним одобрењима;

(46a) "операција EFVS (EFVS operation)" је операција у којој услови видљивости захтијевају употребу EFVS умјесто природног приказа како би се извршио прилаз или слијетање, утврдиле потребне визуелне референце или извело рулање;

(46b) "операција EFV 200 (EFVS 200 operation)" је операција са оперативним одобрењем у којој услови видљивости захтијевају употребу EFVS до 200 ft изнад прага FATO или полетно-слетне стазе. Од те тачке до копна, употребљава се природни приказ. RVR није мањи од 550 m;

(47) "систем побољшане видљивости - EVS (enhanced vision system) је електронско средство којим се у реалном времену летачкој посади обезбјеђује приказ топографије стварног спољашњег призора (природна или вјештачка обиљежја мјеста или подручја, посебно тако да се покажу њихови релативни положаји и надморска висина) коришћењем сликовних сензора;

(47a) "упис (enrolment)" је административна радња коју спроводи оператор ако пилот учествује у операторовом програму EBT;

(47b) "уписани пилот (enrolled pilot)" је пилот који учествује у EBT програму периодичних обука;

(47c) "еквивалентност прилаза (equivalency of approaches)" су сви прилази који додатно оптерећују стручну посаду независно од тога користе ли се у модулима EBT;

(47d) "еквивалентност неисправности (equivalency of malfunctions)" су све неисправности које додатно оптерећују стручну посаду независно од тога користе ли се у модулима EBT;

(47e) "фаза евалуације (evaluation phase)" је једна од фаза модула EBT, односно сценарио лета усмјерен на линијско летење, репрезентативан за окружење оператора током којег долази до једног или више догађаја који служе за евалуацију кључних елемената дефининисаног оквира компетенција;

(47f) "обука које се заснива на доказима (evidence-based training - EBT)" је процјена и обука на основу оперативних података које карактерише развој и процјена укупне способности пилота у низу компетенција (оквир компетенција), а не мјерење успјешности у појединачним догађајима или маневрима;

(48) "подручје завршног прилаза и полијетања - FATO (final approach and take-off area)" је дефинисано подручје за операције хеликоптера, изнад којег се довршава завршна фаза прилаза до лебдења или слијетање и са којег започиње полијетање. За хеликоптере који лете у категорији перформанси класе 1, ова дефинисана површина укључује расположиву површину за прекинуто полијетање;

(48a) "члан летачке посаде (flight crew member)" је члан посаде који посједује одговарајућу дозволу задужен за послове битне за управљање ваздухопловом током трајања летачке дужности;

(48b) "сегмент завршног прилаза FAS (final approach segment)" је сегмент поступка инструменталног прилаза (IAP) у којем се постиже поравнање и спуштање за слијетање;

(49) "праћење података о лету - FDM (flight data monitoring)" је проактивна употреба дигиталних података о лету у свакодневним операцијама ради повећања безбједности у ваздухопловству, а не у сврху кажњавања;

(49a) "службеник за летачке операције (flight operations officer)" или "диспечер летова (flight dispatcher)" је особа коју је оператор именовао за контролу и надзор летачких операција, а која има одговарајуће квалификације и која пружа помоћ и обавјештава вођу ваздухоплова и/или му помаже у безбједном извођењу лета;

(49b) "уређај за снимање података о лету - FDR (flight data recorder)" је уређај за снимање лета заштићен у случају рушења који из више комбинованих извора података прикупља и снима параметре о стању и перформансама ваздухоплова;

(49c) "уређај за снимање лета (flight recorder)" је свака врста уређаја за снимање који је уграђен у ваздухоплов како би олакшао безбједносне истраге о несрећи или инциденту;

(49d) "ток/слијед лета (flight following)" је вођење записа порука о поласку и доласку у стварном времену које спроводи оперативно особље како би обезбиједило да се лет изводи и да је ваздухоплов слетио на одредишни аеродром или алтернативни аеродром;

(49e) "праћење лета (flight monitoring)" је додатни захтјев уз оне утврђене за ток/слијед лета:

(a) оперативно праћење летова од одласка током свих фаза лета које врши одговарајуће квалификовано особље оперативне контроле;

(b) размјена свих доступних и релевантних безбједносних информација између особља оперативне контроле на земљи и летачке посаде; и

(c) помоћ у критичној ситуацији летачкој посади у случају опасности или када је у питању ваздухопловна безбједност током лета или на захтјев летачке посаде;

(50) "симулатор лета за обуку - FSTD (flight simulation training device)" је уређај за обуку који је:
- (a) у случају авиона, симулатор цијелог лета (FFS), уређај za obuku za letenje (FTD), уређај за обуку за летне и навигационе поступке (FNPT) или уређај за обуку за основно инструментално летење (BIDT);
- (b) у случају хеликоптера, симулатор цијелог лета (FFS), уређај за обуку за летење (FTD) или уређај за обуку за летне и навигационе поступке (FNPT);

(50a) "вријеме проведено на лету (flight time)" је:
- (a) за авионе, укупно вријеме од тренутка када се авион први пут покрене у сврху полијетања до тренутка када се авион заустави на крају лета;
- (b) за хеликоптере, укупно вријеме од тренутка када се ротор хеликоптера почне окретати до тренутка када се хеликоптер заустави на крају лета, и окретање ротора престане;

(50b) "надзор лета (flight watch)" је, уз све елементе дефинисане за "праћење лета", активни надзор лета који врши одговарајуће квалификовано особље оперативне контроле током свих фаза лета како би се обезбиједило да лет слиједи своју прописану руту без непланираних одступања, преусмјеравања или кашњења;

(52) "систем слијетања GBAS (GLS) (GBAS landing system)" је систем за прилаз и слијетање који користи информације земаљског система за побољшање сателитског сигнала GNSS (GNSS/GBAS) за навођење ваздухоплова на основу његовог бочног и вертикалног GNSS положаја. За нагиб завршног прилаза употребљава референцу геометријске висине;

(52a) "продужавање/продужити на други круг (go-around)" је прелаз са операције прилаза на стабилизовано пењање. То укључује маневре који се изводе на или изнад MDA/H или DA/H, или испод DA/H (прекинута слијетања);

(53) "особље земаљских хитних служби (ground emergency service personnel)" је све особље које у случајевима опасности пружа помоћ на земљи (као што су полицајци, ватрогасци, итд.), које је укључено у хитну медицинску помоћ хеликоптером (HEMS) и чије су задаци на било који начин повезани са хеликоптерским операцијама;

(54) "приземљење (grounding)" је службена забрана полијетања ваздухоплова и предузимање мјера потребних за задржавање ваздухоплова на земљи;

(55) "систем за навођење при слијетању у висини главе (чеони систем) - HUDLS (head-up display landing system)" је укупан систем у ваздухоплову који пилоту пружа навођење приказом у висини главе како би се пилоту омогућило управљање ваздухопловом или надзор аутопилота током полијетања (према потреби), прилаза и слијетања (и рулања, ако је примјењиво), или продужавање на други круг. Он укључује све сензоре, рачунаре, изворе напајања, индикаторе и контроле;

(58) "члан посаде у операцијама хеликоптером уз коришћење хеликоптерске дизалице - HHO (helicopter hoist operation)" је члан техничке посаде који обавља додијељене задатке који се односе на операције са дизалицом;

(59) "хеликоптерска платформа (helideck)" је FATO смјештен на плутајућој или фиксној површини на мору;

(60) "члан посаде HEMS (HEMS crew member)" је члан техничке посаде који је одређен за лет HEMS у сврху пружања помоћи сваком лицу којем је потребна медицинска помоћ која се пружа у хеликоптеру, и који помаже пилоту током обављања задатака,

(61) "лет HEMS (HEMS flight)" је лет хеликоптером који се обавља на основу одобрења за HEMS, чија је сврха пружање хитне медицинске помоћи, када је неопходан тренутан и хитан превоз:
- (a) медицинског особља;
- (b) медицинских потрепштина (опрема, крв, органи, лијекови); или
- (c) болесних или повријеђених лица и других директно укључених лица;

(62) "оперативна база HEMS (HEMS operating base)" је аеродром на којем посада HEMS и хеликоптер HEMS могу бити у приправности за обављање операција HEMS;

(63) "оперативна површина HEMS (HEMS operating site)" је површина коју изабере вођа ваздухоплова током лета HEMS за операције хеликоптером уз коришћење хеликоптерске дизалице, слијетање и полијетање;

(64) "HHO лет (HHO flight)" је лет хеликоптером који се обавља на основу одобрења за HHO чија је сврха омогућавање преношења лица и/или терета уз помоћ хеликоптерске дизалице;

(65) "HHO на мору (HHO offshore)" је лет хеликоптером који се обавља на основу одобрења за HHO, чија је сврха омогућавање преношења лица и/или терета уз помоћ хеликоптерске дизалице са или на пловило или конструкцију у приобалном подручју или на самом мору;

(66) "путник HHO (HHO passenger)" је лице које се преноси хеликоптерском дизалицом;

(67) "мјесто HHO (HHO site)" је одређено подручје на којем се обавља премијештање уз помоћ хеликоптерске дизалице;

(68) "вријеме дејства (hold-over time - HoT)" је процијењено вријеме током којег течност против залеђивања спречава стварања леда и мраза, и накупљање снијега на заштићеним (обрађеним) површинама авиона;

(69) "опасна околина (хостиле енвиронмент)" је:
- (a) подручје у којем:
  - (i) није могуће извести безбједно принудно слијетање усљед неодговарајуће површине;
  - (ii) лица у хеликоптеру не могу бити на одговарајући начин заштићена од спољних утицаја;
  - (iii) није могуће безбједно обавити трагање и спасавање због очекиване изложености опасности; или
  - (iv) постоји неприхватљив ризик угрожавања лица или имовине на земљи;
- (b) у сваком случају, сљедећа подручја:
  - (i) за операције изнад воде, подручја отвореног мора сјеверно од 45 N и јужно од 45 S, које одређује надлежни орган одређене државе;
  - (ii) они дијелови густо настањеног подручја на којим нема одговарајућих површина за безбједно принудно слијетање;

(69a) "интерфејс човјек - машина (human-machine interface - HMI)" је компонента одређених уређаја која може обрадити интеракцију човјека и машине. Интерфејс се састоји од хардвера и софтвера који омогућују да се улазни подаци корисника тумаче и обрађују уз помоћ

машина или система који потом кориснику пружају тражене резултате;

(69b) "упутство са сједишта (in-seat instruction)" је техника која се употребљава у фази обуке за маневре или у фази обуке на основу сценарија у којој инструктори могу:
- (a) пружати једноставна упутства једном пилоту; или
- (b) изводити унапријед одређене вјежбе са пилотског сједишта као пилот који управља ваздухопловом (PF) или надзорни пилот (PM), у сврху:
  - (1) демонстрације техника; и/или
  - (2) подстицања другог пилота на интервенције или интеракције;

(69c) "досљедност инструктора (instructor concordance)" је досљедност или стабилност резултата између различитих инструктора EBT који дају резултат (или резултате) колико хомогеност или консензус постоји у оцјенама које дају инструктори (оцјењивачи);

(69d) операција инструменталног прилаза (инструмент аппроацх оператион)" је прилаз и слијетање помоћу инструмената за навигационо навођење на основу поступка инструменталног прилаза (IAP). Постоје двије методе за извођење операција инструменталног прилаза:
- (a) операција дводимензионалног (2D) инструменталног прилаза у којој се примјењује само бочно навигационо навођење; и
- (b) операција тродимензионалног (3D) инструменталног прилаза у којој се примјењују бочно и вертикално навигационо навођење;

(69e) поступак инструменталног прилаза - IAP (instrument approach procedure)" је серија унапријед утврђених маневара ваздухоплова уз коришћење инструмената за летење, са одређеном заштитом од препрека од тачке почетног прилаза или, ако је примјењиво, од почетка утврђене долазне руте до тачке са које се слијетање може завршити и након тога, ако слијетање није завршено, до позиције на којој се примјењују мјерила за надвисивање препрека у фази чекања или на рути. Поступци инструменталног прилаза класификовани су како слиједи:
- (a) поступак непрецизног прилаза - NPA (non-precision approach (NPA) procedure), је IAP пројектован за операције 2D инструменталног прилаза Типа А;
- (b) поступак прилаза са вертикалним навођењем - APV (approach procedure with vertical guidance) је IAP навигације засноване на перформансама (PBN) пројектован за операције 3D инструменталног прилаза Типа А;
- (c) поступак прецизног прилаза - PA (precision approach (PA) procedure) је IAP заснован на навигационим системима пројектованим за операције 3D инструменталног прилаза Типа А или В;

(70) "тачка одлуке за слијетање - LDP (landing decision point)" је тачка која се користи при одређивању перформанси у слијетању од које се, након што се на њој утврди отказ мотора, слијетање може безбједно наставити или од које може започети поступак прекинутог слијетања;

(70a) "дужина за слијетање у тренутку доласка - LDTA (landing distance at time of arrival)" је дужина за слијетање која се може постићи у уобичајеним операцијама на основу података о перформансама у слијетању и повезаних поступака који су утврђени за превладавајуће услове у вријеме слијетања;

(71) "расположива дужина за слијетање - LDA (landing distance available)" је дужина полетно-слетне стазе која је објављена као расположива и одговарајућа за кретање авиона по земљи приликом слијетања;

(72) "копнени авион (landplane)" је ваздухоплов са фиксним крилима који је пројектован за полијетање и слијетање на копно, укључујући амфибије када се оне користе као копнени авиони;

(72a) "сценарио лета усмјерен на линијско летење (line-orientated flight scenario)" је процјена и обука која укључује реалистичну симулацију "у стварном времену" за циљовиту мисију сценарија који су репрезентативни за линијске операције;

(72b) "линијска провјера (line check)" је провјера коју изводи оператор и коју извршава пилот или члан техничке посаде како би доказао оспособљеност за обављање уобичајених линијских операција описаних у оперативном приручнику;

(73) "локална операција хеликоптером - LHO (local helicopter operation LHO)" је операција комерцијалног ваздушног превоза хеликоптером чија је највећа сертификована маса на полијетању (MCTOM) већа од 3 175 kg и конфигурација највећег оперативног броја путничких сједишта (MOPSC) девет или мања, дању, на рутама на којим се навигација обавља према визуалним оријентирима, унутар локалног и дефинисаног географског подручја наведеног у оперативном приручнику;

(74) "операције у условима смањене видљивости - LVO (low-visibility operations)"

(75) "полијетање у условима смањене видљивости - LVTO (low-visibility take-off)" је полијетање када је RVR мања од 550 m;

(76a) "пробни лет након одржавања - MCF (maintenance check flight)" је лет ваздухоплова са увјерењем о пловидбености или дозволом за летење који се изводи у сврху откривања кварова или ради провјере функционисања једног или више система, дијелова или уређаја након одржавања ако се функционисање система, дијелова или уређаја не може провјерити провјером на земљи и који се изводи у некој од сљедећих ситуација:
- (a) ако се захтијева у приручнику за одржавање ваздухоплова (AMM) или другим подацима о одржавању које је издао носилац одобрења пројекта одговоран за континуирану пловидбеност ваздухоплова;
- (b) након одржавања на захтјев оператора или приједлог организације одговорне за континуирану пловидбеност ваздухоплова;
- (c) на захтјев организације за одржавање ради провјере успјешног отклањања недостатака;
- (d) као помоћ при изолацији или откривању квара;

(76b) "фаза обуке за маневре (manoeuvres training phase)" је фаза модула EBT током које, у складу са генерацијом ваздухоплова, посада има времена да увјежба и побољша извођење у вјежбама која се углавном заснивају на психомоторичким вјештинама постизањем задате путање лета или обављањем прописаног догађаја до задатог исхода;

(76c) "мијешани програм EBT (mixed EBT programme)" је програм периодичне обуке и провјере коју спроводи оператор у складу са ORO.FC.230, чији је дио намијењен примјени EBT, али којим се не замјењују провјере стручности у складу са Додатком 9 Анекса I (Дио-FCL) прописа којим се утврђују технички захтјеви и управни поступци у вези са летачким особљем у цивилном ваздухопловству;

(77) "конфигурација највећег оперативног броја путничких сједишта - MOPSC (maximum operational passenger seating configuration)" је највећи број путничких сједишта појединачног ваздухоплова, без сједишта за посаду, утврђен за оперативне сврхе и утврђен у оперативном приручнику. Узимајући као основу највећи број путничких сједишта утврђен током поступка сертификације за сертификат типа (TC), додатни сертификат типа (STC) или промјену TC и STC, како је одговарајуће за појединачни ваздухоплов, MOPSC може успоставити једнак или мањи број сједишта, у зависности од оперативних ограничења;

(78) "медицински путник (medical passenger)" је медицинско особље које се превози у хеликоптеру током лета HEMS, укључујући, али не ограничавајући се на љекаре, медицинске сестре и помоћно медицинско особље;

(78a) "мањи квар (minor failure condition)" је квар који не би значајно смањио безбједност ваздухоплова и који укључује активности летачке посаде које су у оквиру њихових могућности;

(78b) "злоупотреба супстанци (misuse of substances)" је употреба једне или више психоактивних супстанци од стране чланова летачке посаде, чланова кабинске посаде и осталог особља које обавља безбједносно осјетљиве задатке, на начин да то:

(a) представља непосредну опасност за корисника или угрожава живот, здравље или добробит других; и/или

(b) узрокује или погоршава професионални, социјални, ментални или физички проблем или поремећај;

(78c) "минимална апсолутна висина спуштања - MDA (minimum descent altitude) или минимална висина спуштања - MDH (minimum descent height)" је одређена апсолутна висина или висина у операцијама 2D инструменталног прилаза или операцијама кружног прилаза испод које се не смије спустити без потребне визуелне референце;

(79) "ноћ (night)" је период између краја грађанског вечерњег сумрака и почетка грађанског јутарњег свитања или период између заласка и изласка сунца који може прописати надлежни орган одређен од државе чланице;

(80) "наочаре за ноћно осматрање - NVG (night vision goggles)" је бинокуларни уређај за појачавање интензитета свјетла који се ставља на главу и који побољшава способност гледања земаљских оријентира ноћу;

(81) "систем за ноћно осматрање - NVIS (night vision imaging system)" је укључивање свих елемената потребних за успјешно и безбједно коришћење NVG током операција хеликоптером. Систем укључује најмање: NVG, освјетљење NVIS, компоненте хеликоптера, обуку и континуирану пловидбеност;

(82) "околина која није опасна (non-hostile environment)" је околина у којој:

(a) се може извести безбједно принудно слијетање;

(b) се путници хеликоптера могу заштитити од спољашњих утицаја; и

(c) одзив/способност у погледу трагања и спасавања одговарају очекиваној изложености опасности.

У сваком случају, за оне дијелове густо насељених подручја која имају одговарајуће површине за принудно слијетање сматра се да нису опасни;

(84) "NVIS члан посаде (NVIS crew member)" је члан техничке посаде додијељен за NVIS лет;

(85) "NVIS лет (NVIS flight)" је ноћни лет у ноћним визуелним метеоролошким условима (VMC) са летачком посадом која користи NVG у хеликоптеру који лете на основу одобрења за NVIS;

(85a) "апсолутна висина надвисивања препрека - OCA (obstacle clearance altitude) или висина надвисивања препрека - OCH (obstacle clearance height)" је најнижа апсолутна висина или најнижа висина изнад надморске висине релевантног прага полетно-слетне стазе или надморске висине аеродрома, према потреби, које се употребљавају за утврђивање усклађености са одговарајућим критеријумима надвисивања препрека;

(86) "операције на мору (offshore operation)" су операције у којима се уобичајено већи дио лета одвија изнад површине мора, према локацијама на мору или од локација на мору;

(86a) "локација на мору (offshore location)" је објекат намијењен за хеликоптерске операције на плутајућој или фиксној површини на мору или на пловилу;

(86b) "подручје отвореног мора (open sea area)" је површина воде од обале према мору;

(87) "оперативна површина (operating site)" је мјесто, које није аеродром, које одабере оператор, вођа ваздухоплова или капетан за слијетање, полијетање и/или обављање операција са спољашњим теретом;

(88) "операција са перформансом класе 1 (operation in performance class 1)" је операција код које у случају отказа критичног мотора хеликоптер може слетјети унутар расположиве дужине за прекинуто полијетање или безбједно наставити лет до одговарајућег подручја за слијетање, у зависности од тренутка када је дошло до отказивања;

(89) "операција са перформансе класе 2 (operation in performance class 2)" је операција код које у случају отказа критичног мотора хеликоптер располаже перформансама довољним за безбједно настављање лета, осим у случају када се отказ догоди у раној фази маневра полијетања или каснијој фази маневра слијетања, када може бити потребно принудно слијетање;

(90) "операција са перформансом класе 3 (operation in performance class 3)" је операција код које у случају отказа критичног мотора у било ком тренутку током лета, за вишемоторни хеликоптер принудно слијетање може бити потребно, а за једномоторни хеликоптер принудно слијетање је потребно;

(91) "оперативна контрола (operational control)" је одговорност за започињање, настављање, завршавање или скретање лета у интересу безбједности;

(91a) "оперативно одобрење (operational credit)" је одобрење за операције са напредним ваздухопловом који омогућава мање оперативне минимуме аеродрома од оних које би оператор обично утврдио за основне ваздухоплове на основу перформанси напредних система ваздухоплова који користе доступну спољашњу инфраструктуру. Мањи оперативни минимуми могу укључивати мању висину/апсолутну висину одлуке или минималну висину/апсолутну висину спуштања, захтјеве у погледу смањене видљивости или смањене земаљске опреме или њихове комбинације;

(92) "провјера стручности коју изводи оператор (operator proficiency check)" је провјера коју изводи оператор и коју извршава пилот или члан техничке посаде како би

доказао способност за обављање уобичајених, неуобичајених и поступака у случају опасности;

(93) "авиони са перформансом класе А (performance class A aeroplanes)" су вишемоторни авиони покретани турбоелисним моторима са MOPSC већим од девет или највећом масом на полијетању већом од 5 700 kg и сви вишемоторни авиони покретани турбомлазним моторима;

(94) "авиони са перформансом класе B (performance class B aeroplanes)" су авиони покретани елисним моторима чији је MOPSC девет или мањи или највећа допуштена маса на полијетању 5 700 kg или мања;

(95) "авиони са перформансом класе C (performance class C aeroplanes)" су авиони покретани клипним моторима чији је MOPSC већи од девет или највећа допуштена маса на полијетању већа од 5 700 kg;

(95a)"систем уређаја за пренос особља - PCDS (personnel-carrying device system)" је систем са једним уређајем или више њих који су причвршћени на дизалицу или куку за терет или постављени на конструкцију ротокоптера током операција спољашњег превоза људи (HEC) или хеликоптерском дизалицом (HHO). Ти уређаји имају структурне могућности и карактеристике потребне за пренос особа ван хеликоптера, а укључују, на примјер, безбједне везе са брзим отквачивањем или без могућности брзог отквачивања и уже са спојним прстеном, чврсту корпу или кавез;

(95b)"једноставни систем уређаја за пренос особа (једноставни PCDS)" је PCDS који испуњава сљедеће услове:

(a) испуњава усаглашене стандарде из Листе хармонизованих европских стандарда који су идентични босанскохерцеговачкм стандардима чија употреба остварује захтјеве из Уредбе (ЕУ) 2016/425 о личној заштитној опреми [1],

(b) пројектован је тако да држи једну особу у кабини (на примјер оператора дизалице или куке за терет, стручњака за извршење задатка или фотографа) или највише двије особе изван кабине,

(c) није чврста структура као што је кавез, платформа или кошара;

(96) "вођа ваздухоплова (pilot-in-command)" је пилот одређен да управља ваздухопловом и задужен за безбједно обављање лета. За потребе операција комерцијалног ваздушног превоза, умјесто назива "вођа ваздухоплова" употребљава се назив "капетан" ("commander");

(96a)"преносни EFB (portable EFB)" је преносна платформа базе EFB која се употребљава у пилотској кабини, а која није дио конфигурације сертификованог ваздухоплова;

(96b)"преносни електронски уређај (portable electronic device - PED)" је сваки електронски уређај, који се најчешће, али не искључиво, односи на потрошачку електронику, који је у ваздухоплов унио члан посаде, путник или као дио терета који није дио конфигурације сертификованог ваздухоплова. Укључује сву опрему која може трошити електричну енергију. Електрична енергија може долазити од унутрашњих извора као што су акумулатори (који се могу или не могу пунити) или уређаји могу бити спојени и на посебне изворе енергије у ваздухоплову;

(97) "главно мјесто пословања (principal place of business)" је главно сједиште или регистровано сједиште организације у коме се обављају главне финансијске функције и оперативне контролне активности наведене у овом правилнику;

(98) "давање приоритета инспекцијском прегледу на платформи (prioritisation of ramp inspections)" је додјела одређеног дијела укупног броја инспекцијских прегледа на платформи које спроводи надлежни орган или се спроводе у име надлежног органа, на годишњој основи, како је предвиђено у Дијелу ARO;

(98a)"стручност (proficient)" значи да су доказане потребне вјештине, знање и ставови потребни за обављање сваког дефинисаног задатака у складу са прописаним стандардом;

(98b)"психоактивне супстанце (psychoactive substances)" су алкохол, опијати, канабиноиди, седативи и хипнотици, кокаин, остали психостимуланси, халуциногене материје и испарљиви растварачи, осим кофеина и дувана;

(99) "мјесто од јавног интереса - PIS (public interest site)" је мјесто које се користи искључиво за операције у јавном интересу;

(100) "инспекцијски преглед на платформи (ramp inspection)" је инспекцијски преглед ваздухоплова, квалификација летачке и кабинске посаде и документације о лету, како би се провјерила њихова усклађеност са примјењивим захтјевима;

(101) "период за отклањање неисправности (rectification interval)" је ограничење периода трајања операција са неисправном опремом;

(102) "расположива дужина за прекинуто полијетање - RTODAH (rejected take-off distance available)" је дужина подручја завршног прилаза и подручја за полијетање, за коју је објављено да је расположива и одговарајућа за хеликоптере који лете у перформанси класе 1 како би довршили прекинуто полијетање;

(103) "захтијевана дужина за прекинуто полијетање - RTODRH (rejected take-off distance required)" је захтијевана хоризонтална удаљеност од почетка полијетања до тачке на којој долази до потпуног заустављања хеликоптера након отказа мотора и прекида полијетања на тачки одлуке о полијетању;

(103a) "захтијеване навигационе перформансе - RNP (required navigation performance)" су навигационе спецификације за PBN операције које укључују захтјев за праћење навигационих перформанси ваздухоплова током лета, укључујући упозоравање;

(103b) "правила летења (rules of the air)" су правила утврђена у пропису којим се успостављају заједничка правила летења и оперативне одредбе у вези са услугама и поступцима у ваздушној пловидби (SERA);

(103c) "извјештај о стању полетно-слетне стазе - RCR (runway condition report)" је свеобухватни стандардизовани извјештај о стању површине полетно-слетне стазе и његовом ефекту на перформансе авиона у слијетању и полијетању, описано ознаком стања полетно-слетне стазе;

(104) "видљивост дуж полетно-слетне стазе - RVR (runway visual range)" је растојање са кога пилот ваздухоплова на централној линији полетно-слетне стазе може видјети ознаке површине полетно-слетне стазе или свјетла која оцртавају полетно-слетну стазу или одређују њену централну линију;

[1] Листу објављује Институт за стандардизацију Босне и Херцеговине – ИСБИХ.Стање закључно са децембром 2021. године.

(104a) "безбједно слијетање (safe landing)" је, у контексту политике горива/енергије или плана за гориво/енергију, слијетање на одговарајући аеродром или оперативну површину са не мање од завршне резерве горива/енергије и у складу са примјењивим оперативним поступцима и оперативним минимумима аеродрома;

(105) "безбједно принудно слијетање (safe forced landing')" је неизбјежно слијетање ваздухоплова на копно или на воду при чему се очекује да неће бити повријеђених лица у ваздухоплову или на површини на коју се слијеће;

(105a) "особље које обавља безбједносно осјетљиве задатке (safety-sensitive personnel)" је особље које би могло да угрози безбједност ваздухопловства ако своје дужности и функције обавља на непрописан начин, укључујући чланове летачке и кабинске посаде, особље које одржава ваздухоплов и контролоре летења;

(105b) "фаза обуке на основу сценарија (scenario-based training phase)" је фаза модула EBT усмјерена на развој компетенција, истовремено оспособљавајући пилота за ублажавање најкритичнијих ризика утврђених за одређену генерацију ваздухоплова. Требала би укључивати управљање посебним операторовим пријетњама и грешкама у стварном времену у окружењу усмјереном на линијско летење;

(106) "хидроавион (seaplane)" је ваздухоплов са фиксним крилима пројектован за полијетање са воде и слијетање на воду, а укључује и амфибије када се употребљавају као хидроавиони;

(107) "одвојене полетно-слетне стазе (separate runways)" су полетно-слетне стазе на истом аеродрому које су одвојене површине за слијетање. Ове полетно-слетне стазе се могу преклапати или укрштати на такав начин да ако је једна од полетно-слетних стаза блокирана, то не спречава планирану врсту операције на другој полетно-слетној стази. Свака полетно-слетна стаза има посебан прилазни поступак заснован на одвојеном навигационом средству;

(107a) "посебно припремљена зимска полетно-слетна стаза (specially prepared winter runway)" је полетно-слетна стаза сувог замрзнутог слоја на површини насталог од збијеног снијега или леда, обрађена пијеском или ситним шљунком или механички с циљем повећања трења;

(108) "посебан VFR лет (special VFR flight)" је VFR лет који је одобрила надлежна контрола ваздушног саобраћаја за обављање лета унутар контролисане зоне у метеоролошким условима који су испод VMC;

(109) "стабилизован прилаз (stabilised approach - SAp)" је прилаз који се обавља на контролисан и одговарајући начин у смислу конфигурације, енергије и контроле путање лета од унапријед одређене тачке или апсолутне висине/висине до тачке која је 50 ft изнад прага полетно-слетне стазе или тачке у којој почиње маневар равнања ако је та тачка виша;

(109a) "неометана кабина летачког особља (sterile flight crew compartment)" је сваки период у коме се чланови летачке посаде не узнемиравају или ометају, осим кад се ради о питањима која су кључна за безбједан рад ваздухоплова или безбједност лица у ваздухоплову;

(110) "алтернативни аеродром за полијетање (take-off alternate aerodrome)" је алтернативни аеродром на који ваздухоплов може слетјети ако то постане потребно убрзо након полијетања, а не може се употријебити аеродром одласка;

(111) "тачка одлуке на полијетању - TDP (take-off decision point)" је тачка која се употребљава при одређивању перформанси полијетања од које се, кад се у њој утврди отказ мотора, може извести прекинуто полијетање или се полијетање може безбједно наставити,

(112) "расположива дужина за полијетање - TODA (take-off distance available)" је расположива дужина за полијетање плус дужина претпоља ако постоји;

(113) "расположива дужина за полијетање хеликоптера - TODAH (take-off distance available)" је дужина завршног прилаза и подручја за полијетање, којој је додата одговарајућа објављена дужина претпоља, предвиђена за хеликоптере, ако постоји, како би се завршило полијетање;

(114) "захтијевана дужина за полијетање хеликоптера - TODRH (take-off distance required)" је хоризонтално растојање од почетка полијетања до тачке на којој се постижу безбједна брзина за полијетање (VToss), изабрана висина и позитиван градијент пењања, након препознатог отказа главног мотора на тачки доношења одлуке о наставку полијетања (TDP), са преосталим моторима који раде у оквиру одобрених оперативних ограничења;

(115) "путања лета на полијетању (take-off flight path)" је вертикална и хоризонтална путања са критичним мотором који не ради од одређене тачке на полијетању до 1 500 ft изнад површине земље за авионе и 1 000 ft изнад површине земље за хеликоптере;

(116) "маса на полијетању (take-off mass)" је маса укључујући све што се превози и сваког ко се превози, на почетку полијетања, за хеликоптере, и залета за полијетање, за авионе;

(117) "расположива дужина залета за полијетање - TORA (take-off run available)": означава дужину полетно-слетне стазе која је објављена као расположива и прикладна за залет авиона при полијетању;

(117a) "стручњак за извршење задатка (task specialist)" је лице које је одредио оператор или трећа страна или које поступа као предузеће, које извршава задатке на земљи који су директно повезани са одређеним специјализованим задатком или извршава специјализоване задатке у ваздухоплову или са њега;

(118) "члан техничке посаде (technical crew member)" је члан посаде у операцијама HEMS, HHO или NVIS у комерцијалном ваздушном превозу, који није члан летачке или кабинске посаде, кога оператор распореди на дужности у ваздухоплову или на земљи у сврху помоћи пилоту током операција HEMS, HHO или NVIS, које могу захтијевати употребу специјализоване опреме у ваздухоплову;

(119) "Техничка упутства - TI (technical instructions)" је посљедње важеће издање "Техничких упутстава за безбједан превоз опасних роба ваздухом", укључујући додатак и све допуне које је одобрила и објавила Међународна организација за цивилно ваздухопловство;

(120) "терет који се превози (traffic load)" је укупна маса путника, пртљага, терета и преносне специјалистичке опреме, укључујући и сваки баласт;

(120a) "тип A апликације EFB (type A EFB application)" је апликација EFB чија неисправност или злоупотреба нема никакав ефекат на безбједност;

(120b) "тип B апликација EFB (type B EFB application)" је апликација EFB:
- (a) чија се неисправност или злоупотреба класификује као мањи квар или ниже, и
- (b) којом се не замјењује ни удвостручује нити један систем или функционалност прописана прописима о пловидбености, захтјевима за ваздушни простор или оперативним правилима,

(120c) "обука за стицање стручности (training to proficiency)" је обука намијењена постизању коначних циљева, уз обезбјеђивање да је обучена особа способна досљедно обављати одређене задатке на безбједан и дјелотворан начин;

(120d) "операција инструменталног прилаза Типа A (Type A instrument approach operation)" је операција инструменталног прилаза са MDH ili DH na 250 ft или више;

(120e) "операција инструменталног прилаза Типа B (Type B instrument approach operation)" је операција са DH испод 250 ft. Операције инструменталног прилаза Типа B категоризоване су као:
- (a) Категорија I (CAT I): DH не мања од 200 ft и са видљивошћу од најмање 800 m или RVR не мањом од 550 m;
- (b) Категорија II (CAT II): DH мања од 200 ft али не мања од 100 ft и RVR не мањом од 300 m;
- (c) Категорија III (CAT III): DH мања од 100 ft или без DH и RVR мањом од 300 m или без ограничења RVR;

(121) "NVIS лет без помоћних средстава (unaided NVIS flight)" је, у случају NVIS операција, дио VFR лета који се изводи ноћу, када члан посаде не употребљава NVG;

(122) "предузеће (undertaking)" је свако физичко или правно лице, било да стиче добит или не, или сваки службени орган, било да има правну способност или не;

(123) "V_1 (V_1)" је највећа брзина на полијетању при којој пилот мора предузети прву акцију за заустављање авиона унутар дужине за полијетање и заустављање. V_1 такође значи најмања брзина на полијетању након отказа кључног мотора при брзини VEF, при којој пилот може наставити полијетање и достићи захтијевану висину изнад површине полијетања унутар дужине за полијетање;

(124) "VEF (VEF)" је брзина при којој се претпоставља да ће критични мотор отказати током полијетања;

(124a) "видљивост VIS (visibility)" је видљивост у ваздухопловству, која је већа од:
- (a) највеће удаљености на којој се црни објекат одговарајућих димензија, смјештен близу тла, може видјети и препознати у односу на свијетлу позадину; и
- (b) највеће удаљености на којој се свјетла јачине око 1 000 кандела могу видјети и распознати у односу на неосвијетљену позадину;

(125) "операција визуелног прилаза (visual approach operation)" је операција прилаза IFR летом када је дио инструменталног прилаза или цијели инструментални прилаз (IAP) није довршен, а операција прилаза је изведена помоћу визуелних референци у односу на терен;

(126) "аеродром са погодним временским условима (weather-permissible aerodrome)" је одговарајући аеродром за који метеоролошки извјештаји или прогнозе или њихове комбинације показују да ће током периода предвиђеног за коришћење временски услови бити на или изнад оперативног минимума аеродрома, а извјештај о стању површине полетно-слетне стазе показује да је могуће безбједно слијетање;

(127) "уговор о закупу ваздухоплова са посадом (wet lease agreement)" је уговор:
- у случају операција комерцијалног ваздушног превоза, између ваздушних превозника на основу кога се ваздухоплов користи у складу са потврдом ваздушног оператора (AOC) закуподавца, или
- у случају комерцијалних операција које нису комерцијални ваздушни превоз (CAT), уговор који закључују оператори, на основу кога се ваздухоплов користи под одговорношћу закуподавца.

(128) "мокра полетно-слетна стаза (wet runway)" је полетно-слетна стаза чија је површина покривена било каквом влагом или водом до и укључујући 3 mm дубине унутар подручја предвиђеног за употребу.

АНЕКС II
ЗАХТЈЕВИ КОЈЕ ИСПУЊАВА НАДЛЕЖНИ ОРГАН У ВЕЗИ СА ЛЕТАЧКИМ ОПЕРАЦИЈАМА

[ДИО-ARO]
ARO.GEN.005 Обим

Овај анекс утврђује захтјеве за администрацију и систем управљања које BHDCA испуњава за примјену и спровођење овог правилника и других прописа у вези са летачким операцијама у цивилном ваздухопловству.

ПОДДИО GEN
ОПШТИ ЗАХТЈЕВИ

ОДЈЕЉАК I
Уопштено

ARO.GEN.115 Документација за надзор

Надлежни орган обезбјеђује релевантном особљу све законодавне акте, стандарде, правила, техничке публикације и повезане документе, како би им се омогућило обављање њихових задатака и извршавање њихових одговорности.

ARO.GEN.120 Начини усклађивања

(a) Агенција израђује а BHDCA усваја, на основу члана 12. овог правилника, Прихватљиве начине усклађивања (AMC) који се могу користити за успостављање усклађености са овим правилником и другим прописима у вези са летачким операцијама у цивилном ваздухопловству.

(b) У складу са чланом 12. овог правилника, за успостављање усклађености са овим правилником и другим прописима у вези са летачким операцијама у цивилном ваздухопловству могу се користити алтернативни начини усклађивања.

(c) Надлежни орган успоставља систем за досљедну евалуацију да ли алтернативни начини усклађивања, које употребљава надлежни орган или организације и особље који су под надзором надлежног органа, омогућавају успостављање усклађености са овим правилником и другим прописима у вези са летачким операцијама у цивилном ваздухопловству. Тај систем укључује поступке за ограничавање, укидање или измјену/допуну одобрених алтернативних начина усклађивања ако је надлежни орган показао да ти алтернативни начини усклађивања нису у складу са овим правилником и другим прописима у вези са летачким операцијама у цивилном ваздухопловству.

(d) Надлежни орган процјењује све алтернативне начине усклађивања које предложи нека организација анализом достављене документације и, ако сматра потребним, спровођењем инспекцијског надзора организације, у складу са:

(1) ORO.GEN.120(b) Анекса III (Дио-ORO) овог правилника,
(2) за балоне, BOP.ADD.010 Анекса II (Дио-BOP) прописа којим се утврђују детаљна правила за управљање балонима и издавање дозвола члановима летачке посаде за балоне.

Када надлежни орган утврди да су алтернативни начини усклађивања у складу са овим правилником и другим прописима у вези са летачким операцијама у цивилном ваздухопловству, надлежни орган без непотребног одгађања:
(1) обавјештава подносиоца захтјева да се алтернативни начини усклађивања могу спровести и, према потреби, у складу са тим мијења/допуњава одобрење, одобрење за специјализоване операције или потврду подносиоца захтјева, и

(e) Када сам надлежни орган користи алтернативне начине усклађивања за постизање усклађености са овим правилником и другим прописима у вези са летачким операцијама у цивилном ваздухопловству, он:
(1) их ставља на располагање свим организацијама и лицима који су под његовим надзором.

ARO.GEN.135 Хитно реаговање на безбједносни проблем

(a) Не доводећи у питање примјену прописа којим се утврђује извјештавање о догађајима у цивилном ваздухопловству, надлежни орган успоставља систем за одговарајуће прикупљање, анализу и дистрибуцију безбједносних информација.
(b) Належни орган примјењује систем одговарајуће анализе свих релевантних примљених безбједносних информација те без непотребног одгађања обавјештава заинтересоване стране о таквим информацијама, укључујући препоруке или корективне мјере које треба предузети, које су им потребне како би на благовремен начин реаговали на безбједносни проблем који укључује производе, дијелове, уређаје, лица или организације које су предмет овог правилника и других прописа у вези са летачким операцијама у цивилном ваздухопловству.
(c) По пријему информација из тач. (a) и (b), надлежни орган предузима одговарајуће мјере за рјешавање безбједносног проблема.
(d) О предузетим мјерама у складу са тачком (c) одмах се обавјештавају сва лица или организације који се усклађују са овим правилником и другим прописима у вези са летачким операцијама у цивилном ваздухопловству.

ОДЈЕЉАК II
Управљање

ARO.GEN.200 Систем управљања

(a) Надлежни орган успоставља и одржава систем управљања, који укључује најмање:
(1) документовану политику и поступке за описивање његове организације, начине и методе за постизање усклађености са овим правилником и другим прописима у вези са летачким операцијама у цивилном ваздухопловству. Поступци се одржавају ажурним и унутар тог надлежног органа служе као основна радна документација за све повезане задатке;
(2) довољан број особља за обављање његових задатака и испуњење његових одговорности. Такво особље је квалификовано за обављање задатака који су им додијељени и посједује потребно знање, искуство, почетну и периодичну обуку како би се обезбиједила трајна стручност. Систем за планирање доступности особља је успостављен како би се обезбиједило правилно обављање задатака;
(3) одговарајућу опрему и канцеларијски простор за обављање додијељених задатака;
(4) функцију праћења усклађености система управљања са релевантним захтјевима и адекватности поступака, укључујући успостављање поступка унутрашње ревизије и процеса управљања безбједносним ризицима. Праћење усклађености укључује систем повратних информација о налазима ревизије, које се дају вишој управи надлежног органа како би се, према потреби, обезбиједило спровођење корективних мјера, и
(5) лице или групу лица, која су у у крајњој линији одговорна вишем руководству надлежног органа за функцију праћења усклађености.

(b) Надлежни орган, за свако подручје активности, укључујући систем управљања, именује једно или више лица која имају свеукупну одговорност за управљање релевантним задатком (релевантним задацима).
(c) Надлежни орган успоставља поступке за учешће у међусобној размјени свих потребних информација и помоћи са другим релевантним надлежним органима, укључујући све налазе и накнадне мјере које се предузимају као резултат надзора лица и организација које обављају активности на државном подручју Босне и Херцеговине, или које је сертификовао или овластио надлежни орган друге државе чланице или Агенција или које доставља изјаву надлежном органу друге државе чланице или Агенцији.
(d) Примјерак поступака повезаних са системом управљања и њихових измјена ставља се на располагање Агенцији за потребе стандардизације.

ARO.GEN.205 Додјела задатака квалификованим субјектима

(a) Задатке у вези са почетном сертификацијом, специјализованим оперативним одобрењем или сталним надзором лица или организација који су предмет овог правилника и других прописа у вези са летачким операцијама у цивилном ваздухопловству, BHDCA додјељују само квалификованим субјектима. При додјељивању задатака, надлежни орган обезбјеђује:
(1) да је успостављен систем за почетну и сталну процјену усклађености квалификованог субјекта са овим правилником. Овај систем и резултати процјене су документовани.
(2) да је успостављен документован споразум са квалификованим субјектом, који су обје стране одобриле на одговарајућем нивоу управе, у којем се јасно утврђује сљедеће:
(i) задаци који се морају извршити,
(ii) изјаве, извјештаји и записи који се морају обезбиједити,
(iii) технички услови који се морају испунити приликом извршавања таквих задатака,
(iv) повезана подручја одговорности, и
(v) заштита информација добијених приликом извођења таквих задатака.

(b) Надлежни орган обезбјеђује да процес интерне провјере и процес управљања безбједносним ризиком, који су захтијевани у ARO.GEN.200(a)(4), обухватају све задатке сертификације, издавања одобрења или сталног надзора који се обављају у његово име.

ARO.GEN.210 Промјене у систему управљања

(a) Надлежни орган има успостављен систем за утврђивање промјена које утичу на његову способност извршавања његових задатака и одговорности како је дефинисано овим правилником. Овај систем му омогућава предузимање активности, по потреби, којим обезбјеђује да његов систем управљања остане одговарајући и ефикасан.

(b) Надлежни орган ажурира свој систем управљања како би благовремено одражавао сваку измјену овог правилника и како би се обезбиједила ефикасна примјена.

(c) Надлежни орган обавјештава Савјет министара Босне и Херцеговине о промјенама које утичу на његову способност извршавања задатака и на извршавање његових одговорности, како је дефинисано овим правилником.

ARO.GEN.220 Вођење записа

(a) Надлежни орган успоставља систем вођења записа којим обезбјеђује чување, доступност и поуздано праћење:
   (1) документа квалитета и поступака система управљања;
   (2) обука, квалификација и овлашћења особља;
   (3) додјелу задатака, обухватајући елементе који се захтијевају у ARO.GEN.205, као и детаље о додијељеним задацима;
   (4) процеса сертификације и сталног надзора сертификованих организација;
   (5) поступак издавања одобрења за вршење специјализованих операција високог ризика и сталног надзора носиоца одобрења;
   (6) поступак давања изјаве и сталног надзора над декларисаним организацијама;
   (7) детаља о курсевима оспособљавања које спроводе сертификоване организације и, ако је примјењиво, записа која се односи на FSTD коришћених за такву обуку;
   (8) надзора над лицима и организацијама које обављају дјелатности унутар подручја Босне и Херцеговине, али их надзире, сертификује или одобрава надлежни орган друге државе чланице или Агенција, како је договорено између ових органа;
   (9) надзора операција некомерцијалних оператора ваздухоплова који нису комплексни ваздухоплови на моторни погон;
   (10) /
   (11) налаза, корективних мјера и датума окончања мјера;
   (12) предузетих мјера принудног извршења;
   (13) безбједносним информацијама и пратећим мјерама;
   (14) коришћење одредби о изузећима и одступањима у складу са прописом којим се уређује изузеће и одступање од примјене одредаба прописа или дијела прописа који доноси Дирекција за цивилно ваздухопловство Босне и Херцеговине;

(b) Надлежни орган води листу свих потврда организација и одобрења за специјализоване операције које је издао и изјава које је примио;

(c) Сви записи се чувају најмање током периода наведеног у овом правилнику. Ако то није наведено, записи се чувају најмање пет година, у зависности од важећег прописа којим се уређује заштита података.

ОДЈЕЉАК III
Надзор, сертификација и предузимање мјера принудног извршења

ARO.GEN.300 Надзор

(a) Надлежни орган утврђује:
   (1) усклађеност са захтјевима који се примјењују на организације или врсте операција прије издавања потврде, одобрења или овлашћења, према потреби;
   (2) сталну усклађеност са примјењивим захтјевима организација које је сертификовао, специјализованих операција које је одобрио и организација од којих је примио изјаву;
   (3) сталну усклађеност са примјењивим захтјевима некомерцијалних оператора ваздухоплова који нису комплексни ваздухоплови на моторни погон; и
   (4) спровођење одговарајућих безбједносних мјера које је наложио надлежни орган како је дефинисано у ARO.GEN.135 (c) и (d).

(b) Ово утврђивање:
   (1) праћено је документацијом која је посебно намијењена како би се особљу одговорном за надзор дале смјернице за обављање њихових функција;
   (2) пружа релевантним лицима и организацијама резултате активности безбједносног надзора;
   (3) заснива се на стручним надзорима и инспекцијама, укључујући инспекције на платформи и ненајављене инспекције, и
   (4) заснива се на ревизијама и инспекцијама, укључујући инспекцијске прегледе на платформи и ненајављене инспекцијске прегледе; и
   (5) пружа надлежном органу доказе потребне у случају захтијевања даљих мјера, укључујући мјере предвиђене у ARO.GEN.350 и ARO.GEN.355.

(c) Обимом надзора наведеног под (a) и (b) узимају се у обзир резултати активности претходног надзора и безбједносни приоритети.

(d) Не доводећи у питање надлежност BHDCA, како је одређено у ARO.RAMP, обим надзора над активностима које на подручју Босне и Херцеговине обављају лица или организације успостављене у или са пребивалиштем/боравиштем у другој држави чланици, одређује се на основу безбједносних приоритета и активности претходног надзора.

(e) Ако активности лица или организација обухватају више држава чланица или Агенцију, надлежни орган одговор за надзор из тачке а) може се сагласити да задатке надзора извршава надлежни орган државе чланице у којој се активност врши или их обавља Агенција. Свако лице или организација, који су предмет оваквог споразума, обавјештавају се о постојању таквог споразума и његовом подручју примјене.

(f) Надлежни орган прикупља и обрађује све информације које сматра корисним за надзор, укључујући инспекцијске прегледе на платформи и ненајављене инспекцијске надзоре.

ARO.GEN.305 Програм надзора

(a) Надлежни орган успоставља и одржава програм надзора којим су обухваћене активности надзора захтијеване у ARO.GEN.300 и ARO.RAMP.

(b) За организације које сертификује надлежни орган, програм надзора се израђује узимајући у обзир посебну

природу организације, сложеност њених активности, резултате прошлих сертификационих и/или надзорних активности које се захтијевају у ARO.GEN и ARO.RAMP, и заснива се на процјени повезаних ризика. Он у сваком циклусу планирања надзора укључује:

(1) стручне надзоре и инспекције, укључујући, према потреби, инспекцијске прегледе на платформи и ненајављене инспекцијске надзоре, и

(2) састанке који се одржавају између одговорног руководиоца и надлежног органа, како би се обезбиједила њихова трајна информисаност у погледу значајних питања.

(c) За организације које сертификује надлежни орган, примјењује се циклус планирања надзора који није дужи од 24 мјесеца.

Циклус планирања надзора може се скратити ако постоји доказ да су се смањили остварени резултати на пољу безбједности организације.

Циклус планирања надзора може се продужити на највише 36 мјесеци ако је надлежни орган утврдио да је у претходна 24 мјесеца:

(1) организација доказала ефективно идентификовање опасности у погледу безбједности у ваздухопловству и управљању припадајућим ризицима;

(2) организација је стално доказивала надзор над свим промјенама у складу са ORO.GEN.130;

(3) нису били издати налази Категорије 1; и

(4) све корективне мјере биле су спроведене у року који је прихватио или продужио надлежни орган, како је одређено у ARO.GEN.350(d)(2).

Циклус планирања надзора може се додатно продужити на највише 48 мјесеци ако је, уз наведено, организација успоставила, а надлежни орган потврдио, ефикасан систем сталног извјештавања надлежног органа о оствареним резултататима на пољу безбједности и регулаторној усклађености саме организације.

(d) За организације које своју активност пријављују надлежном органу, програм надзора се заснива на основу посебне природе организације, сложености њених активности, резултата активности прошлих надзора и процјена ризика повезаних са врстом обављене активности. То укључује стручне и инспекцијске надзоре, укључујући, према потреби, инспекцијске прегледе на платформи и ненајављене инспекцијске надзоре.

(d1) За организације које посједују одобрење за специјализоване операције, програм надзора заснива се у складу са наведеним под (d) и узима у обзир претходне и садашње процјене испуњености услова за вршење посебних специјализованих операција и период важења одобрења.

(e) За лица која су носиоци дозвола, потврда, овлашћења или увјерења које је издао надлежни орган, програм надзора укључује инспекцијске надзоре, укључујући, према потреби, ненајављене инспекцијске надзоре.

(f) Програм надзора укључује записе о датумима када се стручни надзори, инспекцијски надзори и састанци требају одржати и датума када су ти стручни надзори, инспекцијски надзори и састанци одржани.

ARO.GEN.310 Поступак прве сертификације - организације

(a) Након пријема захтјева за прво издавање потврде организацији, надлежни орган утврђује усклађеност организације са примјењивим захтјевима. Ово утврђивање може узети у обзир изјаву из ORO.AOC.100(b).

(b) Ако установи да организација испуњава примјењиве захтјеве, надлежни орган издаје потврду(e)), како је утврђено у Додацима I и II овог анекса. Потврда(e) се издаје(у) на неодређено вријеме. Привилегије и обим активности за чије је обављање организација одобрена, наводе се у условима одобрења које се прилаже уз потврду(e).

(c) Како би се организацији омогућило спровођење промјена без претходног одобрења надлежног органа у складу са ORO.GEN.130, надлежни орган одобрава поступак који му је доставила организација, у којем се одређује обим таквих промјена, те се описује како ће се таквим промјенама управљати и о њима извјештавати.

ARO.GEN.330 Промјене - организације

(a) Након пријема захтјева за промјену за коју је потребно претходно одобрење, надлежни орган прије издавања одобрења утврђује усклађеност организације са примјењивим захтјевима.

Надлежни орган прописује услове под којим организација може радити током промјена, осим ако надлежни орган одлучи да потврду организације треба привремено одузети.

Када утврди да организација испуњава примјењиве захтјеве, надлежни орган одобрава промјену.

(b) Не доводећи у питање било какве додатне мјере принудног извршења, када организација спроводи промјене за које се захтијева претходно одобрење, а није добила одобрење надлежног органа како је одређено под (a), надлежни орган привремено одузима, ограничава или одузима потврду организације.

(c) За промјене за које се не захтијева претходно одобрење, надлежни орган процјењује информације добијене у извјештају које у складу са ORO.GEN.130 доставља организација, како би утврдио усклађеност са примјењивим захтјевима. У случају неусклађености, надлежни орган:

(1) обавјештава организацију о неусклађености и захтијева даље промјене;

(2) у случају налаза Категорије 1 или 2, поступа у складу са ARO.GEN.350.

ARO.GEN.345 Изјава организације

(a) Након пријема Изјаве организације која спроводи или намјерава спроводити активности за које је потребна Изјава, надлежни орган утврђује да Изјава садржи све потребне информације:

(1) у складу са ORO.DEC.100 Анекса III (Дио-ORO) овог правилника,

(2) за операторе балона у складу са BOP.ADD.100 Анекса II (Дио-BOP) прописа којим се утврђују детаљна правила за управљање балонима и издавање дозвола члановима летачке посаде за балоне, или

(3) за операторе једрилице у складу са SAO.DEC.100 Анекса II (Дио-SAO) прописа којим се утврђују детаљна правила за операције једрилицама и издавање дозвола члановима летачке посаде за једрилице.

Након провјере тражених информација, надлежни орган потврђује организацији да је примио изјаву.

(b) Ако Изјава не садржи потребне информације или садржи информације које упућују на неусклађеност са примјењивим захтјевима, надлежни орган обавјештава организацију о неусклађености, те захтијева даље

информације. Надлежни орган врши инспекцијски надзор организације ако сматра да је потребан. Ако се потврди неусклађеност, надлежни орган спроводи радње утврђене у ARO.GEN.350.

ARO.GEN.350 Налази и корективне мјере - организације

(a) Надлежни орган за надзор у складу са ARO.GEN.300 (a) има систем за анализу налаза у односу на њихов значај за безбједност.

(b) Надлежни орган издаје налаз Категорије 1 кад се открије било каква значајна неусклађеност са примјењивим захтјевима из овог правилника и других прописа у вези са летачким операцијама у цивилном ваздухопловству, са поступцима и приручницима организације или са обавезним садржајем за издавање одобрења, потврде, специјализованих оперативних одобрења или са садржајем изјаве, која смањује безбједност или озбиљно угрожава безбједност летења.
Налази Категорије 1 укључују:
(1) случај да се надлежном органу не омогући приступ објектима организације у складу са ORO.GEN.140 Анекса III (Дио-ORO) овог правилника или, кад је ријеч о оператерима балона, у складу са BOP.ADD.015 и BOP.ADD.035 Анекса II (Дио-BOP) прописа којим се утврђују детаљна правила за управљање балонима и издавање дозвола члановима летачке посаде за балоне током уобичајеног радног времена и након два писана захтјева;
(2) добијање или одржавање важења потврде организације или специјализованих оперативних одобрења, достављањем кривотворених документованих доказа;
(3) доказ о злоупотреби или неовлашћеној употреби потврде организације или специјализованих оперативних одобрења; и
(4) непостојање одговорног руководиоца.

(c) Надлежни орган издаје налаз Категорије 2 када се открије свака значајна неусклађеност са примјењивим захтјевима из овог правилника и других прописа у вези са летачким операцијама у цивилном ваздухопловству, са поступцима и приручницима организације или са обавезним садржајем за издавање одобрења, потврде, специјализованих оперативних одобрења или са садржајем изјаве, која смањује безбједност или озбиљно угрожава безбједност летења.

(d) Када се током надзора или на било који други начин открије налаз, надлежни орган, не доводећи у питање било какву додатну мјеру која се захтијева овим правилником и другим прописима у вези са летачким операцијама у цивилном ваздухопловству, у писаном облику изриче налаз организацији и захтијева корективне активности за рјешавање утврђене (утврђених) неусклађености. Када је то релевантно, надлежни орган обавјештава државу у којој је ваздухоплов регистрован.
(1) У случају налаза Категорије 1, надлежни орган предузима тренутне и одговарајуће мјере како би забранио или ограничио активности и, ако је примјерено, предузима мјере за одузимање потврде, овлашћења специјализованих оперативних одобрења или посебног одобрења или за њихово дјелимично или цјелокупно ограничење или суспендовање, у зависности од обима налаза Категорије 1, док организација не спроведе успјешне корективне мјере.
(2) У случају налаза Категорије 2, надлежни орган:
(i) одобрава организацији рок за спровођење корективних мјера који одговара природи налаза, који првобитно и у сваком случају, не може да буде дужи од три мјесеца. На крају овог периода и у складу са природом налаза, надлежни орган може овај тромјесечни рок продужити, у зависности од задовољавајућег плана корективних мјера са којим се надлежни орган сложио; и
(ii) процјењује план корективних мјера и спровођења који је предложила организација, и прихвата га ако се на основу процјене закључи да је довољан за рјешавање неусклађености.
(3) Ако организација не достави прихватљив план корективних мјера или не изврши корективне мјере у року који је одредио или продужио надлежни орган, налаз се подиже на налаз Категорије 1, те се предузимају мјере утврђене у тачки (d)(1).
(4) Надлежни орган води евиденцију о свим налазима које је подигао или који су му саопштени, те према потреби, о мјерама присиле које је примијенио, као и о корективним мјерама и датумима окончања мјера у вези с налазима.

(e) Не доводећи у питање било какве додатне мјере принудног извршења, када надлежни орган државе чланице, дјелујући у складу са одредбама из ARO.GEN.300(d), утврди било какву неусклађеност организације коју је сертификовао или одобрио или која објављује своје активности надлежном органу друге државе чланице или Агенцији, са примјењивим захтјевима овог правилника или другим прописима у вези са летачким операцијама у цивилном ваздухопловству, он обавјештава тај надлежни орган и наводи категорију налаза.

ARO.GEN.355 Налази и мјере принудног извршења проистекле из надзора - лица

(a) Ако током надзора или на било који други начин надлежни орган, одговоран за надзор, пронађе, у складу са ARO.GEN.300(a), доказ неусклађености, са примјењивим захтјевима, лице које је носилац дозволе, потврде, овлашћења или увјерења издатог у складу са овим правилником или другим прописима у вези са летачким операцијама у цивилном ваздухопловству, надлежни орган поступа у складу са ARA.GEN.355 (a) до (d) Анекса VI (Дио-ARA) прописа којим се утврђују технички захтјеви и управни поступци у вези са летачким особљем у цивилном ваздухопловству.

(b) Ако се током надзора или на било који други начин пронађе доказ о неусаглашености са примјењивим захтјевима оних лица која подлијежу захтјевима утврђеним у овом правилнику или другим прописима у вези са летачким операцијама у цивилном ваздухопловству, која немају дозволу, потврду, овлашћење или увјерење издате у складу са овим правилником или другим прописима у вези са летачким операцијама у цивилном ваздухопловству, не испуњавају примјењиве захтјеве, надлежни орган који је утврдио неусклађеност предузима све мјере принудног извршења потребне за спречавање даље неусклађености.

ARO.GEN.360 Налази и мјере принудног извршења проистекле из надзора - сви оператори

Ако се током надзора или на било који други начин пронађе доказ о неусаглашености са примјењивим захтјевима

оператора који подлијеже захтјевима утврђеним у овом правилнику или другим прописима у вези са летачким операцијама у цивилном ваздухопловству, надлежни орган који је утврдио неусклађеност предузима све мјере принудног извршења потребне за спречавање даље неусклађености.

ПОДДИО OPS
ЛЕТАЧКЕ ОПЕРАЦИЈЕ
ОДЈЕЉАК I
Сертификација оператора комерцијалног ваздушног превоза

ARO.OPS.100 Издавање потврде ваздушног оператора (AOC)

(a) Надлежни орган издаје потврду ваздушном оператору (AOC) када утврди да је оператор доказао усклађеност са елементима који се захтијевају у ORO.AOC.100.
(b) Потврда укључује припадајуће спецификације операција.
(c) Надлежни орган може одредити одређена оперативна ограничења. Таква одобрења се документују у спецификацијама операција.

ARO.OPS.105 Споразуми о летовима под заједничким кодом

Приликом разматрања безбједносних аспеката споразума о летовима под заједничким кодом који укључују оператора из треће земље, надлежни орган:

(1) утврђује, након провјере коју обавља оператор како је наведено у ORA.AOC.115, испуњава ли оператор из треће земље примјењиве стандарде ICAO;
(2) сарађује, према потреби, са надлежним органом државе оператора из треће земље.

ARO.OPS.110 Уговори о закупу за авионе и хеликоптере

(a) Надлежни орган одобрава уговор о закупу када утврди да је оператор, који је сертификован у складу са Анексом III (Дио-ORO) овог правилника, усклађен са:
(1) ORO.AOC.110(d) за ваздухоплов без посаде унајмљен из треће земље;
(2) ORO.AOC.110(c) за ваздухоплов са посадом унајмљен од оператора из треће земље;
(3) ORO.AOC.110(e) за ваздухоплов без посаде унајмљен било којем оператору, осим у случајевима из ORO.GEN.310 Анекса III овог правилника;
(4) релевантним захтјевима из континуиране пловидбености и летачких операција, за закуп ваздухоплова без посаде регистрованог у државама чланицама и за закуп ваздухоплова са посадом од оператора из државе чланице.
(b) Одобрење за уговор о закупу ваздухоплова са посадом суспендује се или одузима:
(1) када год се суспендује или одузме AOC закуподавца или закупца;
(2) када год се на закуподавца примјењује забрана летења у складу са чланом 73. и чланом 95. став (4) Закона о ваздухопловству Босне и Херцеговине ("Службени гласник БиХ", бр. 39/09 и 25/18) и чланом 51. прописа којим се уређује надзор у цивилном ваздухопловству Босне и Херцеговине.
(3) када год је суспендовано, одузето или отказано одобрење, које је издато оператору из треће земље, за операције ваздухоплова на летовима на подручју Босне и Херцеговине, унутар тог подручја или из њега, а којима управља оператор ваздухоплова из треће земље.
(c) Одобрење уговора о закупу ваздухоплова без посаде се суспендује или одузима када је:
(1) суспендовано или одузето увјерење о пловидбености ваздухоплова;
(2) ваздухоплов уврштен на листу оператора који подлијежу оперативним ограничењима или је регистрован у држави чији сви оператори под њеним надзором подлијежу забрани летења у складу са чланом 73. и чланом 95. став (4) Закона о ваздухопловству Босне и Херцеговине ("Службени гласник БиХ", бр. 39/09 и 25/18) и чланом 51. прописа којим се уређује надзор у цивилном ваздухопловству Босне и Херцеговине.
(d) Када се од надлежног органа затражи претходно одобрење споразума о закупу ваздухоплова без посаде у складу са ORO.AOC.110(e), надлежни орган обезбјеђује:
(1) правилну координацију са надлежним органом одговорним за стални надзор над ваздухопловом, у складу са прописом којим се утврђује континуирана пловидбености ваздухоплова и ваздухопловних производа, дијелова и уређаја и одобравању организација и особља које се баве овим пословима или за операцију ваздухоплова ако се не ради о истом органу;
(2) благовремено уклањање ваздухоплова из AOC оператора, осим у случајевима из ORO.GEN.310 Анекса III овог правилника.
(e) Ако је поднесен захтјев за издавањем претходног одобрења за споразум о закупу ваздухоплова без посаде у складу са ORO.AOC.110(d), надлежни орган обезбјеђује одговарајућу координацију са државом регистра ваздухоплова која је потребна за извршавање дужности надзора над ваздухопловом.

ОДЈЕЉАК Ia
Одобрење високоризичних комерцијалних специјализованих операција

ARO.OPS.150 Издавање одобрења за извођење комерцијалних високоризичних специјализованих операција

(a) По пријему захтјева за издавање одобрења за извођење комерцијалне високоризичне специјализоване операције, надлежни орган оператора прегледа документацију оператора о процјени ризика и стандардне оперативне поступке, повезане са једном или више планираних операција и израђених у складу са релевантним захтјевима Анекса VIII (Дио-SPO) овог правилника.
(b) Ако утврди да је оператор доказао задовољавајућу процјену ризика и стандардних оперативних поступака, надлежни орган оператора издаје одобрење, у складу са Додатком IV Анекса II овог правилника. Одобрење се издаје на одређено или неодређено вријеме. Услови под којим је оператор овлашћен да спроводи једну или више комерцијалних високоризичних специјализованих операција наведени су у одобрењу.
(c) По пријему захтјева за промјену одобрења, надлежни орган оператора усклађује се са наведеним под (a) и (b). Он прописује услове под којим оператор може радити током промјена, осим ако надлежни орган не утврди да одобрење треба суспендовати.
(d) По пријему захтјева за обнављање одобрења, надлежни орган оператора усклађује се са наведеним под (a) и (b). Он може у обзир узети претходне процесе издавања одобрења и активности надзора.

(e) Не доводећи у питање било какве додатне мјере принудног извршења, када оператор спроводи промјене без достављне процјене ризика и стандардних оперативних поступака, надлежни орган оператора суспендује, ограничава или укида одобрење.

(f) Након пријема захтјева за издавање одобрења за прекограничну комерцијалну високоризичну специјализовану операцију, надлежни орган оператора прегледа документацију оператора о процјени ризика и стандардне оперативне поступке у координацији са надлежним органом државе гдје се операција планира спроводити. Када су оба органа задовољна процјеном ризика и стандардним оперативним поступцима, надлежни орган оператора издаје одобрење.

ARO.OPS.155 Споразуми о закупу

(a) Надлежни орган одобрава споразум о закупу који укључује ваздухоплов регистрован у трећој земљи или оператора из треће земље када SPO оператор докаже усклађеност са ORO.SPO.100.

(b) Одобрење споразума о закупу ваздухоплова без посаде се суспендује или одузима када год се суспендује или одузме увјерење о пловидбености ваздухоплова.

ОДЈЕЉАК II
Одобрења

ARO.OPS.200 Поступак за издавање посебног одобрења

(a) По пријему захтјева за издавање посебног одобрења или његових промјена, надлежни орган процјењује захтјев у складу са релевантним захтјевима из Анекса V (ДиО-SPA) овог правилника и, према потреби, спроводи одговарајући инспекцијски надзор оператора.

(b) Када утврди да је оператор доказао усклађеност с примјењивим захтјевима, надлежни орган издаје или мијења одобрење. Одобрење се наводи у:
   (1) спецификацијама операција, како су утврђене у Додатку II Анекса II овог правилника за летове комерцијалног ваздушног превоза; или
   (2) списку посебних одобрења, како је утврђено у Додатку III Анекса II овог правилника и за некомерцијалне летове и специјализоване операције.

ARO.OPS.205 Одобрење листе минималне опреме

(a) Након пријема захтјева оператора за почетно одобрење листе минималне опреме (MEL) или њену измјену, надлежни орган процјењује сваку предметну ставку, како би прије издавања одобрења провјерио усклађеност са примјењивим захтјевима.

(b) Надлежни орган одобрава поступак оператора за продужење примјењивих рокова за отклањање неисправности B, C и D, ако оператор докаже да су испуњени услови наведени у ORO.MLP.105(f), и ако их је потврдио надлежни орган.

(c) Надлежни орган, за сваки појединачни случај, одобрава операцију ваздухоплова изван ограничења MEL, али унутар ограничења главне листе минималне опреме (MMEL), ако оператор докаже да су испуњени услови наведени у ORO.MLP.105, а надлежни орган их потврди.

ARO.OPS.210 Одређивање удаљености или локалног подручја

Надлежни орган може одредити удаљеност или локално подручје за потребе операција.

ARO.OPS.215 Одобрење хеликоптерских операција изнад опасне околине изван густо насељеног подручја

(a) Надлежни органи Босне и Херцеговине одређују она подручја у којим се хеликоптерске операције могу обављати без обезбијеђене могућности безбједног принудног слијетања, како је описано у CAT.POL.H.420.

(b) Прије издавања одобрења наведеног у CAT.POL.H.420, надлежни органи Босне и Херцеговине разматрају разлоге оператора због којих је спријечен да користи одговарајуће критеријуме у погледу перформанси.

ARO.OPS.220 Одобрење хеликоптерских операција до или из мјеста од јавног интереса

Одобрење из CAT.POL.H.225 укључује списак мјеста од јавног интереса које је навео оператор и на које се односи одобрење.

ARO.OPS.225 Одобрење Плана за гориво/енергију

(a) Надлежни орган одобрава план за гориво/енергију коју је предложио оператор комерцијалног ваздушног превоза ако оператор докаже усклађеност са свим примјењивим захтјевима утврђеним у овом правилнику који се односе на гориво/енергију за авионе или хеликоптере укључене у комерцијални ваздушни превоз.

(b) Надлежни орган процјењује и надзире планирање горива/енергије и поновно планирање током лета, селекцију аеродрома и политике управљања горивом/енергијом током лета повезане са плановима за гориво/енергију, заједно са поступцима којима се подржава спровођење тих планова за гориво/енергију.

(c) Уз наведено под (a) и (b), приликом одобравања појединачних планова за гориво/енергију, надлежни орган:
   (1) провјерава да ли је оператор доказао основне перформансе безбједности текућег/важећег плана за гориво/енергију**;**
   (2) процјењује способност оператора да пружи подршку у спровођењу предложеног појединачног плана за гориво/енергију; минимално сљедећи елементи се узимају у обзир:
      (i) систем управљања оператора,
      (ii) оперативну способност оператора;
   (3) провјерава да ли се процјеном безбједносног ризика оператора, којом се пружа подршка предложеним појединачним плановима за гориво/енергију, постиже ниво безбједности који је једнак текућем/важећем плану за гориво/енергију;
   (4) успоставља план надзора за спровођење периодичне процјене предложеног плана за гориво/енергију како би се провјерила усклађеност плана или одлучило да ли план треба измијенити и/или допунити или укинути;

(d) Одобрење из CAT.OP.MPA.182(d)(2) укључује листу изолованих аеродрома које је утврдио оператор за сваки тип ваздухоплова на који се одобрење примјењује.

ARO.OPS.226 Одобрење и надзор Програма обуке која се заснива на доказима (EBT)

(a) Ако надлежни орган изда одобрење за програме EBT, инспектори морају стећи квалификације и завршити обуке у подручју принципа, примјене, поступака одобрења и континуираног надзора EBT.

(b) Надлежни орган процјењује и надзире програм EBT заједно са поступцима којима се потпомаже спровођење програма EBT и његова ефикасност.

(c) По пријему захтјева за одобрење програма EBT, надлежни орган:

(1) обезбјеђује рјешавање налаза Категорије 1 у подручјима која ће подржати примјену програма EBT;
(2) процјењује способност оператора у погледу подршке спровођења програма EBT. Потребно је размотрити најмање сљедеће елементе:
(i) зрелост и способност операторовог система управљања у подручјима која ће подржати примјену програма EBT, а посебно обуку летачке посаде;
(ii) прикладност операторовог програма EBT - програм EBT мора одговарати величини оператора те природи и сложености његових активности, узимајући у обзир опасности и повезане ризике својствене тим активностима;
(iii) адекватност операторовог система за вођење записа, посебно у погледу записа о обукама, провјерама и квалификацијама летачке посаде, у складу са ORO.GEN.220 и ORO.MLP.115(c) и (d);
(iv) прикладност операторовог система оцјењивања за процјену компетенција пилота;
(v) стручност и искуство инструктора и другог особља укљученог у програм EBT у примјени процеса и поступака који подржавају спровођење програма EBT; и
(vi) операторов план спровођења EBT и процјену безбједносног ризика који подржава програм EBT како би се показало на који се начин може постићи ниво безбједности једнак оном из постојећег програма обуке.

(d) Надлежни орган одобрава програм EBT ако се процјеном закључи да је обезбијеђена усклађеност најмање са ORO.FC.146, ORO.FC.231 и ORO.FC.232.

ARO.OPS.230 Утврђивање поремећаја у распореду

Са циљем ограничења времена летења, надлежни орган утврђује, у складу са дефиницијама, "рани тип" и "касни тип" поремећаја у распореду из ORO.FTL.105 у Анексу III овог правилника, који се од ова два типа поремећаја у распореду примјењује на све CAT операторе који су под његовим надзором.

ARO.OPS.235 Одобрење појединачних спецификација плана у погледу трајања времена лета

(a) Надлежни орган одобрава спецификација плана у погледу трајања времена лета који предложи CAT оператор ако оператор докаже усклађеност са овим правилником и Подијелом FTL из Анекса III овог правилника.
(b) /
(c) Када год спецификација плана у погледу трајања времена лета коју предлаже оператор одступа од овог правилника и других прописа у вези са летачким операцијама у цивилном ваздухопловству, надлежни орган примјењује пропис којим се уређују изузећа и одступања од примјене одредаба прописа или дијела прописа који доноси Дирекција за цивилно ваздухопловство Босне и Херцеговине у дијелу који се односи на одступања.
(d) Након што су примијењена, одобрена одступања су предмет процјене како би се утврдило да ли се таква одступања могу потврдити или измијенити/допунити. Надлежни орган спроводи независну процјену засновану на информацијама које је доставио оператор. Процјена мора бити сразмјерна, транспарентна и заснована на научним принципима и знању.

ARO.OPS.240 Посебно одобрење за RNP AR APCH

(a) Када подносилац захтјева докаже усклађеност са захтјевима из SPA.PBN.105, надлежни орган издаје посебно одобрење за RNP AR APCH или посебан поступак одобрења за RNP AR APCH.
(b) У случају посебног поступка одобрења за одређени RNP AR APCH, надлежни орган:
(1) у одобрењу за PBN наводи списак одобрених поступака инструменталног прилаза на одређеним аеродромима,
(2) успоставља координацију са надлежним органима ових аеродрома, према потреби, и
(3) узима у обзир могуће олакшице која произилазе из посебних одобрења за RNP AR APCH која су већ издата подносиоцу захтјева.

ОДЈЕЉАК III
Надзор операција

ARO.OPS.300 Уводни летови

Надлежни орган може поставити додатне услове за уводне летове који се врше у складу са Дијелом NCO на подручју Босне и Херцеговине. Такви услови обезбјеђују безбједне операције и пропорционални су.

ПОДДИО RAMP
ИНСПЕКЦИЈСКИ ПРЕГЛЕДИ НА ПЛАТФОРМИ КОЈИ СЕ ВРШЕ НА ВАЗДУХОПЛОВИМА ОПЕРАТОРА КОЈИ СУ ПОД РЕГУЛАТОРНИМ НАДЗОРОМ ДРУГЕ ДРЖАВЕ

ARO.RAMP.005 Подручје примјене

Овај поддио успоставља захтјеве које испуњава надлежни орган приликом извршавања задатака и дужности који се односе на инспекцијски преглед ваздухоплова на платформи, кога користи оператори из треће земље или оператори који су под регулаторним надзором друге државе чланице када слете на аеродроме смјештене на подручју Босне и Херцеговине.

ARO.RAMP.100 Уопштено

(a) Ваздухоплов, као и његова посада, подлијежу инспекцијском прегледу у погледу захтјева који се на њих примјењују.
(b) Осим обављања инспекцијских прегледа на платформи, укључених у програм надзора успостављен у складу са ARO.GEN.305, надлежни орган врши инспекцијски преглед на платформи над ваздухопловима за које се сумња да нису у складу са примјењивим захтјевима.
(c) У оквиру израде програма надзора, успостављеног у складу са ARO.GEN.305, надлежни орган успоставља годишњи програм за обављање инспекцијских прегледа ваздухоплова на платформи. Овај програм:
(1) заснива се на методологији прорачуна којом се узимају у обзир историјски подаци о броју и природи оператора и броју њихових слијетања на аеродроме, као и безбједносни ризици; и
(2) омогућава надлежном органу да одреди, као приоритет, вршење инспекцијских прегледа ваздухоплова на основу листе из ARO.RAMP.105(a).
(d) Када то сматра потребним, Агенција у сарадњи са BHDCA, а на основу потписаног Радног договора из члана 5. овог правилника, врши инспекцијске прегледе ваздухоплова на платформи како би провјерила усклађеност са примјењивим захтјевима у сврху:

(1) сертификационих задатака за које је надлежна и додијељених овлашћења на основу Радног договора из члана 5. овог правилника,
(2) стандардизацијских инспекција државе чланице; или
(3) инспекцијских прегледа организације како би се провјерила усклађеност са примјењивим захтјевима у потенцијално небезбједним ситуацијама.

ARO.RAMP.105 Критеријуми за одређивање приоритета

(a) За одређивање приоритета инспекцијских прегледа на платформи, Агенција доставља надлежним органима списак оператора или ваздухоплова за које је утврђено да представљају потенцијални ризик.
(b) /

ARO.RAMP.110 Прикупљање информација

Надлежни орган прикупља и обрађује све информације које се сматрају корисним за обављање инспекцијских прегледа на платформи.

ARO.RAMP.115 Квалификација инспектора који обављају инспекцијске прегледе на платформи

(a) Надлежни орган има квалификоване инспекторе за обављање инспекцијских прегледа на платформи.
(b) Инспектори који обављају инспекцијске прегледе на платформи:
(1) имају потребно ваздухопловно образовање или практично знање релевантно за њихово подручје (њихова подручја) инспекцијских прегледа;
(2) успјешно су завршили:
(i) одговарајућу посебну теоретску и практичну обуку, из једног или више сљедећих подручја инспекције:
(A) пилотска кабина;
(B) безбједност у кабини;
(C) стање ваздухоплова;
(D) терет;
(ii) одговарајућу обуку на радном мјесту коју спроводи виши инспектор за обављање инспекцијских прегледа на платформи кога је именовао надлежни орган;
(3) одржавају важећим своје квалификације похађањем периодичних обука и обављањем најмање 12 инспекцијских прегледа у календарској години.
(c) Обуку из (b)(2)(i) врши надлежни орган или било која организација за обуку одобрена у складу са ARO.RAMP.120(a).
(d) Агенција израђује и одржава програм обуке и промовише организацију курсева оспособљавања и радионица за инспекторе како би се унаприједило разумијевање и једнообразна примјена овог поддијела.
(e) Агенција олакшава и усклађује програм размјене инспектора како би се инспекторима омогућило стицање практичног искуства и допринијело усклађивању поступака.

ARO.RAMP.120 Одобравање организација за обуку

(a) Надлежни орган одобрава организацију за обуку чије је главно мјесто пословања на подручју Босне и Херцеговине када утврди да је организација за обуку:
(1) именовала руководиоца обуке, који има одговарајуће способности управљања како би се обезбиједило да се обука спроводи у складу са примјењивим захтјевима;
(2) има на располагању просторије за спровођење обуке и наставну опрему која одговара врсти обуке коју пружа;
(3) спроводи обуку у складу са програмом обуке који је израдила Агенција у складу са ARO.RAMP.115 (d);
(4) користи квалификоване инструкторе за обуку.
(b) Ако тако захтијева надлежни орган, провјеру усклађености и сталне усклађености са захтјевима наведеним под (a) врши Агенција.
(c) Организација за обуку може бити одобрена за пружање једне или више сљедећих врста обука:
(1) почетна теоријска обука;
(2) почетна практична обука;
(3) периодична обука.

ARO.RAMP.125 Спровођење инспекцијских прегледа на платформи

(a) Инспекцијски прегледи на платформи врше се на стандардизован начин.
(b) При вршењу инспекцијског прегледа на платформи, инспектори улажу сва своја настојања како би се избјегло неосновано кашњење ваздухоплова који је предмет инспекције.
(c) Након завршетка инспекцијског прегледа на платформи, вођа ваздухоплова или, у његовој одсутности, други члан летачке посаде или представник оператора, обавјештава се о резултатима инспекцијског прегледа на платформи.

ARO.RAMP.130 Категоризација налаза

За сваку ставку инспекцијског прегледа, дефинисане су, као налази, три категорије могуће неусклађености са примјењивим захтјевима. Такви се налази категоризују на сљедећи начин:
(1) налаз категорије 3 је било која утврђена значајна неусклађеност са примјењивим захтјевима или условима наведеним у потврди која има велики утицај на безбједност;
(2) налаз категорије 2 је било која утврђена неусклађеност са примјењивим захтјевима или условима наведеним у потврди која има значајан утицај на безбједност;
(3) налаз категорије 1 је било која утврђена неусклађеност са примјењивим захтјевима или условима наведеним у потврди која има мали утицај на безбједност.

ARO.RAMP.135 Накнадне мјере (*Follow-up*) у вези са налазима

(a) За налаз категорије 2 или 3, надлежни орган или, према потреби, Агенција:
(1) обавјештава оператора о налазу у писаном облику, укључујући захтјев за доказ о предузетим корективним мјерама; и
(2) обавјештава надлежни орган државе оператора и, према потреби, државе у којој је ваздухоплов регистрован и у којој је била издата дозвола летачкој посади. Према потреби, надлежни орган или Агенција захтијева од њих потврду о прихватању корективних мјера које је предузео оператор у складу са ARO.GEN.350 или ARO.GEN.355.
(b) Поред наведеног под (a), у случају налаза категорије 3, надлежни орган предузима тренутне мјере:
(1) увођењем ограничења у погледу летачких операција ваздухоплова;
(2) захтијевањем тренутних корективних мјера;
(3) приземљењем ваздухоплова у складу са ARO.RAMP.140, или

(4) увођењем тренутне забране летења у складу са чл. 71. и 95. став (4) Закона о ваздухопловству Босне и Херцеговине ("Службени гласник БиХ", бр. 39/09 и 25/18) и прописом којим се уређује успостављање списка ваздушних превозника на које се примјењује забрана летења.

(c) Када Агенција подигне налаз категорије 3, она од надлежног органа државе у којој је ваздухоплов слетио захтијева предузимање одговарајућих мјера у складу са наведеним под (b).

ARO.RAMP.140 Приземљење ваздухоплова

(a) У случају налаза категорије 3, када се чини да се намјерава или да је вјероватно да ће се ваздухопловом летјети, а да оператор или власник није извршио одговарајуће корективне мјере, надлежни орган:
(1) обавјештава вођу ваздухоплова/капетана или оператора да се до наредног обавјештења не допушта започињање лета ваздухопловом; и
(2) приземљује тај ваздухоплов.

(b) Надлежни орган државе у којој је ваздухоплов приземљен одмах о томе обавјештава надлежни орган државе оператора и државе у којој је ваздухоплов регистрован, ако је потребно, као и Агенцију, ако приземљени ваздухоплов употребљава оператор из треће земље.

(c) Надлежни орган, у сарадњи са државом оператора и државом регистра, прописује потребне услове под којим се може допустити полијетење ваздухоплова.

(d) Ако неусклађеност утиче на важење увјерења о пловидбености ваздухоплова, надлежни орган укида мјеру приземљења када оператор достави доказе:
(1) да је поновно успостављена усклађеност са примјењивим захтјевима;
(2) да је добио дозволу за летење у складу са прописом којим се утврђује сертификација пловидбености и еколошка сертификација ваздухоплова и ваздухопловних производа, дијелова и уређаја и за сертификацију пројектних и производних организација;
(3) дозволу за лет или одговарајући документ државе регистра или државе оператора за ваздухоплов регистрован у трећој земљи којим лети оператор из држава чланица или треће земље; и
(4) да је прибавио дозволу трећих земаља преко којих ће летјети, ако је потребно.

ARO.RAMP.145 Извјештавање

(a) Информације прикупљене у складу са ARO.RAMP.125(a) уносе се у централизовану базу података из ARO.RAMP.150(b)(2) у року од 21 календарског дана након инспекцијског прегледа.

(b) Надлежни орган уноси у централизовану базу података сваку информацију која је корисна за примјену овог правилника и других прописа којим се регулише ова област укључујући релевантне информације из става ARO.RAMP.110.

(c) /

(d) Када год информације о мањкавости ваздухоплова надлежном органу достави појединац, не наводи се идентитет извора информација из ARO.RAMP.110 и ARO.RAMP.125(a).

ARO.RAMP.160 Информисање јавности и заштита информација

(a) Информације добијене у складу са ARO.RAMP.105(a) и ARO.RAMP.145, BHDCA употребљава само за потребе овог правилника и других прописа којима се регулише област летачких операција и те информације мора на одговарајући начин заштитити.

(b) Агенција једном годишње објављује збирни извјештај о информацијама који је доступан јавности и садржи анализу информација добијених у складу са ARO.RAMP.145. Овај извјештај је једноставан и лако разумљив, без навођења идентитета извора информација.

Додатак I

<table>
<tr><td colspan="3">ПОТВРДА ВАЗДУШНОГ ОПЕРАТОРА
(Листа одобрења ваздушног оператора)
Врсте операција : Комерцијални ваздушни превоз (CAT) □ Путници; □ Терет;
□ Друго (1):_____</td></tr>
<tr><td rowspan="2">(4)</td><td>Држава оператора (2)</td><td rowspan="2">(5)</td></tr>
<tr><td>Орган издавања (3)</td></tr>
<tr><td>AOC бр. (6):</td><td>Назив оператора (7):
Пословно име (8):
Адреса оператора (10):
Телефон (11):
Телефакс:
Е-пошта:</td><td>Оперативне контактне тачке (9):

Подаци за контакт са оперативним руководством без непотребног одгађања наведени су у_____ (12).</td></tr>
<tr><td colspan="3">Овом се потврдом потврђује да је_____ (13) овлашћен за извођење операција комерцијалног ваздушног превоза, како је утврђено у приложеним Спецификацијама операција, у складу са оперативним приручником, Анексом IX Правилника о утврђивању тахничких захтјева и управних поступака у вези са летачким операцијама.</td></tr>
<tr><td>Датум издавања (14):</td><td colspan="2">Име и потпис (15):
Функција:</td></tr>
</table>

(1) Навести другу врсту превоза.

(2) Замијенити именом државе оператора.

(3) Замијенити идентификацијом органа издавања.

(4) Испуњава надлежни орган.

(5) Испуњава надлежни орган.

(6) Референтна ознака одобрења коју је одредио надлежни орган.

(7) Замијенити регистрованим именом оператора.

(8) Пословно име оператора, ако је различито. Испред пословног имена уписати „*Dba*" (скраћеница за „*Doing business as*" – „*послује под именом*").

(9) Подаци за контакт укључују бројеве телефона и телефакса, укључујући позивни број државе, и адресу е-поште (ако постоји) путем које се може ступити у контакт са оперативним руководством без непотребног одгађања за питања повезана са летачким операцијама, пловидбеношћу, компетенцијама летачке и кабинске посаде, опасном робом и за друга релевантна питања.

(10) Адреса главног мјеста пословања оператора.

(11) Број телефона и телефакса главног мјеста пословања оператора, укључујући позивни број државе. Навести адресу е-поште ако постоји.

(12) Навести контролисани документ који се налази у ваздухоплову у којем су наведени подаци за контакт и упућивање на одговарајући став или страницу. Нпр: „контакт подаци"..... наведени су у оперативном приручнику, опште/основно, поглавље 1. одломак 1.1" или ..... наведени су у оперативним спецификацијама, стр. 1." или .... су наведени у прилогу овог документа".

(13) Регистровано име оператора.

(14) Датум издавања AOC (дд.мм.гггг.).

(15) Функција, име и потпис представника надлежног органа.Уз то, на AOC се може ставити и службени печат.

EASA образац 138, издање 2.

Додатак II

СПЕЦИФИКАЦИЈЕ ОПЕРАЦИЈА
(у складу са одобреним условима у оперативном приручнику)

Контакт подаци надлежног орган који издаје одобрење

Телефон ([1]): _____ ; Телефакс: _____ ;

Е-пошта: _____

AOC ([2]):	Име оператора ([3]):	Datum ([4]):	Potpis:
	Пословно име:		

Спецификације операција:

Модел ваздухоплова ([5]):

Регистрационе ознаке ([6]):

Врсте операција: Комерцијални ваздушни превоз

□ Превоз путника □ Превоз терета □ Друго ([7]): _____

Подручје операција ([8]):

Посебна ограничења ([9]):

Посебна одобрења:	Да	Не	Спецификација ([10])	Напомена
Опасна роба	□	□		
Операције у условима смањене видљивости				
Полијетање	□	□	RVR ([11]): m	
Прилаз и слијетање	□	□	CAT([12]).... DA/H: ft, RVR:.. m	
Додатно оперативно одобрење	□	□	CAT([13]).....DA/H: ft, RVR:... m	
RVSM ([14]) □ N/A	□	□		
ETOPS ([15]) □ N/A	□	□	Максимално вријеме преусмјеравања ([16]): мин.	
Комплексне навигационе спецификације за PBN операције ([17])	□	□		([18])

Спецификације минималних навигационих перформанси	□	□		
Операције једномоторних авиона са турбинским мотором ноћу или у инструменталним метеоролошким условима (SET-IMC)	□	□	([19])	
Хеликоптерске операције уз помоћ уређаја за летење ноћу	□	□		
Хеликоптерске операције са дизалицом	□	□		
Операције хеликоптерске хитне медицинске помоћи	□	□		
Хеликоптерске операције на мору	□	□		
Обука кабинске посаде ([20])	□	□		
Издавање дозволе за кабинску посаду ([21])	□	□		
Употреба EFB типа B	□	□	([22])	
Континуирана пловидбеност	□	□	([23])	
Друго ([24])	□	□		

([1]) Број телефона надлежног органа, укључујући позивни број државе. Навести е-поште и телефакс ако је доступан.
([2]) Навести број Потврде ваздушног превозника (AOC).
([3]) Навести регистровано име и пословно име оператора ако се разликују. Уписати „*Dba*"(„*Doing business as*"-*послује под именом*) прије пословног имена.
([4]) Датум издавања спецификација операција (дд.мм.гггг.) и потпис представника надлежног органа.
([5]) Навести ознаку ICAO произвођача ваздухоплова, модела и серије, или главне серије ако су серије означене (нпр. Boeing-737-3K2 или Boeing-777-232).
([6]) Регистрационе ознаке наводе се у спецификацијама операција или у оперативном приручнику. У потоњем случају у одговарајућим спецификацијама операција мора да постоји упућивање на одређену страницу оперативног приручника. У случају да се на модел ваздухоплова не примјењују сва посебна одобрења, ознаке регистрације ваздухоплова се могу унијети у колону за напомене за одговарајућа посебна одобрења.
([7]) Навести друге врсте превоза (нпр. хитан медицински превоз).
([8]) Навести географска подручја у којим је одобрено летење (географске координате или посебне руте, област информисања у лету или националне или регионалне границе).
([9]) Навести примјењива посебна ограничења (нпр. само по правилима за визуелно летење (VFR), само дању итд.).
([10]) У овој колони навести најблаже критеријуме за свако одобрење или врсту одобрења (са одговарајућим критеријумом).
([11]) Навести одобрену најмању видљивост дуж полетно-слетне стазе (RVR) за полијетање у метрима. Ако су издата различита одобрења, за сваки се може користити по један ред.
([12]) Навести примјењиву категорију прецизног прилаза: CAT II или CAT III. Уписати најмању видљивост дуж полетно-слетне стазе (RVR) у метрима и висину одлуке (DH) у стопама. За сваку наведену категорију прилаза употребљава се по један ред.
([13]) Навести примјењиво оперативно одобрење: SA CAT I, SA CAT II, EFVS, итд. Уписати најмању видљивост дуж полетно-слетне стазе (RVR) у метрима и висину одлуке (DH) у стопама. За свако наведено оперативно одобрење употребљава се по један ред.
([14]) Поље „Није примјењиво" (*N/A*) може бити означено само ако је максимална висина коју ваздухоплов може постићи испод FL290.
([15]) Операције са продуженим долетом (ETOPS) тренутно се примјењују искључиво на двомоторне ваздухоплове. Због тога поље „Није примјењиво"(N/A) може бити означено само ако модел ваздухоплова има више или мање од два мотора.
([16]) Праг удаљености може такође да буде наведен (у наутичким миљама - NM) као и тип мотора.
([17]) Навигација заснована на перформансама (PBN): један ред се користи за свако комплексно посебно одобрење за PBN (нпр. RNP AR APCH) уз навођење одговарајућих ограничења у колони „Спецификација" и/или „Напомене". Појединачна одобрења посебних поступака RNP AR APCH могу се навести у спецификацијама операција или у оперативном приручнику. У потоњем случају у одговарајућим спецификацијама операција мора да постоји упућивање на одређену страницу оперативног приручника.

([18]) Навести ако је посебно одобрење ограничено на одређене крајеве полетно-слетне стазе и/или аеродрома.
([19]) Навести конкретну комбинацију ваздухопловне конструкције или мотора.
([20]) Одобрење за спровођење обуке и испита кандидата за стицање дозволе кабинског особља, на начин на који је одређено у Анексу V (Part-CC) прописа којим се утврђују технички захтјеви и управни поступци у вези са летачким особљем у цивилном ваздухопловству.
([21]) Одобрење за издавање дозволе кабинском особљу, на начин на који је одређено у Анексу V (Part-CC) прописа којим се утврђују технички захтјеви и управни поступци у вези са летачким особљем у цивилном ваздухопловству.
([22]) Навести попис EFB базе типа B и упућивање на хардвер EFB (за преносиве EFB). Тај се попис наводи у спецификацијама операција или у оперативном приручнику. У потоњем случају у одговарајућим спецификацијама операција мора да постоји упућивање на одређену страницу оперативног приручника.
([23]) Име лица/организације одговорне за обезбјеђивање одржавања континуиране пловидбености ваздухоплова и упућивање на пропис којим се то захтијева, тј. Поддио G Анекса I (Дио-M) прописа којим се утврђује континуирана пловидбеност ваздухоплова и ваздухопловних производа, дијелова и уређаја и о одобравању организација и особља које се баве овим пословима.
([24]) Овдје се могу унијети друга одобрења или подаци, користећи један ред (или више редова) за свако одобрење (нпр. слијетање на кратке полетно-слетне стазе, стрми прилази, летови хеликоптера до/од мјеста од јавног интереса, летови хеликоптера изнад непогодне средине која се налази у густо насељеном подручју, летови хеликоптера који немају могућност безбједног принудног слијетања, летови са повећаним бочним нагибом, највеће растојање од одговарајућег аеродрома за двомоторне авионе без ETOPS одобрења, коришћење ваздухоплова у некомерцијалне сврхе).

EASA образац 139, издање 7.

Додатак III

Листа посебних одобрења
Некомерцијалне операције
Специјализоване операције

(у складу са условима утврђеним у одобрењу а који су описани у оперативном приручнику или летачком приручнику)

Надлежни орган који издаје одобрење ([1]):		
Листа посебних одобрења бр. ([2]): Име оператора: Датум ([3]): Потпис:		
Модел ваздухоплова и регистрационе ознаке ([4]):		
Врсте специјализованих операција (SPO), ако је примјењиво: □ ([5]) …		
Посебна одобрења ([6])	Спецификација ([7])	Напомене
…		
…		
…		
…		

([1]) Навести име и податке за контакт.
([2]) Навести одговарајући број.
([3]) Датум издавања посебних одобрења (дд.мм.гггг.) и потпис представника надлежног органа.
([4]) Навести ознаку CAST (Commercial Aviation Safety Team)/ICAO за произвођача ваздухоплова, модела и серије, или главне серије ако су серије означене (нпр. Boeing-737-3K2 или Boeing-777-232). Таксономија CAST и ICAO доступна је на: http://www.intlaviationstandards.org/.
Регистрационе ознаке наводе се у спецификацијама операција или у оперативном приручнику. У потоњем случају у одговарајућим спецификацијама операција мора да постоји упућивање на одређену страницу оперативног приручника.
([5]) Навести врсту операције, нпр. пољопривреда, грађевинарство, фотографија, снимање, посматрање и патролирање, рекламно оглашавање у ваздуху, пробни летови након одржавања.
([6]) У овој колони навести све одобрене операције, нпр. опасне робе, LVO, RVSM, PBN, MNPS, HOFO.
([7]) У овој колони навести најблаже критеријуме за свако одобрење, нпр. висина одлуке и минимуме за RVR за CAT II.

EASA образац 140, издање 2.

Додатак IV

ОДОБРЕЊЕ ЗА КОМЕРЦИЈАЛНЕ ВИСОКОРИЗИЧНЕ СПЕЦИЈАЛИЗОВАНЕ ОПЕРАЦИЈЕ	
Надлежни орган који издаје одобрење ([1]): Бр. одобрења: ([2])	
Име оператора ([3]): Адреса оператора ([4]): Телефон ([5]): Телефакс: Е-пошта:	
Модел ваздухоплова и регистрационе ознаке ([6]):	
Одобрене специјализоване операције ([7]):	
Одобрена зона или мјесто операције ([8]):	
Посебна ограничења ([9]):	
Овим се потврђује да је _____ овлашћен за извођење комерцијалних високоризичних специјализованих операција у складу са овим одобрењем, Стандардним оперативним поступцима оператора, Анексом IX Правилника о утврђивању тахничких захтјева и управних поступака у вези са летачким операцијама.	
Датум издавања ([10])	Име и потпис ([11]): Функција:

([1]) Име и контакт подази надлежног органа:
([2]) Навести одговарајући број.
([3]) Навести назив оператера и његов пословни назив, ако се разликују. Уписати „*Dba*"(„*Doing business as*"- послује под именом) прије пословног имена.
([4]) Адреса главног сједишта оператора.
([5]) Број телефона и телефакса главног сједишта оператора, укључујући позивни број државе. Навести адресу е-поште ако постоји.
([6]) Навести ознаку CAST (Commercial Aviation Safety Team)/ICAO за произвођача ваздухоплова, модела и серије, или главне серије ако су серије означене (нпр. Boeing-737-3K2 или Boeing-777-232). Таксономија CAST и ICAO доступна је на: http://www. intlaviationstandards.org/
Регистрационе ознаке наводе се у спецификацијама операција или у оперативном приручнику. У потоњем случају у одговарајућим спецификацијама операција мора да постоји упућивање на одређену страницу оперативног приручника.
([7]) Навести врсту операције, нпр. пољопривреда, грађевинарство, фотографија, снимање, посматрање и патролирање, рекламно оглашавање у ваздуху, пробни летови након одржавања.
([8]) Навести географска подручја или мјеста у којима је одобрено летење (географске координате или област информисања у лету или националне или регионалне границе).
([9]) Навести примјењива посебна ограничења (нпр. само по правилима за визуелно летење (VFR), само дању итд.).
([10]) Датум издавања одобрења (дд.мм.гггг.).
([11])) Функција, име и потпис представника надлежног органа. Уз то, на AOC се може ставити и службени печат.

EASA образац 151, издање 2.

АНЕКС III
ЗАХТЈЕВИ ЗА ОРГАНИЗАЦИЈЕ КОЈЕ ОБАВЉАЈУ ЛЕТАЧКЕ ОПЕРАЦИЈЕ
[ДИО-ORO]

ORO.GEN.005 Подручје примјене

Овај анекс утврђује захтјеве којих се придржава ваздушни оператор који обавља:

(a) операције комерцијалног ваздушног превоза (CAT);
(b) комерцијалне специјализоване операције;
(c) некомерцијалне операције комплексним ваздухопловима на моторни погон;
(d) некомерцијалне специјализоване операције комплексним ваздухопловима на моторни погон.

ПОДДИО GEN
ОПШТИ ЗАХТЈЕВИ
ОДЈЕЉАК 1
Уопштено

ORO.GEN.105 Надлежни орган

За потребе овог анекса, за операторе са главним сједиштем у Босни и Херцеговини, надлежни орган који спроводи надзор над операторима који подлијежу обавези сертификације, подношењу Изјаве или издавању одобрења за специјализоване операције је Дирекција за цивилно ваздухопловство Босне и Херцеговине - BHDCA.

ORO.GEN.110 Одговорности оператора

(a) Оператор је одговоран за управљање ваздухопловом у складу са Анексом IX овог правилника, у зависности шта је примјењиво, релевантним захтјевима овог Анекса и својом Потврдом ваздушног оператора (AOC) или одобрењем за специјализовану операцију (SPO одобрење) или Изјавом.
(b) Сваки лет се обавља у складу са одредбама оперативног приручника.
(c) Оператор успоставља и одржава систем за обављање оперативног надзора над било којим летом који се обавља у складу са условима из његове потврде, одобрења за специјализоване операције ваздухоплова или изјаве.
(d) Оператор обезбјеђује да је његов ваздухоплов опремљен и да су његове посаде квалификоване у складу са захтјевима за подручје и врсту операције.
(e) Оператор обезбјеђује да је све особље, које је додијељено или директно укључено у земаљске и летачке операције, добило правилна упутства, да је доказало своје способности за обављање својих посебних задатака, те да је свјесно својих одговорности и повезаности таквих задатака са операцијом као цјелином.
(f) Оператор утврђује поступке и упутства за безбједне операције сваког типа ваздухоплова у којим се наводе дужности и одговорности земаљског особља и чланова посаде за све врсте операција на земљи и током лета. Тим поступцима и упутствима не смије се захтијевати да било који члан посаде обавља било какве друге активности током критичних фаза лета осим оних које су потребне за безбједну операцију ваздухоплова. У те поступке и упутства укључени су и поступци и упутства за неометану пилотску кабину.
(g) Оператор обезбјеђује да је све особље упознато да се мора придржавати закона и других прописа оних држава у којим се обављају операције и који се односе на обављање њихових дужности.
(h) Оператор успоставља контролну листу за сваки тип ваздухоплова, намијењену члановима посаде за употребу у свим фазама лета, у уобичајеним, неуобичајеним и условима опасности, како би се обезбиједило придржавање оперативних поступака из оперативног приручника. Изглед и коришћење контролних листа су такви да уважавају људске факторе и најновију релевантну документацију произвођача ваздухоплова.
(i) Оператор одређује поступке планирања лета како би обезбиједио безбједно извођење лета на основу уважавања перформанси ваздухоплова, других оперативних ограничења и очекиваних релевантних услова на предвиђеној рути и на предметним аеродромима или оперативним површинама. Ти се поступци укључују у оперативни приручник.
(j) Оператор успоставља и одржава програме обука особља у вези са опасном робом у складу са техничким упутствима. Ти програми обуке сразмјерни су одговорностима особља. Програми обука оператора који обављају операције комерцијалног ваздушног превоза (CAT), независно од тога превозе ли опасну робу или не, и оператора који обављају друге операције осим CAT операција, наведене под (b), (c) и (d) у ORO.GEN.005, којима се превози опасна роба, подлијежу ревизији и одобрењу надлежног органа.
(k) Независно од наведеног под (j), оператори који обављају комерцијалне операције било којим од сљедећих ваздухоплова дужни су обезбиједити да је летачка посада добила одговарајућу обуку или упутства како би им се омогућило да препознају непријављену опасну робу коју путници унесу са собом или која се уноси као терет:
    (1) авионом на погон са једним елисним мотором највише допуштене масе на полијетању од 5 700 kg или мање те са највећим оперативним бројем путничких сједишта (MCTOM) од пет или мање, који према VFR дању полијећу и слијећу на исти аеродром или оперативну површину;
    (2) једномоторним хеликоптерима који нису комплексни хеликоптери на моторни погон, са највећим оперативним бројем путничких сједишта од 5 или мање, који полијећу и слијећу на исти аеродром или оперативну површину, према VFR дању.

ORO.GEN.115 Захтјев за издавање потврде ваздушног оператора - AOC

(a) Захтјев за издавање потврде ваздушног оператора или измјену постојеће потврде подноси се на обрасцу и на начин који одреди надлежни орган, узимајући у обзир примјењиве захтјеве овог правилника и других прописа којима се регулише подручје летачких операција.
(b) Подносиоци захтјева за прво издавање потврде достављају надлежном органу документацију којом показују како ће они испуњавати захтјеве утврђене у овом правилнику и другим прописима којима се регулише подручје летачких операција. Ова документација садржи поступке којим се описује како ће управљати промјенама за које се не захтијева претходно одобрење и како ће о њима извјештавати.

ORO.GEN.120 Начини усклађивања

(a) Алтернативне начине усклађивања, у односу на оне које је усвојила Агенција, оператор може користити за успостављање усклађености са овим правилником и другим прописима којима се регулише подручје летачких операција у складу са чланом 12. овог правилника.

(b) На основу члана 12. овог правилника, када оператор, који је предмет сертификације, жели да користи алтернативне начине усклађивања у односу на прихватљиве начине усклађивања (AMC) које је донијела Агенција, за успостављање усклађености са овим правилником и другим прописима којима се регулише подручје летачких операција, прије њиховог спровођења оператор надлежном органу доставља потпуни опис алтернативних начина усклађивања. Опис укључује све измјене приручника или поступака које би могле бити релевантне, као и процјену којом се доказује да су испуњени захтјеви из овог правилника и других прописа којима се регулише подручје летачких операција.

Оператор може примијенити ове алтернативне начине усклађивања након претходног одобрења надлежног органа и након пријема обавјештења, како је прописано у ARO.GEN.120(d).

(c) Оператор који је обавезан до достави Изјаву о својој активности, надлежни орган обавјештава о листи алтернативних начина усклађивања које користи како би успоставио усклађеност са овим правилником и другим прописима којима се регулише подручје летачких операција.

(d) Када оператор који је предмет издавања одобрења за специјализовану операцију (SPO) жели да користи алтернативне начине усклађивања, усклађује се са наведеним под (b) сваки пут када такви алтернативни начини усклађивања утичу на стандардне оперативне поступке који су дио одобрења и са наведеним под (c) у вези са дијеловима своје организације и операције.

ORO.GEN.125 Услови одобрења и привилегије носиоца потврде ваздушног оператора - AOC

Сертификовани оператор усклађује се са подручјем примјене и привилегијама које су одређене у спецификацијама операција које су приложене уз потврду оператора.

ORO.GEN.130 Промјене које се односе на носиоца потврде ваздушног оператора - AOC

(a) За сваку промјена која утиче на:
  (1) подручје примјене потврде или спецификације операције оператора, или
  (2) било које елементе система управљања оператора, како се захтијева у ORO.GEN.200(a)(1) и (a)(2),

(b) За све промјене за које је неопходно претходно одобрење у складу са овим правилником и другим прописима којима се регулише подручје летачких операција, оператор подноси захтјев и прибавља одобрење надлежног органа. Захтјев се подноси прије спровођења сваке такве промјене, како би надлежни орган могао утврдити трајну усклађености са овим правилником и другим прописима којима се регулише подручје летачких операција и, према потреби, измијенити потврду оператора и одговарајуће услове одобрења који су приложени уз потврду.

Оператор доставља надлежном органу сву одговарајућу документацију.

Промјена се спроводи тек након пријема формалног одобрења надлежног органа у складу са ARO.GEN.330. Током таквих промјена, оператор поступа у складу са условима које прописује надлежни орган.

(c) Свим промјенама за које се не захтијева претходно одобрење, поступа се и о њима се обавјештава надлежни орган, како је одређено у поступку који је одобрио надлежни орган у складу са ARO.GEN.310(c).

ORO.GEN.135 Важење AOC

(a) AOC остаје на снази ако:
  (1) оператор испуњава релевантне захтјеве из овог правилника и других прописа којима се регулише подручје летачких операција, узимајући у обзир одредбе о поступању са налазима, како је наведено у ORO.GEN.150 овог анекса.
  (2) се надлежном органу одобри приступ оператору како је одређено у ORO.GEN.140 овог анекса, како би утврдио трајну усклађеност са релевантним захтјевима из овог правилника и других прописа којима се регулише подручје летачких операција; и
  (3) потврда није враћена или одузета.

(b) Након укидања или одрицања, потврда (AOC) се без одгађања враћа надлежном органу.

ORO.GEN.140 Приступ

(a) За потребе утврђивања усклађености са релевантним захтјевима из овог правилника и других прописа којима се регулише подручје летачких операција, оператор у сваком тренутку допушта приступ било којим објектима, ваздухопловима, документима, записима, подацима, поступцима или било којем другом материјалу релевантном за његову активност која је предмет сертификације, одобрењу SPO или подношењу изјаве, било да је обавља на основу уговора или не, било којем лицу које је овластио један од сљедећих органа:
  (1) надлежни орган наведен у ORO.GEN.105 Анекса III овог правилника,
  (2) орган који поступа у складу са одредбама из ARO.GEN.300(d) и ARO.GEN.300(e) или из Поддијела ARO.RAMP Анекса II овог правилника.

(b) Приступ ваздухопловима наведеним под (a), у случају комерцијалног ваздушног превоза (CAT), укључује могућност уласка у ваздухоплов и останка у њему током летачких операција, осим ако вођа ваздухоплова у интересу безбједности, у складу са CAT.GEN.MPA.135, одлучи другачије у погледу пилотске кабине.

ORO.GEN.150 Налази

Након пријема обавјештења о налазима, оператор:

(a) утврђује основни узрок неусклађености;

(b) одређује план корективних мјера; и

(c) доставља надлежном органу задовољавајући доказ о спровођењу корективних мјера у року договореном са тим надлежним органом у складу са ARO.GEN.350(d).

ORO.GEN.155 Тренутна реакција на безбједносни проблем

Оператор спроводи:

(a) било које безбједносне мјере које одреди надлежни орган у складу са ARO.GEN.135(c); и

(b) било које релевантне обавезне безбједносне информације које изда Агенција и објави BHDCA, укључујући наредбе о пловидбености.

ORO.GEN.160 Извјештавање о догађајима

(a) Оператор обавјештава надлежни орган и било коју другу организацију за коју држава оператора захтијева да буде обавијештена, о свакој несрећи, озбиљном инциденту и догађају како је дефинисано у пропису којим се уређује истраживање несрећа и озбиљних инцидената ваздухоплова.

(b) Не доводећи у питање наведено под (a), оператор извјештава надлежни орган и организацију одговорну за пројектовање ваздухоплова о сваком инциденту, неисправности, техничком недостатку, прекорачењу

техничких ограничења или догађају који би могао разјаснити нетачне, непотпуне или нејасне информације садржане у подацима о оперативној подобности утврђеним у складу са прописом којим се утврђује сертификација пловидбености и еколошка сертификација ваздухоплова и ваздухопловних производа, дијелова и уређаја и сертификација пројектних и производних организација, као и о свим другим ванредним околностима које су угрозиле или су могле угрозити безбједну операцију ваздухоплова, а нису довеле до несреће или озбиљног инцидента.

(c) Не доводећи у питање пропис којим се уређује истраживање несрећа и озбиљних инциденатa ваздухоплова и пропис којим се уређује извјештавање о догађајима у цивилном ваздухопловству, извјештаји наведени под (a) и (b) израђују се у облику и на начин који одреди надлежни орган и садрже све важне информације о стању са којим је оператор упознат.

(d) Извјештаји се израђују чим је то могуће, али у сваком случају у року од 72 сата од тренутка када је оператор идентификовао стање на које се извјештај односи, осим ако је то онемогућено због ванредних околности.

(e) Када је то релевантно, оператор израђује накнадни извјештај у којем наводи детаље мјера које намјерава предузети како би спријечио сличне догађаје у будућности, чим се такве мјере утврде. Овај се извјештај израђује у облику и на начин који одреди надлежни орган.

ОДЈЕЉАК 2
Управљање

ORO.GEN.200 Систем управљања

(a) Оператор успоставља, спроводи и одржава систем управљања, који укључује:
  (1) јасно дефинисане линије одговорности и надлежности у организацији оператора, укључујући директну одговорност одговорног руководиоца у погледу безбједности;
  (2) опис свеобухватних филозофија и принципа оператора у погледу безбједности, што се назива политиком безбједности;
  (3) идентификовање опасности у погледу безбједности ваздушне пловидбе које произилазе из активности оператора, њихову оцјену и управљање припадајућим ризицима, укључујући предузимање мјера за ублажавање ризика и провјеравање њихове ефективности;
  (4) одржавање оспособљености и стручности особља за обављање њихових задатака;
  (5) документацију о свим кључним процесима система управљања, укључујући процес упознавања особља са њиховим одговорностима, и поступак за измјену те документације;
  (6) функцију праћења усклађености оператора са релевантним захтјевима. Праћење усклађености укључује систем повратних информација о налазима који се достављају одговорном руководиоцу, како би се, према потреби, обезбиједило ефективно спровођење корективних мјера; и
  (7) било које додатне захтјеве прописане у одговарајућим поддијеловима овог анекса или других примјењивих анекса.

(b) Систем управљања одговара величини оператора и природи и сложености његових активности, узимајући у обзир опасности и припадајуће ризике својствене тим активностима.

ORO.GEN.205 Уговорене активности

(a) При уговарању или куповини услуга или производа као дијела својих активности, оператор обезбјеђује сљедеће:
  (1) да су уговорене или купљене услуге или производи у складу са примјењивим захтјевима;
  (2) да се у систему управљања оператора узму у обзир све опасности у погледу безбједности ваздушне пловидбе повезане са уговореним или купљеним услугама или производима.

(b) Када сертификовани оператор или носилац одобрења за специјализовану операцију (SPO) уговара било који дио својих активности са организацијом која сама није сертификована или овлашћена за обављање такве активности у складу са овим дијелом, организација са којом је склопљен уговор ради на основу одобрења оператора. Организација која склапа уговор обезбјеђује да се надлежном органу омогући приступ организацији са којом је склопљен уговор ради утврђивања трајне усклађености са примјењивим захтјевима.

ORO.GEN.210 Захтјеви у вези са особљем

(a) Оператор именује одговорног руководиоца који је овлашћен да обезбиједи да се све активности могу финансирати и обављати у складу са примјењивим захтјевима. Одговорни руководилац је одговоран за успостављање и одржавање ефективног система управљања.

(b) Оператор именује лице или групу лица која су одговорна да обезбиједе да оператор остане усклађен са примјењивим захтјевима. То лице је, односно та лица су, у крајњој линији, одговорна одговорном руководиоцу.

(c) Оператор има довољно квалификованог особља како би се планирани задаци и активности обављали у складу са примјењивим захтјевима.

(d) Оператор води одговарајуће записе о искуству, квалификацијама и обукама како би доказао усклађеност са наведеним под (c).

(e) Оператор обезбјеђује да је цјелокупно особље упознато са правилима и поступцима релевантним за обављање њихових задатака.

ORO.GEN.215 Захтјеви у вези са опремом

Оператор има опрему која му омогућава обављање и управљање свим планираним задацима и активностима у складу са примјењивим захтјевима.

ORO.GEN.220 Вођење записа

(a) Оператор успоставља систем вођења записа који омогућава одговарајуће чување и поуздану сљедљивост свих извршених активности, обухватајући посебно све елементе наведене у ORO.GEN.200.

(b) Облик вођења записа одређен је у поступцима оператора.

(c) Записи се чувају на начин којим се обезбјеђује заштита од оштећења, измјене или крађе.

ОДЈЕЉАК 3
Додатни организациони захтјеви

ORO.GEN.310 Употреба ваздухоплова наведеног у потврди ваздушног оператора за некомерцијалне операције и специјализоване операције.

(a) Ваздухоплов наведен у AOC оператора може остати у AOC ако се њим изводе операције у било којој од сљедећих ситуација:
  (1) носилац AOC сам изводи операције ваздухопловом за специјализоване операције у складу са Анексом VIII (Дио-SPO) овог правилника;

(2) ваздухопловом изводе операције други оператори за некомерцијалне операције ваздухопловима на моторни погон или за специјализоване операције које се обављају у складу с Анексом VI (Дио-NCC), Анексом VII (Дио-NCO) или Анексом VIII (Дио-SPO) овог правилника, под условом да се ваздухоплов употребљава у непрекинутом периоду до највише 30 дана.

(b) Ако се ваздухоплов употребљава у складу са наведеним под (a)(2), носилац АОС који ставља ваздухоплов на располагање и оператор који употребљава тај ваздухоплов утврђују поступак:
(1) у коме јасно наводе који је оператор одговоран за оперативну контролу којег лета и описати како се оперативна контрола преноси са једног оператора на другог;
(2) у коме описују поступак примопредаје приликом враћања ваздухоплова носиоцу АОС.
Тај се поступак наводи у оперативном приручнику сваког оператора или у уговору између носиоца АОС и оператора који употребљава ваздухоплов у складу са наведеним под (a)(2). Носилац АОС припрема образац таквог уговора. ORO.GEN.220 односи се на записе о тим уговорима.
Носилац АОС и оператор који употребљава ваздухоплов у складу са наведеним под (a)(2) обезбјеђују да се релевантно особље упозна са поступком.

(c) Носилац АОС надлежном органу подноси опис поступка наведеног под (b) ради претходног одобрења.
Носилац АОС са надлежним органом договара начин и учесталост достављања информација о преносима оперативне контроле у складу са ORO.GEN.130(c).

(d) Континуираном пловидбеношћу ваздухоплова који се употребљава у складу са наведеним под (a) управља организација одговорна за континуирану пловидбеност ваздухоплова која је укључена у АОС, у складу са прописом којим се утврђује континуирана пловидбеност ваздухоплова и ваздухопловних производа, дијелова и уређаја и о одобравање организација и особља које се баве овим пословима.

(e) Носилац АОС који ставља ваздухоплов на располагање у складу са наведеним под (a) мора:
(1) у оперативном приручнику навести регистрационе ознаке ваздухоплова који је ставио на располагање и врсту операција које се изводе тим ваздухопловом;
(2) у сваком тренутку бити информисан и водити евиденцију о сваком оператору који има оперативну контролу над ваздухопловом у сваком тренутку до враћања ваздухоплова носиоцу АОС;
(3) обезбиједити да се у мјерама за утврђивање опасности, процјену ризика и ублажавање предвиде све операције које се изводе тим ваздухопловом.

(f) За операције у складу са Анексом VI (Дио-NCC) и Анексом VIII (Дио-SPO) оператор који употребљава ваздухоплов у складу са наведеним под (a) обезбјеђује сљедеће:
(1) да сваки лет који се изводи под његовом оперативном контролом забиљежи у систему техничке књиге ваздухоплова;
(2) да се не уводе промјене у системима или конфигурацији ваздухоплова;
(3) да се свака грешка или технички квар који настану док је ваздухоплов под његовом оперативном контролом пријави организацији наведеној под (d);
(4) да носилац АОС добије копију сваког извјештаја о догађају повезаног са летовима који се изводе тим ваздухопловом, а који је састављен у складу са прописом којим се уређује извјештавање о догађајима.

ПОДДИО АОС
СЕРТИФИКАЦИЈА ВАЗДУШНОГ ОПЕРАТОРА

ORO.AOC.100 Подношење захтјева за потврду ваздушног оператора

(a) Не доводећи у питање пропис којим се утврђује радна дозвола ваздушног оператора, прије започињања обављања операција комерцијалног ваздушног превоза, оператор подноси захтјев за издавање и стицање потврде ваздушног оператора (АОС), коју издаје надлежни орган.

(b) Оператор доставља надлежном органу сљедеће информације:
(1) званично и пословно име подносиоца захтјева, адресу и адресу за достављање поште;
(2) опис предложене операције, укључујући тип(ове) и број ваздухоплова којим ће управљати;
(3) опис система управљања, укључујући организациону структуру;
(4) име одговорног руководиоца;
(5) имена именованих лица која се захтијевају у ORO.AOC.135(a) заједно са њиховим квалификацијама и искуством;
(6) примјерак оперативног приручника који се захтијева у ORO.MLP.100;
(7) изјаву да је подносилац захтјева провјерио сву документацију која се шаље надлежном органу и утврдио да је она у складу са примјењивим захтјевима.

(c) Подносиоци захтјева надлежном органу доказују:
(1) да испуњавају све примјењиве захтјеве из Анекса IX овог правилника, из овог анекса (Дио-ORO) и Анекса IV (Дио-CAT) и Анекса V (Дио-SPA) овог правилника и релевантним захтјевима за пловидбеност;
(2) да сви ваздухоплови којим управља имају увјерење о пловидбености (CofA) у складу са прописом којим се утврђује сертификација пловидбености и еколошка сертификација ваздухоплова и ваздухопловних производа, дијелова и уређаја и сертификација пројектних и производних организација; и
(3) да је његова организација и управљање примјерени и правилно усклађени са обимом и подручјем примјене операције.

ORO.AOC.105 Спецификације операција и привилегије носиоца АОС

Привилегије оператора, укључујући оне додијељене у складу са Анексом V (Дио-SPA) овог правилника, наводе се у спецификацијама операција потврде.

ORO.AOC.110 Уговор о закупу

Свако узимање ваздухоплова у закуп (Any lease-in)

(a) Не доводећи у питање пропис којим се утврђује радна дозвола ваздушног оператора, сваки уговор о закупу који се односи на ваздухоплов који користи оператор сертификован у складу са овим дијелом предмет је претходног одобрења надлежног органа.

(b) Оператор сертификован у складу са овим дијелом не смије закупити ваздухоплов који је наведен у листи оператора који су подвргнути оперативним

ограничењима, који је регистрован у држави чији су сви оператори над којима она врши надзор подвргнути забрани летења или од оператора који је подвргнут забрани летења у складу са чланом 73. и 95. став (4) Закона о ваздухопловству и чланом 51. прописа којим се уређује надзор у цивилном ваздухопловству Босне и Херцеговине ("Службени гласник БиХ", бр. 39/09 и 25/18).

Узимање у закуп ваздухоплова са посадом (Wet lease-in)

(c) Подносилац захтјева за одобрење узимања у закуп ваздухоплова са посадом од оператора из треће земље, доказује надлежном органу сљедеће:
   (1) да оператор из треће земље има важећи АОС, који је издат у складу са Анексом 6 Конвенције о међународном цивилном ваздухопловству;
   (2) да су стандарди безбједности оператора из треће земље, у погледу континуиране пловидбености и летачких операција, једнаки примјењивим захтјевима утврђеним у пропису којим се утврђује континуирана пловидбеност ваздухоплова и ваздухопловних производа, дијелова и уређаја и одобравање организација и особља које се баве овим пословима и у овом правилнику; и
   (3) да ваздухоплов има стандардно увјерење о пловидбености (CofA), које је издато у складу са Анексом 8 Конвенције о међународном цивилном ваздухопловству.

Узимање у закуп ваздухоплова без посаде (Dry lease-in)

(d) Подносилац захтјева за одобрење узимања у закуп ваздухоплова без посаде, који је регистрован у трећој земљи, доказује надлежном органу:
   (1) да је утврђена оперативна потреба која се не може испунити узимањем у закуп ваздухоплова регистрованог у Босни и Херцеговини;
   (2) да трајање закупа ваздухоплова без посаде није дуже од седам мјесеци у било којем периоду од 12 узастопних мјесеци; и
   (3) да је обезбијеђена усклађеност са примјењивим захтјевима прописа којим се утврђује сертификација пловидбености и еколошка сертификацији ваздухоплова и ваздухопловних производа, дијелова и уређаја и сертификација пројектних и производних организација;
   (4) да је ваздухоплов опремљен у складу са релевантним одредбама Закона о ваздухопловству Босне и Херцеговине ("Службени гласник БиХ", бр. 39/09 и 25/18), овог правилника и другим подзаконским прописима у вези са операцијама ваздухоплова.

Давање у закуп ваздухоплова без посаде (Dry lease-out)

(e) Оператор сертификован у складу са овим дијелом, који намјерава дати у закуп један од својих ваздухоплова без посаде, подноси захтјев надлежном органу за претходно одобрење. Уз захтјев, прилажу се копије планираног уговора о закупу или опис одреби о закупу, осим финансијских договора, и сва остала релевантна документација.

Давање у закуп ваздухоплова са посадом (Wet lease-out)

(f) Прије давања у закуп ваздухоплова са посадом, оператор сертификован у складу са овим дијелом обавјештава о томе надлежни орган.

ORO.AOC.115 Споразуми о летовима под заједничким кодом

(a) Не доводећи у питање примјењиве безбједносне захтјеве за операторе и ваздухоплове из трећих земаља, оператор сертификован у складу са овим дијелом може склопити споразум о летовима под заједничким кодом са оператором из треће земље, тек након што је:
   (1) провјерио усклађеност оператора треће земље са примјењивим стандардима ICAO; и
   (2) надлежном органу доставио документоване информације, које том органу омогућавају испуњење захтјева из ARO.OPS.105.

(b) При спровођењу споразума о летовима под заједнич-ким кодом, оператор прати и редовно процјењује важећу усклађеност оператора из треће земље са примјењивим стандардима ICAO.

(c) Оператор сертификован у складу са овим дијелом не смије продавати и издавати карте за лет којим лети оператор из треће земље када је тај оператор из треће земље под забраном летења у складу са чланом 95. став (4) Закона о ваздухопловству Босне и Херцеговине или не одржава усклађеност са примјењивим стандардима ICAO.

ORO.AOC.120 Одобрења за спровођење обуке кабинске посаде и за издавање дозволе кабинској посади

(a) Када намјерава спроводити курс оспособљавања који се захтијева у Анексу V (Дио-CC) прописа којим се утврђују технички захтјеви и управни поступци у вези са летачким особљем у цивилном ваздухопловству, оператор подноси захтјев и прибавља одобрење надлежног органа. У ту сврху, подносилац захтјева доказује своју усклађеност са захтјевима који се односе на спровођење и садржај курса оспособљавања, како је утврђено у CC.TRA.215 и CC.TRA.220 тог анекса, и надлежном органу доставља:
   (1) датум планираног почетка обављања ове активности;
   (2) личне податке и податке о квалификацији инструктора, релевантне за елементе обуке које ће обављати;
   (3) име(на) и адресу(-е) локације(-а) на којој(-има) ће се спроводити обука;
   (4) опис опреме, метода обуке, приручника и уређаја за вјежбу који ће се употребљавати; и
   (5) наставни план и повезане програме за курс оспособљавања.

(b) Ако у складу са ARA.CC.200 Анекса VI (Дио-ARA) прописа којим се утврђују технички захтјеви и управни поступци у вези са летачким особљем у цивилном ваздухопловству, надлежни орган одлучи да се операторима може одобрити издавање дозволе кабинског особља, подносилац захтјева, уз ставке наведене под (a):
   (1) доказује надлежном органу:
      (i) да организација има способност и одговорност за обављање овог задатка;
      (ii) да је особље које спроводи испите одговарајуће квалификовано и није у сукобу интереса; и
   (2) обезбиједи поступке и дефинисане услове за:
      (i) спровођење испита из CC.TRA.220;
      (ii) издавање дозвола кабинског особља; и
      (iii) достављање надлежном органу свих релевантних информација и документације повезаних са дозволама које ће издавати и њиховим носиоцима, за потребе вођења записа, надзора и мјера принудног извршења од стране тог надлежног органа.

(c) Одобрења наведена под (a) и (b) наводе се у спецификацијама операција.

ORO.AOC.125 Некомерцијалне операције ваздухоплова наведене у спецификацијама операција носиоца АОС

(a) Носилац АОС може изводити некомерцијалне операције у складу са Анексом VI (Дио-NCC) или Анексом VII (Дио-NCO) овог правилника са ваздухопловом наведеним у спецификацијама операција његовог АОС или у оперативном приручнику под условом да носилац АОС такве операције детаљно опише у оперативном приручнику и наведе сљедеће податке:
   (1) идентификовање примјењивих захтјева;
   (2) јасно идентификовање свих разлика између оперативних поступака који се употребљавају при обављању комерцијалног ваздушног превоза и некомерцијалних операција;
   (3) начине којим се обезбјеђује да је све особље укључено у операције у потпуности упознато са припадајућим поступцима;

(b) Носилац АОС усклађује се са:
   (1) Анексом VIII (Дио-SPO) овог правилника кад изводи пробне летове након одржавања комплексним ваздухопловима на моторни погон;
   (2) Анексом VII (Дио-NCO) овог правилника кад изводи пробне летове након одржавања ваздухопловима који нису комплексни ваздухоплови на моторни погон.

(c) Од носиоца АОС који изводи операције наведене под (a) и (b), не захтијева се достављање изјаве у складу са овим анексом.

(d) Носилац АОС у документима повезанима с летом (оперативни план лета, товарни лист и други еквивалентни документи) наводи врсту лета како је наведено у оперативном приручнику.

ORO.AOC.130 Праћење података о лету - авиони

(a) Оператор успоставља и одржава програм за праћење података о лету за авионе са сертификованом масом на полијетању (MCTOM) већом од 27 000 kg, а који је саставни дио његовог система управљања.

(b) Систем за праћење података о лету не користи се за санкционисање и садржи одговарајуће заштитне механизме за заштиту идентитета извора података.

ORO.AOC.135 Захтјеви у погледу особља

(a) У складу са ORO.GEN.210(b), оператор именује лица одговорна за управљање и надзор у сљедећим подручјима:
   (1) летачке операције;
   (2) обуку чланова посаде;
   (3) земаљске операције; и
   (4) континуирану пловидбеност или уговор за вођење континуиране пловидбености у складу са прописом којим се утврђује континуирана пловидбености ваздухоплова и ваздухопловних производа, дијелова и уређаја и одобравању организација и особља које се баве овим пословима, зависно од случаја.

(b) Адекватност и стручност особља
   (1) Оператор запошљава довољно особља за планиране земаљске и летачке операције.
   (2) Све особље које је додијељено за земаљске или летачке операције или које је непосредно укључено у њих:
      (i) је одговарајуће обучено,
      (ii) доказује своје способности у вршењу додијељених задатака, и
      (iii) је свјесно својих одговорности и веза између својих дужности са операцијом као цјелином.

(c) Надзор особља
   (1) Оператор именује довољан број лица за вршење надзора над особљем, узимајући у обзир структуру организације оператора и број запосленог особља.
   (2) Утврђују се дужности и одговорности лица која врше надзор и организује се све што је потребно како би се обезбиједило да могу испуњавати своје надзорне одговорности.
   (3) Надзор чланова посаде и особља укључених у операцију обављају особе са одговарајућим искуством и вјештинама како би се обезбиједило постизање стандарда наведених у оперативном приручнику.

ORO.AOC.140 Захтјеви који се односе на опрему и објекте

У складу са ORO.GEN.215, оператор:

(a) употребљава одговарајућу опрему за земаљско опслуживање, како би обезбиједио безбједно опслуживање својих летова;

(b) организује средства за оперативну подршку у главној оперативној бази, која су одговарајућа за подручје и врсту операције; и

(c) обезбјеђује да је расположиви радни простор у свакој оперативној бази довољан за особље чије активности могу утицати на безбједност летачких операција. Треба узети у обзир потребе земаљског особља, особља надлежног за оперативну контролу, чување и приказивање битних записа и потребе посаде при планирању лета.

ORO.AOC.150 Захтјеви који се односе на документацију

(a) Оператор организује израду приручника и било које друге потребне документације и њима припадајућих измјена.

(b) Оператор је способан дистрибуирати оперативна упутства и друге информације без одгађања.

ПОДДИО DEC
ИЗЈАВА

ORO.DEC.100 Изјава

Оператор комплексног ваздухоплова на моторни погон који обавља некомерцијалне операције или некомерцијалне специјализоване операције, и оператор који изводи комерцијалне специјализоване операције:

(a) у обрасцу садржаном у Додатку I овог анекса доставити надлежном органу све релевантне информације прије започињања операција;

(b) доставити надлежном органу листу коришћених алтернативних начина усклађивања;

(c) одржавати усклађеност са примјењивим захтјевима и информацијама садржанима у изјави;

(d) без одгађања обавијестити надлежни орган о свакој промјени која се односи на изјаву или начин усклађивања који користи, подносећи измијењену изјаву на обрасцу који је дат у Додатку I овог анекса; и

(e) обавијестити надлежни орган када престане са операцијама.

ПОДДИО SPO
КОМЕРЦИЈАЛНЕ СПЕЦИЈАЛИЗОВАНЕ ОПЕРАЦИЈЕ

ORO.SPO.100 Заједнички захтјеви за операторе који изводе комерцијалне специјализоване операције

(a) Оператор који изводи комерцијалне специјализоване операције поред ORO.DEC.100, усклађује се и са ORO.AOC.135, ORO.AOC.140 и ORO.AOC.150.

(b) Ваздухоплов има увјерење о пловидбености (CofA) у складу са прописом којим се утврђује континуирана пловидбеност ваздухоплова и ваздухопловних производа, дијелова и уређаја и одобравање организација и особља које се баве овим пословима или је у закупу у складу са наведеним под (c);

(c) Оператор који изводе комерцијалне специјализоване операције прибавља претходно одобрење надлежног органа и усклађује се са сљедећим условима:
   (1) узимања у закуп ваздухоплова са посадом од оператора изван Босне и Херцеговине:
      (i) стандарди безбједности оператора изван Босне и Херцеговине у погледу континуиране пловидбености и летачких операција једнаки су примјењивим захтјевима утврђеним у пропису којим се утврђује континуирана пловидбеност ваздухоплова и ваздухопловних производа, дијелова и уређаја и одобравање организација и особља које се бави овим пословима и у овом правилнику;
      (ii) ваздухоплов оператора изван Босне и Херцеговине има увјерење о пловидбености (CofA) издато у складу са Анексом 8 Конвенције о међународном цивилном ваздухопловству;
      (iii) трајање изнајмљивања ваздухоплова са посадом није дуже од седам мјесеци у било којем периоду од 12 узастопних мјесеци; или
   (2) закупа ваздухоплова без посаде регистрованог изван Босне и Херцеговине:
      (i) утврђена је оперативна потреба која се не може испунити узимањем у закуп ваздухоплова регистрованог у Босни и Херцеговини;
      (ii) трајање закупа ваздухоплова без посаде није дуже од седам мјесеци у било којем периоду од 12 узастопних мјесеци;
      (iii) да су стандарди безбједности ваздухоплова оператора изван Босне и Херцеговине у односу на континуирану пловидбеност једнаки примјењивим захтјевима из прописа којим се утврђује континуирана пловидбеност ваздухоплова и ваздухопловних производа, дијелова и уређаја и одобравање организација и особља које се баве овим пословима;
      (iv) ваздухоплов је опремљен у складу са Анексом VIII (Дио-SPO) овог правилника.

ORO.SPO.110 Овлашћење за извођење комерцијалних високоризичних специјализованих операција

(a) Оператор комерцијалних специјализованих операција подноси захтјев и добија одобрење које издаје надлежни орган оператора прије започињања високоризичне комерцијалне специјализоване операције:
   (1) која се изводи изнад подручја у коме постоји могућност да у случају опасности дође до угрожавања безбједности трећих лица на земљи; или
   (2) која, ако тако утврди надлежни орган мјеста гдје се операција извршава, због своје специфичне природе и локалног окружења у коме се спроводи, представља висок ризик, посебно за треће стране на земљи.

(b) Оператор доставља надлежном органу сљедеће информације:
   (1) званични назив и пословни назив, адресу и адресу за примање поштанских пошиљки подносиоца захтјева;
   (2) опис система управљања, укључујући организациону структуру;
   (3) опис предложене операције, укључујући тип(ове) и број ваздухоплова којим ће изводити операције;
   (4) документацију процјене ризика и одговарајуће стандардне оперативне поступке који се захтијевају у SPO.OP.230;
   (5) изјаву да је подносилац захтјева провјерио сву документацију која се шаље надлежном органу и утврдио да је она у складу са примјењивим захтјевима.

(c) Захтјев за издавање одобрења или његове измјене подноси се у облику и на начин који одреди надлежни орган, узимајући у обзир примјењиве захтјеве из овог правилника и других прописа којим се регулише ова област.

ORO.SPO.115 Промјене

(a) За сваку промјену која утиче на обим овлашћења или одобрених операција потребно је претходно одобрење надлежног органа. За сваку промјену која није обухваћена почетном процјеном ризика, надлежном је органу потребно доставити измијењену процјену ризика и стандардне оперативне поступке.

(b) Захтјев за одобрење промјене подноси се прије спровођења било које промјене, како би надлежни орган могао утврдити трајну усклађеност са овим правилником и другим прописима којим је регулише ова област и, према потреби, измијенити одобрење. Оператор доставља надлежном органу сву одговарајућу документацију.

(c) Промјена се спроводи тек након пријема формалног одобрења надлежног органа у складу са ARO.OPS.150.

(d) Током таквих промјена, оператор поступа у складу са условима које је, према потреби, прописао надлежни орган.

ORO.SPO.120 Важење одобрења

(a) Оператор који посједује одобрење за специјализоване операције придржава се обима и привилегија одређених у одобрењу.

(b) Одобрење оператора остаје важеће ако:
   (1) оператор испуњава релевантне захтјеве из овог правилника и других прописа којма се регулише ова област, узимајући у обзир одредбе о поступању са налазима, како је наведено у ORO.GEN.150;
   (2) се надлежном органу одобри приступ оператору како је одређено у ORO.GEN.140, како би утврдио трајну усклађеност са релевантним захтјевима из овог правилника и других прописа којма се регулише ова област; и
   (3) оператор се није одрекао одобрења нити је одобрење укинуто.

(c) Након одрицања од потврде или укидања, одобрење се без одгађања враћа надлежном органу.

ПОДДИО MLR
ПРИРУЧНИЦИ, ДНЕВНИЦИ И ЗАПИСИ

ORO.MLR.100 Оперативни приручник - уопштено

(a) Оператор израђује оперативни приручник (ОМ) како је наведено у 8.a.2. Анекса IX овог правилника.
(b) Садржај оперативног приручника одражава захтјеве одређене у овом анексу, Анексу IV (Дио-CAT), Анексу V (Дио-SPA), Анексу VI (Дио-NCC) и Анексу VIII (Дио-SPO) према потреби, и није у супротности са условима садржаним у спецификацијама операција потврде ваздушног оператора, овлашћења SPO или изјаве и листе посебних одобрења, према потреби.
(c) ОМ се може издати у одвојеним дијеловима.
(d) Све оперативно особље има лак приступ дијеловима ОМ који се односе на њихове дужности.
(e) ОМ се одржава ажурним. Све особље је упознато са промјенама које се односе на њихове дужности.
(f) Сваки члан посаде добија свој властити примјерак релевантних дијелова ОМ који се односе на његове дужности. Свако лице које је добило ОМ, или његове одговарајуће дијелове, одговорно је за одржавање свог примјерка ажурним у погледу измјена/допуна или ревизија добијених од оператора.
(g) За носиоце АОС:
  (1) у погледу измјена о којим се захтјева обавјештавање у складу са ORO.GEN.115(b) и ORO.GEN.130(c) оператор доставља надлежном органу планиране измјене/допуне прије датума њиховог ступања на снагу; и
  (2) у погледу измјена/допуна поступака повезаних са елементима за које је у складу са ORO.GEN.130 потребно претходно одобрење, одобрење се прибавља прије него што измјене/допуне ступе на снагу.
(g1) За носиоце одобрења SPO за сваку измјену/допуну повезану са овлашћеним стандардним оперативним поступцима потребно је добити претходно одобрење прије него што измјена/допуна ступи на снагу.
(h) Без обзира на наведено под (g) и (g1), када су у интересу безбједности потребне тренутне измјене/допуне или ревизије, оне се могу објавити и примијенити одмах, под условом да је поднесен захтјев за било које захтијевано одобрење.
(i) Оператор укључује све измјене/допуне и ревизије које захтијева надлежни орган.
(j) Оператор обезбјеђује да се у ОМ правилно прикажу информације узете из одобрених докумената и све њихове измјене/допуне. То не спречава оператора да у ОМ објави строже податке и поступке.
(k) Оператор обезбјеђује да све особље разумије језик на којем су написани они дијелови ОМ који се односе на њихове дужности и одговорности. Садржај ОМ обликован је тако да се може користити без потешкоћа уз уважавање људских фактора.

ORO.MLR.101 Оперативни приручник - структура за комерцијални ваздушни превоз (CAT)

Осим код операција једномоторних авиона на елисни погон, са MOPSC до 5 или некомплексних једномоторних хеликоптера са MOPSC до 5 који полијећу и слијећу на истом аеродрому или оперативној површини према правилима визуелног летења дању (VFR), главна структура оперативног приручника је сљедећа:

(a) дио A: Уопштено/основно, садржи све оперативне политике, упутства и поступке који нису повезани са типом ваздухоплова;
(b) дио B: Оперативне карактеристике ваздухоплова, садржи сва упутства и поступке који су повезани са типом ваздухоплова, узимајући у обзир разлике између типова/класа, варијанти или појединачних ваздухоплова које употребљава оператор;
(c) дио C: Операције комерцијалног ваздушног превоза, садржи упутства и информације о рути/улози/подручју и аеродрому/оперативној површини;
(d) дио D: Обука, садржи сва упутства за обуку особља које је потребно за безбједну операцију.

ORO.MLR.105 Листа минималне опреме - MEL

(a) Листа минималне опреме (MEL) се успоставља како је наведено у члану 7. став (5) тачка c) овог правилника, на основу одговарајуће Главне листе минималне опреме (MMEL), како је дефинисано у подацима утврђеним у складу са прописом којим се утврђује сертификација пловидбености и еколошка сертификација ваздухоплова и ваздухопловних производа, дијелова и уређаја и сертификација пројектних и производних организација. Ако MMEL није утврђен у склопу података о оперативној подобности, MEL се може заснивати на одговарајућем MMEL који је прихватила држава оператора или регистра, како је примјењиво.
(b) MEL и било које њене измјене/допуне одобрава надлежни орган.
(c) Оператор мијења MEL након сваке примјењиве промјене MMEL у прихватљивом року.
(d) Осим списка елемената, MEL садржи:
  (1) преамбулу, која укључује смјернице и дефиниције за летачку посаду и особље које ради на одржавању, који употребљавају MEL;
  (2) статус ревизије MMEL на ком се заснива MEL и статус ревизије MEL;
  (3) подручје примјене, обим и сврху MEL.
(e) Оператор:
  (1) одређује рокове за поправку сваког неисправног инструмента, елемента опреме или функције наведених у MEL. Рок за поправку из MEL не смије бити мање ограничавајући од одговарајућег периода за поправку из MMEL;
  (2) утврђује ефективан програм за поправку;
  (3) изводи операције ваздухопловом тек након истека рока за поправку наведену у MEL, када:
    (i) је квар отклоњен; или
    (ii) је рок за поправку продужен у складу са наведеним под (f).
(f) Подложно одобрењу надлежног органа, оператор може користити поступак за једнократно продужење рока за поправку категорије B, C и D, под условом:
  (1) да је продужење рока за поправку унутар подручја примјене MMEL за тај тип ваздухоплова;
  (2) да је највеће продужење рока за поправку једнако трајању периода за поправку наведеном у MEL;
  (3) да се продужење рока за поправку не користи као уобичајени начин за поправку елемента MEL, него се користи само када се поправком спречавају догађаји који су изван контроле оператора;
  (4) да је оператор израдио опис посебних дужности и одговорности за надзор продужења;
  (5) да се надлежни орган обавјештава о сваком продужењу примјењивог рока за поправку; и
  (6) да је утврђен план за отклањање квара што је прије могуће.
(g) Оператор успоставља оперативне поступке и поступке одржавања из MEL, узимајући у обзир оперативне

поступке и поступке одржавања из MMEL. Ти поступци су дио операторових приручника или MEL.

(h) Оператор мијења оперативне поступке и поступке одржавања из MEL након било које примјењиве промјене оперативних поступака и поступака одржавања из MMEL.

(i) Ако није другачије наведено у MEL, оператор обавља:
   (1) оперативне поступке из MEL када планира и/или обавља операције са неисправним елементом наведеним у списку; и
   (2) поступке одржавања из MEL прије обављања операција са неисправним елементом наведеним у списку.

(j) Предмет посебног одобрења надлежног органа за сваки појединачни случај, оператор може изводити операције ваздухопловом са неисправним инструментима, елементима опреме или функцијама изван ограничења MEL, али унутар ограничења MMEL, под условом:
   (1) да су предметни инструменти, елементи опреме или функције унутар подручја примјене MMEL, како је одређен под (a);
   (2) да се одобрење не користи као уобичајени начин вршења операција изван ограничења одобреног MEL, него се користи само када се усклађеност са MEL спречавају догађаји који су изван контроле оператора;
   (3) да је оператор израдио опис посебних дужности и одговорности за контролу операције ваздухоплова на основу таквог одобрења; и
   (4) да је утврђен план за најбрже могуће поправљање неисправних инструмената, елемената опреме или функција, или за враћање операције ваздухоплова у оквире MEL.

ORO.MLR.110 Дневник лета (*Journey log*)

Подаци о ваздухоплову, његовој посади и сваком путовању чувају се за сваки лет или низ летова у облику дневника лета или одговарајућег документа.

ORO.MLR.115 Чување записа

(a) Сљедећи записи чувају се најмање пет година.
   (1) код оператора комерцијалног ваздушног превоза (CAT), записе о активностима наведене у ORO.GEN.200;
   (2) за операторе који подносе изјаву, копија изјаве оператора, листу посебних одобрења и оперативни приручник;
   (3) за носиоце одобрења SPO, поред (a)(2), записе повезане са процјеном ризика спроведеном у складу са SPO.OP.230 и припадајућим стандардним оперативним поступцима.

(b) Сљедеће информације, које се употребљавају за припрему и извођење лета, те припадајући извјештаји, чувају се три мјесеца:
   (1) оперативни план лета, према потреби;
   (2) обавјештења ваздухопловном особљу (NOTAM) која се односе на руту и документација за услуге ваздухопловног информисања у ваздушној пловидби (AIS), ако их припрема оператор;
   (3) документација о маси и равнотежи;
   (4) обавјештења о посебном терету, укључујући писане информације капетану/вођи ваздухоплова о опасним робама ако је примјењиво;
   (5) дневник лета или одговарајући документ; и
   (6) извјештај(и) о лету, намијењен(и) за вођење записа о подацима о било каквом догађају, за који капетан/вођа ваздухоплова сматра да је о њима потребно поднијети извјештај или га евидентирати.

(c) Записи о особљу чувају се током, испод, наведених периода:

Дозвола летачке посаде и дозвола кабинске посаде	Све док члан посаде обавља привилегије из дозволе или потврде за оператора ваздухоплова
Обука, провјера и квалификације члана посаде	3 године
Записи о скорашњем искуству члана посаде	15 мјесеци
Стручност члана посаде за руту, аеродром/задатак и подручје	3 године
Обука у погледу опасних роба, према потреби	3 године
Запис о обуци/квалификацији другог особља за које се захтијева програм обуке	Записи о посљедње двије обуке

(d) Оператор:
   (1) води записе о свим обукама, провјерама и квалификацијама сваког члана посаде, како је прописано у Дијелу ORO; и
   (2) на захтјев, ставља такве записе на располагање предметном члану посаде.

(e) Оператор чува информације употријебљене за припрему и извођење лета и записе о обукама особља, чак и када престане бити оператор тог ваздухоплова или послодавац тог члана посаде, под условом да је то унутар рокова прописаних под (c).

(f) Ако члан посаде постане члан посаде другог оператора, оператор ставља записе о том члану посаде на располагање новом оператору, под условом да је то унутар рокова прописаних под (c).

ПОДДИО SEC
ВАЗДУХОПЛОВНА БЕЗБЈЕДНОСТ (*SECURITY*)

ORO.SEC.100 Ваздухопловна безбједност кабине летачке посаде - авиони

(a) У авиону у којем је кабина летачке посаде опремљена безбједносним вратима, мора постојати могућност да се та врата закључају, и мора постојати начин на који кабинска посада може обавијестити летачку посаду у случају сумњиве активности или о нарушавању ваздухопловне безбједности у кабини.

(b) Пилотска кабина свих путничких авиона којима се обавља комерцијални превоз путника, а који потпадају под категорије у наставку, мора бити одвојена безбједносним вратима која се могу закључати и откључати са сваког пилотског мјеста, конструисаним тако да испуне примјењиве захтјеве у погледу пловидбености:
   (1) авиона MCTOM већег од 54 500 kg;
   (2) авиона MCTOM већег од 45 500 kg и MOPSC већег од 19; или
   (3) авиона MOPSC већег од 60.

(c) У свим авионима у којима је кабина летачке посаде одвојена безбједносним вратима у складу са (b):
   (1) та се врата затварају прије почетка рада мотора за полијетање и закључавају се када то захтијевају поступци за ваздухопловну безбједност или вођа ваздухоплова све док мотори након слијетања не престану с радом, осим ако се сматра потребним да овлашћена лица уђу или изађу у складу са националним програмом безбједности цивилног ваздухопловства; и
   (2) омогућен је начин праћења цијелог подручја око врата изван пилотске кабине са сваког пилотског сједишта, како би се идентификовала лица која

затраже улаз и како би се открило сумњиво понашање или потенцијална пријетња.

ORO.SEC.105 Ваздухопловна безбједност кабине летачке посаде - хеликоптери

Ако су у хеликоптеру, који се користи за превоз путника, уграђена врата на кабини летачке посаде, мора постојати могућност закључавања тих врата са унутрашње стране кабине летачке посаде, како би се спријечио неовлашћени приступ.

ПОДДИО FC
ЛЕТАЧКА ПОСАДА

ORO.FC.005 Подручје примјене

У овом се дијелу утврђују захтјеви које испуњава оператор у односу на обуку летачке посаде, искуства и квалификације, и укључује:

(a) ОДЈЕЉАК 1. наводи заједничке захтјеве примјењиве и на некомерцијалне операције комплексним ваздухопловима на моторни погон и све комерцијалне операције;

(b) ОДЈЕЉАК 2. наводи додатне захтјеве примјењиве на операције комерцијалног ваздушног превоза (CAT), уз изузетак операција комерцијалног ваздушног превоза које се спроводе према VFR дању, на полијетању и слијетању на истом аеродрому или оперативној површини и унутар локалног подручја које је одредио надлежни орган.
   (1) једномоторним авионима на елисни погон са MCTOM од 5 700 kg или мањом и MOPSC од пет или мање; или
   (2) једномоторним хеликоптерима који нису комплексни хеликоптери на моторни погон, са MOPSC од 5 или мање;

(c) ОДЈЕЉАК 3. наводи додатне захтјеве за комерцијалне специјализоване операције и оне наведене под (b)(1) и (2).

ОДЈЕЉАК 1.
Заједнички захтјеви

ORO.FC.100 Састав летачке посаде

(a) Састав летачке посаде и број чланова летачке посаде на мјестима одређеним за летачку посаду не смије бити мањи од минимума наведеног у летачком приручнику ваздухоплова или оперативним ограничењима прописаним за ваздухоплов.

(b) Летачка посада укључује додатне чланове летачке посаде када је то потребно ради врсте операције и не смије се смањити испод броја наведеног у оперативном приручнику.

(c) Сви чланови летачке посаде имају дозволу и овлашћења, који су издати или прихваћени у складу са прописом којим се утврђују технички захтјеви и управни поступци у вези са летачким особљем у цивилном ваздухопловству и који су примјерени дужностима које су им додијељене.

(d) Члана летачке посаде може током лета, на његовим дужностима на командама ваздухоплова, замијенити други одговарајуће квалификовани члан летачке посаде.

(e) При ангажовању услуга чланова летачке посаде, који раде хонорарно (*freelance*) или раде са непуним радним временом, оператор провјерава јесу ли испуњени сви примјењиви захтјеви овог поддијела и одговарајућих елемената из Анекса I (Дио-FCL) прописа којим се утврђују технички захтјеви и управни поступци у вези са летачким особљем у цивилном ваздухопловству, укључујући захтјеве у погледу скорашњег искуства, узимајући у обзир све услуге које је такав члан летачке посаде давао другом оператору (другим операторима), како би, посебно, утврдио:
   (1) укупан број типова или варијанти ваздухоплова којим је летио; и
   (2) примјењива ограничења у погледу времена проведеног на лету и на дужности, и времена одмора.

(f) Посебни захтјеви за хеликоптерске операције

Ако хеликоптером управља посада од два пилота, сваки пилот:
   (1) има сертификат о успјешно завршеном курсу сарадње вишечлане посаде (MCC) на хеликоптерима у складу са прописом којим се утврђују технички захтјеви и управни поступци у вези са летачким особљем у цивилном ваздухопловству, или
   (2) има најмање 500 сати налета као пилот у операцијама са више од једног пилота.

ORO.FC.105 Именовање за вођу ваздухоплова/капетана

(a) У складу са наведеним под 8.6 Анекса IX овог правилника, једног од пилота у летачкој посади, који је у складу са Анексом I (Дио-FCL) прописа којим се утврђују технички захтјеви и управни поступци у вези са летачким особљем у цивилном ваздухопловству квалификован за вођу ваздухоплова, оператор именује за вођу ваздухоплова или, за летове комерцијалног ваздушног превоза, за капетана ваздухоплова.

(b) Оператор именује члана летачке посаде за вођу ваздухоплова/капетана само ако има:
   (1) члан посаде има минимално ниво искуства који је наведен у оперативном приручнику;
   (2) члан посаде има одговарајуће познавање руте или подручја којим се лети, и аеродрома, укључујући алтернативне аеродроме, опрему и поступке који се користе;
   (3) члан посаде има завршен курс оператора за вођу ваздухоплова/капетана, у случају операција са вишечланом посадом, ако се унапређује са копилота на вођу ваздухоплова/капетана.

(c) У случају комерцијалних операција авионима и хеликоптерима, вођа ваздухоплова/капетан или пилот на којег се може пренијети извођење лета, морао је проћи курс почетног упознавања са рутом или подручјем којим ће летјети, и са аеродромима, опремом и поступцима који ће се користити.
   (1) Познавање аеродрома одржава се важећим тако да се на том аеродрому изводе операције најмање једанпут током периода од 12 мјесеци.
   (2) Познавање руте или подручја одржава се тако да се том рутом или подручјем изводе операције најмање једанпут током периода од 36 мјесеци. Осим тога, потребна је обука за обнављање знања о рути или подручју ако се 12 мјесеци у периоду од 36 мјесеци не изводе операције на тој рути или подручју.

(d) Независно од наведеног под (c), у случају дневних операција авионима и хеликоптерима перформансе класе B и C према VFR, обука упознавања са рутом и аеродромима може се замијенити обуком о упознавању са подручјем.

ORO.FC.110 Инжењер лета

Када је пројектом авиона предвиђено посебно мјесто за инжењера лета, летачка посада укључује једног члана посаде

koji je odgovarajuće kvalifikovan u skladu sa primjenjivim pravilima.

ORO.FC.115 Obuka za unapređenje upravljanja potencijalima posade (CRM)

(a) Prije obavljanja operacija, član letačke posade završava obuku iz područja CRM, primjereno njegovoj ulozi, kako je navedeno u operativnom priručniku.
(b) Elementi obuke iz područja CRM uključeni su u obuku i periodično obuku za tip ili klasu vazduhoplova, kao i u kurs za vođu vazduhoplova.

ORO.FC.120 Konverzijska obuka koju sprovodi operator

(a) U slučaju avionskih ili helikopterskih operacija, član letačke posade, prije nego što počne obavljati linijske letove bez nadzora, završava konverzijsku obuku koju sprovodi operator:
  (1) kada prelazi na vazduhoplov za koji se zahtijeva novo ovlašćenje za tip ili klasu;
  (2) kada se zaposli kod operatora.
(b) Konverzijska obuka, koju sprovodi operator, uključuje obuku na opremi koja je ugrađena u vazduhoplov, kako je odgovarajuće ulogama člana letačke posade.

ORO.FC.125 Obuka za razlike, obuka upoznavanja, obuka za opremu i postupke

(a) Članovi letačke posade završavaju obuku za razlike ili obuku upoznavanja kada se to zahtijeva Aneksom I (Dio-FCL) propisa kojim se utvrđuju tehnički zahtjevi i upravni postupci u vezi sa letačkim osobljem u civilnom vazduhopловству.
(b) Članovi letačke posade završavaju obuku za opremu i za postupke kada se mijenjaju oprema ili postupci za koje se zahtijeva dodatno znanje o tipovima ili varijantama kojima se trenutno izvode operacije.
(c) U operativnom priručniku se navodi, kada je potrebno, takva obuka za razlike ili obuka upoznavanja ili obuka za opremu i postupke.

ORO.FC.130 Periodična obuka i provjera

(a) Svaki član letačke posade godišnje završava periodičnu obuku u vezi sa letenjem i operacijama na zemlji, primjereno tipu ili varijanti vazduhoplova kojim izvodi operacije i sa njim povezanoj opremi, uključujući obuku za lokaciju i upotrebu cjelokupne opreme u slučaju opasnosti i bezbjedносne opreme koja se nalazi u vazduhoplovu.
(b) Svaki član letačke posade se periodično provjerava, kako bi pokazao svoju stručnost u obavljanju uobičajenih, neuobičajenih i postupaka u slučaju opasnosti.

ORO.FC.135. Kvalifikacija pilota za letenje sa bilo kojeg pilotskog sjedišta

Članovi letačke posade kojima se može dodijeliti letenje sa bilo kojeg pilotskog sjedišta, završavaju odgovarajuću obuku i provjeru, kako je navedeno u operativnom priručniku.

ORO.FC.140 Izvođenje operacija na više od jednog tipa ili varijanti vazduhoplova

(a) Članovi letačke posade koji izvode operacije na više od jednog tipa ili varijante vazduhoplova ispunjavaju uslove propisane u ovom poddijelu za svaki tip ili varijantu, osim ako dodatni zahtjevi za obuku, provjeru i pretходno iskustvo nisu definisani u obavezном dijelu podataka o operativnoj usklađenosti u skladu sa propisom kojim se utvrđuje sertifikacija plovidbenosti i ekološka sertifikacija vazduhoplova i vazduhopловних proizvoda, dijelova i uređaja i za sertifikaciju projektnih i proizvodnih organizacija.
(b) Operator može odrediti grupu jednomotornih tipova helikoptera. Provjera stručnosti koju obavlja operator na jednom tipu važeća je za sve druge tipove u istoj grupi ako su ispunjena oba sljedeća uslova:
  (1) grupa uključuje ili samo jednomotorne helikoptere sa turbinskim motorima kojima se izvode operacije prema VFR ili uključuje samo jednomotorne helikoptere sa klipnim motorima kojima se izvode operacije prema VFR;
  (2) za operacije komercijalnog vazdušnog prevoza sprovode se najmanje dvije provjere stručnosti koje obavlja operator za svaki tip unutar trogodišnjeg ciklusa.
(c) Za specijalizovane operacije, elementi obuke na vazduhoplovu/FSTD i provjera stručnosti koju obavlja operator koji obuhvataju relevantne aspekte povezane sa specijalizovaним zadatkom i koji nisu povezani sa tipom ili grupom tipova, mogu se priznati za druge grupe ili tipove na osnovu procjene rizika koju obavlja operator.
(d) Za operacije na više od jednog tipa ili varijante helikoptera koji se upotrebljavaju za izvođenje dovoljno sličnih operacija, ako se linijske provjere rotiraju između tipova ili varijanti, svaka linijska provjera obnavlja linijsku provjeru za druge tipove ili varijante helikoptera.
(e) Odgovarajući postupci i operativna ograničenja za svaku operaciju na više od jednog tipa ili varijante vazduhoplova navode se u operativnom priručniku.

ORO.FC.145 Sprovođenje obuke, provjere i procjene

(a) Cjelokupna obuka, provjera i procjena koja se zahtijeva ovim poddijelom sprovodi se u skladu sa programima obuke i nastavnim planovima koje je operator utvrdio u operativnom priručniku.
(b) Pri uspostavljanju programa i nastavnih planova obuke operator uvrštava relevantne elemente definisane u obavezном dijelu podataka o operativnoj prikladnosti utvrđenih u skladu sa propisom kojim se utvrđuje sertifikacija plovidbenosti i ekološka sertifikacija vazduhoplova i vazduhopловних proizvoda, dijelova i uređaja i sertifikacija projektnih i proizvodnih organizacija.
(c) U slučaju CAT operacija, nadležni organ odobrava programe obuke i provjere, uključujući nastavne planove i upotrebu nastavne opreme kao što su pojedinačni simulatori leta za osposobljavanje (FSTD) i druga rješenja za obuke.
(d) FSTD koji se koristi za ispunjenje zahtjeva ovog poddijela je kvalifikovan u skladu sa propisom kojim se utvrđuju tehnički zahtjevi i upravni postupci u vezi sa letačkim osobljem u civilnom vazduhopловству i mora u najvećoj mogućoj mjeri biti replika vazduhoplova operatora. Razlike između FSTD i vazduhoplova opisuju se i rješavaju informisanjem ili osposobljavanjem, zavisno od slučaja.
(e) Operator uspostavlja sistem za odgovarajuće praćenje promjena FSTD i za obezbjeđivanje da te promjene ne utiču na primjerenost programa obuka.
(f) Operator prati važenje svake periodične obuke i provjere.

(g) Периоди важења прописани овим поддијелом рачунају се од краја мјесеца у којем је завршено недавно искуство, обука или провјера.

ORO.FC.146 Особље које спроводи обуку, провјеру и процјену

(a) Цјелокупну обуку, провјеру и процјену који се захтијевају овим поддијелом спроводи одговарајуће квалификовано особље.

(b) У случају обуке, провјере и оцјењивања током лета или на симулатору лета, особље које спроводи обуку, провјеру и оцјењивање је квалификовано у складу са Анексом I (Дио-FCL) прописа којим се утврђују технички захтјеви и управни поступци у вези са летачким особљем у цивилном ваздухопловству. Осим тога, особље које спроводи обуку и провјеру за специјализоване операције је одговарајуће квалификовано за релевантну операцију.

(c) Кад је ријеч о програму EBT, особље које спроводи процјену и спроводи обуку:
   (1) има сертификат инструктора или испитивача из Анекса I (Дио-FCL) прописа којим се утврђују технички захтјеви и управни поступци у вези са летачким особљем у цивилном ваздухопловству;
   (2) завршава операторов програм стандардизације инструктора за EBT. То укључује иницијални програм стандардизације и периодични програм стандардизације.

(d) Независно од наведеног под (b), линијску евалуацију стручности може спроводити одговарајуће квалификовани капетан којег именује оператор и који је завршио програм стандардизације у концептима EBT и процјени компетенција (линијски евалуатор).

(e) Независно од наведеног под (b), обуку на ваздухоплову/FSTD и провјеру стручности коју обавља оператор може обављати примјерено квалификовани капетан који посједује FI/TRI/SFI сертификат и којег именује оператор за било коју од сљедећих операција:
   (1) операције комерцијалног ваздушног превоза (CAT) хеликоптерима које испуњавају критеријуме из ORO.FC.005(b)(2).
   (2) операције комерцијалног ваздушног превоза (CAT) хеликоптерима који нису комплексни хеликоптери на моторни погон током дана и на рутама на којима се навигација обавља према визуелним оријентирима;
   (3) операције комерцијалног ваздушног превоза (CAT) авионима перформансе класе B које не испуњавају критеријуме из ORO.FC.005(b)(1).

(f) Независно од наведеног под (b), обуку на ваздухоплову/FSTD и демонстрацију способности/ провјеру стручности коју обавља оператор може обављати одговарајуће квалификовани вођа ваздухоплова/капетан којег именује оператор за било коју од сљедећих операција:
   (1) специјализоване операције;
   (2) CAT операције авионима које испуњавају критеријуме из ORO.FC.005(b)(2).

(g) Независно од наведеног под ((b), линијску провјеру може обавити одговарајуће квалификовани капетан којег именује оператор.

(h) Оператор обавјештава надлежни орган о особама именованим у складу са наведеним од (e) до (g).

ОДЈЕЉАК 2
Додатни услови за операције комерцијалног ваздушног превоза

ORO.FC.200 Састав летачке посаде

(a) У било којој летачкој посади може бити само један члан летачке посаде без искуства.

(b) Капетан може пренијети вођење лета на другог пилота који је одговарајуће квалификован у складу са Анексом I (Дио-FCL) прописа којим се утврђују технички захтјеви и управни поступци у вези са летачким особљем у цивилном ваздухопловству под условом да су испуњени захтјеви из ORO.FC.105(b)(1) и (b)(2) и (c) из Анекса III овог правилника.

(c) Посебни захтјеви за операције авионима према правилима инструменталног летења (IFR) или током ноћи.
   (1) За све турбоелисне авионе са конфигурацијом највећег оперативног броја путничких сједишта (MOPSC) већим од девет и за све турбомлазне авионе летачка се посада састоји од најмање два пилота.
   (2) Авионима, осим оних обухваћених под (c)(1), операције изводи посада која се састоји од најмање два пилота, осим ако су испуњени захтјеви из ORO.FC.202, у том случају њима може изводити операције један пилот.

(d) Посебни захтјеви за операције хеликоптером.

За све операције хеликоптером са MOPSC већим од 19 и за све операције хеликоптера с MOPSC већим од 9 према IFR, најмања летачка посада састоји се од два пилота.

ORO.FC.201 Одмор чланова летачке посаде током лета

(a) Капетан ваздухоплова може пренијети вођење лета:
   (1) на другог квалификованог капетана; или
   (2) само за операције изнад нивоа лета (FL) 200, на пилота који има најмање сљедеће квалификације:
      (i) ATPL;
      (ii) конверзијску обуку и провјеру, укључујући обуку за овлашћење за тип, у складу са ORO.FC.220;
      (iii) све периодичне обуке и провјере у складу са ORO.FC.230 и ORO.FC.240;
      (iv) стручност за руту/подручје и аеродром у складу са ORO.FC.105.

(b) Копилота може замијенити:
   (1) други одговарајуће квалификовани пилот;
   (2) само за операције изнад нивоа лета (FL) 200, копилот са правом летења током фазе крстарења, који има најмање сљедеће квалификације:
      (i) важећу дозволу професионалног пилота (CPL) са овлашћењем за инструментално летење;
      (ii) конверзијску обуку и провјеру, укључујући обуку за овлашћење за тип, у складу са ORO.FC.220, осим захтјева за обуком за полијетање и слијетање;
      (iii) периодична обука и провјера у складу са ORO.FC.230, осим захтјева за обуком за полијетање и слијетање.

(c) Инжењера лета може током лета замијенити члан посаде који је одговарајуће квалификован у складу са примјењивим националним правилима.

ORO.FC.202 Операције са једним пилотом према IFR или током ноћи

Како би се могло летјети према IFR или током ноћи са минималном летачком посадом од једног пилота, испуњени су сљедећи захтјеви:

(a) Оператор у оперативни приручник укључује програм конверзијске обуке и периодичне обуке за пилоте, који укључују додатне захтјеве за операцију са једним пилотом. Пилот има завршену обуку о поступцима оператора, посебно у погледу:
  (1) управљања моторима и поступања у случајевима опасности;
  (2) употребе контролних листи за уобичајене, неуобичајене и поступке у случајевима опасности;
  (3) комуникација са контролом ваздушног саобраћаја (ATC);
  (4) поступака одласка и прилаза;
  (5) управљања аутопилотом, према потреби;
  (6) употребе поједностављене документације током лета;
  (7) управљања једнопилотном посадом.

(b) НАМЈЕРНО ОСТАВЉЕНО ПРАЗНО.

(c) За авионске операције према IFR, пилот:
  (1) има најмање 50 сати летења према IFR на одговарајућем типу или класи авиона, од чега 10 сати у улози капетана; и
  (2) у посљедњих 90 дана морао је на одговарајућем типу или класи авиона:
    (i) извести пет IFR летова, укључујући три инструментална прилаза, у улози јединог пилота, или
    (ii) проћи провјеру инструменталног прилаза према IFR.

(d) За авионске операције током ноћи, пилот:
  (1) има најмање 15 сати летења током ноћи, који могу бити укључени у 50 сати лета према IFR из (c)(1), и
  (2) у посљедњих 90 дана морао је на одговарајућем типу или класи авиона:
    (i) извести три полијетања и слијетања током ноћи у улози јединог пилота; или
    (ii) проћи провјеру полијетања и слијетања током ноћи.

(e) За хеликоптерске операције према IFR, пилот:
  (1) има укупно 25 сати летења према IFR у одговарајућим оперативним условима; и
  (2) 25 сати летачког искуства као једини пилот на специфичном типу хеликоптера одобреном за IFR операције са једним пилотом, од чега је 10 сати могао летјети под надзором, укључујући пет сектора линијског летења према IFR под надзором, примјеном поступака за једног пилота; и
  (3) у посљедњих 90 дана морао је:
    (i) извести пет IFR летова као једини пилот, укључујући три инструментална прилаза изведена на хеликоптеру одобреном за ову намјену; или
    (ii) проћи провјеру инструменталног прилаза према IFR као једини пилот на одговарајућем типу хеликоптера, уређају за обуку за летење (FTD) или симулатору цијелог лета (FFS).

ORO.FC.205 Курс за вођу ваздухоплова

(a) За авионске и хеликоптерске операције, курс за вођу ваздухоплова укључује најмање сљедеће елементе:
  (1) обука на FSTD, која укључује обуку за линијско летење (LOFT) и/или обуку током лета;
  (2) провјеру стручности за обављање операција у улози вође ваздухоплова, коју спроводи оператор;
  (3) обуку о одговорностима вође ваздухоплова;
  (4) обуку за линијско летење у улози капетана под надзором, најмање:
    (i) 10 сектора летења у случају авиона; и
    (ii) 10 сати, укључујући најмање 10 сектора летења, у случају хеликоптера;
  (5) обављање провјере линијског летења у улози капетана и доказивање одговарајућег познавања руте или подручја којим ће летјети и аеродрома, укључујући алтернативне аеродроме, опреме и поступака који ће се користити; и
  (6) обуку за унапређење управљања потенцијалима посаде (CRM).

ORO.FC.215 Почетна обука за унапређење управљања потенцијалима посаде коју спроводи оператор (CRM)

(a) Прије започињања извођења линијских летова без надзора, члан летачке посаде мора завршити почетни курс оспособљавања за CRM.

(b) Почетно оспособљавање за CRM обавља најмање један одговарајуће квалификирани инструктор ком при обради специфичних подручја могу помагати стручњаци.

(c) Ако члан летачке посаде није раније прошао теоретску обуку из подручја људских фактора за ниво ATPL, он/она прије почетне обуке за CRM или заједно с њом завршава теоретску обуку коју обавља оператор и која се заснива на наставном плану о људским могућностима и ограничењима за ATPL, како је утврђено у Анекса I (Дио-FCL) прописа којим се утврђују технички захтјеви и управни поступци у вези са летачким особљем у цивилном ваздухопловству.

ORO.FC.220 Конверзијска обука и провјера које спроводи оператор

(a) Обука за CRM укључена је у конверзијску обуку коју спроводи оператор.

(b) Након што се конверзијски курс који обавља оператор започне, члану летачке посаде не додјељују се летачке дужности на другом типу или класи ваздухоплова док се курс не заврши или не прекине. Члановима посаде који изводе операције само авионима перформансе класе B могу се за вријеме трајања конверзијског курса додијелити летови на другим типовима авиона перформансе класе B у обиму који је потребан за одржавање операције. Члановима посаде могу се додијелити летови на једномоторним хеликоптерима за вријеме конверзијског курса које обавља оператор на једномоторном хеликоптеру, под условом да то не утиче на оспособљавање.

(c) Трајање обуке која се захтијева за члана летачке посаде у оквиру конверзијске обуке коју спроводи оператор одређује се у складу са стандардима квалификације и искуства наведеним у оперативном приручнику, узимајући у обзир његову претходну обуку и искуство.

(d) Члан летачке посаде мора проћи:
  (1) провјеру стручности, коју спроводи оператор, и обуку и провјеру за опрему у случају опасности и безбједносне опреме, прије започињања линијског летења под надзором (LIFUS); и
  (2) линијску провјеру након завршетка линијског летења под надзором. За авионе класе перформансе B, LIFUS се може обављати на било ком авиону у оквиру примјењиве класе.

(e) У случају авиона, пилоти којим је издато овлашћење за тип на основу обуке са нула сати летења (ZFTT) морају:
  (1) започети линијско летење под надзором најкасније 21 дан након завршетка провјере практичне оспособљености или након одговарајуће обуке коју спроводи оператор. Садржај такве обуке описан је у оперативном приручнику;
  (2) обавити шест полијетања и слијетања у FSTD најкасније 21 дан након завршетка провјере практичне оспособљености под надзором инструктора за овлашћење за тип за авионе (TRI(A)) који сједи на другом пилотском сједишту. Број полијетања и слијетања може се смањити када су у обавезном дијелу података о оперативној подобности утврђених у складу са прописом којим се утврђује сертификација пловидбености и еколошка сертификација ваздухоплова и ваздухопловних производа, дијелова и уређаја и сертификација пројектних и производних организација одређене олакшице. Ако се та полијетања и слијетања не обаве унутар периода од 21 дана, оператор спроводи обуку обнављање знања чији је садржај описан у оперативном приручнику;
  (3) извести прва четири полијетања и слијетања у оквиру LIFUS у авиону под надзором инструктора TRI(A) који сједи на другом пилотском сједишту. Број полијетања и слијетања може се смањити када су утврђени у обавезном дијелу података о оперативној подобности, успостављени у складу са прописом којим се утврђује сертификација пловидбености и еколошка сертификација ваздухоплова и ваздухопловних производа, дијелова и уређаја и сертификација пројектних и производних организација.

(f) Ако због оперативних околности, као што су захтјев за издавање новог AOC или додавање флоти новог типа или класе ваздухоплова, оператор не може испунити захтјеве наведене под (d), оператор може израдити посебан конверзијски курс за привремену употребу и за ограничен број пилота.

ORO.FC.230 Периодична обука и провјера

(a) Сваки члан летачке посаде похађа периодичну обуку и провјеру знања која је у складу са типом или варијантом ваздухоплова којим изводи операције и припадајућом опремом.

(b) *Провјера стручности коју обавља оператор*
  (1) Сваки члан летачке посаде, као дио уобичајеног састава посаде, пролази провјеру стручности, коју обавља оператор.
  (2) Кад се од члана летачке посаде захтијева да изводи операције према IFR, провјера стручности коју спроводи оператор обавља се, према потреби, без спољашњих визуелних референци.
  (3) Период важења провјере стручности коју обавља оператор је шест календарских мјесеци. За дневне операције авионима перформансе класе B према VFR, које се обављају током периода у години који нису дужи од осам узастопних мјесеци, довољна је једна провјера стручности коју обавља оператор. Провјера стручности обавља се прије започињања операција комерцијалног ваздушног превоза.

(c) *Линијска провјера*

Сваки члан летачке посаде завршава линијску провјеру на ваздухоплову. Рок важења линијске провјере је 12 календарских мјесеци.

(d) *Обука и провјера у погледу опреме у случају опасности и безбједносне опреме*

Сваки члан летачке посаде завршава периодичну обуку и провјеру знања на локацији и за употребу све опреме у случају опасности и безбједносне опреме која се налази у ваздухоплову. Период важења периодичне обуке и провјере знања у погледу опреме у случају опасности и безбједносне опреме је 12 календарских мјесеци.

(e) *Обука за CRM*
  (1) Елементи CRM уграђују се у све одговарајуће фазе периодичне обуке.
  (2) Сваки члан летачке похађа посебну модуларну обуку за CRM. Све важне теме обуке за CRM обухваћене се тако да модуларни дијелови обуке буду распоређени што је више могуће равномјерно током сваког трогодишњег периода.

(f) Сваки члан летачке посаде похађа обуку на земљи или обуку током лета на FSTD или у ваздухоплову, или комбиновану обуку на FSTD и ваздухоплову, најмање сваких 12 календарских мјесеци.

ORO.FC.231 Обука која се заснива на доказима (EBT)

(a) ПРОГРАМ EBT
  (1) Оператор може замијенити захтјеве из ORO.FC.230 успостављањем, спровођењем и одржавањем одговарајућег програма EBT који је одобрио надлежни орган.

Оператор доказује своју способност пружања подршке при спровођењу програма EBT (укључујући спроведбени план) и спроводи процјену безбједносног ризика којом доказује како се постиже једнак ниво безбједности.

  (2) Програм EBT:
    (i) одговара величини оператора те природи и сложености његових активности, узимајући у обзир опасности и повезане ризике својствене тим активностима;
    (ii) обезбјеђује стручност пилота оцјењивањем и развојем пилотских компетенција потребних за безбједно, дјелотворно и ефикасно извођење операција ваздухопловом;
    (iii) обезбјеђује да је сваки пилот изложен темама процјењивања и обуке изведеним у складу са ORO.FC.232;
    (iv) укључује барем шест модула EBT распоређених у трогодишњи програм; сваки модул EBT састоји се од фазе евалуације и фазе обуке. Период важења модула EBT је 12 мјесеци;
      (A) Фаза евалуације састоји се од сценарија лета усмјереног на линијско летење ради процјене свих компетенција и утврђивања појединачних потреба за обуком.
      (B) Фаза обуке обухвата:

(a) фазу обуке за маневре, укључујући обуку за стручност у одређеним заданим маневрима;

(b) фазу обуке на основу сценарија која обухвата сценарије лета усмјереног на линијско летење како би се развиле компетенције и задовољиле појединачне потребе за обуком.

Фаза обуке спроводи се благовремено након фазе евалуације.

(3) Оператор обезбјеђује да сваки пилот уписан у програм ЕВТ заврши:
(i) најмање два модула ЕВТ унутар периода важења овлашћења за тип, одвојена периодом од најмање три мјесеца. Модул ЕВТ завршен је ако:
(A) је завршен садржај програма ЕВТ за тај модул ЕВТ (упознавање пилота с темама оцјењивања и обуке); и
(B) је доказан прихватљив ниво успјешности у свим проматраним компетенцијама;
(ii) линијску евалуацију стручности; и
(iii) обуку на земљи.

(4) Оператор успоставља програм стандардизације и обезбјеђивања досљедности инструктора ЕВТ, чиме се обезбјеђује да инструктори укључени у ЕВТ имају одговарајуће квалификације за обављање својих задатака.
(i) Сви инструктори морају проћи тај програм;
(ii) Оператор користи одговарајуће методе и параметре за оцјену досљедности;
(iii) Оператор доказује да су инструктори довољно досљедни.

(5) Програм ЕВТ може укључивати ванредне поступке за непредвиђене околности које би могле утицати на спровођење модула ЕВТ. Оператор доказује потребу за тим поступцима. Поступцима се обезбјеђује да пилот не настави са линијским летачким операцијама ако је уочена успјешност испод минималног прихватљивог нивоа. Поступци могу укључивати:
(i) различит период раздвајања међу модулима ЕВТ; и
(ii) различит редослијед фаза модула ЕВТ.

(b) ОКВИР КОМПЕТЕНЦИЈА

Оператор користи оквир компетенција за све аспекте процјене и обуке у оквиру програма ЕВТ. Оквир компетенција:
(1) је свеобухватан, тачан и употребљив;
(2) укључује уочљива понашања потребна за безбједне, дјелотворне и ефикасне операције;
(3) укључује дефинисани скуп компетенција, њихове описе и припадајућа уочљива понашања.

(c) УСПЈЕШНОСТ СИСТЕМА ОБУКЕ
(1) Успјешност система ЕВТ мјери се и вреднује поступком повратних информација ради:
(i) потврде и дораде операторовог програма ЕВТ;
(ii) обезбјеђења да се операторовим програмом ЕВТ развијају компетенције пилота.
(2) Поступак повратних информација укључује се у операторов систем управљања.
(3) Оператор уводи поступке којима се уређује заштита података о ЕВТ.

(d) СИСТЕМ ОЦЈЕЊИВАЊА
(1) Оператор користи систем оцјењивања за процјену компетенција пилота. Систем оцјењивања обезбјеђује:
(i) довољан ниво детаља како би се омогућило тачно и корисно мјерење појединачне успјешности;
(ii) критеријум успјешности и љествица за сваку компетенцију, с тачком на љествици којом се одређује најнижи прихватљиви ниво који је неопходно постићи за извођење линијских операција. Оператор израђује поступке за побољшање лоше успјешности пилота;
(iii) интегритет података;
(iv) безбједност података.
(3) Оператор редовно провјерава тачност система оцјењивања у односу на референтни критеријум.

(e) ОДГОВАРАЈУЋИ УРЕЂАЈИ ЗА ОБУКУ И БРОЈ САТИ НЕОПХОДАН ЗА ЗАВРШАВАЊЕ ПРОГРАМА ЕВТ ОПЕРАТОРА
(1) Сваки модул ЕВТ спроводи се у FSTD са нивоом квалификације који је прикладан за обезбјеђивање правилног спровођења тема процјене и обуке.
(2) Оператор обезбјеђује довољан број сати на одговарајућем уређају за обуку како би пилот могао завршити програм ЕВТ оператора. Критеријуми за одређивање броја сати програма ЕВТ су сљедећи:
(i) број сати одговара величини и сложености програма ЕВТ;
(ii) број сати је довољан за завршетак програма ЕВТ;
(iii) бројем сати се обезбјеђује дјелотворан програм ЕВТ узимајући у обзир препоруке ICAO, Агенције и надлежног органа;
(iv) број сати одговара технологији употријебљених уређаја за обуку.

(f) ЕКВИВАЛЕНТНОСТ НЕИСПРАВНОСТИ
(1) Сваки пилот пролази процјену и обуку у вези са поступањем приликом неисправности у систему ваздухоплова.
(2) Неисправности система ваздухоплова које значајно оптерећују стручну посаду организују се узимајући у обзир сљедеће карактеристике:
(i) хитност;
(ii) сложеност;
(iii) погоршање управљања ваздухопловом;
(iv) губитак инструмената;
(v) управљање посљедицама.
(3) Сваки пилот изложен је најмање једној неисправности за сваку карактеристику на основу учесталости која је одређена у табели тема процјене и обуке.
(4) Доказана стручност у поступању у случају одређене неисправности сматра се једнаком доказаној стручности у поступању у случају других неисправности са истим карактеристикама.

(g) ЕКВИВАЛЕНТНОСТ ПРИЛАЗА РЕЛЕВАНТНИХ ЗА ОПЕРАЦИЈЕ
(1) Оператор обезбјеђује да сваки пилот редовно похађа обуку о спровођењу врста и метода прилаза које су релевантне за операције.
(2) Та обука укључује прилазе којима се додатно оптерећује стручна посада.
(3) Та обука укључује прилазе за које је потребно посебно одобрење у складу са Анексом V (Дио-SPA) овог правилника.

(h) ЛИНИЈСКА ЕВАЛУАЦИЈА СТРУЧНОСТИ
(1) Сваки пилот периодично се подвргава линијској евалуацији стручности у ваздухоплову како би доказао безбједно, дјелотворно и ефикасно обављање уобичајених линијских операција описаних у оперативном приручнику.
(2) Период важења линијске евалуације стручности је 12 мјесеци.

(3) Оператор одобрен за ЕВТ може, уз одобрење надлежног органа, продужити важење линијске евалуације стручности на:
(i) двије године, подложно процјени ризика;
(ii) или три године, подложно поступку повратних информација за праћење линијских операција које утврђују пријетње операцијама, смањивања ризика од таквих пријетњи и спровођење мјера за управљање људским грешкама у операцијама.
(4) За успјешан завршетак линијске евалуације стручности, пилот доказује прихватљиви ниво успјешности у свим проматраним компетенцијама.

(i) ОБУКА НА ЗЕМЉИ
(1) Сваких 12 календарских мјесеци, сваки пилот пролази:
(i) техничку обуку на земљи,
(ii) процјену и обуку о мјесту на коме је смјештена и употреби све опреме у случају опасности и безбједносне опреме која се налази у ваздухоплову.
(2) Уз одобрење надлежног органа и зависно од процјене ризика, оператор може продужити период процјене и обуке на локацији и користити сву опрему у случају опасности и безбједносну опрему која се налази у ваздухоплову до 24 мјесеца.

ORO.FC.232 Теме процјене и обуке у оквиру програма ЕВТ

(a) Оператор обезбјеђује да је сваки пилот подвргнут темама процјене и обуке.
(b) Теме процјене и обуке су:
(1) изведене из безбједносних и оперативних података који се користе за утврђивање подручја која је потребно побољшати и одређивање приоритета у обуци пилота за усмјеравање при изради одговарајућих програма ЕВТ,
(2) распоређене на период од три године са задатом учесталошћу,
(3) релевантне за тип или варијанту ваздухоплова којим пилот изводи операције.

ORO.FC.235 Квалификација пилота за извођењем операције са било којег пилотског сједишта - авиони

(a) Капетани ваздухоплова чије дужности од њих захтијевају извођење операције са било којег пилотског сједишта и обављање дужности копилота, или капетани од којих се захтијева спровођење дужности обуке или провјере, завршавају додатну обуку и провјеру како би се обезбиједило да су стручни за извођење релевантних уобичајених, неуобичајених и поступака у случају опасности са било којег сједишта. Таква обука и провјера наводе се у оперативном приручнику. Провјера се може обавити заједно са провјером стручности, коју обавља оператор, која је прописана у ORO.FC.230(b) или у оквиру програма ЕВТ који је прописан у ORO.FC.231.
(b) Додатна обука и провјера укључују најмање сљедеће:
(1) квар мотора током полијетања;
(2) прилаз и продужавање са једним мотором изван погона,
(3) слијетање са једним мотором изван погона.
(c) Период важења је 12 календарских мјесеци. За операторе са одобреним програмом ЕВТ важење се утврђује темама оцјењивања и обуке у складу са ORO.FC.232.
(d) Приликом извођења операција на сједишту копилота, провјере које се захтијевају у ORO.FC.230 или оцјењивање и обука који се захтијевају у ORO.FC.231 за извођење операција на сједишту капетана су, такође, важеће и обновљене.
(e) Пилот који замјењује капетана мора заједно са провјерама стручности које обавља оператор и које су прописане у ORO.FC.230(b) или оцјењивањем и обуком који се захтијевају у ORO.FC.231 доказати праксу увјежбаности и употребе поступака који обично нису његова одговорност. Кад разлике у поступцима на лијевом и десном сједишту нису значајне, ова се пракса може извести на билом којем сједишту.
(f) Пилот који није капетан, а сједи на сједишту капетана, мора истовремено са провјером стручности коју обавља оператор и која је прописана у ORO.FC.230(b) или са оцјењивањем и обуком који се захтијевају у ORO.FC.231 доказати праксу увјежбаности и употребе поступака за које је одговоран капетан као надзорни пилот. Кад разлике у поступцима на лијевом и десном сједишту нису значајне, ова се пракса може извести на билом којем сједишту.

ORO.FC.236 Квалификација пилота за извођењем операције са било којег пилотског сједишта - хеликоптери

(a) Пилоти хеликоптера, чије дужности од њих захтијевају извођење операција са било којег пилотског сједишта, завршавају додатну обуку и провјеру како би се обезбиједило да су оспособљени за обављање релевантних уобичајених, неуобичајених и поступака у случају опасности са било којег сједишта. Период важења те квалификације је 12 календарских мјесеци.
(b) Сматра се да тренутни FI или TRI на релевантном типу испуњавају захтјев наведен под (a) ако су имали FI или TRI активност у посљедњих шест мјесеци на том типу и на хеликоптеру.

ORO.FC.240 Летење на више од једног типа или варијанте ваздухоплова

(a) Поступци или оперативна ограничења за летење на више од једног типа или варијанте, који су утврђени у оперативном приручнику и које је одобрио надлежни орган, обухватају:
(1) минимални ниво искуства чланова летачке посаде,
(2) минимални ниво искуства на једном типу или варијанти прије почетка обуке за други тип или варијанту и прије почетка летења на другом типу ли варијанти;
(3) поступак, којим се летачка посада квалификована на једном типу или варијанти, обучава и квалификује за други тип или варијанту; и
(4) све примјењиве захтјеве у погледу скорашњег искуства за сваки тип или варијанту.
(b) НАМЈЕРНО ОСТАВЉЕНО ПРАЗНО;
(c) Наведено под (a) не примјењује се на операције авионима перформансе класе B ако су оне ограничене на дневне операције класе авиона са клипним мотором према VFR са једним пилотом.

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

(a) Оператор авиона који има одговарајуће искуство може алтернативним програмом обуке и квалификације (ATQP) који одобрава надлежни орган, замијенити један или више сљедећих захтјева у погледу обуке и провјере за летачку посаду:
(1) утврђен у SPA.LVO.120 о обуци и квалификацији летачке посаде;

(2) утврђен у ORO.FC.220 о конверзијској обуци и провјери;
(3) утврђен у ORO.FC.125 о обуци за разлике, обуци за упознавање и обуци за опрему и поступке;
(4) утврђен у ORO.FC.205 о курсу за капетана;
(5) утврђен у ORO.FC.230 о периодичној обуци и провјери, и
(6) утврђен у ORO.FC.240 о извођењу операција на више од једног типа или варијанте.

(b) ATQP садржи обуку и провјеру којима се постиже и одржава најмање једнак ниво стручности који се постиже испуњењем одредби из ORO.FC.220 и ORO.FC.230. Прије добијања одобрења надлежног органа за ATQP, мора се доказати ниво обучености и стручности летачке посаде.

(c) Оператор који подноси захтјев за одобрење ATQP доставља надлежном органу план спровођења, укључујући опис нивоа оспособљености и стручности летачке посаде који се треба постићи.

(d) Осим провјера које се захтијевају у ORO.FC.230 и FCL.060 Анекса I (Дио-FCL) прописа којим се утврђују технички захтјеви и управни поступци у вези са летачким особљем у цивилном ваздухопловству, сваки члан летачке посаде завршава линијски оријентисану евалуацију (LOE) која се изводи на FSTD. Период важења за LOE је 12 календарских мјесеци. LOE се завршава када су испуњена оба сљедећа услова:
(1) наставни план за LOE је завршен; и
(2) члан летачке посаде је доказао прихватљив ниво успјешности.

(e) Након двије године извођења операција са одобреним ATQP, оператор може, уз одобрење надлежног органа, продужити период важења провјера наведених у ORO.FC.230, како слиједи:
(1) Провјеру стручности, коју обавља оператор, на 12 календарских мјесеци;
(2) Линијску провјеру на 24 календарска мјесеца;
(3) Провјеру у погледу опреме у случају опасности и безбједносне опреме на 24 календарска мјесеца.

(f) Сваки члан летачке посаде похађа посебну модуларну обуку за CRM. Све важне теме обуке за CRM обухваћене се тако да модуларни дијелови обуке буду распоређени што је више могуће равномјерно током сваког трогодишњег периода.

(g) Програм ATQP укључује 48 сати на FSTD за сваког члана летачке посаде, равномјерно распоређених током трогодишњег програма. Оператор може смањити број сати FSTD али не мање од 36 сати, под условом да докаже да је ниво безбједности који се постиже једнак нивоу програма који ATQP може замијенити у складу са наведеним под (a).

ORO.FC.A.250 Капетан ваздухоплова са дозволом професионалног пилота авиона CPL(A)

(a) Носилац CPL(A) (за авион) поступа као капетан ваздухоплова у комерцијалном ваздушном превозу авионом са једним пилотом, само:
(1) када превози путнике према VFR изван полупречника од 50 NM (90 km) од аеродрома одласка, има најмање 500 сати летења на авионима или има важеће овлашћење за инструментално летење; или
(2) када лети на вишемоторном типу према IFR, има најмање 700 сати летења на авионима, укључујући 400 сати као вођа ваздухоплова. Ови сати укључују 100 сати лета према IFR и 40 сати лета у вишемоторним операцијама. 400 сати летења као вођа ваздухоплова може се замијенити сатима летења као копилот унутар успостављеног система посаде са више пилота који је прописан у оперативном приручнику, тако да се два сата лета као копилот рачунају као један сат лета као вођа ваздухоплова.
(3) ако лети на вишемоторном типу под IFR, има најмање 700 сати летења на авионима, укључујући 400 сати као вођа ваздухоплова. Ти сати укључују 100 сати лета под IFR. Могуће је замијенити 400 сати летења као вођа ваздухоплова са сатима летења као копилот унутар успостављеног система посаде са више пилота који је прописан у оперативном приручнику, тако да се два сата лета као копилот рачунају као један сат лета као вођа ваздухоплова.

(b) Наведено под (a)(1) не примјењује се на летове који се обављају дању, према VFR, авионима класе перформансе B.

ORO.FC.H.250 Капетан ваздухоплова са дозволом професионалног пилота хеликоптера CPL(H)

(a) Носиоци дозволе CPL(H) (за хеликоптере) поступају као капетани у операцијама комерцијалног ваздушног превоза на једнопилотном хеликоптеру, само ако:
(1) када изводе операције према IFR, имају најмање 700 сати укупног летења на хеликоптерима, укључујући 300 сати као вођа ваздухоплова. Укупно летење на хеликоптерима укључује 100 сати према IFR. До 50 сати инструменталног налета изведеног на FFS(H) ниво B или FTD на нивоу квалификације 3 или више квалификације за оспособљавање за инструментално летење, може се узети у обзир у досезању тих 100 сати. 300 сати налета као вођа ваздухоплова може се замијенити сатима летења као копилот унутар успостављеног система посаде са више пилота који је прописан у оперативном приручнику, тако да се два сата лета као копилот рачунају као један сат лета као вођа ваздухоплова.
(2) када изводи операције према визуелним метеоролошким условима (VMC) током ноћи, има:
(i) важеће овлашћење за инструментално летење; или
(ii) 300 сати летења на хеликоптерима, укључујући 100 сати као вођа ваздухоплова и 10 сати као пилот на ноћним летовима.

ОДЈЕЉАК 3

Додатни захтјеви за комерцијалне специјализоване операције и операције комерцијалног ваздушног превоза (CAT) наведене у ORO.FC.005(b)(1) и (2)

ORO.FC.320 Конверзијска обука и провјера коју обавља оператор

Конверзијска обука коју обавља оператор укључује провјеру стручности коју обавља оператор.

ORO.FC.325 Обука и провјера за опрему и поступке

Ако члан летачке посаде прође обуку за опрему и поступке које захтијева оспособљавање на одговарајућем FSTD или ваздухоплову, у вези са стандардним оперативним поступцима повезанима са специјализованом операцијом, члан летачке посаде пролази провјеру стручности коју обавља оператор.

ORO.FC.330 Периодична обука и провјера - провјера стручности коју спроводи оператор

(a) Сваки члан летачке посаде завршава периодичну обуку и провјеру стручности коју спроводи оператор како би доказао своју способност за спровођење уобичајених, неуобичајених и поступака у случају опасности, покривајући битне аспекте повезане са специјализованим задацима описаним у оперативном приручнику.

(b) Одговарајуће разматрање се узима у обзир када се операције изводе по правилима инструменталног летења или ноћу.

(c) Период важења провјере стручности коју обавља оператор је 12 календарских мјесеци. Период важења рачуна се од краја мјесеца у којем је провјера била обављена. Када се провјера стручности коју обавља оператор изведе унутар посљедња три мјесеца периода важења, нови период важења почиње тећи од првобитног датума истека.

ПОДДИО CC
КАБИНСКА ПОСАДА

ORO.CC.005 Подручје примјене

У овом се поддијелу утврђују захтјеви које испуњава оператор који спроводи операције ваздухопловом са кабинском посадом и састоји се од:

(a) Одјељка 1 - у којем се наводе заједнички услови који се примјењују на све операције; и

(b) Одјељка 2 - у којем се наводе додатни услови који се примјењују само на летове комерцијалног ваздушног превоза.

ОДЈЕЉАК 1
Заједнички услови

ORO.CC.100 Број и састав кабинске посаде

(a) За операције ваздухоплова чији је MOPSC већи од 19 ангажује се најмање један члан кабинске посаде ако ваздухоплов превози најмање једног путника.

(b) Ради усклађености са наведеним под (a), најмањи број чланова кабинске посаде је већи од:
   (1) броја чланова кабинске посаде утврђеног током поступка серификације ваздухоплова у складу са примјењивим сертификационим захтјевима за конфигурацију кабине ваздухоплова коју употребљава оператор; или
   (2) ако број наведен под (1) није утврђен, од броја чланова кабинске посаде утврђеног током поступка сертификације ваздухоплова за највећи сертификовани број путничких сједишта, умањеног за 1 за сваки цијели садржилац од 50 путничких сједишта, за конфигурацију кабине ваздухоплова коју употребљава оператор, који је мањи од највећег сертификованог капацитета сједишта; или
   (3) један члан кабинске посаде на сваких 50 или удио од 50 путничких сједишта у истој кабини ваздухоплова којим се обавља операција.

(c) За операције са више од једног члана кабинске посаде оператор именује једног члана кабинске посаде који одговара вођи ваздухоплова или капетану.

(d) Одступајући од наведеног под (a), некомерцијалне операције ваздухопловом са MOPSC већим од 19 могу се изводити без оперативног члана кабинске посаде, подложно претходном одобрењу надлежног органа. Ради стицања тог одобрења оператор обезбјеђује да су испуњени сви сљедећи услови:
   (1) укрцано је највише 19 путника;
   (2) оператор је разрадио поступке за ту операцију.

ORO.CC.110 Услови за додјелу дужности

(a) Члановима кабинске посаде додјељују се дужности у ваздухоплову само ако:
   (1) имају најмање 18 година;
   (2) су процијењени, у складу са примјењивим захтјевима из Анекса IV (Дио-MED) прописа којим се утврђују технички захтјеви и управни поступци у вези са летачким особљем у цивилном ваздухопловству, као физички и психички способни за обављање својих дужности и за безбједно испуњавање својих одговорности; и
   (3) успјешно су завршили све примјењиве обуке и провјере које се захтијевају овим поддијелом, и способни су за обављање дужности које су им додијељене у складу са поступцима наведеним у оперативном приручнику.

(b) Прије додјеле дужности члановима кабинске посаде, који раде хонорарно (*freelance*) или раде на основу уговора о непуном радном времену, оператор провјерава јесу ли испуњени сви примјењиви захтјеви овог поддијела, узимајући у обзир све услуге које је такав члан кабинске посаде давао било ком другом оператору (операторима), како би, посебно, утврдио:
   (1) укупан број типова или варијанти ваздухоплова на којим је радио; и
   (2) примјењива ограничења у погледу времена проведеног на лету и на дужности, те захтјеве у погледу одмора.

(c) Путницима се мора јасно показати ко су оперативни чланови кабинске посаде, као и њихова улога у погледу безбједности путника и лета.

ORO.CC.115 Спровођење курсева оспособљавања и припадајућих провјера

(a) Оператор успоставља детаљан програм и наставни план за сваки курс оспособљавања у складу са примјењивим захтјевима овог поддијела и, према потреби, Анекса V (Дио-CC) прописа којим се утврђују технички захтјеви и управни поступци у вези са летачким особљем у цивилном ваздухопловству, како би се обухватиле дужности и одговорности које морају испуњавати чланови кабинске посаде.

(b) Сваки курс оспособљавања укључује теоретску и практичну наставу заједно са индивидуалним или групним вјежбама, како је примјерено за појединачни предмет, како би члан кабинске посаде постигао и одржао одговарајући ниво стручности у складу са овим поддијелом.

(c) Сваки курс оспособљавања:
   (1) спроводи се на структурисан и реалистичан начин; и
   (2) изводи га особље које је одговарајуће квалификовано за област која се обрађује.

(d) Током или након завршетка цјелокупне обуке, која се захтијева овим поддијелом, сваки члан кабинске посаде пролази провјеру која обухвата све елементе обуке одговарајућег програма оспособљавања, осим оспособљавања за управљање посадом (CRM). Провјере спроводи особље које је одговарајуће квалификовано за провјере да ли је члан кабинске посаде постигао и/или одржава захтијевани ниво стручности.

(e) Курсеве оспособљавања за CRM и, према потреби, модуле CRM, спроводи инструктор за CRM за кабинско особље. Када су елементи CRM укључени у

другу обуку, за одређивање и спровођење наставног плана задужен је инструктор за CRM за кабинску посаду.

ORO.CC.120 Курс почетног оспособљавања

(a) Сваки нови кандидат који још нема важећу потврду кабинске посаде издату у складу са Анексом V (Дио-CC) прописа којим се утврђују технички захтјеви и управни поступци у вези са летачким особљем у цивилном ваздухопловству:
  (1) похађа курс почетног оспособљавања, како је наведено у CC.TRA.220 наведеног Анекса; и
  (2) мора успјешно положити припадајући испит прије похађања осталог оспособљавања које се захтијева овим поддијелом.

(b) Елементи курса почетног оспособљавања могу се комбиновати са првим оспособљавањем специфичним за тип ваздухоплова и са конверзијским обукама које обавља оператор, под условом да су испуњени захтјеви из CC.TRA.220, и сви се такви елементи, у записима о оспособљавању предметног члана кабинске посаде, евидентирају као елементи курса почетног оспособљавања.

ORO.CC.125 Обука за одређени тип ваздухоплова и конверзијска обука коју спроводи оператор

(a) Сваки члан кабинске посаде мора завршити одговарајућу обуку за одређени тип ваздухоплова и конверзијску обуку коју спроводи оператор, и проћи припадајуће провјере, прије него што:
  (1) га оператор први пут распореди за члана кабинске посаде; или
  (2) га тај оператор распореди за рад на другом типу ваздухоплова.

(b) При утврђивању програма и наставних планова за обуку за одређени тип ваздухоплова и конверзијску обуку које спроводи оператор, оператор уврштава одговарајуће елементе, ако су доступни, утврђене у обавезном дијелу података о оперативној подобности у складу са прописом којим се утврђује сертификација пловидбености и еколошка сертификација ваздухоплова и ваздухопловних производа, дијелова и уређаја и за сертификацију пројектних и производних организација.

(c) Програм обуке за одређени тип ваздухоплова:
  (1) укључује обуку и вјежбе на репрезентативном наставном уређају или на стварном ваздухоплову; и
  (2) обухвата најмање сљедеће елементе обуке за одређени тип ваздухоплова:
    (i) опис ваздухоплова, колико је то важно за дужности кабинске посаде;
    (ii) сву уграђену безбједносну опрему и системе, који су релевантни за дужности кабинске посаде;
    (iii) руковање и истинско отварање сваког типа или варијанте уобичајених врата и излаза, и врата и излаза у случају опасности на уобичајен и на хитан начин, које обавља сваки појединачни члан кабинске посаде;
    (iv) приказивање употребе других излаза, укључујући прозоре у пилотској кабини;
    (v) опрему за заштиту од ватре и дима, ако је уграђена;
    (vi) оспособљавање за употребу тобогана за евакуацију, ако је уграђен;
    (vii) руковање сједиштем, системом за задржавање и опремом система за кисеоник, што је важно у случају онеспособљености пилота.

(d) Програм конверзијске обуке коју спроводи оператор за сваки тип ваздухоплова који ће употребљавати:
  (1) укључује обуку и вјежбе на репрезентативном наставном уређају или на стварном ваздухоплову;
  (2) укључује обуку у погледу стандардних оперативних поступака оператора за чланове кабинске посаде које оператор први пут распоређује на дужности;
  (3) обухвата најмање сљедеће елементе обуке специфичног за оператора, који су релевантни за тип ваздухоплова који ће се употребљавати:
    (i) опис конфигурације кабине;
    (ii) смјештај, дохват и употребу цјелокупне преносне безбједносне опреме и опреме у случају опасности, која се носи у ваздухоплову;
    (iii) све уобичајене и поступке у случају опасности;
    (iv) поступање са путницима и контролу стварања гужве;
    (v) обуку у погледу ватре и дима укључујући употребу све повезане опреме за гашење пожара и за заштиту од пожара, која је одговарајућа оној која се налази у ваздухоплову;
    (vi) поступке евакуације;
    (vii) поступке у случају онеспособљености пилота;
    (viii) примјењиве захтјеве и поступке у погледу ваздухопловне безбједности (*security*);
    (ix) унапређење рада посаде.

ORO.CC.130 Обука за разлике

(a) Осим обуке, која се захтијева у ORO.CC.125, члан кабинске посаде завршава одговарајућу обуку и провјеру, које обухватају било које разлике, прије него што се распореди на:
  (1) варијанту типа ваздухоплова на којем тренутно ради; или
  (2) тип или варијанту ваздухоплова на којем тренутно ради, са другачијом:
    (i) безбједносном опремом;
    (ii) смјештајем безбједносне опреме и опреме у случају опасности; или
    (iii) уобичајеним и поступцима у случају опасности.

(b) Програм обуке за разлике:
  (1) одређује се, према потреби, на основу поређења са програмом оспособљавања, који је члан кабинске посаде завршио у складу са ORO.CC.125 (c) и (d) за одговарајући тип ваздухоплова; и
  (2) укључује обуку и вјежбе на репрезентативном наставном уређају или у стварном ваздухоплову, како је релевантно за елемент оспособљавања у погледу разлика који се обухвата.

(c) При утврђивању програма и наставног плана обуке за разлике за варијанту типа ваздухоплова која се тренутно употребљава, оператор укључује одговарајуће елементе, ако су доступни, одређене у обавезном дијелу података о оперативној подобности утврђених у складу са прописом којим се утврђује сертификација пловидбености и еколошка сертификација ваздухоплова и ваздухопловних производа, дијелова и уређаја и сертификација пројектних и производних организација.

ORO.CC.135 Упознавање

Након што на одређеном типу ваздухоплова заврши обуку за одређени тип ваздухоплова и конверзијску обуку коју спроводи оператор, сваки члан кабинске посаде обавља упознавање на типу ваздухоплова под надзором, прије него што га се распореди за члана минималног броја кабинске посаде, који се захтијева у складу са ORO.CC.100.

ORO.CC.140 Периодична обука

(a) Сваки члан кабинске посаде завршава годишње периодичну обуку и провјеру.

(b) Периодична обука обухвата активности које се додјељују сваком члану кабинске посаде у уобичајеним и поступцима у случају опасности, те вјежбе релевантне за сваки тип и/или варијанту ваздухоплова на којем ће радити.

(c) Елементи обуке за одређени тип ваздухоплова:
   (1) Периодична обука укључује годишње показне вјежбе које обавља сваки члан кабинске посаде за симулирање употребе сваког типа или варијанте уобичајених врата и излаза и врата и излаза у случају опасности за евакуацију путника.
   (2) Периодична обука, у размацима од највише три године, такође укључује:
      (i) руковање и истинско отварање сваког типа или варијанте уобичајених излаза и излаза у случају опасности на уобичајен и на хитан начин, које обавља сваки појединачни члан кабинске посаде у репрезентативном наставном уређају или у стварном ваздухоплову;
      (ii) истинско руковање заштитним вратима пилотске кабине на уобичајен и хитан начин, те сједиштем и системом за задржавање, у репрезентативном наставном уређају или у стварном ваздухоплову, које обавља сваки појединачни члан кабинске посаде, и практични приказ опреме система за кисеоник, што је важно за случај онеспособљености пилота;
      (iii) приказ употребе свих других излаза, укључујући прозоре на пилотској кабини; и
      (iv) приказ употребе чамца за спасавање и тобогана-сплава, када су уграђени.

(d) Посебни елементи обуке оператора:
   (1) Периодична обука укључује сваке године:
      (i) за сваког члана кабинске посаде:
         (A) смјештај и руковање својом безбједносном опремом и опремом у случају опасности, која је уграђена у ваздухоплов или се у њему носи; и
         (B) употребу прслука за спасавање, преносиве опреме за кисеоник и заштитне опреме за дисање (PBE);
      (ii) смјештај ствари у путничкој кабини;
      (iii) поступке повезане са контаминацијом површине ваздухоплова;
      (iv) поступке у случају опасности;
      (v) поступке евакуације;
      (vi) преглед инцидената и несрећа;
      (vii) управљање посадом;
      (viii) аспекте ваздухопловне медицине и прву помоћ, укључујући припадајућу опрему;
      (ix) поступке у вези са ваздухопловном безбједношћу.
   (2) Периодична обука, у размацима од највише три године, такође укључује:
      (i) употребу пиротехничких средстава (стварни уређаји или уређаји за вјежбу);
      (ii) практичан приказ употребе контролних листа летачке посаде;
      (iii) стварна и практична обука за употребу опреме за гашење пожара, укључујући заштитну одјећу, која је репрезентативна за опрему у ваздухоплову;
      (iv) за сваког члана кабинске посаде:
         (A) гашење ватре карактеристичне за пожар у унутрашњости ваздухоплова;
         (B) употребу и примјену PBE у затвореном симулираном окружењу испуњеном димом.

(e) Периоди важења:
   (1) Период важења годишње периодичне обуке је 12 календарских мјесеци, рачунајући од краја мјесеца у којем је била обављена провјера.
   (2) Ако се периодична обука и провјера обаве унутар посљедња три календарска мјесеца периода важења, нови период важења се рачуна од првобитног датума истека.
   (3) За додатне трогодишње елементе обуке наведене под (c)(2) и (d)(2), период важења је 36 календарских мјесеци, рачунајући од краја мјесеца у којем су обављене провјере.

ORO.CC.145 Обука за обнављање знања (*Refresher*)

(a) Када током претходних шест мјесеци унутар периода важења посљедње релевантне периодичне обуке и провјере, члан кабинске посаде:
   (1) није обављао било какве летачке задатке, прије поновног распоређивања на такве дужности мора завршити обуку за обнављање знања и одговарајућу провјеру за сваки тип ваздухоплова на којем ће радити; или
   (2) није обављао летачке задатке на једном одређеном типу ваздухоплова, прије поновног распоређивања на такве дужности, мора на том типу ваздухоплова:
      (i) завршити обуку за обнављање знања и одговарајућу провјеру; или
      (ii) обавити два лета у сврху упознавања у складу са ORO.CC.135.

(b) Програм обуке за обнављање знања за сваки тип ваздухоплова обухвата најмање:
   (1) поступке у случају опасности;
   (2) поступке евакуације;
   (3) руковање и истинско отварање сваког типа или варијанте уобичајених излаза и излаза у случају опасности, те заштитних врата пилотске кабине, на уобичајен и на хитан начин, које обавља сваки појединачни члан кабинске посаде;
   (4) приказивање употребе свих других излаза, укључујући прозоре у пилотској кабини;
   (5) смјештај и руковање својом релевантном безбједносном опремом и опремом у случају опасности, која је уграђена у ваздухоплов или се у њему носи.

(c) Оператор може одлучити да обуку за обнављање знања замијени периодичном обуком ако члан кабинске посаде почне поновно обављати летачке задатке унутар периода важења посљедње периодичне обуке и провјере. Ако је тај период важења истекао, обука за обнављање знања може се замијенити само обуком за одређени тип ваздухоплова или конверзијском обуком које обавља оператор, како је наведено у ORO.CC.125.

ODJELJAK 2
Dodatni zahtjevi za operacije komercijalnog vazdušnog prevoza

ORO.CC.200 Vođa kabinske posade

(a) Kada se zahtijeva više od jednog člana kabinske posade, kabinska posada uključuje člana koji je vođa kabinske posade i kojeg imenuje operator.
(b) Operator imenuje člana kabinske posade za vođu kabinske posade, samo ako:
  (1) ima najmanje jednu godinu iskustva na poslovima operativnog člana kabinske posade; i
  (2) je uspješno završio kurs osposobljavanja za vođu kabinske posade i odgovarajuću provjeru.
(c) Kurs osposobljavanja za vođu kabinske posade obuhvata sve dužnosti i odgovornosti vođe kabinske posade i uključuje najmanje sljedeće elemente:
  (1) davanje pretpolетних uputstava;
  (2) saradnju sa posadom;
  (3) pregled zahtjeva operatora i zakonskih zahtjeva;
  (4) izvještavanje o nesrećama i nezgodama;
  (5) ljudske faktore i unapređenje rada posade (CRM); i
  (6) ograničenja u pogledu vremena provedenog na letu i na dužnosti i zahtjeve za odmor.
(d) Vođa kabinske posade odgovoran je kapetanu za obavljanje i koordinaciju uobičajenih i postupaka u slučaju opasnosti navedenih u operativnom priručniku, uključujući prekidanje obavljanja dužnosti koje se ne odnose na bezbjednost, u svrhu bezbjednosti letenja i vazduhoplovne bezbjednosti.
(e) Operator utvrđuje postupke za izbor najprimje-renije kvalifikovanog člana kabinske posade, koji postupa kao vođa kabinske posade u slučaju da imenovani vođa kabinske posade postane nesposoban za rad. O promjenama ovih postupaka obavještava se nadležni organ.

ORO.CC.205 Smanjenje broja članova kabinske posade tokom zemaljskih operacija i u nepredviđenim okolnostima

(a) Kada god se u vazduhoplovu nalaze putnici, u putničkoj kabini mora biti prisutan minimalan broj članova kabinske posade koji se zahtijeva u ORO.CC.100.
(b) Odstupajući od navedenog pod (a), minimalni broj članova kabinske posade može se smanjiti u jednom od sljedećih slučajeva:
  (1) tokom uobičajenih zemaljskih operacija koje ne uključuju punjenje/pražnjenje gorива, kada je vazduhoplov na svom parking mjestu; ili
  (2) u nepredviđenim okolnostima, ako se broj putnika koji se prevoze vazduhopловom smanji. U tom se slučaju, nakon završetka leta podnosi izvještaj nadležnom organu.
  (3) u svrhu odmora za vrijeme leta u fazi krstarenja, ili u skladu sa ORO.FTL.205 (e) ili radi ublažavanja umora kako je odredio operator.
(c) Za potrebe navedenog pod (b)(1) i (2) u postupcima operatora navedenima u operativnom priručniku obezbjeđuje se sljedeće:
  (1) jednak nivo bezbjednosti sa smanjenim brojem članova kabinske posade, posebno u slučaju evakuacije putnika;
  (2) prisutnost vođe kabinske posade upркос smanjenom broju članova kabinske posade, u skladu sa ORO.CC.200;
  (3) prisutnost najmanje jednog člana kabinske posade na svaких 50 putnika ili dio od 50 putnika u istoj kabini vazduhoplova;
  (4) u slučaju uobičajenih zemaljskih operacija vazduhopловima u kojima je potrebno više od jednog člana kabinske posade, povećanje broja utvrđenog u skladu sa navedenim pod (3) za po jednog člana kabinske posade na svaki par izlaza u slučaju opasnosti koji se nalaze u nivou poda.
(d) Za potrebe navedenog pod (b)(3) operator:
  (1) sprovodi procjenu rizika kako bi utvrdio broj članova kabinske posade koji su prisutni i spremni za postupanje u svakom trenutku tokom krstarenja;
  (2) utvrđuje mjere za ublažavanje posljedica manjeg broja prisutnih članova kabinske posade spremnih za postupanje tokom krstarenja;
  (3) u operativnom priručniku utvrđuje posebne postupke, između ostalih za odmor vođe kabinske posade tokom leta, kako bi obezbijedio neprekidno odgovarajuće postupanje sa putnicima i efikasno upravljanje svim neuobičajenim ili vanrednim situacijama;
  (4) u raspored radnog vremena i vremena leta u skladu sa ORO.FTL.125 utvrđuje uslove pod kojima se članovi kabinske posade mogu odmarati tokom leta.

ORO.CC.210 Dodatni uslovi za dodjelu dužnosti

Članovima kabinske posade dodjeljuju se dužnosti i izvršavaju ih na određenom tipu ili varijanti vazduhoplova, samo ako:
(a) imaju važeću dozvolu izdatu u skladu sa Aneksom V (Dio-CC) propisa kojim se utvrđuju tehnički zahtjevi i upravni postupci u vezi sa letačkim osobljem u civilnom vazduhoplovstvu;
(b) su kvalifikovani za tip ili varijantu u skladu sa ovim poddijelom;
(c) ispunjavaju druge primjenjive zahtjeve ovog poddijela i Anekса IV (Dio-CAT) ovog pravilnika;
(d) nose uniformu operatora za članove kabinske posade.

ORO.CC.215 Programi obuke i provjere i odgovarajuća dokumentacija

(a) Programi obuke i provjere, uključujući nastavne planove, koji se zahtijevaju ovim poddijelom, odobrava nadležni organ i navedeni su u operativnom priručniku.
(b) Nakon što član kabinske posade uspješno završi kurs osposobljavanja i odgovarajuću provjeru, operator:
  (1) ažurira evidenciju o obukama člana kabinske posade u skladu sa ORO.MLP.115; i
  (2) dostavlja mu spisak ažuriranih perioda važenja u odnosu na tip(-ove) i varijanta(e) vazduhoplova za rad na kojim je član kabinske posade kvalifikovan.

ORO.CC.250 Operacije na više od jednog tipa ili varijante vazduhoplova

(a) Članu kabinske posade ne dodjeljuju se dužnosti na više od tri tipa vazduhoplova, osim što sa odobrenjem nadležnog organa, član kabinske posade može raditi na četiri tipa vazduhoplova, ako su za najmanje dva od tih tipova:
  (1) bezbjednosna oprema i oprema u slučaju opasnosti, te uobičajeni i postupci u slučaju opasnosti koji su specifični za određeni tip, su slični; i

(2) уобичајени и поступци у случају опасности, који не зависе од типа ваздухоплова, су једнаки.

(b) За потребе наведеног под (a), те за обуку и квалификацију кабинске посаде, оператор одређује:
(1) сваки ваздухоплов као тип или варијанту узимајући у обзир, ако су доступни, релевантне елементе дефинисане у обавезном дијелу података о оперативној подобности утврђених у складу са прописом којим се утврђује сертификација пловидбености и еколошка сертификација ваздухоплова и ваздухопловних производа, дијелова и уређаја и сертификација пројектних и производних организација за одговарајући тип или варијанту ваздухоплова; и
(2) варијанте типа ваздухоплова као различите типове ако нису сличне у погледу сљедећег:
(i) употребе излаза у случају опасности;
(ii) смјештаја и врсте преносиве безбједоносне опреме и опреме у случају опасности;
(iii) поступака у случају опасности за одређени тип ваздухоплова.

ORO.CC.255 Операције са једним чланом кабинске посаде

(a) Оператор бира, регрутује, обучава и провјерава стручност чланова кабинске посаде који се распоређују на операције са једним чланом кабинске посаде, у складу са критеријумима примјереним за ову врсту операције.

(b) Чланови кабинске посаде, који немају претходно оперативно искуство у својству јединог члана кабинске посаде, распоређују се на такву врсту операције, тек након што:
(1) заврше обуку, која се захтијева под (c), уз остале примјењиве обуке и провјере које се захтијевају овим поддијелом;
(2) успјешно прођу провјере којим се врши провјера њихове стручности при извршавању њихових дужности и одговорности, у складу са поступцима наведеним у оперативном приручнику; и
(3) обаве летове у сврху упознавања у трајању од најмање 20 сати, који обухватају најмање 15 сектора, на одређеном типу ваздухоплова под надзором члана кабинске посаде с одговарајућим искуством.

(c) Обухватају се сљедећи додатни елементи обуке, са посебним освртом на летове са једним чланом кабинске посаде:
(1) одговорност капетана за обављање уобичајених и поступака у случају опасности;
(2) важност координације и комуникације са летачком посадом, посебно при поступању са недисциплинованим или насилним путницима;
(3) преглед захтјева оператора и законских захтјева;
(4) документација;
(5) извјештавање о несрећама и инцидентима; и
(6) ограничења у погледу времена проведеног на лету и на дужности и захтјеви у погледу одмора.

ПОДДИО ТС
ТЕХНИЧКО ОСОБЉЕ У САСТАВУ ПОСАДЕ ПРИ HEMS, HHO ИЛИ NVIS ОПЕРАЦИЈАМА

ORO.TC.100 Подручје примјене

У овом поддијелу утврђују се захтјеви које испуњава оператор када изводи операције ваздухопловом са члановима техничке посаде у операцијама комерцијалног ваздушног превоза хеликоптерске хитне медицинске помоћи (HEMS), операцијама помоћу система за ноћно осматрање (NVIS) или операцијама хеликоптером уз коришћење хеликоптерске дизалице (HHO).

ORO.TC.105 Услови за додјелу дужности

(a) Члановима особља у саставу техничке посаде у комерцијалном ваздушном превозу, при HEMS, HHO или NVIS операцијама, додјељују се дужности само:
(1) ако имају најмање 18 година;
(2) ако су физички и психички способни за безбједно обављање дужности и испуњење одговорности које су му додијељене;
(3) ако су завршили цјелокупну примјењиву обуку, која се захтијева овим поддијелом за обављање додијељених дужности;
(4) ако су провјере показале да су способни за обављање дужности, које су им додијељене у складу са поступцима наведеним у оперативном приручнику.

(b) Прије додјељивања дужности члановима техничког особља који су у саставу посаде, који су самозапослени и/или раде хонорарно или са непуним радним временом, оператор провјерава јесу ли испуњени сви примјењиви захтјеви овог поддијела, узимајући у обзир све услуге које је такав члан техничке посаде обављао код другог оператора (операторима), како би, посебно, утврдио:
(1) укупан број типова и варијанти ваздухоплова на којим је радио;
(2) примјењива ограничења у погледу времена проведеног на лету и на дужности, те захтјеве у погледу одмора.

ORO.TC.110 Обука и провјера

(a) Оператор успоставља програм обуке у складу са примјењивим захтјевима овог поддијела, како би се обухватиле дужности и одговорности које испуњавају чланови техничког особља у саставу посаде.

(b) Након завршетка почетне обуке, конверзијске обуке које спроводи оператор, обуке за разлике и периодичне обуке, сваки члан техничке посаде подвргава се провјери како би се доказала његова стручност за обављање уобичајених и поступака у случају опасности.

(c) Обуку и провјеру у оквиру сваког курса оспособљавања обавља особље које је одговарајуће квалификовано и искусно за дотични предмет. Оператор обавјештава надлежни орган о особљу које спроводи провјере.

ORO.TC.115 Почетна обука

Прије похађања конверзијске обуке коју спроводи оператор, сваки члан техничког особља у саставу посаде мора завршити почетну обуку, укључујући:
(a) опште теоретско знање о ваздухопловству и ваздухопловним прописима, којима су обухваћени сви елементи релевантни за дужности и одговорности, који се захтијевају за техничку посаду;
(b) обуку у погледу пожара и дима;
(c) обуку у вези преживљавања на земљи и на води, примјерено типу и подручју операције;
(d) аспекте ваздухопловне медицине и прве помоћи;
(e) комуникацију и релевантне елементе CRM из ORO.FC.115 и ORO.FC.215.

ORO.TC.120 Конверзијска обука коју спроводи оператор

Сваки члан техничког особља у саставу посаде завршава:
(a) конверзијску обуку коју спроводи оператор, укључујући релевантне елементе CRM;

(1) prije nego što mu operator prvi put dodijeli dužnosti člana tehničkog osoblja u sastavu posade; ili
(2) pri preraspodjeli na drugačiji tip ili klasu vazduhoplova, ako su različiti bilo koja oprema ili bilo koji postupci navedeni pod (b);

(b) konverzijska obuka koju sprovodi operator uključuje:
(1) smještaj i upotrebu cjelokupne prenosne bezbjednosne opreme i opreme za preživljavanje, koja se nosi u vazduhoplovu;
(2) sve uobičajene i postupke u slučaju opasnosti;
(3) opremu u vazduhoplovu koja se upotrebljava za obavljanje zadataka u vazduhoplovu ili na zemlji za pomaganje pilotu tokom operacija HEMS, HHO ili NVIS.

ORO.TC.125 Obuka za razlike

(a) Svaki član tehničkog osoblja u sastavu posade mora završiti obuku za razlike kada se mijenjaju oprema ili postupci na tipovima ili varijantama na kojim trenutno radi.
(b) Operator navodi u operativnom priručniku kada se zahtijeva takva obuka za razlike.

ORO.TC.130 Letovi u svrhu upoznavanja

Nakon završetka konverzijske obuke koju sprovodi operator, svaki član tehničkog osoblja u sastavu posade obavlja letove u svrhu upoznavanja prije nego što počne raditi kao zahtijevani član tehničke posade u operacijama HEMS, HHO ili NVIS.

ORO.TC.135 Periodična obuka

(a) Svaki član tehničkog osoblja u sastavu posade svakih 12 mjeseci prolazi periodičnu obuku relevantnu za tip ili klasu vazduhoplova i opremu na kojima radi. Elementi CRM ugrađeni su u sve odgovarajuće faze periodične obuke.
(b) Periodična obuka uključuje teoretsku i praktičnu nastavu i vježbe.

ORO.TC.140 Obuka za obnavljanje znanja

(a) Svaki član tehničkog osoblja u sastavu posade, koji tokom pretkodnih šest mjeseci nije obavljao dužnosti, mora završiti obuku za obnavljanje znanja navedenu u operativnom priručniku.
(b) Član tehničkog osoblja u sastavu posade, koji tokom pretkodnih šest mjeseci nije obavljao letačke dužnosti na jednom određenom tipu ili klasi vazduhoplova, prije raspoređivanja na taj tip ili klasu vazduhoplova, mora, ili:
(1) završiti obuku za obnavljanje znanja o tom tipu ili klasi; ili
(2) imati dva sektora upoznavanja na tom tipu ili klasi vazduhoplova.

Dodatak I
PODDIO FTL
OGRANIČENJA VREMENA PROVEDENOG NA LETAČKOJ DUŽNOSTI I RADNOG VREMENA I ZAHTJEVI U POGLEDU ODMORA
ODJELJAK 1
Uopšteno

ORO.FTL.100 Područje primjene

U ovom poddijelu utvrđuju se zahtjevi koje su dužni da ispune operator i članovi posade u vezi sa ograničenjem vremena letenja i radnog vremena i zahtjevi u pogledu odmora članova posade.

ORO.FTL.105 Definicije

Za potrebe ovog poddijela primjenjuju se sljedeće definicije:

(1) "prilagođen" *(aclimatised)* je stanje u kome je biološki sat dnevne aktivnosti organizma člana posade vazduhoplova usklađen sa vremenskom zonom u kojoj se taj član posade nalazi. Član posade se smatra prilagođenim na vremensku zonu u rasponu od dva sata od lokalnog vremena u mjestu polaska. Ako se lokalno vrijeme u mjestu u kome počinje dužnost razlikuje za više od dva sata od lokalnog vremena u kojem počinje sljedeća dužnost, član posade vazduhoplova se, u svrhu računanja maksimalnog dnevnog trajanja vremena letačke dužnosti, smatra prilagođenim u skladu sa vrijednostima navedenim u Tabeli 1.

Tabela 1

Vremenska razlika *(h)* između referentnog vremena i lokalnog vremena mjesta u kome članu posade počinje sljedeća dužnost	Vrijeme koje je proteklo od javljanja na dužnost u referentno vrijeme				
	< 48	48-71:59	72-95:59	96-119:59	≥ 120
< 4	B	D	D	D	D
≤6	B	X	D	D	D
≤9	B	X	X	D	D
≤12	B	X	X	X	D

"B" znači: prilagođen na lokalno vrijeme vremenske zone polaska,
"D" znači: prilagođen na lokalno vrijeme mjesta u kome član posade započinje svoju narednu dužnost,
"X" znači: član posade vazduhoplova je u nepoznatom stanju prilagođenosti.

(2) "referentno vrijeme" *(reference time)*: je lokalno vrijeme u mjestu javljanja na dužnost, koje se nalazi u okviru od dvije vremenske zone od mjesta u kojem je član posade prilagođen;
(3) "smještaj" (*accomodation*): u svrhu dežurstva i podijeljenog radnog vremena, je tiho i udobno mjesto koje nije otvoreno za javnost, u kome postoji mogućnost kontrole osvjetljenja i temperature, opremljeno odgovarajućim namještajem koji članu posade omogućava da spava i koje ima dovoljan kapacitet za sve članove posade koji su tu istovremeno prisutni, kao i mogućnost ishrane;
(4) "odgovarajući smještaj" *(suitable accomodation)*: u svrhu dežurstva, podijeljenog radnog vremena i odmora, označava posebnu prostoriju za svakog člana posade, koja se nalazi u mirnom okruženju, opremljena je krevetom, dovoljno provjetrena i ima mogućnost regulisanja temperature, jačine osvjetljenja i ishrane;
(5) "pojačana letačka posada" *(augmented flight crew)* je letačka posada koju čini veći broj članova od najmanjeg propisanog broja, tako da za vrijeme leta svaki član posade može svoju dužnost da preda drugom članu letačke posade koji je osposobljen i ovlašćen da vrši dužnost koja mu se predaje;
(6) "pauza" *(break)* je period u okviru vremena letačke dužnosti koji je kraći od odmora, u kome je član posade oslobođen svih dužnosti i koji se uračunava u radno vrijeme;
(7) "odgođeno javljanje na dužnost" *(delayed reporting)* je odgađanje predviđenog vremena javljanja od

стране оператора прије него што је члан посаде напустио мјесто одмора;

(8) "поремећен распоред" *(disruptive schedule)* је распоред радног времена члана посаде који ремети могућност спавања у току времена, које је оптимално за спавање, тиме што вријеме проведено на летачкој дужности (FDP) или комбинација времена проведеног на летачким дужностима (FDP) задире, почиње или се завршава у било које доба дана или ноћи у којем је члан посаде прилагођен. Распоред може да буде поремећен усљед раних полазака, касних повратака или ноћних дужности;
   (a) "рани тип" *(early type)* поремећеног распореда означава:
      (i) за "рани полазак" *(early start)*, дужност која почиње у периоду између 05:00 сати и 05:59 сати у временској зони на коју је члан посаде прилагођен; и
      (ii) за "касни повратак" *(late finish)*, дужност која се завршава у периоду између 23:00 сати и 01:59 сати у временској зони на коју је члан посаде прилагођен;
   (b) "касни тип" *(late type)* поремећеног распореда означава:
      (i) за "рани полазак" *(early start)*, дужност која почиње у периоду између 05:00 сати и 06:59 сати у временској зони на коју је члан посаде прилагођен; и
      (ii) за "касни повратак" *(late finish)*, дужност која се завршава у периоду између 00:00 сати и 01:59 сати у временској зони на коју је члан посаде прилагођен.

(9) "ноћна дужност" *(night duty)* је дужност која задире у било који дио периода између 02:00 сата и 04:59 сати у временској зони на коју је члан посаде прилагођен;

(10) "дужност" *(duty)* је сваки задатак који члан посаде извршава на захтјев оператора, укључујући летачку дужност, административне послове, вријеме проведено на обукама и провјерама, позиционирање, као и неке дијелове дежурстава;

(11) "радно вријеме" *(duty period)* је период који траје од тренутка када се члан посаде јави на дужност по захтјеву оператора до тренутка када буде ослобођен свих дужности;

(12) "вријеме проведено на летачкој дужности" *(flight duty period - FDP)* је период који почиње од тренутка када се од члана посаде захтијева да се јави на дужност која обухвата један или више сектора, до тренутка када се ваздухоплов потпуно заустави и када мотори престају са радом на крају посљедњег сектора на коме је тај члан посаде био активан;

(13) "вријеме лета" *(flight time)* је, за авионе и моторне једрилице, период који траје од тренутка када се ваздухоплов први пут покрене са паркинг позиције ради полијетања, до тренутка кад се ваздухоплов потпуно заустави на одређеној паркинг позицији и потом потпуно зауставе сви мотори или елисе;

(14) "матична база" *(home base)* је мјесто које члану посаде одређује оператор, у коме члан посаде уобичајено започиње и завршава радно вријеме и у коме, у уобичајеним околностима, оператор није одговоран да члану посаде обезбиједи смештај;

(15) "локални дан" *(local day)* је период од 24 сата који почиње у 00:00 сати по локалном времену;

(16) "локална ноћ" *(local night)* је период од осам сати између 22:00 сата и 08:00 сати по локалном времену;

(17) "активни члан посаде" *(operating crew member)* је члан посаде који врши дужности у ваздухоплову током сектора;

(18) "позиционирање" *(positioning)* је превоз неактивног члана посаде по налогу оператора, из једног мјеста у друго, изузев:
   - времена путовања из мјеста одмора на мјесто јављања на дужност на матичном аеродрому и обратно, и
   - времена превоза из мјеста одмора на мјесто на коме се започиње дужност и обратно;

(19) "мјесто за одмор" *(rest facility)* у ваздухоплову, означава лежај или сједиште са ослонцем за ноге и стопала, предвиђено за спавање чланова посаде;

(20) "резерва" *(reserve)* је временски период током којег оператор од члана посаде захтијева да буде на располагању за обављање летачке дужности, позиционирање или неку другу дужност, а о којој члан посаде мора да буде обавијештен најмање десет сати прије почетка дужности;

(21) "вријеме одмора" *(rest period)* је непрекидан период времена, прије или послије обављања дужности, у коме је члан посаде ослобођен свих дужности, дежурстава и резерве;

(22) "ротација" *(rotation)* је дужност или низ дужности које обухватају најмање једну летачку дужност и одморе изван матичне базе, а које почињу и завршавају се у матичној бази у којој оператер није одговоран да обезбиједи смештај члану посаде;

(23) "слободан дан" *(a single day free of duty)* је, у сврху усклађености са законским одредбама о радном времену, период у коме је члан посаде ослобођен свих дужности и дежурстава, који се састоји од једног дана и двије локалне ноћи, а о којем је члан посаде унапријед обавијештен. Вријеме одмора може да чини дио слободног дана;

(24) "сектор" *(sector)* је дио времена летачке дужности који почиње када се ваздухоплов први пут покрене у сврху полијетања, а завршава се када се ваздухоплов заустави на одређеној паркинг позицији након слијетања;

(25) "дежурство" *(standby)* је унапријед одређен период времена у коме је члан посаде спреман да се на захтјев оператера одмах јави на летачку дужност, позиционирање или неку другу дужност, без одмора у међувремену;

(26) "дежурство на аеродрому" *(airport standby)* је дежурство које се обавља на аеродрому;

(27) "остала дежурства" *(other standbay)* су дежурства која се обављају код куће или у одговарајућем смјештају;

(28) "период најниже дневне активности организма" *(window of circadian low - WOCL)* је период између 02:00 сата и 05:59 сати у временској зони на коју је члан посаде прилагођен.

ORO.FTL.110 Одговорности оператора

Оператор је дужан да:

(a) довољно унапријед објави распоред радног времена како би се омогућило члановима посаде да планирају одговарајући одмор;
(b) обезбиједи да се распоред летачких дужности планира на начин који ће омогућити члановима посаде да буду довољно одморни како би могли да обављају дужности на одговарајућем нивоу безбједности у свим околностима;
(c) одреди вријеме јављања на дужност које омогућава довољно времена за обављање дужности на земљи;
(d) узме у обзир однос учесталости и уобичајеног трајања летачке дужности и одмора, као и да размотри акумулиране утицаје дуготрајног радног времена у комбинацији са минималним одморима;
(e) додијели дужности на начин којим се избјегава поремећај утврђених образаца спавања/рада, као што је смјењивање дневних/ноћних дужности;
(f) поштује одредбе које се односе на промјену распореда у складу са ARO.OPS.230;
(g) обезбиједи довољно одмора који ће члановима посаде омогућити да се опораве од претходних дужности и да буду одморни прије почетка сљедећег периода летачке дужности;
(h) планира продужено вријеме одмора у редовним размацима у сврху опоравка, као и да о томе довољно унапријед обавијести чланове посаде;
(i) планира летачке дужности тако да се оне окончају у оквиру дозвољеног трајања летачке дужности, узимајући у обзир вријеме потребно за обављање претполетних дужности, вријеме сектора и вријеме проведено на земљи између сектора;
(j) измијени ред летења и/или распоред рада чланова посаде ако стварни показатељи укажу да је приликом извршења реда летења прекорачено планирано вријеме летачке дужности (FDP) у више од 33% случајева у сезони реда летења.

ORO.FTL.115 Обавезе члана посаде

Члан посаде је дужан да:
(a) испуни захтјеве из одредбе CAT.GEN.MPA.100 (b), Анекса IV (Дио-CAT) овог правилника;
(b) на оптималан начин искористи могућности одмора и обезбјеђивања мјеста за одмор, као и да планира и користи одмор на одговарајући начин.

ORO.FTL.120 Управљање ризиком од замора (FRM)

(a) Ако одредбе овог поддијела или примјенљиви сертификациони захтјеви налажу управљање ризиком од умора (FRM), оператор је дужан да утврди, примјењује и одржава FRM као саставни дио свог система управљања. FRM се обезбјеђује усаглашавањем са Битним захтјевима из 7.5, 7.6 и 8.7 Анекса IX овог правилника.
(b) Успостављање, примјена и одржавање FRM омогућава стално унапређење цјелокупне ефикасности FRM укључује:
  (1) политику FRM, која представља опис филозофије и принципа оператора у односу на FRM;
  (2) документацију процеса FRM, укључујући процесе које особље чине свјесним сопствене одговорности и поступак измјене процеса којим се мијења ова документација;
  (3) научне принципе и знања;
  (4) поступак утврђивања опасности и процјене ризика који омогућава управљање оперативним ризиком/ризицима оператора, који су посљедица сталног замора члана посаде ваздухоплова;
  (5) поступак умањења ризика којим се предвиђају корективне мјере које се неодложно морају предузети у сврху ефективног смањења ризика оператора који проистиче од замора члана посаде, као и за стално праћење и редовну процјену умањења ризика од замора које се остварује тим мјерама;
  (6) процеси FRM за обезбјеђење безбједности;
  (7) процеси којим се промовише FRM.
(c) FRM одговара плану спецификација у погледу времена летења, величини оператора, као и природи и сложености његових активности, узимајући у обзир опасности и припадајуће ризике садржане у тим активностима и примјенљиви план спецификација у погледу времена летења.
(d) Оператор је дужан да предузима мјере за смањење ризика ако FRM процес за обезбјеђење безбједности показује да се не одржава одговарајућа перфроманса безбједности.

ORO.FTL.125 План радног времена и времена на лету

(a) Оператор утврђује, спроводи и одржава план радног времена и времена на лету, који одговара врсти/врстама операција које спроводи, у складу са овим подијелом и другим примјењивим прописима, укључујући и друге примјењиве законске одредбе о радном времену.
(b) Прије примјене, план радног времена и времена на лету, укључујући сваки релевантни FRM, ако је потребно, одобрава надлежни орган.
(c) У сврху доказивања усклађености са овим подијелом, оператор примјењује одговарајуће сертификационе захтјеве које BHDCA усваја на основу прописа којим се уређују прихватљиви и алтернативни начини усклађивања, сертификациони захтјеви, посебни услови и смјернице. У противном, ако оператор намјерава да одступи од тих сертификационих захтјева у складу са прописом којим се уређују прихватљиви и алтернативни начини усклађивања, сертификациони захтјеви, посебни услови и смјернице, дужан је да надлежном органу достави детаљан опис планиране девијације прије примјене истих. Опис обухвата и све измјене приручника или поступака које би могле бити од важности, као и извршену процјену којом се доказује да су испуњени захтјеви садржани у овом правилнику и овом одјељку.
(d) У складу са ARO.OPD.235(d), у периоду од двије године од примјене девијације или одступања оператор прикупља податке о одобреној девијацији или одступању и анализира их примјеном научних принципа, са циљем процјене утицаја девијација или одступања на замор посаде. Анализа се доставља надлежном органу у форми извјештаја.

ОДЈЕЉАК 2
Оператори који обављају комерцијални ваздушни превоз

ORO.FTL.200 База

Оператор одређује базу за сваког члана посаде.

ORO.FTL.205 Вријеме проведено на летачкој дужности (FDP)

(a) Оператор:
  (1) одређује вријеме јављања на дужност за сваки појединачну операцију, узимајући у обзир ORO.FTL.110(s);
  (2) успоставља поступке којим одређује начин на који ће, у случају посебних околности које би могле

довести до замора, као и након консултација са члановима посаде на које се то односи, капетан скратити стварно проведено вријеме на летачкој дужности (FDP) и/или повећати одмор како би се уклонили сви негативни утицаји на безбједност летења.

(b) Основно најдуже дневно вријеме проведено на летачкој дужности

(1) Најдуже дневно FDP без примјене продужења за прилагођене чланове посаде ваздухоплова мора да буде у складу са сљедећом табелом:

Табела 2

Максимално дневно FDP - прилагођени чланови посаде

Почетак FDP у референтно вријеме	1 - 2 сектора	3 сектора	4 сектора	5 сектора	6 сектора	7 сектора	8 сектора	9 сектора	10 сектора
0600-1329	13:00	12:30	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00
1330-1359	12:45	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00
1400-1429	12:30	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00
1430-1459	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00
1500-1529	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00
1530-1559	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00	09:00
1600-1629	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00	09:00
1630-1659	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00	09:00	09:00
1700-0459	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00	09:00	09:00
0500-0514	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00
0515-0529	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00
0530-0544	12:30	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00
0545-0559	12:45	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00

(c) Ако су чланови посаде ваздухоплова у непознатом стању прилагођености, најдуже дневно вријеме проведено на летачкој дужности (FDP) мора да буде у складу са сљедећом табелом:

Табела 3

Чланови посаде у непознатом стању прилагођености

Најдуже дневно вријеме проведено на летачкој дужности (FDP) према броју сектора						
1 - 2	3	4	5	6	7	8
11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00

(3) Ако су чланови посаде у непознатом стању прилагођености, а оператор је примијенио FRM, најдуже дневно вријеме проведено на летачкој дужности мора да буде у складу са сљедећом табелом:

Табела 4

Чланови посаде у непознатом стању прилагођености у складу са FRM

Вриједности из сљедеће табеле могу да се примјењују под условом да FRM оператора стално контролише одржавање потребне безбједоносне перформансе.

Најдуже дневно вријеме проведено на летачкој дужности (FDP) према броју сектора						
1 - 2	3	4	5	6	7	8
12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00

(c) Вријеме проведено на летачкој дужности са различитим временом јављања на дужност за летачку и кабинску посаду

Ако је за претполетно информисање за исти сектор или низ сектора кабинској посади потребно више времена него летачкој посади, вријеме проведено на летачкој дужности кабинске посаде може да се продужи за разлику у времену јављања на дужност кабинске и летачке посаде. Разлика не може да буде већа од једног сата. Најдуже дневно вријеме проведено на летачкој дужности кабинске посаде заснива се на времену у коме се летачка посада јавља на дужност, док се вријеме летачке дужности рачуна од тренутка јављања на дужност кабинске посаде.

(d) Најдуже дневно вријеме летачке дужности за прилагођене чланове посаде уз примјену продужења без одмора у току лета

(1) Најдуже дневно FDP може се продужити за један сат, највише два пута у седам узастопних дана. У том случају:

(i) минимални периоди одмора прије и послије лета повећавају се за два сата; или

(ii) период одмора послије лета повећава се за четири сата.

(2) Ако се продужења примјењују на узастопне летачке дужности, потребно је да се узастопно обезбиједи додатно вријеме одмора прије и послије лета између два продужења FDP, у складу са наведеним под (1).

(3) Примјена продужења планира се унапријед, а ограничена је на највише:

(i) пет сектора, ако се не улази у *WOCL*; или

(ii) четири сектора, ако се улази у *WOCL* за два сата или мање; или

(iii) два сектора, ако се улази у *WOCL* за више од два сата.

(4) Продужење основног најдужег дневног FDP без одмора у току лета не смије да се комбинује са продужењима усљед одмора у току лета или подијељене дужности у оквиру истог радног времена.

(5) У складу са примјењивим сертификационим захтјевима, у плану спецификација у погледу времена летења се одређују ограничења за продужење основног најдужег дневног FDP, узимајући у обзир:

(i) број сектора; и

(ii) задирање у *WOCL*.

(e) Најдуже FDP уз примјену продужења усљед одмора у току лета

У плану радног времена и времена на лету наводе се услови за продужење основног најдужег дневног FDP са одмором у току лета, у складу са сертификационим захтјевима који се примјењују на врсту дјелатности, узимајући у обзир:

(i) број сектора;

(ii) минимално вријеме одмора у току лета додијељено сваком члану посаде;

(iii) врсту простора за одмор у току лета; и

(iv) појачану основну летачку посаду.

(f) Непредвиђене околности у летачким операцијама - дискреционо право капетана

(1) Услови под којима капетан може да измијени ограничења времена проведеног на летачкој дужности и радног времена и захтјева у погледу одмора у случају непредвиђених околности које настану у тренутку јављања на дужност или након тога, морају да буду у складу са сљедећим:

(i) најдуже дневно FDP који је резултат примјене у ORO.FTL.205(b) и (e) или ORO.FTL.220, не смије да се повећа за више од два сата, изузев у случају појачане летачке посаде, када се најдуже FDP може повећати за највише три сата;

(ii) ако је на посљедњем сектору у оквиру FDP прекорачено дозвољено повећање због непредвиђених околности које су се јавиле након полијетања, лет се може наставити до планираног одредишта или алтернативног аеродрома; и

(iii) вријеме одмора након летачке дужности може се смањити, али не смије да буде мање од десет сати.

(2) У случају непредвиђених околности које би могле да доведу до замора, капетан ваздухоплова је дужан да смањи FDP и/или да повећа вријеме одмора како би се отклонили негативни утицаји на безбједност летења.
(3) Прије доношења одлуке о измјенама из (1) и (2), капетан ваздухоплова се консултује са свим члановима посаде о њиховом степену будности.
(4) Ако искористи своје дискреционо право за продужење FDP или скраћења одмора, капетан ваздухоплова је дужан да о томе поднесе извјештај оператору.
(5) Ако је продужење FDP или скраћење одмора веће од једног сата, оператор шаље надлежном органу, најкасније 28 дана након тог догађаја, примјерак извјештаја, којем придодаје своје напомене.
(6) Оператор неће примјењивати мјере због коришћења дискреционог права описаног овом одредбом и то ће описати у оперативном приручнику.

(g) Непредвиђене околности приликом летења - одгођено јављање на дужност

Оператор утврђује у оперативном приручнику поступке који се примјењују у случајевима одгођеног јављања на дужност због непредвиђених околности, у складу са сертификационим захтјевима који се примјењују на врсту операције.

ORO.FTL.210 Вријеме на лету и радно вријеме

(a) Укупно радно вријеме члана посаде не смије да буде дуже од:
(1) 60 сати у седам узастопних дана;
(2) 110 сати у 14 узастопних дана; и
(3) 190 сати у 28 узастопних дана, распоређених што је могуће равномјерније током тог периода.

(b) Укупно вријеме на лету на секторима на којима је члан посаде распоређен као активни члан посаде не смије да буде дуже од:
(1) 100 сати у 28 узастопних дана;
(2) 900 сати у календарској години; и
(3) 1.000 сати у 12 узастопних календарских мјесеци.

(c) Дужности послије времена на лету рачунају се у радно вријеме. Оператор у оперативном приручнику прописује минимално вријеме трајања дужности послије лета.

ORO.FTL.215 Позиционирање

Ако оператор врши позиционирање члана посаде, примјењује се сљедеће:

(a) позиционирање члана посаде које се одвија послије јављања на летачку дужност, а прије сектора на коме је он активан члан посаде, рачуна се у трајање летачке дужности, али се не рачуна у број сектора на којима је вршена летачка дужност.
(b) вријеме које члан посаде проведе на позиционирању се рачуна у радно вријеме.

ORO.FTL.220 Подијељена дужност

Да би се основно најдуже дневно FDP продужило усљед прекида на земљи, морају да буду испуњени сљедећи услови:

(a) у плану времена на лету и радног времена наведени су сљедећи елементи подијељене дужности у складу са сертификационим захтјевима који се примењују на врсту операција:
(1) минимално трајање прекида на земљи; и
(2) могућности продужења FDP предвиђене одредбом ORO.FTL.205(b), узимајући у обзир трајање прекида на земљи, расположив простор за одмор чланова посаде и друге релевантне факторе;
(b) прекид на земљи у потпуности се рачуна у FDP;
(c) подијељена дужност не смије да услиједи након скраћеног одмора.

ORO.FTL.225 Дежурство и дужности на аеродрому

Ако оператор распореди чланове посаде на дежурство или на неку другу дужност на аеродрому, у складу са сертификационим захтјевима који се примјењују на врсту операција, мора да буде испуњено сљедеће:

(a) у распореду радног времена наводе се дежурство и све дужности на аеродрому и одређује се почетак и крај дежурства, о чему чланови посаде морају да буду унапријед обавијештени како би им се омогућило да планирају одговарајући одмор;
(b) сматра се да је члан посаде дежуран на аеродрому од јављања на дужност на мјесту јављања до краја пријављеног времена трајања дежурства на аеродрому;
(c) дежурство на аеродрому се у потпуности рачуна у радно вријеме, у складу са ORO.FTL.210 и ORO.FTL.235;
(d) свака дужност на аеродрому се у потпуности рачуна у радно вријеме, а FDP се у потпуности рачуна од времена јављања на дужност на аеродрому;
(e) оператор мора да обезбиједи одговарајући смјештај члану посаде који је на дежурству на аеродрому;
(f) у плану времена на лету и радног времена наводе се сљедећи елементи:
(1) највеће трајање сваког дежурства;
(2) утицај времена проведеног на дежурству на најдуже вријеме летачке дужности које је могуће додијелити, узимајући у обзир простор који је на располагању за одмор чланова посаде, као и друге мјеродавне факторе, као што су:
- потреба за непосредном спремношћу члана посаде,
- утицај дежурства на спавање, и
- благовремено обавјештење на одговарајући начин како би се омогућила прилика за спавање између позива на дужност и додијељеног времена летачке дужности;

(3) минимални одмор након дежурства које није резултирало додјелом летачке дужности;
(4) начин рачунања времена проведеног на дежурству ван аеродрома у укупно радно вријеме.

ORO.FTL.230 Резерва

Ако оператор одреди чланове посаде као резерву, примјењују се сљедећи елементи у складу са сертификационим захтјевима који се примјењују на врсту операција:

(a) резерва мора да буде укључена у распоред радног времена;
(b) план времена на лету и радног времена садржи сљедеће елементе:
(1) најдуже трајање сваког периода резерве;
(2) број узастопних дана резерве који се могу додијелити члану посаде ваздухоплова.

ORO.FTL.235 Вријеме одмора

(a) Минимално вријеме одмора у бази.
(1) Минимално вријеме одмора који је омогућен прије почетка времена летачке дужности у бази мора да износи најмање онолико колико је трајао

претходни период дужности или 12 сати, у зависности шта је дуже.

(2) Одступајући од одредбе под (1), ако је оператор у бази обезбиједио одговарајући смјештај члану посаде, минимално вријеме одмора се одређује у складу са одредбом под (b).

(b) Минимално вријеме одмора изван базе.

Минимално вријеме одмора, који је омогућено прије почетка времена летачке дужности ван базе, мора да износи најмање онолико колико је трајао претходни период дужности или десет сати, у зависности шта је дуже. Тај период обухвата могућност спавања од најмање осам сати, не рачунајући вријеме потребно за превоз и за физиолошке потребе.

(c) Скраћени одмор

Одступајући од одредби под (a) и (b), распоред радног времена и времена лета може умањити минимално вријеме одмора у складу са сертификационим захтјевима који се примјењују на врсту дјелатности и узимајући у обзир сљедеће елементе:

(1) минимално скраћење времена одмора;

(2) повећање времена одмора који слиједи; и

(3) скраћење времена летачке дужности после скраћеног одмора.

(d) Периодични продужени одмори за опоравак.

У распореду радног времена и времена лета наводе се периодични продужени одмори неопходни за опоравак од акумулираног умора. Минимални периодични продужени одмор неопходан за опоравак и износи најмање 36 сати, укључујући и двије локалне ноћи, с тим да вријеме које протекне између краја једног периодичног продуженог одмора и почетка другог периодичног продуженог одмора не може да буде веће од 168 сати. Периодични продужени одмор за опоравак мора да се повеђа на два локална дана два пута мјесечно.

(e) У распореду радног времена и времена лета наводе се додатни одмори у складу са примјењивим сертификационим захтјевима, како би се превазишли:

(1) утицаји разлика у временским зонама и продужења времена летачке дужности;

(2) додатни акумулирани умор који је настао усљед поремећаја у распореду; и

(3) промјене базе.

ORO.FTL.240 Исхрана

(a) За вријеме трајања летачке дужности неопходно је да постоји могућност узимања хране и пића како би се избјегао негативан утицај на радни учинак члана посаде, а нарочито ако је вријеме летачке дужности дуже од шест сати.

(b) Оператор је дужан да у оперативном приручнику наведе начин на који се члану посаде обезбјеђује исхрана за вријеме трајања летачке дужности.

ORO.FTL.245 Записи у вези са базом, временом лета, радним временом и временом одмора

(a) Оператор је дужан да најмање 24 мјесеца чува:

(1) појединачне записе за сваког члана посаде која обухвата:

(i) вријеме лета;

(ii) вријеме почетка, трајања и завршетка радног времена и времена летачке дужности;

(iii) вријеме одмора и слободних дана; и

(iv) додијељену базу.

(2) извештаје о продужењима времена летачке дужности и скраћеном времену одмора.

(b) Оператор је дужан да, на захтјев, достави копије појединачних записа о времену лета, радном времену и времену одмора:

(1) предметном члану посаде; и

(2) другом оператору, у вези са чланом посаде који је члан посаде тог оператора или се планира да постане члан посаде тог оператора.

(c) Записи наведени у CAT.GEN.MPA.100(b)(5), која је односи на чланове посаде који обављају дужности за више од једног оператора, чува се најмање 24 мјесеца.

ORO.FTL.250 Обука за управљање замором

(a) Оператор обезбјеђује члановима посаде, особљу одговорном за израду и/или измјене распореда рада чланова посаде и одговарајућим руководиоцима почетну и периодичну обуку у вези са управљањем замором чланова посаде ваздухоплова.

(b) Ова обука се спроводи према програму обуке коју утврђује оператор и описује у оперативном приручнику. Наставни план обуке обухвата све могуће узроке и посљедице замора, као и мјере за његово спречавање.

Додатак 1

ИЗЈАВА

У складу са Правилником о утврђивању тахничких захтјева и управних поступака у вези са летачким операцијама

Оператор

Назив:

Мјесто у којем оператор има главно пословно сједиште или, ако нема главно пословно сједиште, мјесто у којем је основан или пребивалиште и мјесто из којег управља операцијама:

Име и контакт подаци одговорног руководиоца:

Операција ваздухоплова

Датум почетка операције и датум од којег се промјена примјењује:

Информације о ваздухоплову, операцији и организацији за управљање континуираном пловидбеношћу ([1]):

Тип(ови) ваздухоплова, регистрација(е) и главна база:

Серијски број произвођача ваздухоплова (MSN) [2]	Тип ваздухоплова	Регистрација ваздухоплова([3])	Главна база	Врста(е) операција [4]	Организација одговорна за управљање континуираном пловидбеношћу ([5])

Прије извођења одређених операција, оператор прибавља претходно одобрење [6] или посебно одобрење [7]

Када је примјењиво, детаљи о стеченим одобрењима (уз изјаву приложити листу посебних одобрења, укључујући:

- посебна одобрења која је издала трећа земља, ако је примјењиво;
- назив операција изведених са **додатним оперативним одобрењима** (нпр. EFVS 200, SA CAT I, итд.)

Када је примјењиво, детаљи о одобрењима за специјализоване операције (приложити овлашћење(а)).

Када је примјењиво, листу алтернативних начина усклађивања са упућивањем на прихватљиве начине усклађивања - AMC које замјењују (приложити листу алтернативних начина усклађивања - AltMoC).

Изјаве
□ Оператор је усклађен и наставиће се усклађивати са Битним захтјевима из Анекса IX Правилника о утврђивању тахничких захтјева и управних поступака у вези са летачким операцијама и са захтјевима из Правилника о утврђивању тахничких захтјева и управних поступака у вези са летачким операцијама. □ Документација система управљања, укључујући оперативни приручник, усклађена је са захтјевима из Анекса III (Дио-ORO), Анекса V (Дио-SPA), Анекса VI (Дио-NCC) или Анекса VIII (Дио-SPO) Правилника о утврђивању тахничких захтјева и управних поступака у вези са летачким операцијама и сви летови ће се изводити у складу са одредбама оперативног приручника како се захтијева у ORO.GEN.110(b) Дио-ORO Правилника о утврђивању тахничких захтјева и управних поступака у вези са летачким операцијама.
Сви ваздухоплови којима се изводе операције носиоци су: - важећег увјерења о пловидбености у складу са прописом којим се утврђује сертификација пловидбености и еколошка сертификација ваздухоплова и ваздухопловних производа, дијелова и уређаја и сертификација пројектних и производних организација или, за ваздухоплове регистроване у трећој земљи, у складу са ICAO Анексом 8; или - када се користе за активности SPO, важећи уговор о закупу у складу са ORO.SPO.100.
□ Сви чланови летачке посаде имају дозволу издату у складу са Анексом I прописа којим се утврђују технички захтјеви и управни поступци у вези са летачким особљем у цивилном ваздухопловству како се захтијева у ORO.FC.100(c) Анекса III Правилника о утврђивању тахничких захтјева и управних поступака у вези са летачким операцијама, а чланови кабинске посаде, када је примјењиво, оспособљени су у складу са Поддијелом CC Анекса III Правилника о утврђивању техничких захтјева и управних поступака у вези са летачким особљем у цивилном ваздухопловству.
□ (Ако је примјењиво) Оператор спроводи и доказује усклађеност са признатим стандардом индустрије. Упућивање на стандард: Сертификационо тијело: Датум задње провјере усклађености:
□ Оператор обавјештава надлежни орган о свим промјенама околности које утичу на његову усклађеност са Битним захтјевима утврђеним у Анексу IX Правилника о утврђивању тахничких захтјева и управних поступака у вези са летачким операцијама и захтјева из Правилника о утврђивању тахничких захтјева и управних поступака у вези са летачким операцијама, како је изјављено надлежном органу овом изјавом, и о свим промјенама информација и листе Алтернативних начина усклађивања који су укључени у ову изјаву и приложени уз њу, како је прописано у ORO.GEN.120(a) Анекса III Правилника о утврђивању тахничких захтјева и управних поступака у вези са летачким операцијама.
□ Оператор потврђује да су информације наведене у овој изјави тачне.
Датум, име и потпис одговорног руководиоца
(1) Ако нема довољно простора да се наведу све информације у изјави, информације се могу навести у одвојеном прилогу. Прилог се датира и потписује. (2) Серијски број произвођача. (3) Ако је ваздухоплов такође регистрован са потврдом носиоца ваздушног оператора (AOC), навести број AOC носиоца AOC.

(4) „Врста операција" односи се на врсту операција које се изводе предметним ваздухопловом, нпр. некомерцијалне операције или специјализоване операције као што су фотографисање из ваздуха, летови за рекламирање из ваздуха, летови за потребе вијести, телевизијски и филмски летови, падобранске операције, спортско падобранство, пробни летови након одржавања.
(5) Информације о организацији која је одговорна за управљање континуираном пловидбеношћу укључују назив организације, адресу и упућивање на одобрење.
(6) (a) операције са било којим неисправним инструментом или дијелом опреме или предметом или функцијом са листе минималне опреме (MEL) (из ORO.MLR.105 (b), (f) и (j), NCC.IDE.A.105, NCC.IDE.H.105, SPO.IDE.A.105 и SPO.IDE.H.105).
(b) операције за које је потребно претходно овлашћење или одобрење, укључујући све операције у наставку:
- за специјализоване операције, закуп ваздухоплова са посадом и без посаде регистрованог изван Босне и Херцеговине (ORO.SPO.100(C));
- за високоризичне комерцијалне специјализоване операције (ORO.SPO.110);
- за некомерцијалне операције ваздухопловом са MOPSC већим од 19, које се изводе без оперативног члана кабинске посаде (ORO.CC.100(d));
- за употребу оперативних минимума IFR који су мањи од оних које је објавила Босна и Херцеговина (NCC.OP.110 и SPO.OP.110)
- за пуњење горивом док мотори раде и/или ротори окрећу (NCC.OP.157)
- за специјализоване операције без опреме за кисеоник изнад 10 000 ft (SPO.OP.195)
(7) операције у складу са Анексом V (Дио-SPA) Правилника о утврђивању техничких захтјева и управних поступака у вези са летачким операцијама, укључујући Поддио B „Операције засноване на перформансама (PBN)", Поддио C „Операције са утврђеним минималним навигационим перформансама (MNPS)", Поддио D „Операције у ваздушном простору са смањеним минимумима вертикалног раздвајања (RVSM)", Поддио E „Операције у условима смањене видљивости (LVO) и Операције са додатним оперативним одобрењима", Поддио G „Превоз опасних роба" и Поддио N Хеликоптерски прилази са референтном тачком и долазак са смањеним минимумима VFR."

АНЕКС IV
ОПЕРАЦИЈЕ КОМЕРЦИЈАЛНОГ ВАЗДУШНОГ ПРЕВОЗА
[ДИО CAT]
ПОДДИО A
ОПШТИ ЗАХТЈЕВИ

CAT.GEN.100 Надлежни орган

Надлежни орган је орган који одређује држава чланица у којој оператор има главно пословно сједиште.

ОДЈЕЉАК 1

Ваздухоплови на моторни погон

CAT.GEN.MPA.100 Одговорности посаде

(a) Члан посаде одговоран је за правилно обављање својих дужности:
  (1) које се односе на безбједност ваздухоплова и особа које се налазе у њему; и
  (2) које су наведене у упутствима и поступцима у оперативном приручнику.

(b) Члан посаде:
  (1) обавјештава капетана ваздухоплова о свакој грешки, отказу, квару и оштећењу за које сматра да могу утицати на пловидбеност или безбједну операцију ваздухопловом укључујући система у случају опасности, ако о њима није већ извијестио други члан посаде;
  (2) обавјештава капетана ваздухоплова о догађајима који су угрозили или су могли угрозити безбједност операције, ако о њима није већ извијестио други члан посаде;
  (3) испуњава одговарајуће захтјеве у вези са извјештавањем о догађајима;
  (4) испуњава захтјеве повезане са ограничењима у погледу времена проведеног на лету и на дужности и захтјеве у погледу одмора, који су примјењиви за његове активности;
  (5) када обавља задатке за више од једног оператора:
    (i) води сопствене записе о времену проведеном на лету и на дужности и о периодима одмора, како је наведено у примјењивим захтјевима FTL;
    (ii) сваком оператору доставља податке потребне за планирање активности у складу са примјењивим захтјевима ограничења времена проведеног на лету (FTL); и
    (iii) сваком оператору доставља податке потребне у вези са операцијама на више од једног типа или варијанте.

(c) Члан посаде не обавља задатке у ваздухоплову:
  (1) када је под утицајем психоактивних супстанци или када није способан због повреде, исцрпљености, лијекова, болести или других сличних узрока;
  (2) док не прође разумно вријеме након рођења на великим дубинама или након давања крви;
  (3) ако примјењиви медицински захтјеви нису испуњени; или
  (4) ако има било какву сумњу у своју способност за обављање задатака који су му додијељени; или
  (5) ако зна или сумња да пати од замора како је наведено под 7.5 Анекса IX овог правилника или се на други начин осјећа неспремним до те мјере да би лет могао бити угрожен.

CAT.GEN.MPA.105. Одговорности капетана ваздухоплова

(a) Поред усклађивања са захтјевима из CAT.GEN.MPA.100, капетан ваздухоплова:
  (1) је одговоран за безбједност свих чланова посаде, путника и терета у ваздухоплову, од тренутка његовог уласка у ваздухоплов до тренутка изласка након завршетка лета;
  (2) је одговоран за летење и безбједност ваздухоплова:
    (i) за авионе, од тренутка када је авион првобитно спреман за кретање у сврху таксирања прије полијетања, до тренутка потпуног заустављања на крају лета и гашења мотора који су били употријебљени као главне погонске јединице;
    (ii) за хеликоптере, док се окрећу ротори;
  (3) има овлашћење за издавање свих наредби и за предузимање било каквих одговарајућих мјера ради постизања безбједности ваздухоплова и лица и/или имовине који се у њему превозе, у складу са наведеним под 7.2 Анекса IX;
  (4) има овлашћење за искрцавање било ког лица или било ког дијела терета који могу представљати потенцијалну опасност за безбједност ваздухоплова или лица у њему;
  (5) не допушта превоз ваздухопловом особи за коју се чини да је под утицајем алкохола или дрога у таквом степену, да би могла бити угрожена безбједност ваздухоплова или лица у њему;
  (6) има право одбити превоз неприхватљивих, депортованих или притворених лица ако њихов превоз повећава ризик за безбједност ваздухоплова или лица у њему;
  (7) обезбјеђује да се сви путници упознају са смјештајем излаза у случају опасности и са смјештајем и начином употребе одговарајуће безбједносне опреме и опреме у случају опасности;
  (8) обезбјеђује придржавање свих оперативних поступака и контролних листа, у складу са оперативним приручником;
  (9) не допушта било ком члану посаде да обавља било какве радње током критичних фаза лета, осим оних које су потребне за безбједну операцију ваздухоплова;
  (10) обезбјеђује да се:
    (i) уређаји за снимање података о лету не онеспособе или искључе током лета;
    (ii) у случају догађаја, изузев несреће или озбиљног инцидента, када мора да се уради извјештај у складу са ORO.GEN.160(a), подаци снимљени уређајем за снимање не смију намјерно да се избришу.
    (iii) у случају несреће или озбиљног инцидента, или ако истражни орган одреди чување подака са уређаја за снимање података у лету:
      (A) подаци са уређаја за снимање података у лету намјерно не избришу;
      (B) уређај за снимање података у лету искључе одмах након завршетка лета; и
      (C) прије напуштања пилотске кабине предузму превентивне мјере како би се сачували подаци са уређаја за снимање податак у лету;
  (11) одлучује хоће ли преузети ваздухоплов са неисправностима, у складу са листом одступања од

конфигурације (CDL) или листом минималне опреме (MEL);
(12) обезбјеђује да се обави претполетни преглед у складу са захтјевима Анекса I (Дио-M) прописа о континуираној пловидбености ваздухоплова и ваздухопловних производа, дијелова и уређаја и одобравању организација и особља које се баве овим пословима;
(13) увјерава се да је релевантна опрема у случају опасности остала лако доступна за тренутну употребу.

(b) Капетан ваздухоплова или пилот коме је додијељено извршење лета, у случају ванредних догађаја који захтијевају тренутно доношење одлука и предузимање радњи, предузима радње које сматра потребним у датим околностима у складу са наведеним под 7.3 Анекса IX овог правилника. У таквим случајевима може, у интересу безбједности, одступити од правила, оперативних поступака и метода.

(c) Када год се ваздухопловом у лету изведе маневар као одговор на индикацију обавезног вертикалног раздвајања (RA) система за избјегавање судара који се налази у ваздухоплову (ACAS), вођа ваздухоплова подноси надлежном органу извјештај ACAS.

(d) Опасност од птица и судари са птицама:
(1) Када год примијети могућу опасност од птица, капетан ваздухоплова о томе обавјештава јединицу контроле ваздушног саобраћаја (ATS) чим му то допусти радно оптерећење као члана летачке посаде.
(2) Када год ваздухоплов за који је одговоран претрпи судар са птицама који резултира значајним оштећењем ваздухоплова или губитком или неправилним радом било које основне функције, капетан ваздухоплова након слијетања подноси надлежном органу писани извјештај о удару птица.

CAT.GEN.MPA.110 Ауторитет капетана ваздухоплова

Оператор предузима све разумне мјере како би обезбиједио да сва лица која се превозе ваздухопловом поштују све законите наредбе које издаје вођа ваздухоплова у сврху заштите безбједности ваздухоплова и лица или ствари које се њиме превозе.

CAT.GEN.MPA.115 Особље или чланови посаде у путничкој кабини који нису кабинска посада

У погледу особља или чланова посаде, који нису чланови оперативне кабинске посаде, а који обављају своје задатке у путничкој кабини ваздухоплова, оператор обезбјеђује:

(a) да их путници забуном не сматрају члановима кабинске посаде;

(b) да се не налазе на мјестима предвиђеним за чланове кабинске посаде;

(c) да не ометају чланове кабинске посаде при обављању њихових задатака.

CAT.GEN.MPA.120 Заједнички језик

Оператор обезбјеђује да сви чланови посаде могу међусобно комуницирати на заједничком језику.

CAT.GEN.MPA.124 Вожење по земљи/рулање ваздухоплова

Оператор успоставља поступке за вожење по земљи/рулање ваздухоплова како би обезбиједио безбједне операције и повећавао безбједност на полетно-слетној стази.

CAT.GEN.MPA.125 Вожење авиона

Оператор обезбјеђује да се вожење авиона по оперативним површинама аеродрома врши само ако је лице, које се налази за управљачким командама ваздухоплова:

(a) одговарајуће квалификовани пилот; или

(b) одређено од стране оператора, и:
(1) обучено је за вожење ваздухоплова;
(2) обучено је за употребу радио-телефона;
(3) упознато је с мапом аеродрома, рутама, знаковима, ознакама, свјетлима, сигналима и упутствима, фразеологијом и поступцима услуга контроле ваздушног саобраћаја (ATC);
(4) способно је да испуни оперативне стандарде потребне за безбједно кретање авиона на аеродрому.

CAT.GEN.MPA.130 Употреба ротора - хеликоптери

Ротор хеликоптера смије се погонски покренути у сврху летења само када је за управљачким командама квалификовани пилот.

CAT.GEN.MPA.135 Приступ кабини летачке посаде

(a) Оператор обезбјеђује да се ниједној особи, осим члановима летачке посаде који су распоређени на одређени лет, не допусти приступ у кабину летачке посаде или превоз у истој, осим ако је та особа:
(1) оперативни члан посаде;
(2) представник надлежног или инспекцијског органа, када је то потребно за обављање службених дужности; или
(3) има одобрење за приступ и превози се у складу са упутствима садржаним у оперативном приручнику.

(b) Капетан ваздухоплова обезбјеђује да:
(1) приступ у кабину летачке посаде не узрокује одвраћање пажње или ометање извршења лета, и
(2) су сва лица која се превозе у кабини летачке посаде упозната с релевантним безбједносним поступцима.

(c) Коначну одлуку о дозволи приступа у кабину летачке посаде доноси капетан ваздухоплова.

CAT.GEN.MPA.140 Преносиви електронски уређаји

Оператор не допушта било којој особи у ваздухоплову коришћење преносног електронског уређаја (PED) који може негативно утицати на перформансу ваздухопловних система и опреме, те предузима све разумне мјере како би спријечио такву употребу.

CAT.GEN.MPA.141 Употреба електронских уређаја летачке посаде (EFB)

(a) Када се EFB користи у ваздухоплову, оператор обезбјеђује да EFB нема негативан утицај на перформансе система или опреме ваздухоплова или способност члана летачке посаде да управља ваздухопловом.

(b) Оператор не употребљава апликацију EFB типа B, осим ако није одобрена у складу са Поддијелом M Анекса V (Дио-SPA) овог правилника.

CAT.GEN.MPA.145 Информације о опреми у случају опасности и опреми за преживљавање која се налази у ваздухоплову

Оператор обезбјеђује да су листе које садрже информације о опреми у случају опасности и опреми за преживљавање, које се налазе у свим његовим ваздухопловима, увијек на располагању за тренутно обавјештавање центара за координацију спасавања (RCC).

CAT.GEN.MPA.150 Принудно слијетање на воду - авиони

Оператор смије летјети авионом с конфигурацијом путничких сједишта већом од 30 на летовима изнад воде, на удаљености од копна примјереног за слијетање у случају опасности већој од 120 минута при брзини крстарења или 400 NM, зависно од тога шта је од тога мање, само ако авион испуњава одредбе за принудно слијетање на воду, прописане у примјењивим прописима о пловидбености.

CAT.GEN.MPA.155 Превоз ратног оружја и муниције

(a) Оператор може превозити ратно оружје и муницију само ако су за то дале одобрење све државе чији се ваздушни простор намјерава користити за лет.
(b) Када је дато такво одобрење, оператор обезбјеђује да се бојно оружје и муниција:
  (1) смјести у ваздухоплову на мјесту које није доступно путницима током лета; и
  (2) ако се ради о ватреном оружју, да је ненапуњено.
(c) Оператор обезбјеђује да је капетан ваздухоплова прије почетка лета обавијештен о детаљима о било каквом бојном оружју и муницији које се намјерава превозити и о његовом смјештају у ваздухоплову.

CAT.GEN.MPA.160 Превоз спортског оружја и спортске муниције

(a) Оператор предузима све разумне мјере како би обезбиједио да му се пријави било какво спортско оружје које ће се превозити ваздухопловом.
(b) Оператор који прихвати превоз спортског оружја обезбјеђује да је оно:
  (1) смјештено у ваздухоплову на мјесту које није доступно путницима током лета; и
  (2) ненапуњено, ако се ради о ватреном или другом оружју које се може напунити муницијом.
(c) Муниција спортског оружја може се превозити у пријављеном путничком пртљагу уз одређена ограничења, у складу са техничким упутствима.

CAT.GEN.MPA.161 Превоз спортског оружја и муниције - ублажења

Без обзира на CAT.GEN.MPA.160(b), у хеликоптерима, чија је највећа сертификована маса при полијетању (MCTOM) 3 175 kg или мање, којим се лети током дана и на рутама на којим се навигација обавља према визуелним оријентирима, спортско оружје се може превозити на мјесту које је доступно током лета, под условом да је оператор успоставио одговарајуће поступке и да је непрактично смјестити га на неприступачно мјесто током лета.

CAT.GEN.MPA.165 Начин превоза лица

Оператор предузима све мјере како би обезбиједио да се током лета ниједно лице не налази у било ком дијелу ваздухоплова који није намијењен за смјештај лица, осим ако воћа ваздухоплова допусти привремени приступ:
(a) ради предузимања мјера потребних за безбједност ваздухоплова или било ког лица, животиње или робе у њему; или
(b) у дио ваздухоплова у ком се превози терет или залихе, а ради се о дијелу који је пројектован тако да му лице може приступити током лета ваздухоплова.

CAT.GEN.MPA.170 Психоактивне супстанце

(a) Оператор предузима све разумне мјере да обезбиједи да ниједно лице не уђе нити буде у ваздухоплову када је под утицајем психоактивних супстанци у мјери у којој може да угрози безбједност ваздухоплова или људи у њему.
(b) Са циљем да обезбиједи да безбједност ваздухоплова или људи у њему није угрожена, оператор израђује и спроводи политику превенције и откривања злоупотребе психоактивних супстанци од стране чланова летачког и кабинског особља и другог безбједносно осјетљивог особља које је под његовом директном контролом.
(c) Не доводећи у питање примјењиве националне законодавне прописе о заштити података које се односи на тестирање појединаца, оператор израђује и примјењује објективан, транспарентан и недискриминирајући поступак за превенцију и откривање случајева злоупотребе психоактивних супстанци од стране његове летачке и кабинске посаде и другог безбједоносно осјетљивог особља.
(d) У случају потврђеног позитивног резултата тестирања, оператор обавјештава свој надлежни орган и тијело које је одговорно за одговарајуће особље, као што је медицински процјењивач надлежног органа за издавање дозвола.

CAT.GEN.MPA.175 Угрожавање безбједности

(a) Оператор предузима све разумне мјере да обезбиједи да се ниједно лице не понаша несмотрено, са намјером или несавјесно или да не реагује на начин да:
  (1) угрози ваздухоплов или људе у њему, или
  (2) проузрокује или дозволи да ваздухоплов угрози било које лице или имовину.
(b) Оператор обезбјеђује да летачка посада пролази психолошку процјену прије него што почне да обавља линијске летове, како би могао да:
  (1) утврди психолошке карактеристике и подобност летачке посаде с обзиром на радне услове, и
  (2) смањи вјероватноћу негативног утицаја на безбједан лет ваздухоплова.
(c) С обзиром на величину, природу и сложеност активности оператора, оператор може да замијени психолошку процјену наведену под (b) интерном процјеном психолошких карактеристика и подобности летачке посаде

CAT.GEN.MPA.180 Документи, приручници и информације који се морају налазити у ваздухоплову

(a) При сваком лету, осим ако је одређено другачије, у ваздухоплову се носе оригинали или копије сљедећих докумената, приручника и информација:
  (1) летачки приручник ваздухоплова (AFM) или одговарајући документ(и);
  (2) оригинал потврде о регистрацији;
  (3) оригинал увјерења о пловидбености (CofA);
  (4) потврда о буци, укључујући превод на енглески језик, ако је издао надлежни орган одговоран за издавање потврде о буци;
  (5) овјерена вјеродостојна копија потврде ваздушног превозника (AOC), укључујући и превод на енглески језик када је AOC издат на другом језику;
  (6) спецификације операција битне за врсту ваздухоплова, издате заједно са AOC, укључујући и превод на енглески језик у случају када су спецификације операција издате на другом језику;
  (7) оригинал дозволе за радио-станицу у ваздухоплову, према потреби;
  (8) полиса(-е) осигурања од одговорности за штету насталу трећим лицима;
  (9) дневник лета, или одговарајући документ за ваздухоплов;
  (10) техничка књига ваздухоплова у складу са Анексом I (Дио-M) прописа о континуираној пловидбености

ваздухоплова и ваздухопловних производа, дијелова и уређаја и одобравању организација и особља које се баве овим пословима;
(11) детаљи из преданог плана лета ATS, према потреби;
(12) важеће и примјерене ваздухопловне карте за руту предложеног лета и за све руте за које се може разумно очекивати да би се лет могао на њих преусмјерити;
(13) информације о поступцима и визуелним сигналима које користе ваздухоплови који пресрећу и ваздухоплови који су пресретани;
(14) информације о службама потраге и спасавања за подручје предвиђеног лета, које су лако доступне у пилотској кабини;
(15) важећи дијелови оперативног приручника релевантни за задатке чланова посаде, који су лако доступни у пилотској кабини;
(16) MEL;
(17) одговарајућа документација о упутствима из обавјештења ваздухопловном особљу (NOTAM) и услуга ваздухопловног информисања у ваздушној пловидби (AIS);
(18) одговарајуће метеоролошке информације;
(19) манифест терета и/или путника, према потреби;
(20) документација о маси и равнотежи;
(21) оперативни план лета, према потреби;
(22) обавјештење о посебним категоријама путника (SPC) и посебном терету, према потреби; и
(23) било која друга документација која може бити важна за лет или коју захтијевају државе преко којих се обавља лет.

(b) Независно од наведеног под (a), за дневне операције према правилима визуелног летења (VFR), које се обављају ваздухопловима који нису комплексни ваздухоплови на моторни погон, који полијећу и слијећу на исти аеродром или оперативну површину унутар периода од 24 сата, или који остају унутар локалног подручја наведеног у оперативном приручнику, сљедећа документација и информације могу се чувати на аеродрому или оперативној површини:
(1) потврда о буци;
(2) дозвола за радио-станицу;
(3) дневник лета, или одговарајући документ;
(4) техничка књига ваздухоплова;
(5) документација о упутствима NOTAM и AIS;
(6) метеоролошке информације;
(7) обавјештење о SPC и посебном терету, према потреби; и
(8) документација о маси и равнотежи.

(c) Независно од наведеног под (a), у случају губитка или крађе докумената из наведеног под (a)(2) до (a)(8), операција се може наставити до доласка на одредиште или на мјесто гдје се могу обезбиједити замјенски документи.

CAT.GEN.MPA.185 Информације које остају на земљи

(a) Оператор обезбјеђује да се најмање током трајања појединачног лета или низа летова:
(1) информације које се односе на лет и које су примјерене врсти операције чувају на земљи;
(2) информације сачувају док се не изради дупликат на мјесту на којем ће бити чуване; или, ако је то неизводљиво,
(3) информације носе у ваздухоплову у спремнику отпорном на ватру.

(b) Информације из наведеног под (a) укључују:
(1) копију оперативног плана лета, према потреби;
(2) копију релевантног дијела(-ова) техничке књиге ваздухоплова;
(3) NOTAM документацију која је специфична за руту ако је оператор посебно за то припремио;
(4) документацију о маси и равнотежи, ако се захтијева; и
(5) обавјештење о посебном терету.

CAT.GEN.MPA.190 Достављање документације и записа

У разумном року, након што то од њега затражи лице које је за то овластио надлежни орган, вођа ваздухоплова доставља том лицу документацију која се мора носити у ваздухоплову.

CAT.GEN.MPA.195 Чување, предочавање и употреба записа уређаја за снимање података о лету

(a) Након несреће, озбиљног инцидента или догађаја који је утврђен од стране истражног органа, оператор ваздухоплова чува изворне записане податке током периода од 60 дана, осим ако орган надлежан за истрагу одреди другачије.

(b) Оператор врши оперативне провјере и оцјењивање записа како би обезбиједио непрестану исправност уређаја за снимање лета који се морају имати у складу са овим правилником.

(c) Оператор обезбјеђује да се чувају записи о параметрима лета и комуникационих порука путем везе за пренос података за које се захтијева да се снимају уређајима за снимање лета. Међутим, за потребе испитивања и одржавања тих уређаја за снимање лета, у вријеме тестирања смије се избрисати најстарији забиљежени материјал у трајању до једног сата.

(d) Оператор чува и одржава ажурном документацију која садржи информације потребне за пребацивање необрађених података FDR у параметре изражене у техничким јединицама.

(e) Оператор ставља на располагање било које записе уређаја за снимање података о лету који су сачувани, ако тако одреди надлежни орган.

(f) Не доводећи у питање Правилник о истраживању несрећа и озбиљних инцидената ваздухоплова:
(1) Осим за обезбјеђење исправности уређаја за снимање лета, звучни записи из тог уређаја смију се открити и користити само ако су испуњени сви сљедећи услови:
(i) је прописан поступак који се односи на поступање са тим звучним записима и његовим транскриптима,
(ii) уз претходну сагласност свих чланова посаде и особља за одржавање на које се запис односи;
(iii) такви звучни записи користе се само за одржавање или за побољшање безбједности.
(1a) Када оператор са циљем обезбјеђења исправности уређаја за снимање лета прегледава звучне записе тог уређаја, дужан је штитити приватност тих звучних записа и обезбиједити да се не објављују нити користе ни за шта друго осим за обезбјеђење исправности уређаја за снимање лета.
(2) Ни параметри лета ни комуникационе поруке везе за пренос података забиљежене у уређају за снимање лета не смију се користити у друге сврхе осим за истраживање несреће или инцидента за које се захтијева извјештавање, осим ако такви записи испуњавају неки од сљедећих услова:

(i) такве записе употребљава оператор искључиво за потребе пловидбености или одржавања; или
(ii) су такви записи неидентификовани; или
(iii) се такви записи откривају заштићеним поступцима.

CAT.GEN.MPA.200 Превоз опасне робе

(a) Ако није другачије допуштено овим анексом, ваздушни превоз опасне робе обавља се у складу са Анексом 18 Чикашке конвенције, како је посљедње измијењена и проширена Техничким упутствима за безбједан ваздушни превоз опасне робе (документ ICAO 9284-AN/905), укључујући његове допуне и било које друге додатке или исправке.
(b) Опасну робу превози само оператор који је одобрен у складу са Анексом V (Дио-SPA), Поддијелом G овог правилника, осим када:
(1) не подлијеже техничким упутствима у складу са Дијелом 1. тих упутстава; или
(2) носе је путници или чланови посаде, или се налази у пртљагу, у складу са Дијелом 8. Техничких упутстава.
(c) Оператор успоставља поступке како би обезбиједио да су предузете све разумне мјере за спречавање ненамјерног уношења опасне робе у ваздухоплов.
(d) Оператор пружа особљу потребне информације које им омогућавају обављање њихових одговорности како се захтијева Техничким упутствима.
(e) У складу са техничким правилима, оператор без одгађања обавјештава надлежни орган и надлежни орган државе догађаја, у случају:
(1) било каквих несрећа или инцидента повезаних са опасном робом;
(2) откривања непријављене или погрешно пријављене опасне робе или терета или поште; или
(3) проналаска опасне робе коју преносе путници или чланови посаде, или која се налази у њиховом пртљагу, када то није у складу са Дијелом 8. Техничких упутстава.
(f) Оператор обезбјеђује да су путницима пружене информације о опасној роби у складу са Техничким упутствима.
(g) Оператор обезбјеђује да се на прихватним мјестима за терет поставе обавјештења која садрже информације о превозу опасне робе, како је то захтијевано Техничким упутствима.

CAT.GEN.MPA.205 Систем за праћење ваздухоплова - авиони

(a) Оператор успоставља и одржава, као дио система за вршење оперативне контроле над летовима, систем за праћење ваздухоплова, што укључује летове који се односе на (b) ако их изводе сљедећи авиони:
(1) авиони чија МСТОМ већа од 27 000 kg, а MOPSC већи од 19, при чему је први издати појединачно CofA прије 16. децембра 2018. године, који су опремљени одговарајућим уређајима који обезбјеђују додатне информације о позицији поред оних који се добију преко транспондера секундарног надзорног радара;
(2) сви авиони чија МСТОМ већа од 27 000 kg, а MOPSC већи од 19, при чему је први издати појединачно CofA након 16. децембра 2018. године;
(3) сви авиони чија МСТОМ већа од 45 500 kg, а први издати појединачни CofA на или након 16. децембра 2018. године.
(b) Летове прати оператор од тренутка полијетања до слијетања, осим када планиране руте и планирана скретања на рути су у потпуности укључени у блокове ваздушног простора, гдје:
(1) обично ATS пружа услугу надзора која је заснована на ATS систему за надзор, обезбјеђујући информације од ваздухоплова у адекватним временским интервалима.
(2) оператор доставља надлежном пружаоцу услуга у ваздушној пловидби неопходне контакт податке.

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

Након несреће у којој је авион тешко оштећен, сљедећи авиони опремљени су отпорним и аутоматским средствима за прецизно одређивање локације крајње тачке лета:
(1) сви авиони чија МСТОМ већа од 27 000 kg, а MOPSC већи од 19, при чему је прво издато појединачно CofA након 1. јануара 2023. године; и
(2) сви авиони чија МСТОМ већа од 45 500 kg, а прво издато појединачно CofA на или након 1. јануара 2023. године.

CAT.GEN.MPA.215 Програм подршке

(a) Оператор омогућава, олакшава и обезбјеђује приступ проактивном и некажњивом програму подршке који пружа подршку посади и помаже им у препознавању, савладавању и превазилажењу свих проблема који могу негативно да утичу на њихову способност да на безбједан начин уживају привилегије њихове дозволе. Сви чланови летачке посаде имају приступ том програму.
(b) Не доводећи у питање примјењиве националне законодавне прописе о заштити појединаца у вези са обрадом личних података и о слободном протоку тих података, заштита повјерљивости података је предуслов за ефективан програм подршке, јер подстиче коришћење тог програма и обезбјеђује његов интегритет.

ПОДДИО B
ОПЕРАТИВНИ ПОСТУПЦИ
ОДЈЕЉАК 1
Ваздухоплови на моторни погон

CAT.OP.MPA.100 Коришћење услуга у ваздушном саобраћају

(a) Оператор обезбјеђује:
(1) да су услуге у ваздушном саобраћају (ATS) одговарајуће ваздушном простору и да се примјењива правила летења користе за све летове када год су доступни;
(2) да су оперативна упутства током лета, која се односе на промјену плана лета ATS, када је то изводљиво, координисана са одговарајућом јединицом ATS прије него што се прослиједе ваздухоплову.
(b) Без обзира на наведено под (a), коришћење ATS није обавезно осим ако то налажу захтјеви ваздушног простора за:
(1) дневне операције према VFR авионима који нису комплексни авиони на моторни погон;
(2) хеликоптере чији је МСТОМ 3 175 kg или мање, који лете дању и на рутама на којима се навигација обавља према визуелним оријентирима; или
(3) локалне хеликоптерске операције (LHO);

под условом да су договори о услугама потраге и спасавања обезбијеђени.

CAT.OP.MPA.101 Провјера и поставке висиномјера

(a) Оператор утврђује поступке за провјеру висиномјера прије сваког одласка.
(b) Оператор утврђује поступке за подешавање висиномјера за све фазе лета, којима се узимају у обзир поступци које је утврдила држава аеродрома или држава ваздушног простора, ако је примјењиво.

CAT.OP.MPA.105 Употреба аеродрома и оперативних површина

(a) Оператор употребљава само оне аеродроме и оперативне површине који су одговарајући за предметни(-е) тип(ове) ваздухоплова и операцију(-е).
(b) Употреба оперативних површина односи се само на:
  (1) авионе који нису комплексни авиони на моторни погон; и
  (2) хеликоптере.

CAT.OP.MPA.107 Одговарајући аеродром

Оператор сматра аеродром одговарајућим ако је у очекивано вријеме коришћења доступан и опремљен потребним помоћним услугама као што су услуге у ваздушном саобраћају (ATS), довољна расвјета, комуникационе услуге, метеоролошки извјештаји, навигациона помагала и услуга у случају опасности.

CAT.OP.MPA.110 Оперативни минимуми аеродрома

(a) Оператор успоставља оперативне минимуме аеродрома за сваки полазни, одредишни или алтернативни аеродром који се планира користити како би се обезбиједило одвајање ваздухоплова од терена и препрека и како би се смањио ризик од губитка визуелних референци током визуелног сегмента лета операција инструменталног прилаза.
(b) Метода која се користи за успостављање оперативних минимума аеродрома узима у обзир све сљедеће елементе:
  (1) тип, перформансе и карактеристике управљања ваздухопловом;
  (2) опрему која је доступна у ваздухоплову у сврху навигације, добијања визуелних референци и/или контроле путање лета током полијетања, прилаза, слијетања и неуспјелог прилаза;
  (3) сви услови или ограничења наведени у летачком приручнику ваздухоплова (AFM);
  (4) релевантно оперативно искуство оператора;
  (5) димензије и карактеристике полетно-слетне стазе/подручја завршног прилаза и полијетања (FATO) који би се могли одабрати за коришћење;
  (6) адекватност и перформансе доступних визуелних или невизуелних помоћних средстава за навигацију и инфраструктуре;
  (7) апсолутну висину/висину надвисивања препрека (OCA/H) за поступке инструменталног прилаза;
  (8) препреке у подручјима започетог пењања и потребне маргине надвисивања препрека;
  (9) састав, стручност и искуство летачке посаде;
  (10) IAP;
  (11) карактеристике аеродрома и доступне услуге у ваздушној пловидби (ANS);
  (12) сви минимуми које може објавити држава аеродрома;
  (13) услови прописани у спецификацијама операција укључујући сва посебна одобрења за операције у условима смањене видљивости (LVO) или операције са оперативним одобрењима;
  (14) све нестандардне карактеристике аеродрома, поступака инструменталног прилаза или животна средине.
(c) Оператор утврђује методу за успостављање оперативних минимума аеродрома у оперативном приручнику.
(d) Методу коју користи оператор за успостављање оперативних минимума аеродрома и све промјене те методе одобрава надлежни орган.

CAT.OP.MPA.115 Технике летења за прилаз - авиони

(a) Све операције прилаза обављају се као стабилизоване операције прилаза, ако надлежни орган није одобрио другачије за одређени прилаз на одређену полетно-слетну стазу.
(b) Техника завршног прилаза сталним спуштањем (CDFA) користи се за операције прилаза поступцима непрецизног прилаза (NPA) осим за одређене полетно-слетне стазе за које је надлежни орган одобрио другу технику летења.

CAT.OP.MPA.125 Поступци инструменталног одласка и прилаза

(a) Оператор обезбјеђује да се употребљавају поступци инструменталног одласка и прилаза које је одредила држава у којој се налази аеродром.
(b) Без обзира на наведено под (a), капетан може прихватити одобрење ATC да скрене са објављене руте одласка или прилаза, ако су у обзир узети критеријуми за надвисивања препрека и ако су у потпуности узети у обзир оперативни услови. У сваком случају, завршни прилаз се обавља визуелно или у складу са утврђеним поступцима инструменталног прилаза.
(c) Без обзира на наведено под (a), оператор може употријебити друкчије поступке од оних под (a) ако их је одобрила држава у којој се налази аеродром и ако су наведени у оперативном приручнику.

CAT.OP.MPA.126 Навигација заснована на перформансама

Када је за предвиђену руту или поступак летења потребна навигација заснована на перформансама (PBN), оператор обезбјеђује:
(a) да су релевантне навигационе спецификације за PBN наведене у AFM или другом документу који је одобрен од стране тијела које је издало сертификат у оквиру оцјене пловидбености или је заснован на таквом одобрењу;
(b) да се ваздухопловом управља у складу са релеватним навигационим спецификацијама и ограничењима из AFM или другог претходно наведеног документа.

CAT.OP.MPA.130 Поступци за избјегавање буке - авиони

(a) Осим за VFR операције, авионима који нису комплексни авиони на моторни погон оператор успоставља одговарајуће оперативне поступке одласка и доласка/прилаза за сваки тип авиона, узимајући у обзир потребу да се учинци буке ваздухоплова смање на минимум.
(b) Поступци:
  (1) обезбјеђују да безбједност има приоритет у односу на избјегавање буке; и
  (2) су једноставни и безбједни за обављање без значајног повећања радног оптерећења посаде током критичних фаза лета.

CAT.OP.MPA.131 Поступци за избјегавање буке - хеликоптери

(a) Оператор обезбјеђује да се при поступцима полијетања и слијетања узима у обзир потреба да се ефекти буке хеликоптера смање на минимум.
(b) Поступци:
  (1) обезбјеђују да безбједност летења има приоритет у односу на избјегавање буке; и
  (2) су једноставни и безбједни за обављање без значајног повећања радног оптерећења посаде током критичних фаза лета.

CAT.OP.MPA.135 Руте и подручја летења - уопштено

(a) Оператор обезбјеђује да се операције обављају само дуж рута или унутар подручја за која су испуњени сљедећи услови:
  (1) обезбијеђена је сателитска опрема, земаљска опрема и услуге, укључујући метеоролошке услуге, које одговарају планираним операцијама;
  (2) перформансе ваздухоплова су одговарајуће за испуњавање захтјева минималне висине лета;
  (3) опрема ваздухоплова испуњава минималне захтјеве за планирану операцију; и
  (4) на располагању су одговарајуће карте и мапе.
(b) Оператор обезбјеђује да се операције обављају у складу са било којим ограничењем на рутама или подручјима операције, које одреди надлежни орган.
(c) Тачка (a)(1) не примјењује се за дневне операције према VFR ваздухопловом који није комплексни ваздухоплов на моторни погон, а који одлази са и долази на исти аеродром или оперативну површину.

CAT.OP.MPA.136 Руте и подручја летења - једномоторни авиони

Осим ако то не одобри надлежни орган у складу с Анексом V (дио-SPA) Поддијелом L - ОПЕРАЦИЈЕ ЈЕДНОМОТОРНИХ АВИОНА СА ТУРБИНСКИМ МОТОРОМ НОЋУ ИЛИ У ИНСТРУМЕНТАЛНИМ МЕТЕОРОЛОШКИМ УСЛОВИМА (SET-IMC) овог правилника, оператор обезбјеђује да се операције једномоторних авиона обављају само дуж рута или унутар подручја на којима су на располагању површине које омогућавају обављање безбједног принудног слијетања.

CAT.OP.MPA.137 Руте и подручја летења - хеликоптери

Оператор обезбјеђује да су:
(a) за хеликоптере који лете у класи перформансе 3, доступне површине које омогућавају обављање безбједног принудног слијетања, осим ако хеликоптер има одобрење за летење у складу са CAT.POLH.420;
(b) за хеликоптере који лете у класи перформансе 3 и обављају операције "обалског транзита", да оперативни приручник садржи поступке којим се обезбјеђује да су ширина обалског коридора и опрема која се носи, у складу са условима који у то вријеме преовладавају.

CAT.OP.MPA.140 Максимална удаљеност од одговарајућег аеродрома за двомоторне авионе без одобрења ETOPS

(a) Осим ако то не одобри надлежни орган у складу са Анексом V (Дио-SPA), Поддијелом F овог правилника, оператор не лети двомоторним авионом на рути која садржи тачку која је у стандардним условима и при мирном ваздуху од одговарајућег аеродрома удаљена више од одговарајуће удаљености за дати тип авиона, међу осталим:
  (1) кад је ријеч о авионима класе перформансе A чији је MOPSC најмање 20, удаљености која се прелети за 60 минута при брзини крстарења са једним мотором ван погона (OEI) утврђеној у складу са наведеним под (b);
  (2) кад је ријеч о авионима класе перформансе A чији је MOPSC највише 19, удаљености која се прелети за 120 минута или, подложно одобрењу надлежног органа, највише 180 минута за турбомлазне авионе, при брзини крстарења са једним неисправним мотором (OEI) утврђеној у складу са наведеним под (b);
  (3) кад је ријеч о авионима класе перформансе B или C, краћој од сљедећих удаљености:
    (i) удаљености која се прелети за 120 минута при брзини крстарења са једним неисправним мотором (OEI) утврђеној у складу са наведеним под (b);
    (ii) 300 наутичких миља (NM).
(b) Оператор одређује брзину за израчунавање максималне удаљености до одговарајућег аеродрома за сваки тип или варијанту двомоторног авиона којим се лети, која не прелази VMO (максимална оперативна брзина) која се заснива на стварној брзини коју авион може одржати са једним неисправним мотором.
(c) Оператор укључује у оперативни приручник сљедеће податке, специфичне за сваки тип или варијанту:
  (1) утврђену OEI брзину крстарења; и
  (2) утврђену највећу удаљеност од одговарајућег аеродрома.
(d) За добијање одобрења из (a)(2), оператор доставља доказ:
  (1) да су успостављени поступци за планирање лета и отпрему ваздухоплова;
  (2) да су успостављене посебна упутства и поступци за одржавање како би се обезбиједио потребни ниво континуиране пловидбености и поузданости авиона и његових мотора, те да су укључене у операторов програм одржавања ваздухоплова у складу са Анексом I (Дио-M) прописа којим се утврђује континуирана пловидбеност ваздухоплова и ваздухопловних производа, дијелова и уређаја и одобравање организација и особља које се баве овим пословима, укључујући:
    (i) програм потрошње уља у мотору,
    (ii) програм праћења стања мотора.

CAT.OP.MPA.145 Одређивање минималних висина лета

(a) За све дијелове руте на којима се лети, оператор одређује:
  (1) минималне висине лета које обезбјеђују захтијевано надвисивање препрека, узимајући у обзир захтјеве из Поддијела C; и
  (2) методу којом летачка посада одређује те висине.
(b) Методу за одређивање минималних висина лета одобрава надлежни орган.
(c) Када се минималне висине лета које одређује оператор и које одређује држава преко које се лети разликују, примјењује се виша вриједност.

CAT.OP.MPA.150 Политика планирања горива

НАМЈЕРНО ОСТАВЉЕНО ПРАЗНО

CAT.OP.MPA.155 Превоз посебних категорија путника (SPCs)

(a) Лица која захтијевају посебне услове, помоћ и/или уређаје, када се превозе ваздухопловом, сматрају се SPC, укључујући најмање:
  (1) Лица са смањеном покретљивошћу (PRM), под којима се подразумијевају било која лица чија је покретљивост смањена ради било какве физичке инвалидности, сензорне или локомоторне, трајне или привремене, менталне инвалидности или оштећења, било ког другог узрока инвалидности, или ради старосне доби;
  (2) дојенчад или дјецу без пратње; и
  (3) депортована лица, неприхватљиве путнике или притворенике.

(b) SPC се превозе под условима којима се омогућава безбједност ваздухоплова и лица у њему, у складу са поступцима које је успоставио оператор.

(c) SPC се не смјештају на мјеста или не заузимају сједишта која омогућавају директан приступ излазима у случају опасности, или тамо гдје би њихова присутност могла:
  (1) ометати чланове посаде у њиховом раду;
  (2) онемогућити прилаз опреми за случај опасности; или
  (3) ометати евакуацију ваздухоплова у случају ванредне ситуације.

(d) Вођа ваздухоплова се унапријед обавјештава о томе да ће се ваздухопловом превозити SPC.

CAT.OP.MPA.160 Смјештај пртљага и терета

Оператор успоставља поступке како би обезбиједио:

(a) да се у путничку кабину уносе само ручни пртљаг који се може одговарајуће и безбједно смјестити; и

(b) да сав пртљаг и терет у ваздухоплову, који би могли узроковати повреде или штету или блокирати пролазе и излазе у случају да се помјере, буду смјештени тако да се спријечи њихово помијерање.

CAT.OP.MPA.165 Смјештај путника

Оператор успоставља поступке којима се обезбјеђује да се путници распореде на сједишта тако да, у случају потребе за хитном евакуацијом, могу помоћи а не ометати евакуацију ваздухоплова.

CAT.OP.MPA.170 Давање упутстава путницима

Оператор обезбјеђује:

(a) да се путници обавијесте и да им се покажу поступци у вези са безбједношћу, у облику који олакшава примјену поступака који се примјењују у случајевима опасности; и

(b) да се путницима дају картице са безбједносним упутствима, на којима се сликовним упутствима приказује употреба опреме у случају опасности и излази које би путници требали користити.

CAT.OP.MPA.175 Припрема лета

(a) За сваки планирани лет израђује се оперативни план лета који се заснива на перформансама ваздухоплова, другим оперативним ограничењима те релевантним очекиваним условима на рути којом ће се летјети и на предметним аеродромима/оперативним површинама.

(b) Лет се не смије започети док се капетан не увјери:
  (1) да се могу испунити сви захтјеви одређени под 2(c) Анекса IX овог правилника у погледу пловидбености и регистрације ваздухоплова, инструмената и опреме, масе и тежишта (CG), пртљага и терета, те оперативних ограничења ваздухоплова;
  (2) да се авионом не управља супротно одредбама листе одступања од конфигурације (CDL);
  (3) да су на располагању дијелови оперативног приручника који су потребни за обављање лета;
  (4) да су у ваздухоплову документи, додатне информације и обрасци који, у складу са CAT.GEN.MPA.180, морају бити на располагању;
  (5) да су на располагању важеће карте, мапе и остала документација или истовјетни подаци који обухватају предвиђену операцију ваздухоплова, укључујући било које одступање које се разумно може очекивати;
  (6) да су доступна и адекватна свемирска опрема, земаљска опрема и услуге, који су потребни за планирани лет;
  (7) да се за планирани лет могу испунити одредбе наведене у оперативном приручнику, у односу на гориво/енергију, уље, кисеоник, минималне безбједносне висине, оперативне минимуме аеродрома и расположивост алтернативних аеродрома, према потреби;
  (7a) да је свака захтијевана база навигационих података за навигацију, заснована на перформансама, одговарајућа и важећа; и
  (8) да се може испунити било које додатно оперативно ограничење.

(c) Без обзира на наведено под (a), оперативни план лета није потребан за операције према VFR:
  (1) авионом који није комплексни авион на моторни погон који слијеће на исти аеродром или оперативну површину с које је полетио; или
  (2) хеликоптерима чији је MCTOM 3 175 kg или мање, током дана и на рутама на којим се навигација обавља према визуелним оријентирима, на локалном подручју како је наведено у оперативном приручнику.

CAT.OP.MPA.177 Подношење ATS плана лета

(a) Ако план лета услуга у ваздушном саобраћају (ATS) није поднесен јер се то не захтијева правилима летења, одговарајуће информације се достављају како би се омогућило активирање услуга узбуњивања, ако је потребно.

(b) Ако се операције изводе са мјеста са којег није могуће предати ATS план лета, капетан или оператор подносе ATS план што је прије могуће након полијетања.

CAT.OP.MPA.180 План за гориво/енергију - авиони

(a) Оператор успоставља, спроводи и одржава план за гориво/енергију који:
  (1) је одговарајући за врсту(е) обављених операција;
  (2) одговара способности оператора да подржи његово спровођење; и
  (3) испуњава једно од сљедећег:
    (i) основни план за гориво/енергију, који чини основу за план за гориво/енергију са одступањима и за појединачни план за гориво/енергију; основни план за гориво/енергију заснива се на опсежној анализи безбједносних и оперативних података из претходних резултата и искустава индустрије, уз примјену научних принципа; основни план за гориво/енергију обезбјеђује, овим редом, безбједна, дјелотворна и ефикасна операција ваздухоплова; или
    (ii) основни план за гориво/енергију са одступањима, који је основни план за гориво/

енергију у којем се анализа наведена под (и) користи за утврђивање одступања од основног плана за гориво/енергију којим се обезбјеђује, овим редом, безбједна, дјелотворна и ефикасна операција ваздухоплова; или

(iii) појединачни план за гориво/енергију, који се заснива на упоредној анализи безбједносних и оперативних података оператора, уз примјену научних принципа; анализа се користи за успостављање плана за гориво/енергију са већим или једнаким нивоом безбједности у односу на основни план за гориво/енергију којим се обезбјеђује, овим редом, безбједна, дјелотворна и ефикасна операција ваздухоплова.

(b) Сви планови за гориво/енергију састоје се од:
(1) политике планирања горива/енергије и поновног планирања горива/енергије током лета;
(2) политике одабира аеродрома;
(3) политике управљања горивом/енергијом током лета.

(c) План за гориво/енергију и свака његова измјена захтијева претходно одобрење надлежног органа.

(d) Приликом подношења захтјева за појединачни план за гориво/енергију, оператор:
(1) утврђује основне перформансе безбједности свог постојећег плана за гориво/енергију;
(2) доказује своју способност у пружању подршке при спровођењу предложеног појединачног плана за гориво/енергију, укључујући способност спровођења одговарајуће оперативне контроле и обезбјеђивања размјене релевантних безбједносних информација између особља оперативне контроле и летачке посаде; и
(3) спроводи процјену безбједносног ризика којом се доказује да је постигнут исти ниво безбједности у односу на постојећи план за гориво/енергију.

CAT.OP.MPA.181 План за гориво/енергију - политика планирања горива/енергије и поновног планирања горива/енергије током лета - авиони

(a) Оператор:
(1) успоставља политику планирања горива/енергије и поновног планирања горива/енергије током лета као дио плана за гориво/енергију;
(2) обезбјеђује да ваздухоплов носи довољну количину искористивог горива/енергије да безбједно заврши планирани лет и да се дозволе одступања од планиране операције:
(3) израђује поступке за политику планирања горива/енергије и поновног планирања горива/енергије током лета који су садржани у оперативном приручнику;
(4) обезбјеђује да се планирање горива/енергије за лет заснива на:
(i) тренутним подацима специфичним за ваздухоплов, који су добијени из система за праћење потрошње горива/енергије или, ако ти подаци нису доступни;
(ii) подацима који су добијени од произвођача ваздухоплова.

(b) Оператор обезбјеђује да планирање летова укључује оперативне услове у којима се лет изводи; ти оперативни услови укључују најмање:
(1) податке о потрошњи горива/енергије ваздухоплова;
(2) предвиђене масе;
(3) предвиђене метеоролошке услове;
(4) ефекте ставки одгођеног одржавања и/или конфигурационих одступања;
(5) очекиване руте и полетно-слетне стазе одласка и доласка; и
(6) очекивана кашњења.

(c) Оператор обезбјеђује да претполетни прорачун искористивог горива/енергије који се захтијева за лет укључује:
(1) гориво/енергију за вожњу/рулање који не смију бити мањи од количине за коју се очекује да ће се потрошити прије полијетања;
(2) количину горива/енергије за путовање која је потребна како би ваздухоплов могао летјети од полијетања или тачке поновног планирања током лета до слијетања на одредишни аеродром;
(3) количину горива/енергије за ванредне ситуације која је потребна за компензацију непредвиђених фактора;
(4) гориво/енергију за алтернативно одредиште:
(i) ако се лет изводи са најмање једним алтернативним одредишним аеродромом, то је количина горива/енергије потребна за лет од одредишног аеродрома до алтернативног одредишног аеродрома; или
(ii) ако се лет изводи без алтернативног одредишног аеродрома, то је количина горива/енергије која се мора налазити на одредишном аеродрому, а истовремено омогућава авиону безбједно слијетање и дозвољава одступања од планиране операције; та количина горива/енергије мора бити довољна најмање за 15 минута при брзини чекања на 1 500 стопа (450 m) изнад надморске висине аеродрома у стандардним условима, израчуната у складу са процијењеном масом авиона при доласку на одредишни аеродром;
(5) коначну резерву горива/енергије у количини која се израчунава при брзини чекања на 1 500 стопа (450 m) изнад надморске висине аеродрома у стандардним условима у складу са процијењеном масом авиона при доласку на алтернативни одредишни аеродром, или на одредишни аеродром ако се не захтијева алтернативни одредишни аеродром, а која не смије бити мања од:
(i) за авионе са клипним моторима, количине горива/енергије за 45 минута лета; или
(ii) за авионе са турбинским моторима, количине горива/енергије за 30 минута лета;
(6) додатно гориво/енергију, ако се захтијева за врсту операције; количина горива/енергије која ваздухоплову омогућава слијетање на алтернативни аеродром на рути за гориво/енергију (критични сценариј ERA за гориво/енергију) у случају квара ваздухоплова који знатно повећава потрошњу горива/енергије на најкритичнијој тачки руте; та додатна количина горива/енергије захтијева се само ако минимална количина горива/енергије израчуната у складу са наведеним под (c)(2) до (5) није довољна у случају таквог догађаја;
(7) додатно гориво/енергију како би се узела у обзир очекивана кашњења или посебна оперативна ограничења; и

(8) дискреционо/одвојено гориво/енергију, ако то захтијева капетан ваздухоплова.

(d) Оператор обезбјеђује да поступци поновног планирања током лета за прорачун искористивог горива/енергије који се захтијевају када се лет наставља дуж руте или до одредишног аеродрома који није првобитно планиран укључују наведено под (c)(2) до (c)(7).

CAT.OP.MPA.182 План за гориво/енергију - политика одабира аеродрома - авиони

(a) Оператор у фази планирања обезбјеђује да након почетка лета постоји оправдана извјесност да ће аеродром на којем се може извести безбједно слијетање бити доступан у процијењено вријеме употребе тог аеродрома;

(b) Како би се омогућило безбједно слијетање у случају неуобичајене или ванредне ситуације након полијетања, оператор у фази планирања одабира и у оперативном плану лета утврђује алтернативни аеродром за полијетање, ако:
(1) су метеоролошки услови на аеродрому одласка испод минимума за слијетање које је утврдио оператор за ту операцију; или
(2) би било немогуће вратити се на аеродром одласка из других разлога.

(c) Алтернативни аеродром за полијетање удаљен је од аеродрома одласка толико да се ризик од излагања могућим неуобичајеним или ванредним ситуацијама сведе на најмању могућу мјеру. При одабиру алтернативног аеродрома за полијетање оператор узима у обзир најмање сљедеће:
(1) актуелне и прогнозиране метеоролошке услове;
(2) доступност и квалитет инфраструктуре аеродрома;
(3) способности навигације и слијетања ваздухоплова у неуобичајеним и у условима опасности, узимајући у обзир редундансу критичних система; и
(4) стечена одобрења (нпр. операције повећаног долета са двомоторним авионима (ETOPS), операције при смањеној видљивости (LVO) итд.).

(d) Оператор у фази планирања за сваки лет према правилима инструменталног летења (IFR) одабира и наводи у оперативном и плану лета услуга ваздушног саобраћаја (ATS) један или више аеродрома тако да су током редовног лета доступне двије могућности за безбједно слијетање приликом:
(1) доласка на одредишни аеродром; или
(2) преласка тачке са које нема повратка, долазак на било који доступан ERA аеродром за гориво/енергију током изолованих аеродромских операција; лет до изолованог аеродрома се не наставља након тачке са које нема повратка, осим ако тренутна процјена метеоролошких услова, саобраћаја и других оперативних услова назначује да се безбједно слијетање може извршити на одредишном аеродрому у процијењено вријеме употребе.

Оператор од надлежног органа добија претходно одобрење за употребу изолованог аеродрома као одредишног аеродрома.

(e) Оператор обезбјеђује одговарајуће безбједносне маргине за планирање лета како би се узело у обзир могуће погоршање доступних прогнозираних метеоролошких услова у процијењено вријеме слијетања.

(f) За сваки IFR лет, оператор обезбјеђује да је доступно довољно средстава за навигацију и слијетање на одредишни аеродром или на било који алтернативни одредишни аеродром у случају губитка способности за предвиђену операцију прилаза и слијетања.

CAT.OP.MPA.185 План за гориво/енергију - политика управљања горивом/енергијом током лета - авиони

(a) Оператор утврђује поступке за управљање горивом/енергијом током лета којим се обезбјеђују:
(1) континуирана провјера претпоставки донесених током фазе планирања (прије лета или поновног планирања током лета, или обоје),
(2) поновна анализа и прилагођавање, према потреби;
(3) да је количина искористивог горива/енергије која остаје на ваздухоплову заштићена и није мања од горива/енергије која је потребна за наставак лета до аеродрома на којем се може извести безбједно слијетање; и
(4) записи о релевантним подацима о гориву/енергији за потребе наведеног под (1), (2) и (3).

(b) Оператор успоставља поступке којим се од капетана ваздухоплова захтијева да добије информације о кашњењу из поузданог извора у случају да непредвиђене околности могу довести до слијетања на одредишни аеродром са мање од коначне резерве горива/енергије увећано за:
(1) количину горива/енергије потребну за наставак до алтернативног аеродрома, ако је потребно; или
(2) количину горива/енергије потребну за наставак до изолованог аеродрома.

(c) Капетан обавјештава услугу контроле ваздушног саобраћаја (ATC) о стању "минималног горива/енергије" изјавом "MINIMUM FUEL", када је капетан:
(1) одлучио слетјети на одређени аеродром; и
(2) израчунао да би свака промјена постојећег одобрења за тај аеродром могла значити слијетање са мање од планиране коначне резерве горива/енергије;

(d) Капетан ваздухоплова проглашава "хитну ситуацију с горивом/енергијом" емитовањем поруке "MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL" ако је искористиво гориво/енергија, која је израчуната као доступна при слијетању на најближи аеродром на којем се може извести безбједно слијетање, мања од планиране коначне резерве горива/енергије.

CAT.OP.MPA.190 План за гориво/енергију - хеликоптери

(a) Оператор успоставља, спроводи и одржава план за гориво/енергију који садржи:
(1) политику планирања горива/енергије и поновног планирања горива/енергије током лета; и
(2) политику управљања горивом/енергијом током лета.

(b) План за гориво/енергију:
(1) је одговарајући за врсте изведених операција; и
(2) одговара способности оператора да подржи спровођење плана;

(c) План за гориво/енергију и свака његова измјена захтијева претходно одобрење надлежног органа.

CAT.OP.MPA.191 План за гориво/енергију - политика планирања горива/енергије и поновног планирања горива/енергије током лета - хеликоптери

(a) Као дио плана за гориво/енергију, оператор успоставља политику планирања горива/енергије и поновног планирања горива/енергије током лета како би се обезбиједило да ваздухоплов носи количину искористивог горива/енергије која је довољна да би се

безбједно завршио планирани лет и омогућила одступања од планиране операције;

(b) Оператор обезбјеђује да се планирање горива/енергије за летове заснива на најмање сљедећим елементима:
  (1) поступцима који су садржани у оперативном приручнику, као и:
    (i) тренутним подацима специфичним за ваздухоплов, који су добијени из система за праћење потрошње горива/енергије; или
    (ii) подацима који су добијени од произвођача ваздухоплова, и
  (2) оперативним условима у којима ће се лет извести, укључујући:
    (i) податке о потрошњи горива/енергије ваздухоплова;
    (ii) предвиђене масе;
    (iii) предвиђених метеоролошких услова;
    (iv) ефекте ставки одгођеног одржавања или конфигурационих одступања, или обоје; и
    (v) поступке и ограничења које су увели пружаоци услуга у ваздушној пловидби.

(c) Оператор обезбјеђује да претполетни прорачун искористивог горива/енергије који се захтијева за лет укључује:
  (1) гориво/енергију за вожење/рулање које не смије бити мање од количине за коју се очекује да ће се потрошити прије полијетања;
  (2) гориво/енергију за путовање;
  (3) гориво/енергију за непредвиђене ситуације;
  (4) гориво/енергију за алтернативно одредиште, ако је потребан алтернативни одредишни аеродром;
  (5) коначну резерву горива/енергије, која не смију бити мања од:
    (i) количине горива/енергије за 20 минута при брзини највећег домета за лет дању према правилима визуелног летења (VFR) за који се навигација обавља према визуелним оријентирима; или
    (ii) количине горива за 30 минута при брзини највећег домета за лет према VFR за који се навигација обавља на неки други начин, а не према визуелним оријентирима; или
    (iii) када се лет изводи према правилима инструменталног летења (IFR), количине горива за 30 минута лета при брзини чекања на 1 500 ft (450 m) изнад надморске висине аеродрома у стандардним условима, израчунате према очекиваној маси хеликоптера при доласку на одредишни алтернативни аеродром, или на одредишни аеродром ако одредишни алтернативни аеродром није потребан;
  (6) додатно гориво/енергију како би се узела у обзир очекивана кашњења или посебна оперативна ограничења; и
  (7) дискреционо/одвојено гориво/енергију, ако то захтијева капетан ваздухоплова.

(d) Оператор обезбјеђује да, ако се лет мора наставити дуж првобитно непланиране руте или до првобитно непланираног одредишног аеродрома, поступци поновног планирања током лета за прорачун потребног искористивог горива/енергије укључују:
  (1) гориво/енергију за путовање, за преостали дио лета;
  (2) резерву горива/енергије која се састоји од:
    (i) горива/енергије за непредвиђене ситуације;
    (ii) гориво/енергију за алтернативно одредиште, ако је потребан алтернативни одредишни аеродром;
    (iii) коначну резерву горива/енергије; и
    (iv) додатно гориво/енергију, ако је захтијева за врсту операције;
  (3) додатно гориво/енергију како би се узела у обзир очекивана кашњења или посебна оперативна ограничења; и
  (4) дискреционо/одвојено гориво/енергију, ако то захтијева капетан ваздухоплова.

(e) Као алтернатива наведеном од (b) до (d), за хеликоптере са највећом сертификованом масом при полијетању (MCTOM) од 3 175 kg или мањом, летење дању и на рутама на којима се навигација обавља према визуелним оријентирима, или за локалне хеликоптерске операције (LHO), политика горива/енергије обезбјеђује да је по завршетку лета или низа летова коначна резерва горива/енергија довољна за:
  (1) 30 минута лета при брзини највећег домета; или
  (2) 20 минута лета при брзини највећег домета, ако се лет обавља унутар подручја на којем се налазе континуиране и прикладне оперативне површине.

CAT.OP.MPA.192 Одабир аеродрома и оперативних површина - хеликоптери

(a) За летове у инструменталним метеоролошким условима (IMC), оператор одабира алтернативни аеродром полијетања који није удаљен више од једног сата летења уобичајеном брзином крстарења, у случају да због метеоролошких разлога није могућ повратак на површину одласка;

(b) У фази планирања, оператор за сваки лет према правилима инструменталног летења (IFR) одабира и наводи у оперативном плану лета и плану лета услуга у ваздушном саобраћају (ATS) један или више аеродрома или оперативних површина тако да су током редовног лета доступне двије могућности за безбједно слијетање, осим како је утврђено у SPA.HOFO.120(b).

(c) Оператор примјењује одговарајуће безбједносне маргине за планирање лета како би се узело у обзир могуће погоршање доступних прогнозираних метеоролошких услова у процијењено вријеме слијетања.

(d) За сваки IFR лет оператор обезбјеђује да је доступно довољно средстава за навигацију и слијетање на одредишни аеродром или на било који алтернативни одредишни аеродром у случају губитка способности за предвиђену операцију прилаза и слијетања.

CAT.OP.MPA.195 План за гориво/енергију - политика управљања горивом/енергијом током лета - хеликоптери

(a) Оператор утврђује поступке којим обезбјеђује да се током лета обављају провјере горива/енергије и управљања горивом/енергијом.

(b) Капетан ваздухоплова прати преосталу количину искористивог горива/енергије у ваздухоплову како би се увјерио да је заштићена и да није мања од количине горива/енергије која је потребна за наставак лета до аеродрома или оперативне површине на којој се може извести безбједно слијетање.

(c) Капетан ваздухоплова обавјештава контролу ваздушног саобраћаја (ATC) о стању "минималног горива/ енергије" изјавом "MINIMUM FUEL" ако је капетан:
  (1) одлучио слетјети на аеродром или оперативну површину; и

(2) израчунао да би било каква промјена постојећег одобрења за тај аеродром или оперативну површину, или друга кашњења у ваздушном саобраћају, могла значити слијетање са мање од планиране коначне резерве горива/енергије;

(d) Капетан ваздухоплова проглашава "хитну ситуацију са горивом/енергијом" емитовањем поруке "MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL" ако је искористиво гориво/енергија која је процијењена као доступна при слијетању на најближи аеродром или оперативну површину на којој се може извести безбједно слијетање мања од планиране коначне резерве горива/енергије.

CAT.OP.MPA.200 Посебно пуњење ваздухоплова горивом или испуштање горива из ваздухоплова

(a) Посебно пуњење горивом или испуштање горива спроводи се само ако је оператор:
(1) спровео процјену ризика;
(2) успоставио поступке; и
(3) успоставио програм обуке за своје особље које је укључено у такве операције.

(b) Посебно пуњење горивом или пражњење горива примјењује се на:
(1) пуњење горивом док су мотори укључени или се ротори окрећу;
(2) пуњење/пражњење горива док су путници у ваздухоплову, укрцавају се или искрцавају,
(3) пуњење/пражњење горива врсте "wide cut"

(c) За авионе, за сваки посебан поступак пуњења горивом или пражњења горива и за њихову измјену, потребно је претходно одобрење надлежног органа.

(d) За хеликоптере, за поступке пуњења горивом док се ротори окрећу и за њихову измјену потребно је претходно одобрење надлежног органа.

CAT.OP.MPA.205 Гурање и вуча - авиони

Поступци гурања и вуче, које је одредио оператор, обављају се у складу са успостављеним ваздухопловним стандардима и поступцима.

CAT.OP.MPA.210 Чланови посаде на својим позицијама

(a) *Чланови летачке посаде*
(1) Током полијетања и слијетања, сваки члан летачке посаде који је на дужности у пилотској кабини, налази се на позицији која му је додијељена.
(2) Током свих осталих фаза лета, сваки члан летачке посаде, који је на дужности у пилотској кабини, остаје на позицији која му је додијељена, осим ако је његова одсутност потребна ради обављање задатака повезаних са операцијом или ради физиолошких потреба, под условом да је за командама ваздухоплова увијек најмање један одговарајуће квалификован пилот.
(3) Током свих фаза лета, сваки члан летачке посаде који је на дужности у пилотској кабини, мора задржати пажњу. Ако дође до смањења пажње, примјењују се одговарајуће противмјере. Ако се појави неочекивани замор, може се примијенити поступак контролисаног одмора, који организује капетан, ако то допушта радно оптерећење. Овакав контролисани одмор не смије се ни на који начин сматрати дијелом времена за одмор, у сврху израчунавања ограничења времена летења, нити се смије употријебити као оправдање за било какво продужење радног времена.

(b) *Чланови кабинске посаде*

Током критичних фаза лета, сваки члан кабинске посаде сједи на мјесту које му је додијељено и не смије обављати било какве активности осим оних које се захтијевају за безбједну операцију ваздухоплова.

CAT.OP.MPA.215 Употреба слушалица - авиони

(a) Сваки члан летачке посаде, који је на дужности у пилотској кабини, мора носити слушалице са уграђеним микрофоном или одговарајућим уређајем. Слушалице се користе као примарни уређај за гласовну комуникацију са ATS:
(1) на земљи:
(i) када гласовном комуникацијом прима одобрење ATC за одлазак; и
(ii) када раде мотори;
(2) током лета:
(i) испод прелазне апсолутне висине; или
(ii) 10 000 стопа, у зависности од тога шта је више;
и
(3) када год то вођа ваздухоплова сматра потребним.

(b) У условима наведеним под (a) уграђени микрофон или еквивалентан уређај је у положају који омогућава његову употребу за двосмјерну радио-комуникацију.

CAT.OP.MPA.216 Употреба слушалица - хеликоптери

Сваки члан летачке посаде који је на дужности у пилотској кабини носи слушалице са уграђеним микрофоном или одговарајућим уређајем и користи их као примарни уређај за комуникацију са ATS.

CAT.OP.MPA.220 Помоћна средства за евакуацију у случају опасности

Оператор успоставља поступке којим се обезбјеђује да су сва помоћна средства за евакуацију у случајевима опасности, која се сама активирају, спремна за употребу прије вожења, полијетања и слијетања и када је то безбједно и изводљиво.

CAT.OP.MPA.225 Сједишта, појасеви за везивање и систем за везивање

(a) *Чланови посаде*
(1) Током полијетања и слијетања и када год то капетан одлучи у интересу безбједности, сваки члан посаде је правилно везан свим појасевима за везивање и системима за везивање који су на располагању.
(2) Током осталих фаза лета, сваки члан летачке посаде у пилотској кабини има свој појас за везивање причвршћен, док се налази на свом мјесту.
(2) Током осталих фаза лета, сваки члан летачке посаде у пилотској кабини има свој појас за везивање причвршћен, док се налази на свом мјесту.

(b) *Путници*
(1) Прије полијетања и слијетања и током вожње ваздухоплова или када год се то сматра потребним у интересу безбједности, капетан обезбјеђује да се сваки путник налази на свом сједишту или лежају са правилно причвршћеним појасом за везивање или системом за везивање.
(2) Оператор предвиђа вишеструко заузимање сједишта у ваздухоплову, које је допуштено само на одређеним сједиштима. Капетан обезбјеђује да на њима искључиво сједи једно одрасло лице и једно дојенче, које је правилно везано помоћним појасом или другим уређајем за везивање.

CAT.OP.MPA.230 Заштита путничке кабине и кухиње/кухиња

(a) Оператор утврђује поступке којим обезбјеђује да су прије вожења/рулања ваздухоплова, полијетања и слијетања сви излази и путеви за спасавање слободни од препрека.
(b) Капетан обезбјеђује да су прије полијетања, слијетања и када год се то сматра потребним у интересу безбједности, сва опрема и пртљаг правилно заштићени.

CAT.OP.MPA.235 Прслуци за спасавање - хеликоптери

Оператор успоставља поступке којим обезбјеђује да се за хеликоптерске операције перформансе класе 3 изнад воде, приликом одлучивања да ли сва лица у хеликоптеру треба да носе прслук за спасавање, узме у обзир трајање лета и услове са којима ће се сусрести.

CAT.OP.MPA.240 Пушење у ваздухоплову

Капетан не допушта пушење у ваздухоплову:
(a) када год то сматра потребним у интересу безбједности;
(b) током пуњења и пражњења горива;
(c) док је ваздухоплов на земљи, осим ако је оператор утврдио поступке за смањивање ризика током земаљских операција;
(d) изван простора одређених за пушење, у пролазу (пролазима) и у WC (WC-има);
(e) у одјељцима за терет и/или у другим просторима у којим се превози терет који није смјештен у контејнере отпорне на ватру или покривен прекривачем отпорним на ватру; и
(f) у оним дијеловима путничке кабине у које се доводи кисеоник.

CAT.OP.MPA.245 Метеоролошки услови - сви ваздухоплови

(a) На IFR летовима капетан ваздухоплова:
(1) почиње полијетање; или
(2) наставља лет даље иза тачке након које се у случају поновног планирања током лета примјењује измијењени ATS план лета,
само ако су доступне информације које показују да ће очекивани метеоролошки услови у вријеме доласка на одредишни и/или захтијевани алтернативни(-е) аеродром(-е) бити на минимуму за планирање или бољи.
(b) На IFR летовима, капетан ваздухоплова наставља лет према планираном одредишном аеродрому само када најновије доступне информације показују да ће у планирано вријеме доласка метеоролошки услови на одредишном аеродрому или најмање на једном одредишном алтернативном аеродрому бити на примјењивим оперативним минимумима аеродрома или бољи.
(c) На VFR летовима, капетан почиње полијетање само када одговарајући метеоролошки извјештаји и/или прогнозе показују да ће метеоролошки услови на дијелу руте на коме ће се летјети према правилима VFR, у одговарајуће вријеме, бити на границама за VFR или бољи.

CAT.OP.MPA.246 Метеоролошки услови - авиони

Осим одредби из CAT.OP.MPA.245, на IFR летовима који се обављају авионима, капетан наставља лет након:
(a) тачке одлуке, када се употребљава поступак са редукованом количином горива за непредвиђене ситуације; или
(b) тачке са које нема повратка, када се користи поступак за изоловани аеродром;

само ако су доступне информације које показују да ће очекивани временски услови у вријеме доласка на одредишни(-е) и/или захтијевани(-е) алтернативни(-е) аеродром(-е) бити на примјењивим оперативним минимумима аеродрома или бољи.

CAT.OP.MPA.247 Метеоролошки услови - хеликоптери

Осим одредби из CAT.OP.MPA.245:
(a) На VFR хеликоптерским летовима изнад воде, изван видокруга копна, капетан започиње полијетање само ако одговарајући метеоролошки извјештаји и/или прогнозе показују да ће горња граница базе облака бити изнад 600 ft током дана или 1 200 ft током ноћи.
(b) *брисано.*
(c) Лет хеликоптерима до хеликоптерске платформе или издигнутог FATO обавља се само када је средња брзина вјетра на хеликоптерској платформи или издигнутом FATO мања од 60 kt.

CAT.OP.MPA.250 Лед и други контаминанти - поступци на земљи

(a) Оператор успоставља поступке које треба слиједити када је на земљи потребно ваздухоплов одледити или спријечити његово залеђивање и обавити са тим повезане прегледе ваздухоплова.
(b) Капетан започиње полијетање само ако је ваздухоплов очишћен од било каквих наслага које би могле штетно утицати на перформансу или могућност контролисања ваздухоплова, осим како је допуштено у складу са наведеним под (a) и у складу са AFM.

CAT.OP.MPA.255 Лед и други контаминанти - поступци током лета

(a) Оператор успоставља поступке за летове у очекиваним или стварним условима залеђивања.
(b) Капетан започиње лет или намјерно лети у очекиваним или стварним условима залеђивања само ако је ваздухоплов сертификован и опремљен за такве услове.
(c) Ако залеђивање прелази интензитет залеђивања за који је ваздухоплов сертификован или ако ваздухоплов, који није сертификован за летење у познатим условима залеђивања се нађе у условима залеђивања, капетан без одгађања излази из услова залеђивања промјеном нивоа и/или руте, објављујући ATC, према потреби, хитну ситуацију.

CAT.OP.MPA.260 Залиха горива/енергије и уља

Капетан ваздухоплова почиње полијетање или наставља лет у случају поновног планирања током лета само када је увјерен да ваздухоплов носи најмање планирану количину искористивог горива/енергије и уља потребну за безбједно завршавање лета, узимајући у обзир очекиване оперативне услове.

CAT.OP.MPA.265 Услови за полијетање

Прије почињања полијетања, капетан је увјерен да:
(a) да метеоролошки услови на аеродрому или оперативној површини и стање полетно-слетне стазе или FATO које намјерава употријебити неће спријечити безбједно полијетање и одлазак; и
(b) да су одабрани оперативни минимуми аеродрома у складу са свим сљедећим:
(1) оперативна земаљска опрема;
(2) оперативни системи ваздухоплова;
(3) перформансе ваздухоплова;
(4) квалификације летачке посаде.

CAT.OP.MPA.270 Минималне висине лета

Капетан или пилот коме је повјерено обављање лета, не лети испод одређених минималних висина, осим:
(a) када је то потребно за полијетање и слијетање; или
(b) када се спушта у складу са поступцима које је одобрио надлежни орган.

CAT.OP.MPA.275 Симулиране неуобичајене ситуације током лета

Оператор обезбјеђује да се, када се превозе путници и терет, не симулира сљедеће:
(a) неуобичајене или ситуације у случају опасности, које захтијевају примјену поступака за неуобичајене или поступке у случају опасности; или
(b) лет у IMC, вјештачким средствима.

CAT.OP.MPA.280 Управљање горивом током лета - авиони

НАМЈЕРНО ОСТАВЉЕНО ПРАЗНО

CAT.OP.MPA.285 Употреба додатног кисеоника

Воћа ваздухоплова обезбјеђује да чланови летачке посаде, који су укључени у обављање дужности неопходних за безбједну операцију ваздухоплова, током лета континуирано користе додатни кисеоник када год висина кабине премаши 10 000 ft током периода дужег од 30 минута и када год висина кабине премаши 13 000 ft.

CAT.OP.MPA.290 Откривање близине тла

Када члан летачке посаде или систем за упозорење на близину тла открије непримјерену близину тла, пилот који обавља лет одмах започне обављање корективних мјера како би се успоставили безбједни услови лета.

CAT.OP.MPA.295 Употреба система за избјегавање судара у ваздуху (ACAS)

Када је ACAS уграђен и функционалан, оператор утврђује оперативне поступке и програме обуке како би летачка посада била одговарајуће оспособљена за избјегавање судара у ваздуху и за коришћење ACAS II опреме.

CAT.OP.MPA.300 Услови за прилаз и полијетање

Прије започињања операције прилаза, капетан ваздухоплова се увјерио да:
(a) метеоролошки услови на аеродрому или оперативној површини и стање полетно-слетне стазе/FATO које намјерава употријебити неће спријечити безбједан прилаз, слијетање или продужавање на други круг, узимајући у обзир информације о перформансама које су наведене у оперативном приручнику; и
(b) су одабрани оперативни минимуми аеродрома у складу са свим сљедећим:
  (1) оперативном земаљском опремом;
  (2) оперативним системима ваздухоплова;
  (3) перформансама ваздухоплова;
  (4) квалификацијама летачке посаде.

CAT.OP.MPA.301 Услови за прилаз и слијетање - хеликоптери

Прије започињања прилаза за слијетање капетан је сигуран да, у складу са информацијама које су му доступне, временски услови на аеродрому и услови у области завршног прилаза и области за полијетање (FATO) предвиђене за коришћење неће спријечити безбједан прилаз, слијетање или неуспјели прилаз, узимајући у обзир информације о перформансама које су садржане у оперативном приручнику (OM).

CAT.OP.MPA.303 Провјера дужине за слијетање за вријеме доласка - авиони

(a) Прилаз земљи не смије да се настави ако расположива дужина за слијетање (LDA) на предвиђеној полетно-слетној стази износи најмање 115% дужине за слијетање у предвиђеном времену слијетања, одређено у складу са информацијама о перформансама за процјену дужине за слијетање за вријеме доласка (LDTA), при чему се прилаз земљи обавља авионима перформанси класе A који су сертификовани у складу са било којом од сљедећих сертификационих захтјева, како је наведено у сертификату типа:
  (1) CS-25 или еквивалентно;
  (2) CS-23 на нивоу 4 са нивоом перформанси "велика брзина" или еквивалентним.
(b) Авиони перформансе класе A осим оних наведених под (a) не настављају прилаз земљи, осим у било којој од сљедећих ситуација:
  (1) LDA на предвиђеној полетно-слетној стази износи најмање 115% дужине за слијетање у процијењеном времену слијетања, одређено у складу са информацијама о перформансама за процјену LDTA;
  (2) ако информације о перформансама за процјену LDTA нису доступне, LDA на предвиђеној полетно-слетној стази у процијењено вријеме слијетања представља најмање тражену дужину за слијетање утврђену у складу са CAT.POL.A.230 или CAT.POL.A.235, како је примјењиво.
(c) Авиони перформансе класе B не настављају прилаз земљи, осим у било којој од сљедећих ситуација:
  (1) LDA на предвиђеној полетно-слетној стази износи најмање 115% дужине за слијетање у процијењено вријеме слијетања, одређено у складу са информацијама о перформансама за процјену LDTA.
  (2) ако информације о перформансама за процјену LDTA нису доступне, LDA на предвиђеној полетно-слетној стази у процијењено вријеме слијетања представља најмање тражену дужину за слијетање утврђену у складу са CAT.POL.A.330 или CAT.POL.A.335, како је примјењиво.
(d) Авиони перформансе класе C не настављају прилаз земљи, осим у било којој од сљедећих ситуација:
  (1) LDA на предвиђеној полетно-слетној стази износи најмање 115% дужине за слијетање у процијењено вријеме слијетања, одређено у складу са информацијама о перформансама за процјену LDTA;
  (2) Ако информације о перформансама за процјену LDTA нису доступне, LDA на предвиђеној полетно-слетној стази у процијењено вријеме слијетања представља најмање тражену дужину за слијетање утврђену у складу са CAT.POL.A.430 или CAT.POL.A.435, како је примјењиво.
(e) Информације о перформансама за процјену LDTA заснивају се на одобреним подацима садржаним у AFM. Када одобрени подаци садржани у AFM нису довољни за процјену LDTA, допуњују се другим подацима, који су утврђени у складу са важећим сертификационим стандардима за авионе или су утврђени у складу са AMC које је издала Агенција.
(f) Оператор наводи информације о перформансама за процјену LDTA и претпоставке за његов развој у оперативном приручнику, укључујући и друге податке

који, у складу са наведеним под (e), могу да се користе за допуну података из AFM.

CAT.OP.MPA.305 Започињање и наставак прилаза

(a) За авионе, ако је објављена видљивост (VIS) или контрола RVR за полетно-слетну стазу која се употребљава за слијетање мања од примјењивих минимума, операција инструменталног прилаза се не наставља:
  (1) након тачке на којој је авион 1 000 ft изнад надморске висине аеродрома; или
  (2) у завршном сегменту прилаза (FAS) у случају када је DH или MDH већа од 1 000 ft.

(b) За хеликоптере, ако је објављени RVR мањи од 550 m или контрола RVR за полетно-слетну стазу која се употребљава за слијетање мања од примјењивих минимума, операција инструменталног прилаза се не наставља:
  (1) након тачке на којој је хеликоптер 1 000 ft изнад надморске висине аеродрома; или
  (2) у FAS у случају када је DH или MDH већа од 1 000 ft.

(c) Ако није утврђена потребна визуелна референца, неуспјели прилаз се изводи на или прије DH или MDA/H.

(d) Ако се потребна визуелна референца не одржава након DA/H или MDA/H, одмах се врши продужавање на други круг.

(e) Независно од наведеног под (a), у случају када није објављен RVR и објављени VIS је мањи од примјењивог минимума, али је конвертована метеоролошка видљивост (CMV) једнака или већа од примјењивог минимума, инструментални прилаз може се наставити до DA/H или MDA/H.

CAT.OP.MPA.310 Оперативни поступци - висина прелета прага - авиони

Оператор успоставља оперативне поступке пројектоване да се обезбиједи да авион који изводи операције 3D инструменталног прилаза прелази праг полетно-слетне стазе на безбједној висини, при чему је авион у слетној конфигурацији и положају за слијетање.

CAT.OP.MPA.311 Извјештавање о активности кочења на полетно-слетној стази

Кад год је активност кочења приликом слијетања на полетно-слетној стази због њеног стања лошија него што је наведено у извјештају оператора аеродрома о стању полетно-слетне стазе (RCR), капетан о томе обавјештава услугу у ваздушном саобраћају (ATS) путем посебног извјештаја из ваздуха (AIREP), што је прије могуће.

CAT.OP.MPA.312 Операције EFVS 200

(a) Оператор који намјерава изводити операције EFVS 200 обезбјеђује да:
  (1) је ваздухоплов сертификован за предвиђене операције;
  (2) се користе само полетно-слетне стазе, FATO и поступци инструменталног прилаза (IAP) који су прикладни за операције EFVS;
  (3) да су чланови летачке посаде оспособљени за извођење предвиђене операције те да је успостављен програм оспособљавања и провјере за чланове летачке посаде и релевантно особље укључено у припрему лета;
  (4) да су успостављени оперативни поступци;
  (5) да су све релевантне информације документоване у листи минималне опреме (MEL);
  (6) да су све релевантне информације документоване у програму одржавања;
  (7) да су спроведене процјене безбједности и утврђени показатељи перформанси како би се пратио ниво безбједности операције; и
  (8) да се за оперативне минимуме аеродрома узима у обзир способност система који се употребљава.

(b) Оператор не изводи операције EFVS 200 када изводи LVO.

(c) Независно од наведеног под (a)(1) оператор може употребљавати EVS који испуњавају минималне критеријуме за извођење операција EFVS 200, под условом да то одобри надлежни орган.

CAT.OP.MPA.315 Извјештај о сатима летења - хеликоптер

Оператор ставља на располагање надлежном органу податке о сатима летења за сваки хеликоптер који је летио током претходне календарске године.

CAT.OP.MPA.320 Категорије ваздухоплова

(a) Категорија ваздухоплова заснива се на назначеној брзини на прагу полетно-слетне стазе (V_{AT}), која је једнака брзини губитка узгона (V_{SO}) помноженој са 1,3 или 1 g (гравитација) брзине губитка узгона ($V_{S1\ g}$) помноженим са 1,23 у конфигурацији за слијетање при највећој сертификованој маси при слијетању. Ако су доступни и V_{SO} и $V_{S1\ g}$, користи се виша добијена вриједност за V_{AT}.

(b) Употребљавају се категорије ваздухоплова наведене у доњој табели.

Табела 1

Категорије **ваздухоплова према вриједностима V_{AT}**

Категорија ваздухоплова	V_{AT}
A	мања од 91 kt
B	од 91 до 120 kt
C	од 121 до 140 kt
D	од 141 до 165 kt
E	од 166 до 210 kt

(c) Конфигурација за слијетање, коју треба узети у обзир, одређује се у оперативном приручнику.

(d) Оператор може примијенити мању масу при слијетању за одређивање вриједности V_{AT} ако то одобри надлежни орган. Таква мања маса при слијетању је стална вриједност, независна од промјењивих услова при свакодневним операцијама.

ПОДДИО С
ПЕРФОРМАНСЕ И ОПЕРАТИВНА ОГРАНИЧЕЊА ВАЗДУХОПЛОВА
ОДЈЕЉАК 1
Авиони
ПОГЛАВЉЕ 1

Општи захтјеви

CAT.POL.A.100 Класе перформанси

(a) Авионом се лети у складу са примјењивим захтјевима у погледу класе перформанси.

(b) Када се због посебних карактеристика пројекта не може доказати потпуна усклађеност са примјењивим захтјевима овог одјељка, оператор примјењује одобрене стандарде перформанси који обезбјеђују ниво безбједности једнак оном из одговарајућег поглавља.

CAT.POL.A.105 Уопштено

(a) Маса авиона:
  (1) на почетку полијетања; или

(2) у случају поновног планирања током лета, на тачки од које се примјењује измијењени оперативни план,

није већа од масе при којој се могу испунити захтјеви одговарајућег поглавља за лет који треба извести. Могу се допустити одступања за очекивано смањење масе током трајања лета и ради испуштања горива у ваздуху.

(b) Одобрени подаци о перформанси, који су садржани у AFM, употребљавају се за утврђивање усклађености са захтјевима одговарајућег поглавља, те се према потреби допуњују другим подацима, како је прописано у релевантном поглављу. Оператор те друге податке наводи у оперативном приручнику. Када се примјењују фактори прописани у одговарајућем поглављу, могу се уважити било који оперативни фактори који су већ укључени у податке о перформанси у AFM, како би се избјегла њихова двострука примјена.

(c) Потребно је узети у обзир конфигурацију авиона, утицај околине и дјеловање система који имају неповољан утицај на перформансу.

(d) За потребе перформанси, влажна полетно-слетна стаза, изузев травнате полетно-слетне стазе, може се сматрати сувом.

ПОГЛАВЉЕ 2
Перформансе Класе А

CAT.POL.A.200 Уопштено

(a) Одобрени подаци о перформанси из AFM допуњују се, према потреби, другим подацима, ако су одобрени подаци о перформанси из AFM недовољни у односу на:
(1) узимање у обзир оправдано очекиваних неповољних оперативних услова, као што су полијетање и слијетање на контаминираним полетно-слетним стазама; и
(2) узимање у обзир квара мотора у свим фазама лета.

(b) У случају мокре и контаминиране полетно-слетне стазе, употребљавају се подаци о перформанси одређени у складу са примјењивим стандардима за сертификовање великих авиона или одговарајућим захтјевима.

(c) Употреба других података из (a) и одговарајућих захтјева из (b) наводи се у оперативном приручнику.

CAT.POL.A.205 Полијетање

(a) Маса при полијетању не прелази највећу допуштену масу при полијетању која је наведена у AFM за барометарску висину и температуру окружења на аеродрому са ког се обавља полијетање.

(b) При одређивању највеће допуштене масе при полијетању, испуњени су сљедећи захтјеви:
(1) дужина за убрзавање и заустављање не смије бити већа од расположиве дужине за убрзавање - заустављање (ASDA);
(2) дужина за полијетање не смије бити већа од расположиве дужине за полијетање, при чему удаљеност чистине не прелази половину расположиве дужине залета за полијетање (TORA);
(3) залет за полијетање не смије премашити TORA;
(4) за прекинуто и непрекинуто полијетање употребљава се појединачна вриједност V_1; и
(5) на мокрој или контаминираној полетно-слетној стази, маса при полијетању не смије бити већа од оне која је допуштена за полијетање на сувој стази, под истим условима.

(c) При доказивању усклађености са наведеним под (b), узима се у обзир сљедеће:
(1) барометарска висина на аеродрому;
(2) температура окружења на аеродрому;
(3) стање површине полетно-слетне стазе и врста површине полетно-слетне стазе;
(4) нагиб полетно-слетне стазе у смјеру полијетања;
(5) највише 50% саопштене компоненте чеоног вјетра или најмање 150% саопштене компоненте леђног вјетра; и
(6) губитак, ако до њега дође, дужине полетно-слетне стазе ради поравњавања авиона прије полијетања.

CAT.POL.A.210 Избјегавање препрека на полијетању

(a) Чиста путања лета авиона на полијетању се одређује тако да авион избјегне све препреке са вертикалним растојањем од најмање 35 ft или хоризонталним растојањем од најмање 90 m плус 0,125 × D, при чему је D хоризонтално растојање које је авион прешао од краја расположиве дужине за полијетање (TODA) или од краја дужине полијетања ако је предвиђен заокрет прије краја TODA. За авионе са распоном крила мањим од 60 m, може се користити избјегавање хоризонталних препрека у распону који је једнак половини распона крила авиона плус 60 m плус 0,125 × D.

(b) При доказивању усклађености са наведеним под (a):
(1) Узимају се у обзир сљедећи елементи:
(i) маса авиона на почетку залета при полијетању;
(ii) барометарска висина на аеродрому;
(iii) температура окружења на аеродрому; и
(iv) највише 50% саопштене компоненте чеоног вјетра или најмање 150% саопштене компоненте леђног вјетра.
(2) Не дозвољавају се промјене руте до тачке на којој је чиста путања лета при полијетању досегла висину која је једнака половини распона крила, али најмање 50 ft изнад елевације (надморске висине) краја TORA. Након тога, до висине од 400 ft, претпоставља се да је авион нагнут највише 15°. Изнад 400 ft висине може се предвидјети угао нагиба већи од 15°, али не већи од 25°.
(3) Било који дио чисте путање лета при полијетању, у коме је авион нагнут више од 15°, мора избјегавати све препреке унутар хоризонталних растојања наведених под (a), (b)(6) и (b)(7), са вертикалном растојањем од најмање 50 ft;
(4) Операције при којима се примјењују повећани углови нагиба до највише 20° између 200 ft и 400 ft, или највише 30° изнад 400 ft, обављају се у складу са CAT.POL.A.240.
(5) Мора се одредити одговарајуће одступање због утицаја угла нагиба на оперативне брзине и путању лета, укључујући повећања растојања која произилазе из повећаних оперативних брзина.
(6) За случајеве у којим предвиђена путања лета не захтијева промјене путање за више од 15°, оператор не мора узети у обзир препреке које имају бочно растојање веће од:
(i) 300 m ако пилот може задржати захтијевану навигациону тачност кроз подручје у ком се мора водити рачуна о препрекама; или
(ii) 600 m за летове у свим другим условима.
(7) За случајеве у којим предвиђена путања лета захтијева промјену путање за више од 15°, оператор не мора узети у обзир препреке које имају бочно растојање веће од:
(i) 600 m, ако пилот може одржати захтијевану навигациону тачност кроз подручје у ком се мора водити рачуна о препрекама; или

(ii) 900 m, za letove u svim drugim uslovima.

(c) Operator utvrđuje postupke za vanredne situacije kako bi ispunio zahtjeve odredbi iz (a) i (b) i kako bi predvidio bezbjednu rutu izbjegavajući prepreke, da bi avion mogao ili ispunити zahtjeve na rutu iz CAT.POL.A.215 ili slетjeti bilo na aerodrom odlaska ili na alternativni aerodrom polijetanja.

CAT.POL.A.215 На рути - један мотор ван погона (OEI)

(a) Podaci iz AFM za OEI o čistoj putanji leta na ruti, koji odgovaraju očekivanim meteorološkim uslovima za let, omogućavaju dokazivanje usklađenosti sa odredbama iz (b) ili (c) na svim tačkama duž rute. Čista putanja leta mora imati pozitivan gradijent na 1 500 ft iznad aerodroma na kom bi se trebalo izvesti slijetanje nakon otkazivanja motora. U meteorološkim uslovima koji zahtijevaju upotrebu sistema za zaštitu od zaleđivanja, uzima se u obzir utičaj njihove upotrebe na čistu putanju leta.

(b) Gradijent čiste putanje leta na ruti mora biti pozitivan na najmanje 1 000 ft iznad svih terena i prepreka duž rute unutar 9,3 km (5 NM) s obje strane planirane putanje.

(c) Čista putanja leta na ruti mora omogućiti nastavljanje leta aviona s njegove putne visine do aerodroma na koji se može izvesti slijetanje u skladu sa CAT.POL.A.225 ili CAT.POL.A.230, u zavisnosti šta je odgovarajuće. Čista putanja leta na ruti vertikalno nadvisuje za najmanje 2 000 ft cjelokupni teren i sve prepreke duž rute unutar 9,3 km (5 NM) s obje strane planirane putanje, uzimajući u obzir sljedeće:
   (1) pretpostavlja se da će motor otkazati na najkritičnijoj tački duž rute;
   (2) uzimaju se u obzir efekti vjetra na putanju leta;
   (3) izbacivanje goriva tokom leta dozvoljeno je do mjere koja je u skladu sa zahtjevom da se do aerodroma stigne sa zahtijevanim rezervama goriva, ako se upotrebljava bezbjednosni postupak; i
   (4) aerodrom, na koji je predviđeno slijetanje aviona nakon otkazivanja motora, mora ispunjavati sljedeće kriterijume:
      (i) ispunjeni su zahtjevi u pogledu performansi za očekivanu masu pri slijetanju; i
      (ii) meteorološki izvještaji i/ili prognoze i izvještaji o uslovima na aerodromu pokazuju da se u predviđeno vrijeme slijetanja može izvesti bezbjedno slijetanje.
   (5) ako AFM ne sadrži podatke o neto putanji leta na ruti, bruto putanja leta na ruti sa OEI umanjuje se za gradijent penjanja od 1,1% za dvomotorne avione, 1,4% za avione sa tri motora i 1,6% za avione sa četiri motora.

(d) Ako navigaciona tačnost ne ispunjava najmanje zahtijevanu specifikaciju navigacije RNAV 5, operator povećava širinu granica iz (b) i (c) na 18,5 km (10 NM).

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

(a) Avion sa tri ili više motora ne smije ni u kojoj tački duž planirane rute biti više od 90 minuta udaljen od aerodroma na kojem su zahtjevi za očekivanu masu pri slijetanju iz CAT.POL.A.230 ili CAT.POL.A.235(a) adekvatno ispunjeni, pri čemu svi motori rade na brzini krstarenja ili potisku, prema potrebi, pri standardnoj temperaturi i bez vjetra, osim ako ne ispunjava uslove navedene od (b) do (f) ove tačke.

(b) Podaci o čistoj putanji leta na ruti pri otkazu dva motora omogućavaju nastavljanje leta aviona u očekivanim meteorološkim uslovima, od tačke na kojoj se pretpostavlja da će dva motora istovremeno otkazati do aerodroma na koji može slетjeti i potpuno se zaustaviti, koristeći propisane postupke za slijetanje, sa otkazom dva motora. Čista putanja leta na ruti mora vertikalno nadvisivati za najmanje 2 000 ft cjelokupni teren i sve prepreke duž rute unutar 9,3 km (5 NM) s obje strane planirane putanje. На visinama i u meteorološkim uslovima koji zahtijevaju upotrebu sistema za zaštitu od zaleđivanja, uzima se u obzir utičaj njihove upotrebe na podatke o čistoj putanji leta na ruti. Ako navigaciona tačnost ne ispunjava najmanje specifikaciju navigacije RNAV 5, operator povećava širinu granica iz druge rečenice na 18,5 km (10 NM).

(c) Pretpostavlja se da će dva motora otkazati na najkritičnijoj tački onog dijela rute u kojem je avion, sa svim motorima pri brzini krstarenja ili potisku, prema potrebi, pri standardnoj temperaturi i bez vjetra, više od 90 minuta leta udaljen od aerodroma navedenog pod (a).

(d) Čista putanja leta mora imati pozitivni gradijent na 1 500 ft iznad aerodroma na koji je predviđeno slijetanje nakon otkaza dva motora.

(e) Izbacivanje goriva tokom leta dozvoljeno je do mjere potrebne da se do aerodroma stigne sa zahtijevanim rezervama goriva kako je navedeno pod (f), ako se primjenjuje bezbjednosni postupak.

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

CAT.POL.A.225 Слијетање - одредишни и алтернативни аеродром

(a) Masa aviona na slijetanju, određena u skladu sa CAT.POL.A.105(a), ne smije biti veća od najveće dopuštene mase na slijetanju, koja je određena za visinu i temperaturu okruženja koja se u predviđeno vrijeme slijetanja očekuju na odredišnom i alternativnom aerodromu.

CAT.POL.A.230 Слијетање - суве полетно-слетне стазе

(a) Masa aviona pri slijetanju, određena u skladu sa CAT.POL.A.105(a), za procijenjeno vrijeme slijetanja na odredišni aerodrom i na svaki drugi alternativni aerodrom omogućava slijetanje sa potpunim zaustavljanjem sa visine od 50 ft iznad praga:
   (1) za avione sa turbomlaznim motorima, unutar 60% raspoloživе dužine za slijetanje (LDA); i
   (2) za avione sa turboelisnim motorima, unutar 70% LDA.

(b) Za operacije strmog prilaza, operator upotrebljava podatke o dužini slijetanja faktorisane u skladu sa tačkom (a)(1) ili (a)(2), prema potrebi, na osnovu visine zaslona koja je manja od 60 ft, ali nije manja od 35 ft, i ispunjava zahtjeve iz CAT.POL.A.245.

(c) Za operacije kratkog slijetanja, operator upotrebljava podatke o dužini slijetanja faktorisane u skladu sa

тачком (a)(1) или (a)(2), према потреби, и испуњава захтјеве из CAT.POL.A.250.

(d) При одређивању масе при слијетању, оператор узима у обзир сљедеће:
   (1) највише 50% чеоне компоненте вјетра или најмање 150% леђне компоненте вјетра;
   (2) корекције у складу с AFM.

(e) Кад се авион отпрема, слијетање се предвиђа:
   (1) на најповољнију полетно-слетну стазу, без вјетра;
   (2) на полетно-слетну стазу која ће се највјероватније додијелити за слијетање узимајући у обзир вјероватну брзину и смјер вјетра, карактеристике авиона у вези с његовим управљањем на тлу и друге услове, као што су помоћна средства за слијетање и терен.

(f) Ако оператор не може испунити захтјеве из (e)(2) за одредишни аеродром, авион се може отпремити само ако је одређен алтернативни аеродром који омогућава потпуну усклађеност са једним од сљедећег:
   (1) тачкама од (a) до (d), ако је полетно-слетна стаза у очекивано вријеме доласка сува;
   (2) CAT.POL.A.235 од (a) до (d), ако је полетно-слетна стаза у очекивано вријеме доласка мокра или контаминирана.

CAT.POL.A.235 Слијетање на мокре и контаминиране полетно-слетне стазе

(a) Када одговарајући метеоролошки извјештаји и/или прогнозе показују да полетно-слетна стаза у процијењено вријеме слијетања може бити мокра, LDA је једна од сљедећих дужина:
   (1) дужина за слијетање наведена у AFM за употребу на мокрим полетно-слетним стазама у вријеме отпреме, али не мања од оне која се захтијева у CAT.POL.A.230 (a)(1) или CAT.POL.A.230(a)(2), зависно од случаја;
   (2) ако дужина за слијетање није наведена у AFM за употребу на мокрим полетно-слетним стазама у вријеме отпреме, најмање 115% захтијеване дужине за слијетање одређене у складу са CAT.POL.A.230(a)(1) или (a)(2), зависно од случаја;
   (3) дужина за слијетање је краћа од оне која се захтијева под (a)(2), али не мања од оне која се захтијева под CAT.POL.A.230(a)(1) или (a)(2), зависно од случаја, ако полетно-слетна стаза има посебне карактеристике које повећавају трење и ако AFM укључује посебне додатне информације о дужинама за слијетање на тој врсти полетно-слетне стазе;
   (4) одступајући од тач. (a)(1), (a)(2) и (a)(3), за авионе који су одобрени за операције смањене дужине при слијетању у складу са CAT.POL.A.255, дужина за слијетање утврђена у складу са CAT.POL.A.255 (b)(2)(v)(B).

(b) Када одговарајући метеоролошки извјештаји и/или прогнозе показују да полетно-слетна стаза у процијењено вријеме слијетања може бити контаминирана, LDA је једна од сљедећих дужина:
   (1) најмање дужина за слијетање утврђена у складу са наведеним под (a), или најмање 115% дужине за слијетање утврђене у складу са одобреним подацима о дужини за слијетање на контаминирану дужину за слијетање, зависно од тога која је већа,
   (2) на посебно припремљеним зимским полетно-слетним стазама, дужина за слијетање краћа од оне која се захтијева под (b)(1), али не краћа од оне која се захтијева под (a), могу се користити ако AFM укључује посебне додатне информације о дужинама за слијетање на контаминиране полетно-слетне стазе. Таква дужина за слијетање је најмање 115% дужине за слијетање садржане у AFM.

(c) Одступајући од наведеног под (b), повећање од 15% не треба се примијењивати ако је већ укључено у одобрене податке о дужини за слијетање или једнаке податке.

(d) За тачке (b), (c) и (d) примјењују се критеријуми из CAT.POL.A.230(b), (c) и (d) на тај начин.

(e) Кад се авион отпрема, слијетање се предвиђа:
   (1) на најповољнију полетно-слетну стазу, без вјетра,
   (2) на полетно-слетну стазу која ће се највјеројатније додијелити за слијетање, узимајући у обзир вјероватну брзину и правац вјетра, карактеристике авиона у вези са његовим управљањем на земљи и друге услове, као што су помоћна средства за слијетање и терен.

(f) Ако оператор није у могућности да се усклади са тачком (e)(1) за одредишни аеродром, за који одговарајући метеоролошки извјештаји или прогнозе показују да полетно-слетна стаза у процијењено вријеме доласка може бити контаминирана, при чему слијетање зависи о посебној карактеристици вјетра, авион се отпрема само ако се одреде два алтернативна аеродрома.

(g) Ако оператор није у могућности да се усклади са тачком (e)(2) за одредишни аеродром за који одговарајући метеоролошки извјештаји или прогнозе показују да полетно-слетна стаза у процијењено вријеме доласка може бити контаминирана, авион се отпрема само ако се одреди алтернативни аеродром.

(h) За тачке (f) и (g), одређени алтернативни аеродром или аеродроми омогућавају усклађеност са једним од сљедећег:
   (1) тачке CAT.POL.A.230(a) до (d), ако је полетно-слетна стаза у очекивано вријеме доласка сува,
   (2) тачке CAT.POL.A.235(a) до (d), ако је полетно-слетна стаза у очекивано вријеме мокра или контаминирана.

CAT.POL.A.240 Одобрење за операција са повећаним угловима нагиба

(a) За операције са повећаним угловима нагиба, захтијева се претходно одобрење надлежног органа.

(b) За добијање одобрења, оператор доставља доказе да су испуњени сљедећи услови:
   (1) AFM садржи одобрене податке за затражено повећање оперативне брзине и податке који омогућавају израду путање лета узимајући у обзир повећане углове нагиба и брзине;
   (2) за навигациону тачност, доступно је визуелно навођење;
   (3) за сваку полетно-слетну стазу наведени су временски минимуми и ограничења у погледу вјетра; и
   (4) летачка посада је стекла одговарајуће знање о рути којом ће се летјети и о поступцима који ће се употребљавати у складу са Подијелом FC Дијела ORO.

CAT.POL.A.245 Одобрење за операције стрмог прилаза

(a) За операције стрмог прилаза које се обављају под углом равни понирања од 4,5° или више и висина заслона мања од 60 ft, али не мања од 35 ft, захтијева се претходно одобрење надлежног органа.

(b) За добијање одобрења, оператор доставља доказе да су испуњени сљедећи услови:
  (1) у AFM су наведени највећи допуштени угао равни понирања, било која друга ограничења, уобичајени поступци, неуобичајени поступци или поступци у случају опасности за стрми прилаз, као и измијењени подаци о дужини стазе када се користе критеријуми за стрми прилаз;
  (2) за сваки аеродром, на којем ће се вршити операције стрмог прилаза:
    (i) доступан је одговарајући систем ознака равни понирања, који укључује најмање систем за визуелно показивање линије понирања;
    (ii) наведени су метеоролошки минимуми; и
    (iii) узимају се у обзир сљедећи елементи:
      (A) ситуација у вези са препрекама;
      (B) врста референце за линију понирања и навођења на полетно-слетној стази;
      (C) минималне визуелне ознаке које се захтијевају на висини одлуке (DH) и минималне висине одлуке (MDA);
      (D) доступна опрема у авиону;
      (E) квалификација пилота и познавање одређеног аеродрома;
      (F) ограничења и поступци из AFM; и
      (G) критеријуми за неуспјели прилаз.

CAT.POL.A.250 Одобрење за операција кратког слијетања

(a) За операције кратког слијетања потребно је претходно одобрење надлежног органа.
(b) За добијање одобрења, оператор доставља доказе да су испуњени сљедећи услови:
  (1) дужина која се користи за израчунавање допуштене масе при слијетању може се састојати од искористиве дужине пријављеног безбједног подручја и пријављене LDA;
  (2) држава у којој се налази аеродром утврдила је јавни интерес и оперативну потребу за таквом операцијом, било ради удаљености аеродрома или ради физичких ограничења повезаних с продужењем полетно-слетне стазе;
  (3) вертикална удаљеност између линије пилотовог ока и линије најнижег дијела точкова, док је авион на нормалној равни понирања, није већа од 3 m;
  (4) RVR/VIS је најмање 1 500 m и у оперативном приручнику су наведена ограничења у вези с вјетром;
  (5) наведени су и испуњени минимални захтјеви у погледу искуства пилота, оспособљености пилота и посебно упознавање с одређеним аеродромом;
  (6) висина прелажења изнад почетка искористиве дужине објављеног безбједног подручја је 50 ft;
  (7) употребу побјављеног безбједног подручја одобрила је држава у којој се налази аеродром;
  (8) искористива дужина пријављеног безбједног подручја није већа од 90 m;
  (9) ширина објављеног безбједног подручја није мања од двоструке ширине полетно-слетне стазе или двоструког распона крила, у зависности шта је веће, у односу на продужену централну линију полетно-слетне стазе;
  (10) објављено безбједно подручје нема препреке или улегнућа који би могли угрозити авион, као и да није дозвољено присуство покретних објеката у објављеном безбједном подручју док се полетно-слетна стаза користи за операције кратког слијетања;
  (11) нагиб објављеног безбједног подручја није већи од 5% у смјеру навише и од 2% у смјеру наниже, у односу на правац слијетања;
  (11a) забрањене су операције у којима је захтијевана дужина за слијетање скраћена у складу са CAT.POL.A.255;
  (12) додатни услови, ако их је одредио надлежни орган, узимајући у обзир карактеристике типа авиона, орографске карактеристике у подручју прилаза, доступна помоћна средства за прилаз и разматрања у вези са неуспјелим прилазом/прекинутим слијетањем.

CAT.POL.A.255 Одобравање операција у којима је захтијевана дужина за слијетање смањена

(a) Оператор авиона може да обавља операције слијетања унутар 80% расположиве дужине за слијетање (LDA) ако испуњава сљедеће услове:
  (1) MOPSC авиона је 19 или мањи;
  (2) авион посједује изјаву о прихватљивости за смањену захтијевану дужину за слијетање у AFM;
  (3) авион служи за операције непланираног комерцијалног ваздушног превоза (CAT) на захтјев;
  (4) маса при слијетању авиона омогућава слијетање са потпуним заустављањем унутар те смањене дужине за слијетање;
  (5) оператор је добио претходно одобрење од надлежног органа.
(b) Како би добио одобрење наведено под (a)(5), оператор пружа доказе о било којој од сљедећих околности:
  (1) да је спроведена процјена ризика како би се доказало да је постигнут ниво безбједности који је једнак нивоу безбједности из CAT.POL.A.230(a)(1) или (2), како је примјењиво;
  (2) да су испуњени сљедећи услови:
    (i) забрањују се поступци посебног прилаза, попут стрмих прилаза, планиране висине заслона веће од 60 ft или мање од 35 ft, операције у условима смањене видљивости, прилази изван критеријума за стабилизовани прилаз који су одобрени у складу са CAT.OP.MPA.115(a);
    (ii) забрањују се операције кратког слијетања у складу са CAT.POL.A.250;
    (iii) забрањује се слијетање на контаминиране полетно-слетне стазе;
    (iv) успоставља се процес обуке, провјере и праћења за летачку посаду;
    (v) оператор успоставља програм анализе слијетања на аеродром (ALAP) како би обезбиједио да су испуњени сљедећи услови:
      (A) у очекивано вријеме доласка није прогнозиран лељни вјетар;
      (B) ако се прогнозира да ће полетно-слетна стаза бити мокра у очекивано вријеме доласка, дужина за слијетање приликом отпреме утврђује се у складу са CAT.OP.MPA.303(a) или (b), како је примјењиво, или износи 115% дужине за слијетање одређене за суве полетно-слетне стазе, у зависности од тога шта је дуже;

(C) није прогнозирано да би полетно-слетна стаза могла да буде контаминирана у очекивано вријеме доласка;

(D) нису прогнозирани неповољни временски услови у очекивано вријеме доласка;

(vi) сва опрема која утиче на перформансе приликом слијетања исправна је прије почетка лета;

(vii) летачку посаду чине најмање два квалификована и обучена пилота који имају скорашње искуство у операцијама у којима је захтијевана дужина за слијетање смањена;

(viii) на основу преовлађујућих услова за планирани лет, капетан доноси коначну одлуку да спроведе операције у којима је захтијевана дужина за слијетање смањена, а може да одлучи да тако не учини када сматра да то није у интересу безбједности;

(ix) додатни услови на аеродрому, ако их одреди надлежни орган који је сертификовао аеродром, узимајући у обзир орографске карактеристике подручја прилаза, доступна средства за прилаз и могућност неуспјелих прилаза и прекинутих слијетања.

ПОГЛАВЉЕ 3

Перформансе Класе B

CAT.POL.A.300 Уопштено

(a) Осим ако то одобри надлежни орган у складу са Анексом V (Дио-SPA) Поддијелом L - ОПЕРАЦИЈЕ ЈЕДНОМОТОРНИХ АВИОНА СА ТУРБИНСКИМ МОТОРОМ НОЋУ ИЛИ У ИНСТРУМЕНТАЛНИМ МЕТЕОРОЛОШКИМ УСЛОВИМА (SET-IMC), оператор не смије вршити операције са једномоторним авионом:
(1) ноћу; или
(2) у IMC, осим у складу са посебним VFR.

(b) Са двомоторним авионима, који не испуњавају захтјеве за пењање из CAT.POL.A.340, оператор поступа као да су једномоторни авиони.

CAT.POL.A.305 Полијетање

(a) Маса на полијетању не прелази највећу допуштену масу на полијетању која је наведена у AFM за висину по притиску и температуру околине аеродрома са ког се полијеће.

(b) Основна дужина за полијетање, наведена у AFM, не прелази:
(1) расположиву дужину залета за полијетање (TORA), када се помножи с фактором 1,25; или
(2) када су на располагању стаза за заустављање и/или претпоље, сљедеће:
(i) TORA;
(ii) расположиву дужину за полијетање (TODA), када се помножи с фактором 1,15; или
(iii) ASDA, када се помножи с фактором 1,3.

(c) При доказивању усклађености са (b), узима се у обзир сљедеће:
(1) маса авиона на почетку залета при полијетању;
(2) висина по притиску на аеродрому;
(3) температура околине аеродрома;
(4) стање површине полетно-слетне стазе и врста површине полетно-слетне стазе;
(5) нагиб полетно-слетне стазе у смјеру полијетања; и
(6) највише 50% од пријављене чеоне компоненте вјетра или најмање 150% саопштене леђне компоненте вјетра.

CAT.POL.A.310 Избјегавање препрека у полијетању - вишемоторни авиони

(a) Полетна путања лета авиона са два или више мотора одређује се на такав начин да авион избјегава све препреке са вертикалним растојањем од најмање 50 ft или хоризонталним растојањем од најмање 90 m плус 0,125 × D, при чему је D хоризонтално растојање коју авион пређе од краја TODA или од краја растојања полијетања ако је заокрет планиран прије краја TODA, осим како је предвиђено под (b) и (c). За авионе с распоном крила мањим од 60 m, може се користити хоризонтално избјегавање препрека на растојању које је једнако збиру половине распона крила авиона плус 60 м плус 0,125 × D. Претпоставља се:
(1) да полетна путања лета почиње на висини од 50 ft изнад површине на крају дужине за полијетање која се захтијева у CAT.POL.A.305(b) и да се завршава на висини од 1 500 ft изнад површине;
(2) да авион није бочно нагнут прије него што досегне висину од 50 ft изнад површине и, да након тога, угао нагиба не прелази 15°;
(3) да се квар критичног мотора догађа на тачки полетне путање лета са свим моторима у раду, када се очекује да визуелна ознака за избјегавања препрека неће више бити видљива;
(4) да је градијент полетне путање лета, од 50 ft до претпостављене висине на којој се претпоставља да ће доћи до квара мотора, једнак просјечном градијенту са свим моторима у раду током пењања и прелаза на конфигурацију за лет на рути, помноженом са фактором 0,77; и
(5) да је градијент полетне путање лета, од висине достигнуте у складу са (a)(4) до краја полетне путање лета, једнак градијенту пењања на рути са кваром једног мотора (OEI), наведеном у AFM.

(b) За оне случајеве у којима планирана путања лета не захтијева промјене руте за више од 15°, оператор не мора узети у обзир оне препреке чија је бочна удаљеност већа од:
(1) 300 m, ако се лет изводи у условима који допуштају навигацију визуелног навођења по смјеру или ако су на располагању навигациона помагала која пилоту омогућавају да задржи планирану путању лета с једнаком тачношћу; или
(2) 600 m, за летове у свим другим условима.

(c) За оне случајеве у којим планирана путања лета захтијева промјене руте за више од 15°, оператор не мора узети у обзир оне препреке чија је бочна удаљеност већа од:
(1) 600 m за летове који се обављају у условима који омогућавају навигацију визуелног вођења по смјеру; или
(2) 900 m, за летове у свим другим условима.

(d) Приликом доказивању усклађености с наведеним под (a) до (c), узима се у обзир сљедеће:
(1) маса авиона на почетку залета при полијетању;
(2) висина по притиску на аеродрому;
(3) температура околине аеродрома; и
(4) највише 50% од пријављене чеоне компоненте вјетра или најмање 150% од пријављене леђне компоненте вјетра.

(e) Захтјеви наведени под (a)(3), (a)(4), (a)(5), (c)(2) и (c)(2) не примјењују се на операције према правилима визуелног летења дању.

CAT.POL.A.315 На рути - вишемоторни авиони

(a) У метеоролошким условима, који се очекују за лет и у случају отказа једног мотора, при чему преостали мотори раде унутар утврђених услова максималне континуиране снаге, авион је у стању наставити лет на или изнад релевантних најмањих апсолутних висина за безбједан лет, које су наведене у оперативном приручнику, до тачке која је 1 000 ft изнад аеродрома на коме се могу испунити захтјеви у погледу перформансе.

(b) Претпоставља се да, на тачки на којој је дошло до отказа мотора:
   (1) авион не лети на висини која премашује висину на којој је брзина пењања једнака 300 ft у минути, при чему сви мотори раде унутар утврђених услова максималне континуиране снаге; и
   (2) градијент на рути са једним са отказом једног мотора (OEI) је бруто градијент понирања или пењања, у зависности шта је примјењиво, увећаном за градијент 0,5% или умањен градијентом 0,5%.

CAT.POL.A.320 На рути - авиони са једним мотором

(a) У очекиваним метеоролошким условима за лет и у случају квара мотора, авион је у стању да настави лет до мјеста на којем се може извести безбједно принудно слијетање, осим ако оператор има одобрење надлежног органа у складу са Анексом V (Дио-SPA) Поддијелом L - ОПЕРАЦИЈЕ ЈЕДНОМОТОРНИХ АВИОНА СА ТУРБИНСКИМ МОТОРОМ НОЋУ ИЛИ У ИНСТРУМЕНТАЛНИМ МЕТЕОРОЛОШКИМ УСЛОВИМА (SET-IMC) и примјењује период ризика.

(b) У сврху наведеног под (a), претпоставља се да, у тренутку отказа мотора:
   (1) авион не лети на висини која премашује висину на којој је брзина пењања 300 ft у минути, при чему мотор ради унутар утврђених услова максималне континуиране снаге; и
   (2) градијент на рути је бруто градијент понирања увећан за градијент 0,5%.

CAT.POL.A.325 Слијетање - одредишни и алтернативни аеродром

Маса авиона на слијетању, одређена у складу са CAT.POL.A.105 (a), не прелази највећу допуштену масу на слијетању која је одређена за надморску висину и очекивану температуру околине на одредишном и алтернативном аеродрому у предвиђено вријеме слијетања.

CAT.POL.A.330 Слијетање - суве полетно-слетне стазе

(a) Маса авиона на слијетању, одређена у складу са CAT.POL.A.105(a), за процијењено вријеме слијетања на одредишни аеродром и на било који алтернативни аеродром, таква је да омогућава слијетање с потпуним заустављањем с 50 ft изнад прага унутар 70% LDA.

(b) Одступајући од наведеног под (a), а под условом да се поступа у складу са CAT.POL.A.355, маса авиона на слијетању, одређена у складу са CAT.POL.A.105(a) за процијењено вријеме слијетања на одредишни аеродром, таква је да омогућава слијетање са потпуним заустављањем са 50 ft изнад прага унутар 80% LDA.

(c) При одређивању масе на слијетању оператор узима у обзир сљедеће:
   (1) надморску висину аеродрома;
   (2) највише 50% чеоне компоненте вјетра или најмање 150% леђне компоненте вјетра;
   (3) врсту површине полетно-слетне стазе;
   (4) нагиб полетно-слетне стазе у смјеру слијетања.

(d) За операције стрмог прилаза, оператор употребљава податке о дужини потребној за слијетања факторизоване у складу са наведеним под (a), на основу висине заслона која је мања од 60 ft, али није мања од 35 ft, и испуњава захтјеве из CAT.POL.A.345.

(e) За операције кратког слијетања, оператор употребљава податке о дужини потребној за слијетања факторизоване у складу са наведеним под (a) и испуњава захтјеве из CAT.POL.A.350.

(f) Када се авион отпрема, слијетање се предвиђа:
   (1) на најповољнију полетно-слетну стазу, без вјетра; и
   (2) на полетно-слетну стазу која ће се највјероватније додијелити за слијетање, узимајући у обзир вјероватну брзину и смјер вјетра, карактеристике авиона у вези с његовим управљањем на земљи, те друге услове, као што су помоћна средстава за слијетање и терен.

(g) Ако оператор не може испунити захтјеве из наведене под (f)(2) за одредишни аеродром, авион се може отпремити само ако је одређен алтернативни аеродром, који омогућава потпуну усклађеност са наведеним од (a) до (f).

CAT.POL.A.335 Слијетање - мокре и контаминиране полетно-слетне стазе

(a) Када одговарајући метеоролошки извјештаји и/или прогнозе показују да полетно-слетна стаза у процијењено вријеме доласка може бити мокра, LDA одговара једном од сљедећег:
   (1) дужини за слијетање наведеној у AFM за коришћење на мокрим полетно-слетним стазама у вријеме отпреме, али не мањој од оне која се захтијева под CAT.POL.A.330;
   (2) ако дужина за слијетање у вријеме отпреме није наведена у AFM за коришћење на мокрим полетно-слетним стазама, најмање 115% захтијеване дужине за слијетање, утврђене у складу са наведеним под CAT.POL.A.330(a).
   (3) дужини за слијетање краћој од оне која се захтијева под (a)(2), али не краћој од оне која се захтијева наведеним под CAT.POL.A.330(a), како је примјењиво, ако полетно-слетна стаза има карактеристике које повећавају трење и ако AFM укључује посебне додатне информације о дужинама за слијетање на тој врсти полетно-слетне стазе.
   (4) одступајући од наведеног под (a)(1), (a)(2) и (a)(3) за авионе који су одобрени за операције смањене дужине приликом слијетања наведеним под CAT.POL.A.355, дужини за слијетање утврђеној у складу са наведеним под CAT.POL.A.355(b)(7)(iii).

(b) Када одговарајући метеоролошки извјештаји или прогнозе показују да полетно-слетна стаза у процијењено вријеме доласка може бити контаминирана, дужина за слијетање није већа од LDA. Оператор наводи у оперативном приручнику податке о дужини за слијетање који се морају примијенити.

CAT.POL.A.340 Захтјеви за пењање у полијетању и слијетању

Оператор двомоторног авиона испуњава сљедеће захтјеве за пењања у полијетању и слијетању:

(a) Пењање при полијетању

(1) Сви мотори у погону
(i) Стабилни градијент пењања након полијетања је најмање 4% са:
(A) снагом за полијетање на сваком мотору;
(B) извученем стајним трапом, осим што се стајни трап може увући за не више од седам секунди, може се претпоставити да је увучен;
(C) закрилцима у положају за полијетање; и
(D) брзином пењања која није мања од 1,1 VMC (минимална брзина управљивости на земљи или у близини земље) или 1,2 VS1 (брзина губитка узгона или минимална брзина устаљеног лета у конфигурацији за слијетање).
(2) Квар једног мотора - OEI
(i) Стабилан градијент пењања на висини 400 ft изнад површине за полијетање је мјерљиво позитиван, са:
(A) отказом критичног мотора и његовом елисом у положају минималног отпора;
(B) преосталим мотором на полетној снази;
(C) увученим стајним трапом;
(D) закрилцима у положају за полијетање; и
(E) брзином пењања једнакој оној која је постигнута на 50 ft.
(ii) Стабилни градијент пењања није мањи од 0,75% на висини од 1 500 ft изнад површине за полијетање, са:
(A) отказом критичног мотора и његовом елисом у положају минималног отпора;
(B) преосталим мотором са снагом која није већа од највеће континуиране снаге;
(C) увученим стајним трапом;
(D) увученим закрилцима; и
(E) брзином пењања која није мања од 1,2 VS1.

(b) Пењање при слијетању
(1) Сви мотори у погону
(i) Стабилни градијент пењања је најмање 2,5% са:
(A) снагом или потиском, који није већи од оног који је на располагању 8 секунди након почетног помјерања команди за снагу мотора из положаја најмање снаге у лету;
(B) извученим стајним трапом;
(C) закрилцима у положају за слијетање; и
(D) брзином пењања која је једнака VREF (референтна слетна брзина).
(2) Квар једног мотора - OEI
(i) Стабилни градијент пењања на висини од 1 500 ft изнад површине слијетања не смије бити мањи од 0,75%, са:
(A) отказом критичног мотора и његовом елисом у положају најмањег отпора;
(B) преосталим мотором са снагом која није већа од највеће континуиране снаге;
(C) увученим стајним трапом;
(D) увученим закрилцима; и
(E) брзином пењања која није мања 1,2 VS1.

CAT.POL.A.345 Одобрење за операције стрмог прилаза

(a) За операције стрмог прилаза, при којима се користе углови равни понирања од 4,5° или више и висина заслона мања од 60 ft, али не мања од 35 ft, захтијева се претходно одобрење надлежног органа.
(b) За добијање одобрења, оператор доставља доказе да су испуњени сљедећи услови:
(1) у AFM су наведени највећи одобрени угао равни понирања, било која друга ограничења, уобичајени поступци, неуобичајени поступци или поступци у случају опасности за стрми прилаз, као и измјене података о дужини стазе када се користе критеријуми за стрми прилаз; и
(2) за сваки аеродром на ком ће се изводити операције стрмог прилаза:
(i) на располагању је одговарајући референтни систем равни понирања, који има најмање визулени систем показивања линије понирања;
(ii) наведени су метеоролошки минимуми; и
(iii) узети су у обзир сљедећи елементи:
(A) ситуација у вези с препрекама;
(B) врста референце за линију понирања и вођења на полетно-слетну стазу;
(C) минималне визуелне ознаке које се захтијевају на DH и на MDA;
(D) доступна опрема у авиону;
(E) квалификација пилота и посебно познавање аеродрома;
(F) ограничења и поступци из AFM; и
(G) критеријуми за неуспјели прилаз.

CAT.POL.A.350 Одобрење за операције кратког слијетања

(a) За операције кратког слијетања потребно је претходно одобрење надлежног органа.
(b) За добијање одобрења, оператор доставља доказе да су испуњени сљедећи услови:
(1) дужина која се користи за израчунавање допуштене масе при слијетању може се састојати од искористиве дужине објављеног безбједног подручја, увећане за објављену LDA;
(2) држава у којој се налази аеродром одобрила је употребу објављеног безбједног подручја;
(3) на објављеном безбједном подручју нема препрека или улегнућа који би могли угрозити авион који обавља операцију кратког слијетања на полетно-слетну стазу и на објављеном безбједном подручју не смије бити никаквих покретних предмета, док се полетно-слетна стаза користи за операције кратког слијетања;
(4) нагиб објављеног безбједног подручја није већи од 5% према горе и 2% према доље у смјеру слијетања;
(5) искористива дужина објављеног безбједног подручја није већа од 90 m;
(6) ширина објављеног безбједног подручја, центрирана у односу на централну линију продужене полетно-слетне стазе, није мања од двоструке ширине полетно-слетне стазе;
(7) висина преласка изнад почетка искористиве дужине објављеног безбједног подручја не буде мања од 50 ft;
(8) за сваку полетно-слетну стазу, која се употребљава, наведени су метеоролошки минимуми и они нису

мањи од минимума за VFR или за NPA, у зависности од тога који су већи;

(9) наведени су и испуњени минимални захтјеви у погледу искуства пилота, обука пилота и његово посебно упознавање са аеродромом;

(10) додатни услови, ако их је одредио надлежни орган, узимајући у обзир карактеристике типа авиона, орографске карактеристике у подручју прилаза, доступна помоћна средства за прилаз и разматрања у вези с неуспјелим прилазом/прекинутим слијетањем.

CAT.POL.A.355 Одобравање операција у којима је захтијевана дужина за слијетање скраћена

(a) Операције са масом авиона при слијетању која омогућава потпуно заустављање при слијетању унутар 80% LDA захтијевају претходно одобрење надлежног органа. Такво одобрење добија се за сваку полетно-слетну стазу на којој се обављају операције у којима је захтијевана дужина за слијетање смањена.

(b) Да би добио одобрење наведено под (a), оператор спроводи процјену ризика како би доказао да је постигнут ниво безбједности једнак оном који је предвиђен у CAT.POL.A.330(a) и да су испуњени најмање сљедећи услови:

(1) држава у којој се налази аеродром утврдила је јавни интерес и оперативну потребу за операцијом, било због удаљености аеродрома или због физичких ограничења повезаних са проширењем полетно-слетне стазе;

(2) забрањују се операције кратког слијетања у складу са CAT.POL.A.350 и прилази изван критеријума за стабилизовани прилаз одобрених у складу са CAT.OP.MPA.115(a);

(3) забрањује се слијетање на контаминиране полетно-слетне стазе.

(4) посебан поступак контроле подручја додира са земљом дефинисан је у оперативном приручнику (OM) и имплементиран; тај поступак укључује одговарајућа упутства за прекинута слијетања ако се у одређеном подручју не може постићи први додир са земљом;

(5) успоставља се адекватан програм обуке и провјере аеродрома за летачку посаду;

(6) летачка посада је квалификована и на релевантном аеродрому има скорашње искуство у операцијама са смањеном захтијеваном дужином за слијетање;

(7) оператор успоставља програм анализе слијетања на аеродром (ALAP) како би обезбиједио испуњавање сљедећих услова:

(i) није прогнозиран леђни вјетар у очекивано вријеме доласка;

(ii) ако се прогнозира да ће полетно-слетна стаза бити мокра у очекивано вријеме доласка, дужина за слијетање приликом отпреме утврђује се у складу са CAT.OP.MPA.303(c) или износи 115% дужине за слијетање одређене за суве полетно-слетне стазе, у зависности од тога шта је дуже;

(iii) није прогнозирано да би полетно-слетна стаза могла бити контаминирана у очекивано вријеме доласка;

(iv) нису прогнозирани неповољни временски услови у очекивано вријеме доласка;

(8) успостављају се оперативни поступци како би се обезбиједило:

(i) да је сва опрема која утиче на перформансе приликом слијетања исправна прије почетка лета;

(ii) да летачка посада исправно користи уређаје за успоравање;

(9) утврђена су посебна упутства за одржавање и оперативни поступци за уређаје за успоравање авиона како би се повећала поузданост тих система;

(10) коначни прилаз и слијетање изводе се само у визуелним метеоролошким условима (VMC);

(11) додатни услови на аеродрому, ако их је одредио надлежни орган који је сертификовао аеродром, узимајући у обзир орографске карактеристике подручја прилаза, доступна средства за прилаз и могућност неуспјелих прилаза и прекинутих слијетања.

ПОГЛАВЉЕ 4
Перформансе Класе C

CAT.POL.A.400 Полијетање

(a) Маса на полијетању не прелази највећу допуштену масу на полијетању која је наведена у AFM за барометарску висину и температуру околине на аеродрому одласка.

(b) За авионе, који у својим AFM садрже податке о дужини стазе за полијетање а који не обухватају квар мотора, захтијевана дужина од почетка залета за полијетање до достизања висине од 50 ft изнад површине, са свим моторима у раду, при максималној снази за полијетање, помножена са:

(1) 1,33 за авионе са два мотора;

(2) 1,25 за авионе са три мотора; или

(3) 1,18 за авионе са четири мотора,

не прелази расположиву дужину залета у полијетању (TORA) на аеродрому са којег ће се извести полијетање.

(c) За авионе, који у својим AFM садрже податке о дужини стазе за полијетање, који обухватају квар мотора, испуњавају сљедеће захтјеве у складу са спецификацијама у AFM:

(1) дужина за убрзавање и заустављања није већа од ASDA;

(2) дужина за полијетање није већа од расположиве дужине за полијетање (TODA), са дужином претпоља не прелази половину TORA;

(3) дужина залета у полијетању није већа од TORA;

(4) за прекинуто полијетање и наставак полијетања употребљава се јединствена вриједност V_1; и

(5) на мокрој или контаминираној полетно-слетној стази, маса на полијетању није већа од допуштена масе на полијетање са суве полетно-слетне стазе, под истим условима.

(d) У обзир се узима сљедеће:

(1) барометарска висина на аеродрому;

(2) температура околине на аеродрому;

(3) стање површине полетно-слетне стазе и врста површине полетно-слетне стазе;

(4) нагиб полетно-слетне стазе у смјеру полијетања;

(5) највише 50% саопштене чеоне компоненте вјетра или најмање 150% саопштене леђне компоненте вјетра; и

(6) губитак, ако до њега дође, дужине полетно-слетне стазе ради поравнавања авиона прије полијетања.

CAT.POL.A.405 Избјегавање препрека на полијетању

(a) Путања лета на полијетању са једним отказаним мотором (OEI) одређује се тако да се авионом избјегну све препреке са вертикалним растојањем од најмање 50

ft плус 0,01 × D или хоризонталним растојањем од најмање 90 m плус 0,125 × D, при чему је D хоризонтална удаљеност коју је авион прешао од краја TODA. За авионе са распоном крила мањим од 60 m, може се користити хоризонтално растојање за избјегавање које је једнако збиру половине распона крила авиона плус 60 m плус 0,125 × D.

(b) Путања лета на полијетању почиње на висини од 50 ft изнад површине на крају дужине за полијетање која се захтијева у CAT.POL.A.400(b) или (c), према потреби, и завршава на висини од 1 500 ft изнад површине.

(c) Приликом доказивања усклађености са наведеним под (a), узима се у обзир сљедеће:
  (1) маса авиона на почетку залета при полијетању;
  (2) барометарска висина на аеродрому;
  (3) температура околине на аеродрому; и
  (4) највише 50% пријављене чеоне компоненте вјетра или најмање 150% пријављене леђне компоненте вјетра.

(d) Не дозвољавају се промјене путање до оне тачке на путањи лета при полијетању на којој се достигне висина од 50 ft изнад површине. Након тога, до висине од 400 ft, претпоставља се да бочни нагиб авиона није већи од 15°. Изнад висине од 400 ft може се планирати бочни нагиб већи од 15°, али не већи од 25°. Мора се одредити одговарајуће одступање ради утицаја угла нагиба авиона на оперативне брзине и путању лета, укључујући повећање удаљености која је резултат повећане оперативне брзине.

(e) За оне случајеве у којим се не захтијевају промјене путање за више од 15°, оператор не треба узети у обзир препреке чија је бочна удаљеност већа од:
  (1) 300 m, ако пилот може да задржава захтијевану навигациону прецизност у подручју у коме може бити препрека, или
  (2) 600 m за летове у свим другим условима.

(f) За оне случајеве у којим се захтијевају промјене путање за више од 15°, оператор не мора узети у обзир препреке чија је бочна удаљеност већа од:
  (1) 600 m, ако пилот може задржати захтијевану навигациону прецизност у подручју у коме може бити препрека; или
  (2) 900 m за летове у свим другим условима.

(g) Оператор утврђује поступке за ванредне ситуације како би испунио захтјеве наведене од (a) до (f) и предвидио безбједну путању, избјегавајући препреке, да би авион могао или испунити захтјеве на путањи из CAT.POL.A.410 или слетјети или на аеродром полијетања или на алтернативни аеродром аеродрому полијетања.

CAT.POL.A.410 На рути - сви мотори у погону

(a) У очекиваним метеоролошким условима за лет, на било којој тачки своје руте или било ког планираног преусмјеравања са ње, авион мора моћи постићи брзину пењања од најмање 300 ft у минути, са свим моторима у погону који раде максималном специфицираном континуираном снагом, на:
  (1) минималним висинама за безбједан лет у свакој фази руте на којој се лети или сваког планираног преусмјеравања с ње, које су наведене у оперативном приручнику авиона или су израчунате на основу података из тог приручника; и
  (2) минималним висинама потребним за испуњавања услова наведених у CAT.POL.A.415 и 420, према потреби.

CAT.POL.A.415 На рути - OEI (отказ једног мотора на рути)

(a) У очекиваним метеоролошким условима за лет, у случају отказа било ког мотора на било којој тачки руте или планираног скретања са руте и са другим мотором или моторима у погону, који раде максималном утврђеном континуираном снагом, авион мора моћи наставити лет са висине крстарења до аеродрома на коме се може извести слијетање у складу са CAT.POL.A.430 или CAT.POL.A.435, према потреби. Авион избјегава препреке унутар 9,3 km (5 NM) с обје стране планиране путање, вертикалним растојањем од најмање:
  (1) 1 000 ft, када је брзина пењања једнака нули или већа; или
  (2) 2 000 ft, када је брзина пењања мања од нуле.

(b) Путања лета има позитиван нагиб на висини од 450 m (1 500 ft) изнад аеродрома предвиђеног за слијетање након отказивања једног мотора.

(c) Доступна брзина пењања авиона за 150 ft у минути мања је од утврђене укупне брзине пењања.

(d) Ширина граница наведених под (a) повећава се на 18,5 km (10 NM) ако навигациона прецизност не испуњава најмање спецификације навигације RNAV 5.

(e) Избацивање горива током лета је дозвољено до количине која омогућава долазак до аеродрома на којем се претпоставља да ће авион слетјети након квара мотора, са захтијеваним резервама горива у складу са CAT.OP.MPA.150, одговарајућим за алтернативни аеродром, ако се употребљава безбједносни поступак.

CAT.POL.A.420 Отказ два мотора на рути код авиона са три или више мотора

(a) Авион са три или више мотора не смије ни у којој тачки дуж планиране путање бити више од 90 минута удаљен од аеродрома на којем су захтјеви за очекивану масу на слијетању из CAT.POL.A.230 или CAT.POL.A.430(a) адекватно испуњени, при чему сви мотори раде на брзини крстарења или потиску, према потреби, при стандардној температури и без вјетра, осим ако испуњава услове наведене од (b) до (f) ове тачке.

(b) Путања лета авиона са два неисправна мотора омогућава настављање лета авиона, у очекиваним метеоролошким условима, са вертикалним надвисивањем препрека унутар 9,3 km (5 NM) на обје стране планиране путање, вертикалним растојањем од најмање 2 000 ft, до аеродрома који испуњава захтјеве у погледу перформансе који се примјењују за очекивану масу на слијетању.

(c) Претпоставља се да ће два мотора отказати на најкритичнијој тачки оног дијела руте у којем је авион, са свим моторима при брзини крстарења или потиску, према потреби, при стандардној температури и без вјетра, више од 90 минута лета удаљен од аеродрома наведеног под (a).

(d) Очекивана маса авиона на тачки на којој се предвиђа квар два мотора не смије бити мања од оне која би укључивала довољно горива/енергије за настављање лета до аеродрома на који се планира слијетање и за долазак до њега на најмање 1 500 стопа (450 m) непосредно изнад подручја за слијетање и након тога за летење на тој висини још 15 минута брзином крстарења или потиском, према потреби.

(e) Сматра се да је расположива брзина пењања авиона за 150 ft у минути мања од која је наведена.
(f) Ширина граница наведене под (b) повећава се на 18,5 km (10 NM) ако навигациона прецизност не испуњава најмање спецификацију навигације RNAV 5.
(g) Избацивање горива током лета је дозвољено до мјере која омогућава да се до аеродрома стигне са захтијеваним резервама горива у складу са наведеним под (d), ако се употребљава безбједносни поступак.

CAT.POL.A.425 Слијетање - одредишни и алтернативни аеродром

Маса авиона на слијетању, која је одређена у складу са CAT.POL.A.105(a), не смије бити већа од највеће допуштене масе на слијетању која је одређена у AFM за надморску висину аеродрома и, ако је узета у обзир у AFM, очекиваној температури околине аеродрома на одредишном и алтернативном аеродрому у предвиђено вријеме слијетања.

CAT.POL.A.430 Слијетање - суве полетно-слетне стазе

(a) Маса авиона на слијетању, одређена у складу са CAT.POL.A.105(a), за процијењено вријеме слијетања на одредишни аеродром и на било који алтернативни аеродром, омогућава слијетање с потпуним заустављањем с висине од 50 ft изнад прага, унутар 70% LDA, узимајући у обзир:
  (1) надморску висину аеродрома;
  (2) највише 50% чеоне компоненте вјетра или не мање од 150% леђне компоненте вјетра;
  (3) врсту површине полетно-слетне стазе; и
  (4) нагиб полетно-слетне стазе у смјеру слијетања.
(b) За отпрему авиона, претпоставља се да ће:
  (1) авион слетјети на најповољнију полетно-слетну стазу, без вјетра; и
  (2) авион слетјети на полетно-слетну стазу која ће се највјероватније додијелити за слијетање, узимајући у обзир вјероватну брзину и смјер вјетра, карактеристике авиона у вези са његовим управљањем на земљи, те друге услове, као што су помагала за слијетање и терен.
(c) Ако оператор не може испунити захтјеве под (b)(2) за одредишни аеродром, авион се отпрема само ако је одређен алтернативни аеродром који омогућава потпуну усклађеност са (a) и (b).

CAT.POL.A.435 Слијетање - мокре и контаминиране полетно-слетне стазе

(a) Када одговарајући метеоролошки извјештаји и/или прогнозе показују да полетно-слетна стаза у процијењено вријеме слијетања може бити мокра, LDA одговара једном од сљедећег:
  (1) дужини за слијетање наведеној у AFM за употребу на мокрим полетно-слетним стазама у вријеме отпреме, али најмање оној која се захтијева у CAT.POL.A.430;
  (2) ако дужина за слијетање у вријеме отпреме није наведена у AFM за употребу на мокрим полетно-слетним стазама, најмање 115% од захтијеване дужине за слијетање, утврђене у складу са CAT.POL.A.430.
(b) Када одговарајући метеоролошки извјештаји или прогнозе показују да полетно-слетна стаза у процијењено вријеме доласка може бити контаминирана, дужина за слијетање није већа од LDA. Оператор наводи у оперативном приручнику податке о дужини за слијетање које примјењује.

ОДЈЕЉАК 2
Хеликоптери
ПОГЛАВЉЕ 1
Општи захтјеви

CAT.POL.H.100 Примјењивост

(a) Хеликоптерима се изводе опарације у складу са примјењивим захтјевима перформансе класе.
(b) Хеликоптерима се изводе опарације перформансе класе 1:
  (1) када се изводе операције до/од аеродрома или оперативних површина смјештених у густо насељеном непријатељском окружењу, осим када се операције обављају до/од мјеста од јавног интереса (PIS), у складу са CAT.POL.H.225; или
  (2) када је MOPSC већи од 19, осим за операције до/од хеликоптерске платформе перформансе класе 2 на основу одобрења у складу са CAT.POL.H.305.
(c) Осим ако је другачије прописано под (b), хеликоптерима чији је MOPSC 19 или мање, али више од девет, операције се изводе у перформанси класе1 или 2.
(d) Осим ако је другачије прописано под (b), хеликоптерима чији је MOPSC девет или мање, операције се изводе у перформансе класе 1, 2 или 3.

CAT.POL.H.105 Уопштено

(a) Маса хеликоптера:
  (1) на почетку полијетања; или
  (2) у случају поновног планирања током лета, на тачки од које се примјењује измијењени оперативни план,

није већа од масе при којој се могу испунити примјењиви захтјеви овог одјељка за лет који треба извести, узимајући у обзир очекивано смањење масе с одмицањем лета и такво испуштање горива у ваздуху које је предвиђено у одговарајућем захтјеву.
(b) Одобрени подаци о перформанси, који су садржани у AFM, употребљавају се за утврђивање усклађености са захтјевима овог одјељка, те се према потреби допуњавају другим подацима, како је прописано у релевантном захтјеву. Оператор те друге податке наводи у оперативном приручнику. Када се примјењују фактори прописани у овом одјељку, могу се уважити било који оперативни фактори који су већ укључени у податке о перформанси у AFM, како би се избјегла њихова двострука примјена.
(c) При доказивању усклађености са захтјевима из овог одјељка, узимају се у обзир сљедећи параметри:
  (1) маса хеликоптера;
  (2) конфигурација хеликоптера;
  (3) услови околине, а посебно:
    (i) барометарска висина и температура;
    (ii) вјетар:
      (A) за полијетање, путању лета при полијетању и услове слијетања, урачунава се највише 50% било које пријављене стабилне чеоне компоненте вјетра брзине 5 kt или више, изузев у случајевима наведеним под (c),
      (B) ако је полијетање и слијетање са леђном компонентом вјетра дозвољено у AFM, као и у свим случајевима када се ради о путањи лета у полијетању, узима се у обзир најмање 150% од било које пријављене леђне компоненте ветра; и
      (C) када опрема за прецизно мјерење вјетра омогућава тачно мјерење брзине вјетра

na mjestu polijetanja i slijetanja, operator može odrediti komponentu vjetra veću od 50%, pod uslovom da nadležnom organu dokaže da bliskina FATO i poboljšanja preciznosti opreme za mjerenje vjetra pružaju jednak nivo bezbjednosti;

(4) operativne tehnike; i

(5) upotreba bilo kojih od sistema koji imaju neposovoljan utitcaj na performansu.

CAT.POL.H.110 Uzimanje u obzir prepreka

(a) Za ispunjenje zahtjeva koji se odnose na izbjegavanje prepreka, uzima se u obzir prepreka koja se nalazi van FATO, na putanji leta u polijetanju ili na putanji leta neuspjelog prilaza, ako njena bočna udaljenost od najbliže tačke na površini ispod predviđene putanje leta nije veća od sljedećeg:

(1) Za operacije prema VFR:

(i) polovine minimalne širine određene u AFM - ili, kada ta širina nije određena, "0,75 × D", pri čemu je D najveća dimenzija helikoptera tokom okretanja rotora;

(ii) veće od "0,25 × D" ili "3 m";

(iii) plus:

(A) 0,10 × udaljenost DR za dnevne operacije prema VFR; ili

(B) 0,15 × udaljenost DR za noćne operacije prema VFR.

(2) Za operacije prema IFR:

(i) "1,5 D" ili 30 m, u zavisnosti od toga šta je veće, plus:

(A) 0,10 × udaljenost DR za operacije prema IFR sa preciznim navođenjem kursa;

(B) 0,15 × udaljenost DR za noćne operacije prema VFR sa standardnim navođenjem kursa; ili

(C) 0,30 × udaljenost DR za noćne operacije prema VFR bez navođenja kursa.

(ii) Pri razmatranju putanje leta neuspjelog prilaza, odstupanje od područja u kome se uzimaju u obzir prepreke, primjenjuje se samo nakon kraja raspoloživе dužine za polijetanje.

(3) Za operacije kod kojih se početno polijetanje obavlja vizuelno, te se u prelaznoj tački prelazi na IFR/IMC, kriterijumi zahtijevani pod (1) se primjenjuju do prelazne tačke a kriterijumi zahtijevani pod (2) nakon prelazne tačke. Prelazna tačka se ne može nalaziti u prostoru prije kraja zahtijevane dužine za polijetanje (TODRH) za helikoptere kojima se leti u klasi performanci 1 ili prije određene tačke nakon polijetanja (DPATO) za helikoptere kojima se leti u klasi performanci 2.

(b) Za polijetanje za koje se koristi rezervni postupak ili postupak bočnog prelaza, za potrebe određivanja zahtjeva u pogledu izbjegavanja prepreka, uzima se u obzir prepreka koja se nalazi u rezervnom području ili u području bočnog prelaza ako njena bočna udaljenost od najbliže tačke na površini ispod predviđene putanje leta nije veća od sljedećeg:

(1) polovine minimalne širine određene u AFM, ili, kada ta širina nije određena, "0,75 × D";

(2) plus, veće od "0,25 × D" ili "3 m";

(3) plus:

(i) za dnevne operacije prema VFR, 0,10 × udaljenost koja se prelazi od stražnjeg kraja FATO, ili

(ii) za noćne operacije prema VFR 0,15 × udaljenost koja se prelazi od stražnjeg kraja FATO.

(c) Prepreke se mogu zanemariti ako se nalaze izvan područja:

(1) 7 × poluprečnik rotora (R) za dnevne operacije, ako je obezbijeđeno da se navigaciona preciznost može postići pomoću odgovarajućih vizuelnih orijentira tokom penjanja;

(2) 10 × poluprečnik rotora (R) za noćne operacije, ako je obezbijeđeno da se navigaciona preciznost može postići pomoću odgovarajućih vizuelnih orijentira tokom penjanja;

(3) 300 m ako se navigaciona preciznost može postići odgovarajućim navigacionim pomagalima; ili

(4) 900 m u svim drugim slučajevima.

POGLAVLJE 2
Performanse klase 1

CAT.POL.H.200 Uopšteno

Helikopteri koji izvode operacije u performanci klase 1, sertifikuju se u kategoriju A ili odgovarajuću kategoriju, koju odredi Agencija.

CAT.POL.H.205 Polijetanje

(a) Masa na polijetanju ne prelazi najveću dopuštenu masu na polijetanju koja je navedena u AFM za postupak koji će se upotrijebiti.

(b) Masa na polijetanju mora biti takva, da:

(1) je moguće prekinuti polijetanje ili slijetanje na FATO u slučaju da se otkazivanje kritičnog motora utvrdi na tački donošenja odluke pri polijetanju (TDP) ili prije te tačke;

(2) zahtijevana dužina za prekinuto polijetanje (RTODRH) nije veća od raspoloživе dužine za prekinuto polijetanja (RTODAH); i

(3) TODRH ne premašuje raspoloživu dužinu za polijetanje (TODAH).

(4) Bez obzira na navedeno pod (b)(3), TODRH može da premaši TODAH ako helikopter, s otkazom kritičnog motora utvrđenim na TDP, može pri nastavku polijetanja izbjeći sve prepreke do kraja TODRH vertikalnim rastojanjem od najmanje 10,7 m (35 ft).

(c) Pri dokazivanju usklađenosti sa (a) i (b), uzimaju se u obzir odgovarajući parametri iz CAT.POL.H.105(d) na aerodromu ili operativnoj površini odlaska.

(d) Dio polijetanja do TDP i uključujući TDP obavlja se sa površinom u vidokrugu, tako da se može izvesti prekinuto polijetanje.

(e) Za polijetanje za koje se koristi rezervni postupak ili postupak bočnog prelaza, s otkazom kritičnog motora utvrđenim na TDP ili prije TDP, sve prepreke koje se nalaze u rezervnom području ili u području bočnog prelaza moraju se nadvisiti odgovarajućim rastojanjem.

CAT.POL.H.210 Putanja leta na polijetanju

(a) Od kraja TODRH, sa otkazom kritičnog motora utvrđenim na TDP:

(1) Masa na polijetanju mora biti takva da se putanjom leta na polijetanju obezbjeđuje vertikalno

надвисивање свих препрека које се налазе на путањи пењања, за најмање 10,7 m (35 ft) код операција према VFR и 10,7 m (35 ft) + 0,01 × растојање DR код операција према IFR. Само се уважавају препреке наведене у CAT.POL.H.110.

(2) Код промјене смјера веће од 15°, мора се узети у обзир утицај бочног нагиба на способност хеликоптера да испуни захтјева за избјегавања препрека. Овај се заокрет не смије започети прије достизања висине од 61 m (200 ft) изнад површине полијетања, осим ако је то дио поступка одобреног у AFM.

(b) При доказивању усклађености са наведеним под (a), узимају се у обзир одговарајући параметри из CAT.POL.H.105(c) на аеродрому или оперативној површини одласка.

CAT.POL.H.215 Отказ критичног мотора на рути

(a) Маса хеликоптера и путања лета на свим тачкама дуж руте, уз отказ критичног мотора и уз метеоролошке услове очекиване за лет, су такви да омогућавају усклађеност са (1), (2) или (3):

(1) Ако се планира да се лет у било ком тренутку обавља тако да је површина ван видокруга, маса хеликоптера омогућава брзину пењања најмање 50 ft/минути уз отказ критичног мотора, на висини од најмање 300 m (1 000 ft), или 600 m (2 000 ft) у подручјима планинског терена, изнад цјелокупног терена и препрека дуж руте унутар 9,3 km (5 NM) са обје стране предвиђене путање.

(2) Ако се планира да се лет обавља тако да површина није у видокругу, путања лета омогућава да хеликоптер настави лет од висине крстарења на висину од 300 m (1 000 ft) изнад мјеста слијетања, на коме се може извести слијетање у складу са CAT.POL.H.220. Путања лета надвисује вертикално за најмање 300 m (1 000 ft) или 600 m (2 000 ft) у подручјима планинског терена, цјелокупни терен и препреке дуж руте унутар 9,3 km (5 NM) са обје стране предвиђене путање. Могу се користити технике понирања током лета.

(3) Ако се планира да се лет обавља у VMC тако да је површина у видокругу, путања лета омогућава да хеликоптер настави лет са висине крстарења на висину 300 m (1 000 ft) изнад мјеста слијетања, на коме се може извести слијетање у складу са CAT.POL.H.220, а да се при томе нити у једном тренутку не лети испод одговарајуће минималне висине лета. Уважавају се препреке унутар 900 m са обје стране руте.

(b) При доказивању усклађености са наведеним под (a)(2) или (a)(3):

(1) претпоставља се да ће критични мотор отказати на најкритичнијој тачки дуж руте;

(2) узимају се у обзир ефекти вјетра на путању лета;

(3) избацивање горива током лета планира се само до мјере која је у складу са захтјевом да се до аеродрома или до оперативне површине стигне са захтијеваним резервама горива и употребом безбједносног поступка; и

(4) избацивање горива током лета не планира се на висини испод 1 000 m изнад терена.

(c) Ако навигациона прецизност не може да се постигне за 95% укупног времена летења, ширина граница под (a)(1) и (a)(2) повећава се на 18,5 km (10 NM).

CAT.POL.H.220 Слијетање

(a) Маса хеликоптера на слијетању у процијењено вријеме слијетања не смије бити већа од максималне масе наведене у AFM за поступак који ће се употријебити.

(b) У случају отказа критичног мотора уоченог на било којој тачки прије тачке одлуке за слијетање (LDP) или на тој тачки, може се или слетјети и зауставити унутар FATO, или извести прекинуто слијетање и надвисити све препреке на путањи лета вертикалном маргином од 10,7 m (35 ft). У обзир се узимају само препреке наведене у CAT.POL.H.110.

(c) У случају отказа критичног мотора, уоченог на било којој тачки прије тачке одлуке за слијетање (LDP) или на тој тачки, могуће је:

(1) надвисивање свих препрека на прилазној путањи; и

(2) слијетање и заустављање на FATO.

(d) При доказивању усклађености са наведеним под (a) до (c), узимају се у обзир одговарајући параметри из CAT.POL.H.105(c) за процијењено вријеме слијетања на одредишни аеродром или оперативну површину, или на било који алтернативни аеродром или оперативну површину, ако се захтијевају.

(e) Дио слијетања од LDP до додира с тлом обавља се тако да је површина у видокругу.

CAT.POL.H.225 Операције хеликоптера до/од мјеста од јавног интереса

(a) Операције до/од мјеста од јавног интереса (PIS) могу се обављати у перформанси класе 2, без испуњавања захтјева из CAT.POL.H.310(b) или CAT.POL.H.325(b), под условом да су испуњени сви сљедећи захтјеви:

(1) PIS је био у употреби прије 1. јула 2002;

(2) величина PIS или средина у којој се налазе препреке не допуштају испуњавање захтјева за операцију у перформанси класе 1;

(3) операција се обавља хеликоптером чији је MOPSC шест или мање;

(4) оператор испуњава захтјеве из CAT.POL.H.305(b)(2) и (b)(3);

(5) маса хеликоптера не премашује максималну масу наведену у AFM за градијент пењања од 8% у мирном ваздуху при одговарајућој безбједној брзини полијетања (VTOSS), с критичним мотором ван погона, док преостали мотори раде одговарајућом номиналном снагом; и

(6) оператор је за операцију добио претходно одобрење од надлежног органа. Прије него што се такве операције почну обављати у другој држави чланици, оператор мора добити одобрење од надлежног органа те државе.

(b) У оперативном приручнику треба утврдити поступке специфичне за поједино мјесто, како би се смањио период током ког би постојала опасност за лица у хеликоптеру и за лица на површини, у случају отказа мотора током полијетања и слијетања.

(c) Оперативни приручник за сваки PIS садржи: дијаграм или означену фотографију, на којима су приказани главни аспекти, димензије, неусклађености са захтјевима перформансе класе 1, главне опасности и план за непредвиђене ситуације у случају инцидента.

ПОГЛАВЉЕ 3
Перформансе класе 2

Хеликоптери који изводе операције перформансе класе 2, сертификују се у категорију А или одговарајућу категорију, према одлуци Агенције.

CAT.POL.H.305 Операције без могућности безбједног принудног слијетања

(a) Операције без могућности безбједног принудног слијетања током фаза полијетања и слијетања обављају се само ако је надлежни орган оператору дао одобрење.

(b) За добијање и одржавање таквог одобрења, оператор мора:
  (1) извршити процјену ризика, наводећи:
    (i) тип хеликоптера; и
    (ii) врсту операција;
  (2) спровести сљедећи скуп услова:
    (i) постићи и одржавати стандард измјене хеликоптера/мотора, који одређује произвођач;
    (ii) обављати мјере превентивног одржавања, које је препоручио произвођач хеликоптера или мотора;
    (iii) укључити поступке полијетања и слијетања у оперативни приручник, ако они већ не постоје у AFM;
    (iv) одредити обуку за летачку посаду; и
    (iv) обезбиједити систем за извјештавање произвођача о случајевима губитка снаге, заустављања мотора или отказа мотора;

  и

  (3) спровести систем за праћење употребе (UMS).

CAT.POL.H.310 Полијетање

(a) Маса на полијетању не прелази највећу допуштену масу на полијетању за брзину пењања 150 ft/min на 300 m (1 000 ft) изнад нивоа аеродрома или оперативне површине, са отказом критичног мотора, док преостали мотори раде одговарајућом номиналном снагом.

(b) За операције осим оних наведених у CAT.POL.H.305, полијетање се може извести тако да се безбједно принудно слијетање може извести до тачке од које је могуће безбједан наставак лета.

(c) За операције у складу са CAT.POL.H.305, осим захтјева наведених под (a):
  (1) маса при полијетању не прелази највећу масу наведену у AFM за лебдење без утицаја ваздушног јастука са свим моторима у погону (AEO OGE), у мирном ваздуху, при чему сви мотори раде одговарајућом номиналном снагом; или
  (2) за операције с хеликоптерске платформе:
    (i) хеликоптером чији је MOPSC већи од 19; или
    (ii) било којим хеликоптером који лети с хеликоптерске платформе смјештене у непријатељском окружењу,

  за масу при полијетању, узима се у обзир: поступак; слијетање ван ивице платформе и понирање прилагођено висини платформе, при чему је(су) критични мотор(и) неисправан, а преостали мотори раде одговарајућом номиналном снагом.

(d) При доказивању усклађености са наведеним под (a) до (c), узимају се у обзир одговарајући параметри из CAT.POL.H.105(c) на тачки одласка.

(e) Онај дио полијетања, који се обавља прије испуњавања захтјева из CAT.POL.H.315, обавља се у видокругу површине.

CAT.POL.H.315 Путања лета на полијетању

Од одређене тачке након полијетања (DPATO), или алтернативно, најкасније на 200 ft изнад површине полијетања, са отказом критичног мотора, испуњени су захтјеви из CAT.POL.H.210(a)(1), (a)(2) и (b).

CAT.POL.H.320 Отказ критичног мотора на рути

Захтјев из CAT.POL.H.215 је испуњен.

CAT.POL.H.325 Слијетање

(a) Маса на слијетању у процијењено вријеме слијетања не смије бити већа од максималне масе одређене за брзину пењања од 150 ft/min на 300 m (1 000 ft) изнад нивоа аеродрома или оперативне површине са отказом критичног мотора и преосталим мотором (-има) који раде одговарајућом номиналном снагом.

(b) Ако критични мотор откаже на било којој тачки приступне путање:
  (1) може се извести прекинуто слијетање у складу са CAT.POL.H.315; или
  (2) за операције, осим оних одређених у CAT.POL.H.305, хеликоптер може извести безбједно принудно слијетање.

(c) За операције у складу са CAT.POL.H.305, поред захтјева наведених под (a):
  (1) маса на слијетању не прелази највећу масу наведену у AFM за лебдење AEO OGE, у мирном ваздуху, при чему сви мотори раде одговарајућом номиналном снагом; или
  (2) за операције које се обављају на хеликоптерској платформи:
    (i) хеликоптером чији је MOPSC већи од 19; или
    (ii) било којим хеликоптером којим се обавља операција на хеликоптерској платформи смјештену у непријатељском окружењу;

  за масу на слијетању, узима се у обзир поступак и понирање прилагођено висини платформе, са отказом критичног мотора, а преостали мотор(и) ради(-е) одговарајућом номиналном снагом.

(d) При доказивању усклађености са наведеним од (a) до (c), узимају се у обзир одговарајући параметри из CAT.POL.H.105(c) на одредишном аеродрому или било ком алтернативном аеродрому, ако се захтијева.

(e) Онај дио слијетања који се обавља након испуњавања захтјева под (b)(1) обавља се са површином у видокругу.

ПОГЛАВЉЕ 4
Перформансе класе 3

CAT.POL.H.400 Уопштено

(a) Хеликоптери којима се изводе операције у перформанси класе 3, сертификују се у категорију A или одговарајућу категорију, према одлуци Агенције, или категорију B.

(b) Операције се обављају само у окружењу које није опасно, осим:
  (1) када се операције обављају у складу са CAT.POL.H.420, или
  (2) за фазу полијетања или слијетања, када се операције обављају у складу са наведеним под (c).

(c) Под условом да је оператор одобрен у складу са CAT.POL.H.305, могу се обављати операције на аеродрому или оперативној површини смјештеним изван густо насељеног опасног окружења или с тих аеродрома или оперативних површина, без могућности безбједног принудног слијетања:
  (1) током полијетања, прије достизања Vy (брзина за најбољу брзину пењања) или 200 ft изнад површине полијетања; или
  (2) током слијетања, испод 200 ft изнад површине за слијетање.

(d) Операције се не обављају:
  (1) ако површина није у видокругу;

(2) ноћу;
(3) када је база облака нижа од 600 ft; или
(4) када је видљивост мања од 800 m.

CAT.POL.H.405 Полијетање

(a) Маса на полијетању је мања од:
(1) MCTOM; или
(2) највећа допуштена маса на полијетању наведена за лебдење под утицајем близине земље, при чему сви мотори раде на снагу подешену за полијетање, или ако су услови такви да није вјероватно да ће се успоставити лебдење под утицајем близине земље, маса при полијетању наведена за лебдење без утицаја близине земље при чему сви мотори раде на снагу подешену за полијетање.

(b) Осим како је предвиђено у CAT.POL.H.400(b), у случају отказа мотора хеликоптер мора моћи извести безбједно принудно слијетање.

CAT.POL.H.410 На рути

(a) Хеликоптер мора моћи, са свим моторима у раду подешеним на максималну сталну снагу, наставити лет дуж своје предвиђене руте или до планираног преусмјеравања, а да при том нити на једној тачки не лети испод одговарајуће минималне висине лета.

(b) Осим како је предвиђено у CAT.POL.H.420, у случају отказа мотора хеликоптер мора моћи извести безбједно принудно слијетање.

CAT.POL.H.415 Слијетање

(a) Маса хеликоптера на слијетању у очекивано вријеме слијетања је мања од:
(1) највеће сертификоване масе на слијетању; или
(2) највеће допуштене масе на слијетању наведене за лебдење под утицајем близине земље, при чему сви мотори раде на снагу подешену за полијетање, или ако су услови такви да није вјероватно да ће се успоставити лебдење под утицајем близине земље, маса на слијетању наведена за лебдење без утицаја близине земље при чему сви мотори раде на снагу подешену за полијетање.

(b) Осим како је предвиђено у CAT.POL.H.400(b), у случају отказа мотора хеликоптер мора моћи извести безбједно принудно слијетање.

CAT.POL.H.420 Операције хеликоптера изнад опасног окружења ван густо насељеног подручја

(a) Операције изнад опасног окружења ван густо насељеног подручја без могућности безбједног принудног слијетања турбинским хеликоптерима, чији је MOPSC шест или мање, обављају се само ако је оператор добио одобрење надлежног органа, издато на основу процјене безбједносног ризика коју је извео оператор. Прије него што се такве операције почну обављати у другој држави чланици, оператор мора добити одобрење надлежног органа те државе.

(b) За добијање и одржавање таквог одобрења, оператор:
(1) ове операције обавља само на подручјима и под условима који су наведени у одобрењу;
(2) не обавља ове операције на основу одобрења HEMS;
(3) мора доказати да ограничења хеликоптера или друге оправдавајуће околности онемогућавају употребу одговарајућих критеријума перформансе; и
(4) мора бити одобрен у складу са CAT.POL.H.305(b).

(c) Без обзира на CAT.IDE.H.240, овакве операције се могу обављати без додатне опреме за кисеоник, под условом да се кабина не налази дуже од 30 минута на апсолутној висини изнад 10 000 ft и да никад не премашује висину по притиску од 13 000 ft.

ОДЈЕЉАК 3
Маса и равнотежа
ПОГЛАВЉЕ 1
Ваздухоплов на моторни погон

CAT.POL.MAB.100 Маса и равнотежа, оптерећење

(a) Током било које фазе операције, оптерећење, маса и центар тежишта (CG) ваздухоплова у складу су са ограничењима наведеним у AFM или у оперативном приручнику, ако је он више ограничавајући.

(b) Оператор утврђује масу и центар тежишта сваког ваздухоплова стварним вагањем прије почетка његове употребе и након тога у размацима од четири године, ако се користе масе појединачних ваздухоплова, те девет година, ако се користе масе за флоту. Укупни ефекат измјена и поправки на масу и равнотежу узимају се у обзир и одговарајуће се документују. Ваздухоплови се поново вагају, ако ефекат измјена на масу и равнотежу није тачно познат.

(c) Вагање обавља произвођач ваздухоплова или одобрена организација за одржавање.

(d) Оператор вагањем или употребом стандардних маса утврђује масу свих оперативних дијелова и чланова посаде укључених у суву оперативну масу ваздухоплова. Мора се одредити утицај њиховог смјештаја на CG ваздухоплова.

(e) Оператор утврђује масу укрцаног терета, укључујући сваки баласт, стварним вагањем или одређујући масу укрцаног терета у складу са стандардним вриједностима за масу путника и пртљага.

(f) Осим стандардних вриједности за масу путника и пријављеног пртљага, оператор може употријебити стандардне вриједности масе и за друге терете, ако докаже надлежном органу да тај терет има исту масу или да су њихове масе унутар одређених допуштених одступања.

(g) Оператор утврђује масу напуњеног горива на основу стварне густоће или, ако она није позната, густоће израчунате у складу са методом наведеном у оперативном приручнику.

(h) Оператор обезбјеђује:
(1) да се утовар ваздухоплова обавља под надзором квалификованог особља; и
(2) да је прометни терет у складу са подацима употријебљеним за израчунавање масе и равнотеже ваздухоплова.

(i) Оператор испуњава додатна структурна ограничења, као што су ограничења у вези с јачином пода, највећим оптерећењем по дужном метру, највећом масом по одјељку за терет и ограничења у вези с највећим бројем сједишта. За хеликоптере, оператор уз то мора узети у обзир промјене оптерећења током лета.

(j) Оператор у оперативном приручнику наводи принципе и методе који се односе на утовар и на систем масе и равнотеже, који испуњавају захтјеве наведене под (a) до (i). Овај систем мора обухватати све врсте планираних операција.

CAT.POL.MAB.105 Подаци и документација о маси и равнотежи

(a) Оператор прије сваког лета утврђује податке и документацију о маси и равнотежи, наводећи терет и његов распоред. Документација о маси и равнотежи омогућава вођи ваздухоплова да утврди да су терет и

његов распоред такви да границе ваздухоплова у погледу масе и равнотеже не буду премашене. Документација о маси и равнотежи укључује сљедеће информације:

(1) регистрацију и тип ваздухоплова;
(2) ознаку, број и датум лета;
(3) име вође ваздухоплова;
(4) име лица које је припремило документ;
(5) суву оперативну масу и одговарајући CG ваздухоплова:
  (i) за авионе перформансе класе B и за хеликоптере, CG не мора бити наведен у документацији о маси и равнотежи ако је, на примјер, распоред терета у складу са унапријед израчунатом табелом равнотеже, или ако се може доказати да се за планирану операцију може обезбиједити правилна равнотежа, без обзира на стварно оптерећење;
(6) масу горива при полијетању и масу горива за путовање;
(7) масу других потрошних материјала осим горива, према потреби;
(8) састав оптерећења укључујући путнике, пртљаг, терет и баласт;
(9) масу на полијетању, масу на слијетању и масу без горива;
(10) примјењиве положаје CG ваздухоплова; и
(11) граничне вриједности масе и CG.

Наведене информације су доступне у документима за планирање лета или у системима за масу и равнотежу. Неке од ових информација могу бити садржане у другим документима који су већ на располагању за употребу.

(b) Када се подаци и документација о маси и равнотежи израђују помоћу рачунарског система за масу и равнотежу, оператор:
(1) провјерава интегритет излазних података како би обезбиједио да су подаци у складу с ограничењима из AFM; и
(2) наводи упутства и поступке за његову употребу у оперативном приручнику.

(c) Лице које надзире укрцавање ваздухоплова мора својеручним потписом или на други одговарајући начин потврдити да су терет и његов распоред у складу са документацијом о маси и равнотежи, која се даје вођи ваздухоплова. Вођа ваздухоплова својеручним потписом или на други одговарајући начин потврђује прихватање.

(d) Оператор наводи поступке за промјене оптерећења у посљедњем тренутку, како би обезбиједио:
(1) да се вођа ваздухоплова упозори на било какву промјену у посљедњем тренутку до које је дошло након што је документација о маси и равнотежи довршена, те да се она унесе у документе за планирање лета који садрже документацију о маси и равнотежи;
(2) да је наведена највећа дозвољена промјена броја путника или терета у посљедњем тренутку; и
(3) да се изради нова документација о маси и равнотежи, ако се тај највећи број премаши.

ПОДДИО D
ИНСТРУМЕНТИ, ПОДАЦИ, ОПРЕМА
ОДЈЕЉАК 1
Авиони

CAT.IDE.A.100 Инструменти и опрема - уопштено

(a) Инструменти и опрема, који се захтијевају овим поддијелом, одобравају се у складу са примјењивим захтјевима за пловидбеност, осим сљедећег:
(1) резервни осигурачи;
(2) преносиве ручне свјетиљке;
(3) тачан мјерач времена;
(4) држач за карте;
(5) комплет за прву помоћ;
(6) комплет за хитну медицинску помоћ;
(7) мегафони;
(8) опрема за преживљавање и сигнализацију;
(9) сидра за море и опрема за привезивање; и
(10) уређаји за безбједносно везивање дјеце.

(b) Инструменти и опрема који нису захтијевани овим анексом (Дио-CAT), као и сва друга опрема која није захтијевана овим правилником, али се налази у ваздухоплову, усклађени су са сљедећим захтјевима:
(1) чланови летачке посаде не смију информације добијене из тих инструмената, опреме или прибора употребљавати за испуњавање захтјева из Анекса којим се дефинишу Битни захтјеви за пловидбеност прописа којим се утврђује континуирана пловидбеност ваздухоплова и ваздухопловних производа, дијелова и уређаја и о одобравању организација и особља које се баве овим пословима или наведеним у CAT.IDE.A.330, CAT.IDE.A.335, CAT.IDE.A.340 и CAT.IDE.A.345 овог анекса;
(2) инструменти и опрема не смију утицати на пловидбеност авиона, чак ни у случају кварова или грешке у раду.

(c) Ако опрему користи један члан летачке посаде на свом мјесту током лета, она мора бити спремна за употребу с тог мјеста. Када је потребно да један елемент опреме користи више чланова летачке посаде, он мора бити постављен тако да је спреман за употребу с било ког мјесту на ком се захтијева његова употреба.

(d) Они инструменти, које користи било који члан летачке посаде, морају бити постављени тако да члан летачке посаде може лако видјети показатеље са свог мјеста с најмањим могућим помицањем с мјеста и правца гледања које уобичајено заузима када гледа напријед у смјеру путање лета.

(e) Сва захтијевана опрема у случају опасности мора бити лако доступна за тренутну употребу.

CAT.IDE.A.105 Минимална опрема за лет

Лет се не започиње ако било који инструменти, елементи опреме или функције авиона, који се захтијевају за предвиђени лет, не раде или их нема, осим ако:

(a) се авионом лети у складу са MEL оператора; или
(b) оператор има одобрење надлежног органа за управљање авионом у оквиру ограничења главне листе минималне опреме (MMEL) у складу са ORO.MLR.105(j) Анекса III овог правилника.

CAT.IDE.A.110 Резервни електрични осигурачи

(a) Авиони су опремљени резервним електричним осигурачима оних јачина потребних за потпуну заштиту електричног круга, за замјену оних осигурача чија је замјена дозвољена током лета.

(b) Број резервних осигурача које је потребно носити је већи од:
(1) 10% од броја осигурача сваке јачине; или
(2) три осигурача за сваку јачину.

CAT.IDE.A.115 Оперативна свјетла

(a) Авиони којим се лети дању, опремљени су:
(1) системом свјетала за избјегавање судара;
(2) расвјетом која се напаја из електричног система авиона како би се обезбиједило одговарајуће освјетљавање свих инструмената и опреме, битних за безбједно летење авиона;
(3) расвјетом која се напаја из електричног система авиона како би се обезбиједило освјетљење путничких кабина; и
(4) ручном преносивом свјетиљком за сваког захтијеваног члана посаде, која је лако доступна са мјеста на коме се сједи.

(b) Авиони којим се лети ноћу, додатно су опремљени:
(1) навигационим/позиционим свјетлима;
(2) са два свјетла за слијетање или једним свјетлом које се напаја из два одвојена електрична извора; и
(3) свјетлима која су у складу са међународним прописима за спречавање судара на мору, ако се авионом лети као хидроавионом.

CAT.IDE.A.120 Опрема за чишћење вјетробранског стакла

Авиони са МСТОМ већом од 5 700 kg опремљени су на сваком пилотском мјесту средством помоћу којег се током падавина дио вјетробранског стакла одржава чистим.

CAT.IDE.A.125 Дневне операције према VFR - инструменти за летење и навигацију и припадајућа опрема

(a) Авиони којим се лети дању према VFR, опремљени су сљедећом опремом, која је доступна на пилотском мјесту:
(1) Уређаји за мјерење и приказ:
(i) магнетног правца;
(ii) времена у сатима, минутама и секундама;
(iii) барометарске висине;
(iv) индициране ваздушне брзине;
(v) вертикалне брзине;
(vi) заокрета и клизања;
(vii) уздужног положаја;
(viii) смјера;
(ix) спољне температуре ваздуха; и
(x) Маховог броја, када год су ограничења брзине изражена Маховим бројем.
(2) Уређај који показује када захтијевани инструменти за летење нису одговарајуће напајани електричном енергијом.

(b) Када год су за операцију потребна два пилота, другом пилоту су на располагању посебни уређаји за показивање сљедећег:
(1) барометарске висине;
(2) индициране ваздушне брзине;
(3) вертикалне брзине;
(4) заокрета и клизања;
(5) уздужног положаја; и
(6) смјера.

(c) Уређај за спречавање грешке у раду система за показивање ваздушне брзине усљед кондензације или залеђивања, доступан је за:
(1) авионе с МСТОМ већом од 5 700 kg или MOPSC већим од девет; и
(2) авионе за које је појединачно увјерење о пловидбености (CofA) први пут издато 1. априла 1999. године или касније.

(d) Једномоторни авиони за које је појединачно CofA издато прије 22. маја 1995. године, изузимају се од захтјева наведених под (a)(1)(vi), (a)(1)(vii), (a)(1)(viii) и (a)(1)(ix) ако би за постизање усклађености била потребна накнадна уградња опреме.

CAT.IDE.A.130 Операције према IFR или ноћу - инструменти за летење и навигацију и припадајућа опрема

Авиони којима се лети према VFR ноћу или према IFR, опремљени су сљедећом опремом, која је доступна на пилотском мјесту:

(a) Уређајима за мјерење и приказ:
(1) магнетног правца;
(2) времена у сатима, минутама и секундама;
(3) индициране ваздушне брзине;
(4) вертикалне брзине;
(5) заокрета и клизања, или само клизања у случају авиона опремљених помоћним уређајем за мјерење и показивање уздужног положаја;
(6) уздужног положаја;
(7) стабилизованог смјера;
(8) спољне температуре ваздуха; и
(9) Маховог броја, када год су ограничења брзине изражена Маховим бројем.

(b) Са два уређаја за мјерење и показивање барометарске висине.

(c) Уређајем који показује када захтијевани инструменти за летење нису одговарајуће напајани електричном енергијом.

(d) Уређајем за спречавање кварова система за показивање ваздушне брзине који се захтијевају под (a)(3) и (h)(2), усљед кондензације или залеђивања.

(e) Средством за обавјештавање летачке посаде о квару уређаја који се захтијева под (d), за авионе:
(1) за које је појединачно увјерење о пловидбености (CofA) издато 1. априла 1998. године или касније; или
(2) за које је појединачно CofA издато прије 1. априла 1998. године, чији је МСТОМ већа од 5 700 kg и MOPSC већи од девет.

(f) Са два независна система за статички притисак, осим за елисне авионе чији је МСТОМ 5 700 kg или мање.

(g) Једним системом за статички притисак и једним алтернативним извором статичког притиска за елисне авионе чији је МСТОМ 5 700 kg или мање.

(h) Када год су за операцију потребна два пилота, за другог пилота посебним уређајима за показивање:
(1) барометарске висине;
(2) индициране ваздушне брзине;
(3) вертикалне брзине;
(4) заокрета и клизања;
(5) уздужног положаја; и
(6) стабилизованог смјера.

(i) За авионе са МСТОМ већом од 5 700 kg или са MOPSC већим од девет, додатним уређајем за мјерење и показивање уздужног положаја, који се може употребљавати са било ког пилотског мјеста, и који:
(1) се непрекидно напаја током уобичајене операције и који се, након потпуног квара уобичајеног система за снабдијевање електричном енергијом, напаја из извора који је независан од уобичајеног система за снабдијевање електричном енергијом;

(2) омогућава поуздану операцију још најмање 30 минута након потпуног квара уобичајеног система за снабдијевање електричном енергијом, узимајући у обзир друга оптерећења система за снабдијевање електричном енергијом у случајевима опасности и оперативне поступке;
(3) ради независно од било ког другог уређаја за мјерење и показивање уздужног положаја;
(4) укључује се аутоматски након потпуног квара уобичајеног система за снабдијевање електричном енергијом;
(5) освијетљен је на одговарајући начин током свих фаза операције, осим за авионе чија је МСТОМ 5 700 kg или мања, који су 1. априла 1995. године већ били регистровани у држави чланици и који су опремљени помоћним показивачем уздужног положаја на лијевој страни плоче са инструментима;
(6) омогућава да је летачкој посади потпуно јасно када се додатни уређај за показивање уздужног положаја напаја из извора енергије у случају опасности; и
(7) када помоћни уређај за показивање уздужног положаја има сопствено намјенско напајање енергијом, садржи додатни показатељ, било на самом инструменту или на инструмент табли, који показује када се користи то напајање.

(j) држачем карте, који се налази на мјесту на ком се карта може лако очитати и на ком се она може освијетлити за ноћне летове.

CAT.IDE.A.135 Додатна опрема за операције са једним пилотом према IFR

Авиони којима се обављају операције према IFR са једним пилотом, опремљени су аутопилотом који, као минимум, задржава висину и смјер летења.

CAT.IDE.A.140 Систем за упозоравање на висину

(a) Сљедећи авиони су опремљени системом за упозоравање на висину:
(1) авиони на турбоелисни погон с МСТОМ већом од 5 700 kg или с MOPSC већим од девет; и
(2) авиони са турбомлазним моторима.
(b) Систем за упозоравање на висину може:
(1) упозорити летачку посаду на приближавање висини која је унапријед одабрана; и
(2) упозорити летачку посаду, најмање звучним сигналом, када дође до одступања од унапријед одабране висине.
(c) Без обзира на наведено под (a), авиони чија је МСТОМ 5 700 kg или мања, с MOPSC већим од девет, за које је појединачно увјерење о пловидбености први пут издато прије 1. априла 1972. године и који су 1. априла 1995. године већ били регистровани у држави чланици, изузимају се од захтјева за опремљеност системом за упозоравање на висину.

CAT.IDE.A.150 Систем за упозоравање на близину терена/тла (TAWS)

(a) Авиони са мотором на турбински погон са МСТОМ већом од 5 700 kg или MOPSC већим од девет, опремљени су TAWS који испуњава захтјеве за опрему класе A, како је наведено у прихватљивом стандарду.
(b) Авиони са клипним моторима с МСТОМ већом од 5 700 kg или MOPSC већим од девет, опремљени су TAWS који испуњава захтјеве за опрему класе B, како је наведено у прихватљивом стандарду.
(c) Авиони са мотором на турбински погон за које је увјерење о пловидбености (CofA) први пут издато након 1. јануара 2019. године, а МСТОМ им је 5 700 kg или мања и MOPSC од шест до девет, опремљени су TAWS који испуњава захтјеве за опрему класе B, како је наведено у прихватљивом стандарду.

CAT.IDE.A.155 Систем за избјегавање судара авиона у ваздуху (ACAS)

Осим ако је другачије предвиђено прописом којим се утврђује поступак избјегавања судара у лету, авиони са мотором на турбински погон са МСТОМ већом од 5 700 kg или MOPSC већим од 19, морају бити опремљени системом ACAS II.

CAT.IDE.A.160 Ваздухопловна опрема за откривање временских услова

Сљедећи ваздухоплови су опремљени ваздухопловном опремом за откривање временских услова када се њима лети ноћу или у IMC у подручјима у којим се дуж руте може очекивати олуја са грмљавином или други опасни временски услови, за које се сматра да се могу открити ваздухопловном опремом за откривање временских услова:
(1) авиони са кабином под притиском;
(2) авиони са кабином која није под притиском, са МСТОМ већом од 5 700 kg; и
(3) авиони са кабином која није под притиском, са MOPSC већом од девет.

CAT.IDE.A.165 Додатна опрема за ноћне операције у условима залеђивања

(a) Авиони који лете ноћу у очекиваним или стварним условима залеђивања, опремљени су уређајем за освјетљавање или откривање наслага леда.
(b) Уређај за освјетљавање наслага леда не смије узроковати бљештање или одсјај који би онемогућили чланове посаде у обављању њихових дужности.

CAT.IDE.A.170 Систем интерфона за летачку посаду

Авиони са више од једног члана летачке посаде опремљени су системом интерфона за летачку посаду, укључујући комплете слушалица и микрофона за све чланове летачке посаде.

CAT.IDE.A.175 Систем интерфона за чланове посаде

Авиони са МСТОМ већом од 15 000 kg, или с MOPSC већим од 19, опремљени су системом интерфона за чланове посаде, осим авиона за које је прво појединачно CofA било издато прије 1. априла 1965. године и који су 1. априла 1995. године већ били регистровани у држави чланици.

CAT.IDE.A.180 Систем за обавјештавање путника

Авиони са MOPSC већом од 19 опремљени су системом за обавјештавање путника.

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

(a) Уређајем за снимање звука у пилотској кабини (CVR) опремљени су сљедећи авиони:
(1) авиони са МСТОМ већом од 5 700 kg; и
(2) вишемоторни турбински авиони с МСТОМ 5 700 kg или мањом, с MOPSC већим од девет, за које је појединачно CofA први пут издато 1. јануара 1990. године или касније;
(b) До 31. децембра 2018. године CVR има могућност задржавања података снимљених током најмање:
(1) два посљедња сата, у случају авиона наведених под (a)(1), када је појединачно CofA било издато 1. априла 1998. године или касније;

(2) посљедњих 30 минута за авионе наведене под (a)(1), када је појединачно CofA било издато прије 1. априла 1998. године; или
(3) посљедњих 30 минута у случају авиона наведених под (a)(2).

(c) Најкасније од 1. јануара 2019. године CVR има могућност задржавања података снимљених током најмање:
(1) посљедних 25 сати за авионе чија је MCTOM већа од 27 000 kg и за које је појединачно CofA први пут издато 1. јануара 2022. године, или
(2) посљедна два сата у свим другим случајевима.

(d) Најкасније од 1. јануара 2019. године CVR снима на друге медије осим на магнетној траци или магнетној жици.

(e) CVR снима уз навођење времена:
(1) гласовну комуникацију послату или примљену у кабини летачке посаде путем радио везе,
(2) гласовну комуникацију између чланова летачке посаде употребом интерфонског система и система за обавјештавање путника, ако су уграђени.
(3) звукове из кабине летачке посаде, укључујући, без прекидања:
(i) за авионе за које је појединачно CofA било први пут издато 1. априла 1998. године или касније, звучне сигнале примљене из сваког микрофона на ручици и сваког микрофона у маски, који су у употреби;
(ii) за авионе наведене под (a)(2) за које је појединачно CofA било први пут издато прије 1. априла 1998. године, звучне сигнале примљене из сваког микрофона на ручици и сваког микрофона у маски, ако је могуће; и
(4) гласовне или звучне сигнале којима се идентификују помоћна средства за навигацију или прилаз, који се шаљу у слушалице или звучник.

(f) CVR почиње снимати прије него што се авион почне кретати на сопствени погон и наставља снимати до краја лета када се ваздухоплов више не може кретати на сопствени погон. Осим тога, у случају авиона за које је појединачно CofA било издато 1. априла 1998. године или касније, CVR почиње аутоматски снимати прије него што се авион почне кретати на свој погон и наставља снимати до краја лета када се ваздухоплов више не може кретати на сопствени погон.

(g) Поред захтјева наведених под (f), у зависности од могућности напајања електричном енергијом, CVR почиње снимати што је прије могуће током провјера у пилотској кабини прије покретања мотора на почетку лета до провјера у пилотској кабини одмах након гашења мотора на крају лета, у случају:
(1) авиона наведених под (a)(1) за које је појединачно CofA издато 1. априла 1998. године или касније; или
(2) авиона наведених под (a)(2).

(h) ако се CVR не може одвојити, CVR има уређај који помаже при његовом проналажењу у води. Најкасније до 16. јуна 2018. године подводни пренос са овог уређаја има могућност трајања најмање 90 дана. Ако се CVR може одвојити, он има аутоматски предајник за лоцирање у случајевима опасности (ELT).

(i) Авиони са MCTOM већом од 27 000 kg којима је појединачно CofA први пут издато 5. септембра 2022. године или касније опремљени су замјенским извором енергије на који се CVR и неусмјерени микрофон у пилотској кабини аутоматски преусмјеравају у случају потпуног прекида напајања CVR.

CAT.IDE.A.190 Уређаји за снимање података о лету

(a) Сљедећи авиони опремљени су уређајем за снимање података о лету (FDR), који користи дигиталну методу снимања и чување података и за који је доступна метода брзог преузимања тих података са медија на којем су сачувани:
(1) авиони са MCTOM већом од 5 700 kg за које је појединачно CofA први пут издато 1. јуна 1990. године или касније;
(2) турбински авиони са MCTOM већом од 5 700 kg за које је појединачно CofA први пут издато прије 1. јуна 1990; и
(3) вишемоторни турбински авиони са MCTOM 5 700 kg или мањом, с MOPSC већим од девет, за које је појединачно CofA први пут издато 1. априла 1998. године или касније.

(b) FDR снима:
(1) вријеме, висину, ваздушну брзину, нормално убрзање и смјер, и има могућност задржавања података снимљених током најмање претходних 25 сати, за авионе наведене под (a)(2) са MCTOM мањом од 27 000 kg;
(2) параметре који су потребни за тачно утврђивање путање лета авиона, брзине, уздужног положаја, снаге мотора и конфигурације уређаја за подизање и вучу, и има могућност задржавања података снимљених током најмање претходних 25 сати, за авионе наведене под (a)(1) са MCTOM мањом од 27 000 kg, за које је појединачно CofA први пут издато прије 1. јануара 2016. године;
(3) параметре који су потребни за тачно утврђивање путање лета авиона, брзине, уздужног положаја, снаге мотора, конфигурације и операције, и има могућност задржавања података снимљених током најмање претходних 25 сати, за авионе наведене под (a)(1) и (a)(2) с MCTOM већом од 27 000 kg, за које је појединачно CofA први пут издатоприје 1. јануара 2016. године;
(4) параметре који су потребни за тачно утврђивање путање лета авиона, брзине, уздужног положаја, снаге мотора и конфигурације уређаја за подизање и вучу, и има могућност задржавања података снимљених током најмање претходних 10 сати у случају авиона наведених под (a)(3) за које је појединачно CofA први пут издато прије 1. јануара 2016. године; или
(5) параметре који су потребни за тачно утврђивање путање лета авиона, брзине, уздужног положаја, снаге мотора, конфигурације и операције, и има могућност задржавања података снимљених током најмање претходних 25 сати, за авионе наведене под (a)(1) и (a)(3), за које је појединачно CofA први пут издато 1. јануара 2016. године или касније.

(c) Подаци се добијају из извора у авиону који омогућавају тачну корелацију са информацијама које се приказују летачкој посади.

(d) FDR почиње снимати податке прије него што се авион може кретати на свој погон и престаје снимати након што се авион више не може кретати на сопствени погон. Осим тога, у случају авиона за које је појединачно CofA издато 1. априла 1998. године или касније, FDR почиње аутоматски снимати податке прије него што се авион може кретати на свој погон и аутоматски престаје

снимати након што се авион више не може кретати на властити погон.

(e) ако се FDR не може одвојити, FDR мора имати уређај који помаже при његовом проналажењу у води. Најкасније до 16. јуна 2018. године, пренос са овог уређаја испод површине воде мора трајати најмање 90 дана. Ако се FDR може одвојити, он мора имати аутоматски предајник за лоцирање у случајевима опасности.

CAT.IDE.A.191 Лагани уређај за снимање лета

(a) Авиони са мотором на турбински погон чија је MCTOM 2 250 kg или виша и авиони са MOPSC већим од 9 опремљени су уређајем за снимање лета ако су испуњени сви сљедећи услови:
   (1) нису у оквиру CAT.IDE.A.190(a);
   (2) појединачно CofA први пут је издато 5. септембра 2022. године или касније.

(b) Уређај за снимање лета биљежи, путем података о лету или сликама, податке који су довољни за одређивање путање лета и брзине ваздухоплова.

(c) У уређају за снимање лета чувају се подаци о лету и слике прикупљени током најмање посљедњих пет сати.

(d) Уређај за снимање лета почиње аутоматски снимати прије него што се авион може започети кретати на сопствени погон, а снимати аутоматски престаје након што се авион више не може кретати на сопствени погон.

(e) Ако уређај за снимање лета снима слике или звук у кабини летачке посаде, тада се омогућава функција којом може управљати вођа ваздухоплова и која мијења слике и звучне записе направљене прије укључивања те функције, тако да се ти снимци не могу преузети помоћу уобичајене технике поновног репродуковања или копирања.

CAT.IDE.A.195 Снимање података са везе за пренос података

(a) Авиони за које је појединачно CofA први пут издато 8. априла 2014. године или касније, који имају могућност комуникације са везе за пренос података и који су опремљени CVR, снимају помоћу уређаја за снимање, када је то примјењиво, сљедеће:
   (1) поруке у оквиру комуникације са везе за пренос података, повезане комуникацијама с ATS, које се шаљу у авион и из авиона, укључујући поруке које се односе на сљедеће апликације:
      (i) успостављање везе за пренос података;
      (ii) комуникација између контролора и пилота;
      (iii) циљани надзор;
      (iv) информисање о лету;
      (v) праћење преноса података из ваздухоплова, колико је то могуће с обзиром на структуру система,
      (vi) оперативне контролне податке ваздухоплова, колико је то могуће с обзиром на структуру система,
      (vii) графички прикази, колико је то могуће с обзиром на структуру система;
   (2) информације које омогућавају везу са било којим повезаним записима у вези са комуникацијама са везе за пренос података и које се чувају одвојено од авиона; и
   (3) информације о времену и приоритету порука унутар комуникација са везе за пренос података, узимајући у обзир структуру система.

(b) Уређај за снимање користи дигиталну методу снимања и чувања података и информација, те методу претраживања тих података. Метода снимања омогућава да се подаци слажу са подацима снимљеним на земљи.

(c) Уређај за снимање података има могућност задржавања снимљених података најмање онолико времена како је прописано у CAT.IDE.A.185 за CVR.

(d) Ако се уређај за снимање не може одвојити, уређај за снимање мора имати уређај који помаже при његовом проналажењу у води. Најкасније до 16. јуна 2018. године, пренос са овог уређаја испод површине воде мора трајати најмање 90 дана. Ако се уређај за снимање може одвојити, мора имати аутоматски предајник за лоцирање у случајевима опасности.

(e) Захтјеви који се примјењују на покретање и заустављање уређаја за снимање података са везе за пренос података једнаки су захтјевима који се примјењују на покретање и заустављање уређаја за снимање звука у пилотској кабини (CVR) из CAT.IDE.A.185.

CAT.IDE.A.200 Комбиновани уређај за снимање

Усклађеност са захтјевима у вези са CVR и FDR може се постићи:

(a) једним комбинованим уређајем за снимање података о лету и звука у пилотској кабини, у случају авиона који морају бити опремљени са CVR или FDR;

(b) једним комбинованим уређајем за снимање података о лету и звука у пилотској кабини, у случају авиона с MCTOM 5 700 kg или мањом који морају бити опремљени CVR и FDR; или

(c) са два комбинована уређаја за снимање података о лету и звука у пилотској кабини, у случају авиона с MCTOM већом од 5 700 kg који морају бити опремљени са CVR и FDR.

CAT.IDE.A.205 Сједишта, појасеви за везивање, систем за везивање и безбједносни појасеви за дјецу

(a) Авиони су опремљени са:
   (1) сједиштем или лежајем за сваку особу у авиону старосног узраста од 24 мјесеца или више;
   (2) појасем за везивање на сваком путничком сједишту и појасевима за сваки лежај, осим како је наведено под (3);
   (3) појасом за везивање са системом за везивање горњег дијела трупа на сваком путничком сједишту и појасевима за везивање на сваком лежају, у случају авиона са MCTOM мањом од 5 700 kg и са MOPSC мањим од девет, којима је појединачно CofA издато на или након 8. априла 2015. године;
   (4) безбједносним појасевима за дјецу (CRD) за сваку особу у авиону млађу од 24 мјесеца;
   (5) појасом за везивање са системом за везивање горњег дијела трупа са уграђеним уређајем који при брзом кочењу аутоматски задржава горњи дио трупа лица које сједи на том сједишту:
      (i) на сваком сједишту летачке посаде и на сваком сједишту које се налази поред пилотског сједишта;
      (ii) на сваком сједишту за посматрача смјештеном у пилотској кабини;
   (6) појасом за везивање са системом за везивање горњег дијела трупа на сваком сједишту за најмањи захтијевани број чланова кабинске посаде.

(b) Појасом за везивање са системом за везивање горњег дијела трупа:
   (1) има једну тачку за откопчавање;
   (2) на сједиштима за најмањи захтијевани број чланова кабинске посаде, укључује два коса рамена појаса

и безбједносни појас који се могу употребљавати засебно;

(3) на сједиштима летачке посаде и на сваком сједишту које се налази поред сједишта пилота:
   (i) два коса рамена појаса и појас за везивање који се могу употребљавати засебно;
   (ii) дијагонални коси рамени појас и појас за везивање који се могу употребљавати засебно за сљедеће авионе:
      (A) авиони са MCTOM која је мања од 5 700 kg, а MOPSC мањим од девет и да су у складу са динамичким условима принудног слијетања који су утврђени примјењивим сертификационим захтјевима,
      (B) авиони са MCTOM која је мања од 5 700 kg, а MOPSC мањим од девет и нису у складу са динамичким условима принудног слијетања који су утврђени примјењивим сертификационим захтјевима и имају појединачно CofA први пут издато прије 28. октобра 2014. године, и
      (C) авиони сертификовани у складу са CS-VLA или једнаким сертификационим захтјевима и CS-LSA или једнаким сертификационим захтјевима.

CAT.IDE.A.210 Ознаке за везивање појасева и забрану пушења

Авиони у којим сва путничка сједишта нису видљива са сједишта летачке посаде, опремљени су уређајем којим се свим путницима и кабинском особљу показује када морају везати појасеве за везивање и када пушење није допуштено.

CAT.IDE.A.215 Унутрашња врата и завјесе

Авиони су опремљени са:

(a) у случају авиона са MOPSC већим од 19, вратима између путничке кабине и пилотске кабине са натписом "само за посаду" и са механизмом за закључавање, како би се спријечило да их путници отварају без допуштења члана летачке посаде;

(b) лако доступним механизмом за отварање свих врата која раздвајају путничку кабину од неког другог одјељка у ком се налазе излази за случај опасности;

(c) механизмом за задржавање у отвореном положају било којих врата или застора, који раздвајају путничку кабину од других простора којим се мора приступити како би се дошло до било ког потребног излаза у случај опасности са сваког путничког сједишта;

(d) натписом на свим унутрашњим вратима или поред сваке завјесе кроз које се прилази излазу у случај опасности намијењеном за путнике, а која указује да та врата или завјесе морају бити отворени у току полијетања и слијетања, и

(e) уређајем за сваког члана посаде, за откључавање свих врата која су уобичајено доступна путницима и која путници могу закључати.

CAT.IDE.A.220 Комплет за прву помоћ

(a) Авиони су опремљени комплетима за прву помоћ, у складу са Табелом 1.

Табела 1.

Број потребних комплета за прву помоћ

Број уграђених путничких сједишта	**Број потребних комплета за прву помоћ**
0 - 100	1
101 - 200	2
201 - 300	3
301 - 400	4
401 - 500	5
501 или више	6

(b) Комплети за прву помоћ су:
   (1) лако доступни за употребу; и
   (2) редовно обнављани.

CAT.IDE.A.225 Комплет за хитну медицинску помоћ

(a) Авиони са MOPSC већом од 30 су опремљени комплетом за хитну медицинску помоћ ако је било која тачка на планираној рути удаљена више од 60 минута летења при уобичајеној брзини крстарења од аеродрома на ком се може очекивати да је на располагању стручна медицинска помоћ.

(b) Капетан ваздухоплова обезбјеђује да лијекове дају само одговарајуће квалификована лица.

(c) Комплет за хитну медицинску помоћ из наведен под (a) је:
   (1) заштићен од прашине и влаге;
   (2) превози се на такав начин да му је онемогућен неовлашћен приступ; и
   (3) редовно обнављан.

CAT.IDE.A.230 Кисеоник за прву помоћ

(a) Авиони са кабином под притиском, који лете на висинама изнад 25 000 ft, у случају операције за коју се захтијева члан кабинске посаде, опремљени су залихом неразријеђеног кисеоника за путнике којима због физиолошких разлога може бити потребан кисеоник након снижења притиска ваздуха у кабини.

(b) Залиха кисеоника наведена под (a) израчунава се употребом просјечне брзине протока од најмање три литре при стандардној температури, влажности и притиску (STPD)/минута/лице. Ова залиха кисеоника мора бити довољна за остатак лета након смањења притиска ваздуха у кабини, када је висина кабине изнад 8 000 ft али није већа од 15 000 ft, за најмање 2% путника који се превозе, али ни у ком случају за мање од једног лица.

(c) Постоји довољан број јединица за расподјелу, али ни у ком случају мање од двије, са механизмом који кабинском особљу омогућава употребу залихе.

(d) Опрема за кисеоник за прву помоћ мора омогућавати стварање масовног протока до сваког корисника од најмање четири литре у минути при STDP.

CAT.IDE.A.235 Додатни кисеоник - авиони са кабином под притиском

(a) Авиони са кабином под притиском, којима се врше операције на барометарским висинама изнад 10 000 ft, опремљени су додатном опремом за кисеоник, која омогућава складиштење и довод залиха кисеоника у складу са Табелом 1.

(b) Авиони са кабином под притиском, којима се врше операције на барометарским висинама изнад 25 000 ft, опремљени су:
   (1) маскама за брзо снабдијевање кисеоником, за чланове летачке посаде;
   (2) довољним бројем резервних довода кисеоника и маски или преносних јединица кисеоника са маскама, који су равномјерно распоређени по путничкој кабини како би се обезбиједила тренутна доступност кисеоника сваком неопходном члану кабинске посаде;
   (3) јединицом за расподјелу кисеоника, повезаном са терминалним мјестима за снабдијевање кисеоником, који су тренутно доступни сваком

члану кабинске посаде, додатном члану посаде и особама које сједе на путничким сједиштима, без обзира на то гдје сједе; и

(4) уређајем за упозоравање летачке посаде на било какав губитак притиска.

(c) У случају авиона са кабином под притиском, за које је појединачно CofA први пут издато након 8. новембра 1998. године и којим се лети на барометарским висинама изнад 25 000 ft или који лете на или испод 25 000 ft у условима који им не допуштају безбједно спуштање на 13 000 ft унутар четири минуте, индивидуалне јединице за расподјелу кисеоника наведене под (b)(3) аутоматски се активирају.

(d) Укупан број јединица за довод кисеоника и испусних отвора наведених под (b)(3) и (c) је најмање 10% већи од броја сједишта. Додатне се јединице равномјерно распоређују по цијелој путничкој кабини.

(e) Без обзира на наведено под (a), захтјеви у погледу снабдијевања кисеоником чланова кабинске посаде, додатних чланова посаде и путника у случају авиона који нису сертификовани за летење на барометарским висинама изнад 25 000 ft, могу се смањити током цјелокупног времена летења на барометарским висинама кабине између 10 000 ft и 13 000 ft за све неопходне чланове кабинске посаде и за најмање 10% путника ако се авион, на свим тачкама дуж руте којом лети, може унутар четири минуте безбједно спустити на барометарску висину кабине од 13 000 ft.

(f) Минимално потребно снабдијевање из Табеле 1, реда 1, ставке (b)(1) и реда 2. обухвата ону количину кисеоника која је потребна за сталну брзину спуштања са највише сертификоване висине лета авиона на 10 000 ft у 10 минута, након чега слиједи 20 минута лета на 10 000 ft.

(g) Минимално потребно снабдијевање из Табеле 1, реда 1, ставке (b)(2) обухвата ону количину кисеоника која је потребна за сталну брзину спуштања са највише сертификоване висине лета авиона на 10 000 ft у 10 минута, након чега слиједи 110 минута лета на 10 000 ft.

(h) Минимално захтијевано снабдијевање из Табеле 1, реда 3, обухвата ону количину кисеоника која је потребна за сталну брзину спуштања са највише сертификоване висине лета авиона на 15 000 ft у 10 минута.

Табела 1
Минимални захтјеви за кисеоник за авионе са кабином под притиском

Снабдијевање за	**Трајање и барометарска висина кабине**
1. Лица која су на својој дужности у пилотској кабини и сједе на сједиштима у пилотској кабини	(a) Све вријеме лета када барометарска висина кабине прелази 13 000 ft. (b) Преостало вријеме лета када барометарска висина кабине прелази 10 000 ft али не прелази 13 000 ft, након првих 30 минута на тим висинама, али ни у ком случају мање од: (1) 30-минутног снабдијевања за авионе сертификоване за лет на висинама које не прелазе 25 000 ft; (2) двосатно снабдијевање за авионе сертификоване за лет на висинама изнад 25 000 ft.
2. Потребне чланове кабинске посаде	(a) Све вријеме лета када барометарска висина кабине прелази 13 000 ft, али не мање од 30-минутног снабдијевања. (b) Све вријеме лета када барометарска висина кабине већа од 10 000 ft, али не прелази 13 000 ft након првих 30 минута на тим висинама.
3. 100% путника ([1])	Све вријеме лета када барометарска висина кабине прелази 15 000 ft, али ни у ком случају мање од 10-минутног снабдијевања.
4. 30% путника ([1])	Све вријеме лета када барометарска висина кабине прелази 14 000 ft, али не прелази 15 000 ft.
5. 10% путника ([1])	Преостало вријеме лета када барометарска висина кабине прелази 10 000 ft, али не прелази 14 000 ft након првих 30 минута на тим висинама.
([1]) Број путника у Табели 1 односи се на путнике који се заиста превозе у кабини, укључујући лица млађа од 24 мјесеца.	

CAT.IDE.A.240 Додатни кисеоник – авиони са кабином која није под притиском

Авиони са кабином која није под притиском, којим се врше операције на барометарским висинама изнад 10 000 ft, опремљени су додатном опремом за кисеоник, која омогућава складиштење и довод залихе кисеоника у складу са Табелом 1.

Табела 1

Минимални захтјеви за кисеоник за авионе са кабином која није под притиском

Снабдијевање за	**Трајање и барометарска висина кабине**
1. Лица која су на својој дужности у пилотској кабини и сједе на сједиштима у пилотској кабини и чланове посаде који помажу летачкој посади при њиховим дужностима	Све вријеме лета на барометарским висинама изнад 10 000 ft.
2. Потребне чланове кабинске посаде	Све вријеме лета на барометарским висинама изнад 13 000 ft и за сваки период дужи од 30 минута на барометарским висинама изнад 10 000 ft, али не изнад 13 000 ft.
3. Додатне чланове посаде и 100 % путника ([1])	Све вријеме лета на барометарским висинама изнад 13 000 ft.
4.10 % путника ([1])	Све вријеме лета након 30 minuta на барометарским висинама већим од 10 000 ft, али не већим од 13 000 ft.
([1]) Број путника у Табели 1 односи се на путнике који се заиста превозе у кабини, укључујући лица млађа од 24 мјесеца.	

CAT.IDE.A.245 Заштитна опрема за дисање за посаду

(a) Сви авиони са кабином под притиском и авиони са кабином која није под притиском са MCTOM већом од 5 700 kg или са MOPSC већим од 19 сједишта, опремљени су заштитном опремом за дисање (PBE - Protective Breathing Equipment), за заштиту очију, носа и уста, и најмање 15 минута обезбјеђује:

(1) кисеоник за сваког члана летачке посаде на дужности у пилотској кабини;

(2) гас за дисање за сваког потребног члана кабинске посаде, поред његовог додијељеног мјеста; и

(3) гас за дисање из преносног PBE за једног члана летачке посаде, поред његовог додијељеног мјеста, у случају када се авионом лети са летачком посадом која се састоји од више од једног члана, а нема нити једног члана кабинске посаде.

(b) PBE koji je namijenjen za letačku posadu, ugrađuje se u pilotsku kabinu i dostupan je za trenutnu upotrebu svakom potrebnom članu letačke posade na njegovom dodijeljenom mjestu.
(c) PBE namijenjen za kabinsku posadu ugrađuje se pored dodijeljenog mjesta za svakog potrebnog člana kabinske posade.
(d) Avioni su opremljeni dodatnim prenosnim PBE ugrađenim pored ručnog aparata za gašenje požara navedenog u CAT.IDE.A.250 ili pored ulaza u odjeljak za teret, u slučaju kada je aparat za gašenje požara smješten unutar odjeljka za teret.
(e) Tokom upotrebe, PBE ne spriječava upotrebu komunikacionih uređaja iz CAT.IDE.A.170, CAT.IDE.A.175, CAT.IDE.A.270 i CAT.IDE.A.330.

CAT.IDE.A.250 Ručni aparati za gašenje požara

(a) Avioni su opremljeni najmanje jednim ručnim aparatom za gašenje požara u pilotskoj kabini.
(b) Najmanje jedan ručni aparat za gašenje požara je smješten ili lako dostupan za upotrebu u svakom bifeu koji se ne nalazi u glavnoj putničkoj kabini.
(c) Najmanje jedan ručni aparat za gašenje požara je dostupan za upotrebu u svakom odjeljku za teret ili prtljagu klase A ili klase B, i u svakome odjeljku za teret klase E, kojem članovi posade mogu pristupiti tokom leta.
(d) Vrsta i količina sredstva za gašenje za potrebne aparate za gašenje požara su primjerene vrsti požara koji se može dogoditi u odjeljku u kom se predviđa upotreba aparata, a u odjeljcima u kojim se nalaze ljudi moraju biti takvi da se opasnost od koncentracije štetnog gasa sveđe na najmanju moguću mjeru.
(e) Avioni su opremljeni najmanje onim brojem ručnih aparata za gašenje požara u skladu sa Tabelom 1, koji su smještenи na odgovarajući način kako bi bili lako dostupni za upotrebu u svakoj putničkoj kabini.

Tabela 1
Broj ručnih aparata za gašenje požara

Najveći odobreni broj putničkih sjedišta MOPSC	Broj aparata za gašenje požara
7 - 30	1
31 - 60	2
61 - 200	3
201 - 300	4
301 - 400	5
401 - 500	6
501 - 600	7
601 ili više	8

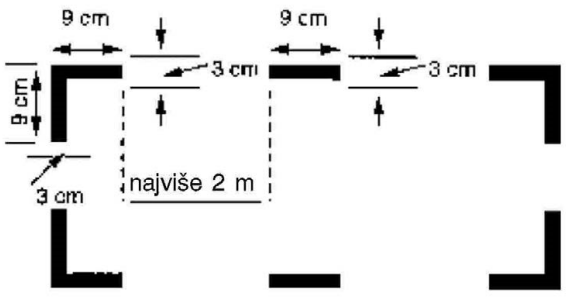
CAT.IDE.A. 255 Sjekira i željezna poluga za razbijanje

(a) Avioni sa MCTOM većom od 5 700 kg ili sa MOPSC većim od devet, opremljeni su najmanje jednom sjekirom ili željeznom polugom za razbijanje, smještenom u pilotskoj kabini.
(b) U slučaju aviona sa MOPSC većim od 200, imaju dodatnu sjekiru ili željeznu polugu za razbijanje u zadnjem bifeu ili u njegovoj blizini.
(c) Sjekire i željezne polуge za razbijanje, smještene u putničkoj kabini, ne smiju biti vidljive putnicima.

CAT.IDE.A.260 Označavanje mjesta za prodor u avion

Ako su na trupu aviona označena mjesta odgovarajuća za prodor spasilačkih ekipa u avion u slučajevima opasnosti, takva se mjesta označavaju na način prikazan na Slici 1.

Slika 1



CAT.IDE.A. 265 Oprema za evakuaciju u slučaju opasnosti

(a) Avioni sa izlazima za putnike u slučaju opasnosti, čiji se prag nalazi na visini većoj od 1,83 metra (6 ft) iznad zemlje, opremljeni su na svakom takvom izlazu opremom koja omogućava putnicima i posadi da se u slučaju opasnosti bezbjedno spuste na tlo.
(b) Bez obzira na navedeno pod (a), takva oprema se ne zahtijeva na izlazima iznad krila ako je mjesto na kome se završava put izlaza u slučaju opasnosti koje je označeno na konstrukciji aviona, manje od 1,83 metra (6 ft) iznad tla dok je avion na zemlji, stajni trap izvučen, a zakrilca u položaju za polijetanje ili slijetanje, u zavisnosti od toga koji je od položaja zakrilaca viši u odnosu na zemlju.
(c) Avioni koji moraju imati odvojeni izlaz u slučaju opasnosti za letačku posadu, kod kojih je najnižа tačka izlaza u slučaju opasnosti više od 1,83 metra (6 ft) iznad zemlje, opremljeni su opremom koja svim članovima letačke posade pomaže pri bezbjednom spuštanju na zemlju u slučajevima opasnosti.
(d) Visine navedene pod (a) i (c) mjere se:
  (1) sa izvučenim stajnim trapom; i
  (2) u slučaju aviona sa potvrdom o tipu koja je izdata nakon 31. marta 2000. godine, nakon loma ili neuspjelog izvlačenja jedne ili više nogu stajnog trapa.

CAT.IDE.A.270 Megafoni

Avioni sa MOPSC većim od 60 i sa najmanje jedanim ukrcanim putnikom, opremljeni su sljedećim brojem prenosnih baterijskih megafona, koji su tokom evakuacije u slučaju opasnosti lako dostupni članovima posade za upotrebu:

(a) Za svaku putničku kabinu:

Tabela 1
Broj megafona

Broj putničkih sjedišta	Broj megafona
61 do 99	1
100 ili više	2

(b) За авионе са више од једне путничке кабине, у свим случајевима када је укупни број путничких сједишта већи од 60, најмање један мегафон је потребан.

CAT.IDE.A.275 Осветљење и ознаке у случају опасности

(a) Авиони са MOPSC већим од девет, опремљени су системом за осветљавање у случају опасности који има засебно напајање енергијом, ради олакшавања евакуације из авиона.

(b) У случају авиона са MOPSC већим од 19, систем за осветљавање у случају опасности наведеним под (a) укључује:
   (1) изворе општег осветљења кабине;
   (2) унутрашње осветљење у подручјима излаза у случају опасности у нивоу пода;
   (3) осветљене ознаке излаза у случају опасности и знакова за одређивање положаја;
   (4) у случају авиона за које је захтјев за потврду о типу или одговарајући захтјев био предат прије 1. маја 1972. године, када лете ноћу, спољно осветљење у случају опасности на свим излазима изнад крила и на излазима на којим се захтијева опрема за помоћ при силажењу;
   (5) у случају авиона за које је захтјев за потврду о типу или одговарајући захтјев био предат након 30. априла 1972. године, када лете ноћу, спољно осветљење у случају опасности на свим излазима у случају опасности за путнике; и
   (6) у случају авиона за које је потврда о типу био први пут издата 31. децембра 1957. године или касније, систем за означавање пута за спасавање у близини пода у путничким кабинама.

(c) У случају авиона чији је MOPSC 19 или мање и за које је потврда о типу издата на основу сертификационих захтјева Агенције, систем за осветљавање у случају опасности наведен под (a) укључује опрему наведену под (b)(1), (2) и (3).

(d) У случају авиона чији је MOPSC 19 или мање и за које је потврда о типу није издата на основу сертификационих захтјева Агенције, систем за осветљавање у случају опасности наведен под (a) укључује опрему наведену под (b)(1).

(e) Авиони чији је MOPSC девет или мање, којим се лети ноћу, опремљени су изворoм за опште осветљење кабине за олакшавање евакуације из авиона.

CAT.IDE.A.280 Предајник за лоцирање у случајевима опасности (ELT)

(a) Авиони са MOPSC већим од 19, опремљени су са најмање:
   (1) два ELT, од којих је један аутоматски, или једним ELT и једним уређајем за лоцирање ваздухоплова који испуњава захтјеве из CAT.GEN.MPA.210 у случају авиона за које је појединачно CofA први пут издато након 1. јула 2008. године; или
   (2) једним аутоматским ELT или са два ELT било ког типа, или једним уређајем за лоцирање ваздухоплова који испуњава захтјеве из CAT.GEN.MPA.210 у случају авиона за које је појединачно CofA први пут издато 1. јула 2008. године или раније.

(b) Авиони чији је MOPSC 19 или мањи, опремљени су са најмање:
   (1) једним аутоматским ElT или једним уређајем за лоцирање ваздухоплова који испуњава захтјеве из CAT.GEN.MPA.210, у случају авиона за које је појединачно CofA први пут издато након 1. јула 2008. године; или
   (2) једним ELT било ког типа или једним уређајем за лоцирање ваздухоплова који испуњава захтјеве из CAT.GEN.MPA.210, у случају авиона за које је појединачно CofA први пут издато 1. јула 2008. године или раније.

(c) ELT било ког типа има могућност да непрекидно шаље сигнал на фреквенцији 121,5 MHz и на 406 MHz.

CAT.IDE.A.285 Лет изнад воде

(a) Сљедећи авиони опремљени су прслуцима за спасавање за сваку особу која се налази у авиону или одговарајућим плутајућим уређајима за сваку особу у авиону млађу од 24 мјесеца, смјештеним на мјесту које је лако доступно са сједишта или лежаја особе за чију је употребу предвиђен:
   (1) копнени авиони који лете изнад воде на удаљености већој од 50 NM од обале или ако полијећу или слијећу на аеродром на ком је полетна или прилазна путања смјештена изнад воде, тако да постоји вјероватноћа принудног слијетања на воду; и
   (2) хидроавиони који лете изнад воде.

(b) Сваки прслук за спасавање или одговарајући појединачни плутајући уређај опремљен је електричним осветљењем, у сврху олакшавања проналажења особа.

(c) Хидроавиони који изводе операције изнад воде опремљени су са:
   (1) сидром и другом опремом потребном за омогућавање привезивања, сидрења или маневрисања хидроавиона на води, који су одговарајући за његову величину, тежину и карактеристикама у вези с његовим управљањем; и
   (2) опремом за давање звучних сигнала који су прописани у међународним прописима за спречавање судара на мору, када је то примјењиво.

(d) Авиони који изводе операције изнад воде на удаљености од копна које је погодно за принудно слијетање, која је већа од оне која одговара:
   (1) 120 минута при брзини крстарења или 400 NM, у зависности од тога шта је мање, у случају авиона којим се може наставити лет до аеродрома ако критични мотор(-и) откаже(-у) на било којој тачки дуж руте или планираног преусмјеравања; или
   (2) за све остале авионе, 30 минута при брзини крстарења или 100 NM, у зависности од тога шта је мање,

   опремљени су опремом наведеном под (e).

(e) У авионима који су у складу са (d) носи се сљедећа опрема:
   (1) довољан број чамаца за спасавање за прихват свих лица из ваздухоплова, који су смјештени тако да се могу тренутно употријебити у случају опасности и чија је величина довољна за прихват свих преживјелих у случају губитка једног чамца за спасавање с највећим номиналним капацитетом;
   (2) свјетло за одређивање положаја преживјелих у сваком чамцу за спасавање;
   (3) опрема за спасавање живота, примјерена предвиђеном лету, укључујући средства за одржавање на животу; и
   (4) најмање два ELT за преживљавање (ELT(S)).

(f) Најкасније од 1. јануара 2019. године, авиони са MCTOM већом од 27 000 kg, а MOPSC мањим од 19 и сви авиони са MCTOM већом од 45 500 kg опремљени

су уређајима који су безбједно причвршћени за подводно лоцирање, а који ради на фреквенцији од 8,8 kHz ± 1 kHz, осим ако:

(1) авион лети на рутама на којима ни у једној тачки није на растојању већем од 180 NM од обале, или

(2) авион је опремљен отпорним и аутоматским средствима којим се, након несреће у којој је авион тешко оштећен, тачно одређује положај крајње тачке лета.

CAT.IDE.A.305 Опрема за преживљавање

(a) Авиони који лете изнад подручја у којим би потрага и спасавање били изузетно отежани, опремљени су са:

(1) сигналном опремом за одашиљање сигнала за опасност;

(2) најмање једним ELT(S); и

(3) додатном опремом за преживљавање за руту којом се лети, узимајући у обзир број лица у авиону.

(b) Додатна опрема за преживљавање, наведена под (a)(3), не треба се носити ако авион:

(1) остаје унутар удаљености од подручја на ком потрага и спасавање нису изузетно отежани, која одговара времену од:

(i) 120 минута при брзини крстарења с једним мотором ван погона (OEI) ако критични мотор(-и) откаже(-у) на било којој тачки дуж руте или планираног преусмјеравања; или

(ii) 30 минута при брзини крстарења за све остале авионе;

(2) остаје унутар удаљености од подручја која је одговарајућа за принудно слијетање, која није већа од оне која одговара лету у трајању од 90 минута при брзини крстарења, за авионе сертификоване у складу са примјењивим стандардом пловидбености.

CAT.IDE.A.325 Слушалице

(a) Авиони су опремљени слушалицама с уграђеним микрофоном или микрофоном који се носи око врата или сличним уређајем за сваког члана летачке посаде на њиховим додијељеним мјестима у пилотској кабини.

(b) Авиони, који лете према IFR или ноћу, опремљени су тастером за активирање предајника, на ручној команди за управљање бочним и уздужним нагибом, за сваког потребног члана летачке посаде.

CAT.IDE.A.330 Радио-комуникациона опрема

(a) Авиони су опремљени радио-комуникационом опремом која се захтијева у складу са примјењивим захтјевима за ваздушни простор.

(b) Радио-комуникациона опрема омогућава комуникацију на ваздухопловној фреквенцији за случај опасности од 121,5 MHz.

CAT.IDE.A.335 Плоча за избор звука

Авиони који лете према IFR опремљени су плочом за избор звука, коју може употребљавати сваки потребни члан летачке посаде са свог мјеста.

CAT.IDE.A.340 Радио-опрема за операције према VFR на рутама на којим се навигација обавља према визуелним оријентирима на земљи

Авиони који лете према VFR на рутама на којим се навигација обавља према визуелним оријентирима на земљи, опремљени су радио-комуникационом опремом неопходном у уобичајеним условима ширења радио-таласа, да омогуће сљедеће:

(a) комуникацију са одговарајућим земаљским станицама;

(b) комуникацију са одговарајућим ATC станицама с било које тачке у контролисаном ваздушном простору унутар којег се намјерава летјети; и

(c) примање метеоролошких информација.

CAT.IDE.A.345 Опрема за комуникацију, навигацију и надзор за операције према IFR или према VFR на рутама на којим се навигација не обавља према визуелним оријентирима на земљи

(a) Авиони који изоде операције према IFR или према VFR на рутама на којим се навигација не може обављати према визуелним оријентирима на земљи, опремљени су опремом за радио-комуникацију, навигацију и надзор у складу са примјењивим захтјевима за ваздушни простор.

(b) Радио-комуникациона опрема укључује најмање два независна радио-комуникациона система, који су у уобичајеним оперативним условима потребни за комуникацију с одговарајућом земаљском станицом са било које тачке на рути, укључујући скретања са руте.

(c) Без обзира на наведено под (b), авиони који се употребљавају за операције на мале удаљености на високим нивоима лета у сјеверноатлантском ваздушном простору (NAT HLA) и не прелазе Сјеверни Атлантик опремљени су најмање једним комуникационим системом великог домета, ако су за предметни ваздушни простор објављени алтернативни комуникациони поступци.

(d) Авиони имају довољну опрему за навигацију, како би се обезбиједило да у случају квара једног елемента опреме у било којој фази лета, преостала опрема омогућава безбједну навигацију у складу са планом лета.

(e) Авиони који изводе летове у којим се планира слијетање у IMC, опремљени су одговарајућом опремом која омогућава навођење до тачке од које се може извести визуелно слијетање за сваки аеродром на који је планирано слијетање у IMC и за било који одређени алтернативни аеродром.

(f) За PBN операције ваздухоплов испуњава сертификационе захтјеве за пловидбеност за одговарајуће навигационе спецификације.

CAT.IDE.A.350 Транспондер

Авиони су опремљени секундарним надзорним радаром (SSR) за извјештавање о барометарској висини и било којом другом могућношћу SSR транспондера која се захтијева за руту на којој се лети.

CAT.IDE.A.355 Управљање базама ваздухопловних података

(a) Базе ваздухопловних података које се користе у апликацијама сертификованих система ваздухоплова испуњавају захтјеве у погледу квалитета података који су одговарајући за предвиђену употребу података.

(b) Оператор обезбјеђује благовремену расподјелу и укључивање актуелних и неизмијењених база ваздухопловних података свим ваздухопловима којима су потребни.

(c) Без обзира на све друге захтјеве у погледу извјештавања о догађајима утврђене у Правилнику о извјештавању о догађајима у цивилном ваздухопловству, оператор извјештава пружаоца базе података о случајевима погрешних, недосљедних или недостајућих података за које је разумно очекивати да би могли представљати опасност за безбједност лета.

У таквим случајевима оператор обавјештава летачку посаду и остало предметно особље и обезбјеђује да се предметни подаци не употребљавају.

Одјељак 2
Хеликоптери

CAT.IDE.H.100 Инструменти и опрема - уопштено

(a) Инструменти и опрема који се захтијевају овим поддијелом, одобравају се у складу са примјењивим захтјевима из пловидбености, осим сљедећих ставки:
1. самосталне преносиве свјетиљке;
2. тачан мјерач времена;
3. држач за карте;
4. комплет за прву помоћ;
5. мегафони;
6. опрема за преживљавање и сигнализацију;
7. сидра за море и опрема за привезивање; и
8. безбједносни појасеви за дјецу.

(b) Инструменти и опрема који се не захтијевају овим анексом (дио-CAT) и сва друга опрема која није прописана овим правилником, али се налази у ваздухоплову, у складу су са сљедећим захтјевима:
(1) чланови летачке посаде не смију информације добијене из тих инструмената, опреме или прибора употребљавати за испуњавање захтјева из Анекса којим се дефинишу Битни захтјеви за пловидбеност прописа којим се утврђује континуирана пловидбеност ваздухоплова и ваздухопловних производа, дијелова и уређаја и одобравање организација и особља које се баве овим пословима или из CAT.IDE.H.330, CAT.IDE.H.335, CAT.IDE.H.340 и CAT.IDE.H.345 овог анекса.
(2) инструменти и опрема не смију утицати на пловидбеност хеликоптера, чак ни у случају кварова или грешака у раду.

(c) Ако опрему користи један члан летачке посаде на свом мјесту током лета, она мора бити спремна за употребу с тог мјеста. Када је потребно да један елемент опреме користи више чланова летачке посаде, он мора бити постављен тако да је спреман за употребу са било којег мјесту на којем се захтијева његова употреба.

(d) Они инструменти, које користи било који члан летачке посаде, постављени су тако да члан летачке посаде може лако видјети показатеље са свог мјеста с најмањим могућим помицањем са мјеста и правца гледања у односу на смјер лета.

(e) Сва захтијевана опрема за случај опасности лако је доступна за тренутну употребу.

CAT.IDE.H.105 Минимална опрема за лет

Лет се не започиње ако било који инструменти, елементи опреме или функције хеликоптера, који се захтијевају за предвиђени лет, не раде или их нема, осим ако:

(a) се хеликоптером лети у складу са листом минималне опреме (MEL) оператора; или

(b) оператор има одобрење надлежног органа за летење хеликоптером у оквиру ограничења главне листе минималне опреме (MMEL) у складу са ORO.MLR.105(j) Анекса III овог правилника.

CAT.IDE.H.115 Оперативна свјетла

(a) Хеликоптери, који лете дању према VFR, опремљени су системом свјетала за избјегавање судара.

(b) Хеликоптери који лете ноћу или према IFR, уз захтјев из наведен под (a), су додатно опремљени са:
(1) освјетљењем које се напаја из електричног система хеликоптера, ради одговарајућег освјетљење свих инструмената и опреме, битних за безбједну операцију хеликоптера;
(2) освјетљењем које се напаја из електричног система хеликоптера ради освјетљења у свим просторима за путнике;
(3) самосталном преносивом свјетиљком за сваког захтијеваног члана посаде, лако доступном члановима посаде када сједе на својим додијељеним мјестима;
(4) навигационим/позиционим свјетлима;
(5) са два свјетла за слијетање, од којих се најмање једно може подешавати током лета, како би се осивијетлило тло испред и испод хеликоптера, те тло с обје стране хеликоптера; и
(6) свјетлима која су у складу са међународним прописима за спречавање судара на мору, ако је хеликоптер амфибијски.

CAT.IDE.H.125 Дневне операције према VFR - летачки и навигациони инструменти и припадајућа опрема

(a) Хеликоптери, који лете дању према VFR, опремљени су сљедећом опремом, која је на располагању на пилотском мјесту:
(1) Уређаји за мјерење и показивање:
(i) магнетног правца;
(ii) времена у сатима, минутама и секундама;
(iii) барометарске висине;
(iv) индициране ваздушне брзине;
(v) вертикалне брзине;
(vi) клизања; и
(vii) спољне температуре ваздуха.
(2) Уређај који показује када захтијевани инструменти за летење нису одговарајуће напајани електричном енергијом.

(b) Када год су за операцију потребна два пилота, други пилот има на располагању посебне уређаје за показивање сљедећег:
(1) барометарске висине;
(2) индициране ваздушне брзине;
(3) вертикалне брзине; и
(4) клизања.

(c) Хеликоптери са MCTOM већом од 3 175 kg и хеликоптери који лете изнад воде изван видног домета копна, или када је видљивост мања од 1 500 m, опремљени су уређајем за мјерење и показивање:
(1) уздужног положаја; и
(2) смјера.

(d) Код хеликоптера са MCTOM већом од 3 175 kg или MOPSC већим од девет, на располагању је опрема за спречавање кварова система за показивање ваздушне брзине ради кондензације или залеђивања.

CAT.IDE.H.130 Операције према IFR или ноћу - летачки и навигациони инструменти и припадајућа опрема

Хеликоптери који лете према VFR ноћу или према IFR, опремљени су сљедећом опремом, која је доступна на пилотском мјесту:

(a) Уређајима за мјерење и показивање:
(1) магнетног правца;
(2) времена у сатима, минутама и секундама;
(3) индициране ваздушне брзине;
(4) вертикалне брзине;
(5) клизања;
(6) уздужног положаја;
(7) стабилизованог смјера; и
(8) спољне температуре ваздуха.

(b) Два уређаја за мјерење и показивање барометарске висине. Код ноћних операција према VFR с једним

пилотом, један барометарски висиномјер може се замијенити радио-висиномјером.

(c) Уређајем који показује када захтијевани инструменти за летење нису одговарајуће напајани електричном енергијом.

(d) Уређајем за спречавање кварова система за показивање ваздушне брзине, који се захтијевају у под (a)(3) и под (h)(2), усљед кондензације или залеђивања.

(e) Средством за обавјештавање летачке посаде о квару уређаја који се захтијева под (d), за хеликоптере:
   (1) за које је појединачно CofA издато 1. августа 1999.године или касније; или
   (2) за које је појединачно CofA издато прије 1. августа 1999. године, чији је MCTOM већа од 3 175 kg и MOPSC већи од девет.

(f) Резервним уређајем за мјерење и показивање уздужног положаја, који:
   (1) се непрекидно напаја током уобичајене операције, те се, у случају потпуног квара уобичајеног система за снабдијевање електричном енергијом, напаја из извора који је засебан од уобичајеног система за снабдијевање електричном енергијом;
   (2) ради независно od било којег другог уређаја за мјерење и показивање уздужног положаја;
   (3) се може користити с било ког пилотског мјеста;
   (4) укључује се аутоматски након потпуног квара уобичајеног система за снабдијевање електричном енергијом;
   (5) након потпуног квара уобичајеног система за снабдијевање електричном енергијом, узимајући у обзир друга оптерећења система за снабдијевање електричном енергијом у случајевима опасности и оперативне поступке, омогућава поуздану операцију још најмање 30 минута или, у случају лета изнад опасног терена или изнад мора, онолико времена колико је потребно да се дође до одговарајућег алтернативног мјеста за слијетање, у зависности од тога шта је више;
   (6) освијетљен је на одговарајући начин током свих фаза операције; и
   (7) повезан је са уређајем за упозоравање летачке посаде да се напајање врши из намјенског извора напајања, укључујући упозорење да се напајање врши из извора енергије за случајеве опасности.

(g) Алтернативним извором статичког притиска за уређаје за мјерење брзине, ваздушне брзине и вертикалне брзине.

(h) Када год су за операцију потребна два пилота, за другог пилота посебним уређајима за показивање:
   (1) барометарске висине;
   (2) индициране ваздушне брзине;
   (3) вертикалне брзине;
   (4) клизања;
   (5) уздужног положаја; и
   (6) стабилизованог смјера.

(i) За операције према IFR, држачем карте који се налази на мјесту на ком се карта може лако очитати и на ком се она може освијетлити за ноћне летове.

CAT.IDE.H.135 Додатна опрема за операције са једним пилотом према IFR

Хеликоптери, који изводе операције према IFR са једним пилотом, опремљени су аутопилотом који, најмање, одржава висину и смјер летења.

CAT.IDE.H.145 Радио-висиномјер

(a) Хеликоптери који лете изнад воде опремљени су радио-висиномјером, који може емитовати звучно упозорење на висини испод унапријед одређене висине и визуелно упозорење на висини коју одабере пилот, када се операција обавља:
   (1) изван видног домета копна;
   (2) при видљивости мањој од 1 500 m;
   (3) ноћу; или
   (4) на удаљености од копна, која одговара времену дужем од три минуте летења при уобичајеној брзини крстарења.

CAT.IDE.H.160 Хеликоптерска опрема за откривање временских услова

Хеликоптери са MOPSC већим од девет, који лети према IFR или ноћу, опремљени су са хеликоптерском опремом за откривање временских услова када тренутни метеоролошки извјештаји показују да се дуж предвиђене руте може очекивати олујно невријеме или други опасни временски услови, за које се сматра да се могу открити хеликоптерском опремом за откривање временских услова.

CAT.IDE.H.165 Додатна опрема за ноћне операције у условима залеђивања

(a) Хеликоптери, који лете ноћу у очекиваним или стварним условима залеђивања, опремљени су уређајем за освјетљавање или откривање наслага леда.

(b) Уређај за освјетљавање наслага леда не смије узроковати бљештање или одсјај који би онеспособили чланове посаде у обављању њихових дужности.

CAT.IDE.H.170 Систем интерфона за летачку посаду

Хеликоптери са више од једног члана летачке посаде опремљени су системом интерфона за летачку посаду, укључујући комплете слушалица и микрофона који се носе на глави, за све чланова летачке посаде.

CAT.IDE.H.175 Систем интерфона за члана посаде

Хеликоптери су опремљени системом интерфона за члана посаде ако се у хеликоптеру налази члан посаде који није члан летачке посаде.

CAT.IDE.H.180 Систем за обавјештавање путника

(a) Хеликоптери са MOPSC већим од девет опремљени су системом за обавјештавање путника, изузев наведеног под (b).

(b) Без обзира на наведено под (a), хеликоптери са MOPSC већим од девет и мањим од 20 изузимају се од захтјева за опремљеношћу системом за обавјештавање путника, ако:
   (1) је хеликоптер пројектован без преградног зида између пилота и путника; и
   (2) оператор може доказати да се током лета, глас пилота може чути и разумјети на свим путничким сједиштима.

CAT.IDE.H.185 Уређај за снимање звука у пилотској кабини

(a) Уређајем за снимање звука у пилотској кабини (CVR) опремљене су сљедеће врсте хеликоптера:
   (1) сви хеликоптери са MCTOM већом од 7 000 kg; и
   (2) хеликоптери са MCTOM већом од 3 175 kg, за које је појединачно CofA први пут издато 1. јануара 1987. године или касније.

(b) CVR има могућност чувања податка снимљених током најмање:

(1) два посљедња сата за хеликоптере наведене под (a)(1) и (a)(2), ако је појединачно CofA први пут издато 1. јануара 2016. године или касније;
(2) посљедњи сат за хеликоптере наведене под (a)(1), када је појединачно CofA први пут издато 1. августа 1999. године или касније и прије 1. јануара 2016. године;
(3) посљедњих 30 минута за хеликоптере наведене под (a)(1), када је појединачно CofA први пут издатао прије 1. августа 1999. године; или
(4) посљедњих 30 минута за хеликоптере наведене под (a)(2), када је појединачно CofA први пут издато прије 1. јануара 2016. године.

(c) Најкасније од 1. јануара 2019. године, CVR снима и на другим медијима осим на магнетним тракама или магнетним жицама.

(d) CVR, уз навођење времена, снима:
(1) гласовну комуникацију у пилотској кабини послату или примљену радио-везом;
(2) гласовну комуникацију чланова летачке посаде употребом система интерфона и система за обавјештавање путника, ако су уграђени;
(3) звучно окружење пилотске кабине, укључујући, без прекидања:
(i) за хеликоптере, за које је појединачно CofA први пут издато 1. августа 1999. године или касније, звучне сигнале примљене из микрофона сваког члана посаде;
(ii) за хеликоптере, за које је појединачно CofA први пут издато прије 1. августа 1999. године, звучне сигнале примљене из микрофона сваког члана посаде, ако је могуће;
(4) гласовне или звучне сигнале којим се идентификирају помоћна средства за навигацију или прилажење, који се шаљу у слушалице или звучник.

(e) CVR почиње снимати прије него што се хеликоптер почне кретати на свој погон и наставља снимати до краја лета када се хеликоптер више не може кретати на сопствени погон.

(f) Осим захтјева под (d), за хеликоптере из (a)(2), за које је појединачно CofA први пут издато 1. августа 1999. године или касније:
(1) CVR почиње аутоматски снимати прије него што се хеликоптер почне кретати на сопствени погон и наставља снимати до краја лета када се хеликоптер више не може кретати на сопствени погон; и
(2) у зависности од расположивости електричне енергије, CVR почиње снимати што је прије могуће током провјера у пилотској кабини прије покретања мотора на почетку лета до провјера у пилотској кабини одмах након гашења мотора на крају лета.

(g) ако се CVR не може одвојити, CVR има уређај који помаже при његовом проналажењу у води. Најкасније до 1. јануара 2020. године, пренос са овог уређаја испод површине воде мора трајати најмање 90 дана. Ако се CVR може одвојити, мора имати аутоматски предајник за лоцирање у случајевима опасности.

CAT.IDE.H.190 Уређаји за снимање података о лету - FDR

(a) Сљедећи хеликоптери опремљени су FDR, који користи дигиталну методу снимања и чувања података и за који је на располагању метода брзог дохвата тих података са медија на којем се чувају:
(1) хеликоптери са MCTOM већим од 3 175 kg, за које је индивидуална CofA први пут издата 1. августа 1999. или касније;
(2) хеликоптери са MCTOM већим од 7 000 kg или с MOPSC већим од девет, за које је појединачно CofA први пут издато 1. јануара 1989. или касније, али прије 1. августа 1999.

(b) FDR снима параметре који су потребни за тачно одређивање:
(1) путање лета, брзине, уздужног положаја, снаге мотора, операције и конфигурације, и има могућност задржавања података снимљених током најмање претходних 10 сати, за хеликоптере наведене под (a)(1) за које је појединачно CofA први пут издато 1. јануара 2016. године или касније;
(2) путање лета, брзине, уздужног положаја, снаге мотора и операције, и има могућност задржавања података снимљених током најмање претходних осам сати, за хеликоптере наведене под (a)(1), за које је појединачно CofA први пут издато прије 1. јануара 2016. године;
(3) путање лета, брзине, уздужног положаја, снаге мотора и операције, и има могућност задржавања података снимљених током најмање претходних пет сати, за хеликоптере наведене под (a)(2).

(c) Подаци се добијају из извора у хеликоптеру који омогућавају прецизну повезаност са информацијама које су приказане летачкој посади.

(d) FDR почиње аутоматски снимати податке прије него што се хеликоптер може кретати на сопствени погон и аутоматски престаје снимати након што се хеликоптер више не може кретати на сопствени погон.

(e) ако се FDR не може одвојити, FDR мора имати уређај који помаже при његовом проналажењу у води. Најкасније до 1. јануара 2020. године пренос испод површине воде са овог уређаја мора трајати најмање 90 дана. Ако се FDR може одвојити, мора имати аутоматски предајник за лоцирање у случајевима опасности.

CAT.IDE.H.191 Лагани уређај за снимање лета

(a) Турбински хеликоптери чија је MCTOM 2 250 kg или виша опремљени су уређајем за снимање лета ако су испуњени сви сљедећи увјети:
(1) нису обухваћени наведеним под CAT.IDE.H.190(a);
(2) CofA им је први пут издато 5. септембра 2022. године или касније.

(b) Уређајем за снимање лета снимају се подаци о лету односно снимају се слике које су довољне за одређивање путање лета и брзине ваздухоплова.

(c) У уређају за снимање лета чувају се подаци о лету и слике прикупљени током најмање посљедњих пет сати.

(d) Уређај за снимање лета почиње аутоматски снимати прије него што се хеликоптер може започети кретати на сопствени погон, а снимати аутоматски престаје након што се хеликоптер више не може кретати на сопствени погон.

(e) Ако уређај за снимање лета снима слике или звук у пилотској кабини, воћи је на располагању функција која сликовне и звучне записе начињене прије укључивања те функције мијења тако да се ти записи не могу нормалним техникама ни репродуковати ни копирати.

CAT.IDE.H.195 Снимање података са везе за пренос података

(a) Хеликоптери за које је појединачно CofA први пут издато 8. априла 2014. године или касније, који имају могућност комуникације са везе за пренос података и који су опремљени CVR, снимају помоћу уређаја за снимање, када је то примјењиво, сљедеће:
  (1) поруке у оквиру комуникације са везе за пренос података, повезане са комуникацијама са ATS, које се шаљу у хеликоптер и из хеликоптера, укључујући поруке које се односе на сљедеће апликације:
    (i) успостављање везе за пренос података;
    (ii) комуникација између контролора и пилота;
    (iii) циљани надзор;
    (iv) информације о лету;
    (v) колико је то могуће, с обзиром на структуру система, надзор над преносом из ваздухоплова;
    (vi) колико је то могуће, с обзиром на структуру система, оперативни контролни подаци ваздухоплова;
    (vii) колико је то могуће, с обзиром на структуру система, графички прикази.
  (2) информације које омогућавају везу са било којим повезаним записима у вези са комуникацијама са везе за пренос података који су сачувани одвојено од хеликоптера; и
  (3) информације о времену и приоритету порука унутар комуникација са везе за пренос података, узимајући у обзир структуру система.

(b) Уређај за снимање користи дигиталну методу снимања и чувања података и информација, као и метод брзог претраживања тих података. Метода снимања омогућава да се подаци слажу са подацима снимљеним на земљи.

(c) Уређај за снимање података има могућност чувања снимљених података најмање онолико времена колико је утврђено за CVR у CAT.IDE.H.185.

(d) Ако се уређај за снимање не може одвојити, мора имати уређај који помаже при његовом проналажењу у води. Најкасније до 1. јануара 2020. године пренос са овог уређаја испод површине воде мора трајати најмање 90 дана. Ако се уређај за снимање може одвојити, мора имати аутоматски предајник за лоцирање у случају опасности.

(e) Захтјеви, који се примјењују на покретање и заустављање уређаја за снимање, једнаки су захтјевима који се примјењују на покретање и заустављање CVR наведеним у CAT.IDE.H.185(d) и (e).

CAT.IDE.H.200 Комбиновани уређај за снимање података о лету и звука у пилотској кабини

Усклађеност са захтјевима за CVR и FDR може се постићи употребом једног комбинованог уређаја за снимање.

CAT.IDE.H.205 Сједишта, безбједносни појасеви на сједиштима, системи за везивање и појасеви за везивање дјеце

(a) Хеликоптери су опремљени са:
  (1) сједиштем или лежајем за сваку особу у хеликоптеру старосног узраста од 24 мјесеца или више;
  (2) појасом за везивање на сваком путничком сједишту и појасевима за везивање за сваки лежај;
  (3) појасом за везивање са системом за везивање горњег дијела трупа на сваком путничком сједишту за сваког путника старосног узраста од 24 мјесеца и више, за хеликоптере за које је појединачно CofA први пут издато 1. августа 1999. године или касније;
  (4) појасеве за везивање дјеце (CRD) за сваку особу у хеликоптеру млађу од 24 мјесеца;
  (5) појасом везивање са системом за везивање горњег дијела трупа, са уграђеним уређајем који при наглом кочењу аутоматски задржава горњи дио трупа лица које сједи на том сједишту, на сваком сједишту летачке посаде;
  (6) појасом за везивање са системом за везивање горњег дијела трупа на сваком сједишту за најмањи захтијевани број чланова кабинске посаде.

(b) Појас за везивање са системом за задржавање горњег дијела трупа:
  (1) има једну тачку за откопчавање; и
  (2) на сједиштима за летачку посаду и на сједиштима за најмањи захтијевани број чланова кабинске посаде, укључује два коса рамена појаса и безбједносни појас, који се могу употребљавати засебно.

CAT.IDE.H.210 Ознаке за везивање појасева и забрану пушења

Хеликоптери, у којима са сједишта летачке посаде нису видљива сва путничка сједишта, опремљени су уређајем којима се свим путницима и кабинском особљу показује када морају завезати појасеве за везивање и када пушење није дозвољено.

CAT.IDE.H.220 Комплет за прву помоћ

(a) Хеликоптери су опремљени најмање једним комплетом за прву помоћ.

(b) Комплети за прву помоћ:
  (1) су лако доступни за употребу;
  (2) редовно се обнављају.

CAT.IDE.H.240 Додатни кисеоник- хеликоптери без одржавања притиска

Хеликоптери са кабином која није под притиском, којим се врше операције на висини по притиску изнад 10 000 ft, опремљени су додатном опремом за кисеоник, којом се обезбјеђује складиштење и довод залихе кисеоника, у складу са сљедећим табелама:

Табела 1

Минимални захтјеви за кисеоник за комплексне хеликоптере без одржавања притиска

Снабдијевање за	**Трајање лета и висина по притиску кабине**
1. Лица која су на својој дужности у пилотској кабини и сједе на сједиштима у пилотској кабини и чланове посаде који помажу летачкој посади при њиховим дужностима	Све вријеме лета на висини по притиску изнад 10 000 ft.
2. Захтијеване чланове кабинске посаде	Све вријеме лета на висини по притиску изнад 13 000 ft и за сваки период дужи од 30 минута на висини по притиску изнад 10 000 ft, али не изнад 13 000 ft.
3. Додатне чланове посаде и 100% путника ([1])	Све вријеме лета на висини по притиску изнад 13 000 ft.
4.10 % путника ([1])	Све вријеме лета након 30 минута на висини по притиску већим од 10 000 ft, али не већим од 13 000 ft.
([1]) Број путника у Табели 1 односи се на путнике који се заиста превозе у хеликоптеру, укључујући лица млађа од 24 мјесеца.	

Табела 2
Минимални захтјеви за кисеоник за некомплексне хеликоптере чија кабина није под притиском

Снабдијевање за	Трајање лета и висина по притиску кабине
1. Лица која су на својој дужности у пилотској кабини и сједе на сједиштима у пилотској кабини, чланове посаде који помажу летачкој посади при њиховим дужностима и захтијеване чланове кабинске посаде	Све вријеме лета на висини по притиску изнад 13 000 ft и за сваки период дужи од 30 минута на висини по притиску изнад 10 000 ft, али не изнад 13 000 ft.
2. Додатне чланове посаде и 100% путника ([1])	Све вријеме лета на висини по притиску изнад 13 000 ft.
3.10% путника ([1])	Све вријеме лета након 30 минута на висини по притиску већим од 10 000 ft, али не већим од 13 000 ft.
([1]) Број путника у Табели 2 односи се на путнике који се заиста превозе у хеликоптеру, укључујући лица млађа од 24 мјесеца.	

CAT.IDE.H.250 Ручни апарати за гашење пожара

(a) Хеликоптери су опремљени најмање једним ручним апаратом за гашење пожара у пилотској кабини.
(b) Најмање један ручни апарат за гашење пожара је смјештен у сваком бифеу који се не налази у главној путничкој кабини или лако доступан за употребу у њему.
(c) Најмање један ручни апарат за гашење пожара је на располагању за употребу у свакоме одјељку за терет, који је доступан члановима посаде током лета.
(d) Врста и количина средства за гашење за захтијеване апарате за гашење пожара је примјерена врсти пожара који се може догодити у одјељку у ком се предвиђа употреба апарата, а у одјељцима у којим се налазе људи морају бити такви да се опасност од концентрације штетног гаса сведе на најмању могућу мјеру.
(e) Хеликоптери су опремљени најмање бројем ручних апарата за гашење пожара у складу са Табелом 1, који су смјештени на одговарајући начин како би били адекватно доступни за употребу у свакој путничкој кабини.

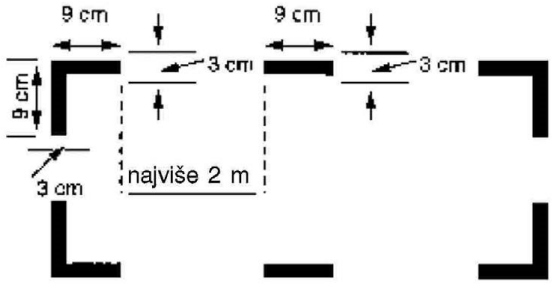
Табела 1.
Број ручних апарата за гашење пожара

MOPSC	Број апарата за гашење пожара
7 - 30	1
31 - 60	2
61 - 200	3

CAT.IDE.H.260 Означавање мјеста за продор у хеликоптер

Ако су на трупу хеликоптера означена мјеста одговарајућа за продор спасилачких екипа у хеликоптер у случајевима опасности, таква се мјеста означују на начин приказан на Слици 1.

Слика 1
Означавање мјеста за продор у хеликоптер



CAT.IDE.H.270 Мегафони

Хеликоптери са MOPSC већим од 19 опремљени су са једним преносним батеријским мегафоном, који је током евакуације у случајевима опасности лако доступан члановима посаде за употребу.

CAT.IDE.H.275 Освјетљење и ознаке у случају опасности

(a) Хеликоптери са MOPSC већим од 19, опремљени су са:
  (1) системом за освјетљење у случајевима опасности који има засебно напајање енергијом, како би се обезбиједио извор општег освјетљења кабине и за олакшавање евакуације хеликоптера; и
  (2) ознакама излаза у случају опасности и знаковима за одређивање положаја који су видљиви при дневном свјетлу или у мраку.
(b) Хеликоптери су опремљени ознакама за излаз у случају опасности који су видљиви при дневном свјетлу или у мраку:
  (1) у перформанси класе 1 или 2 на летовима изнад воде на удаљености од копна, која одговара времену дужем од 10 минута летења при уобичајеној брзини крстарења;
  (2) у перформанси класе 3 на летовима изнад воде, на удаљености која одговара времену дужем од три минута летења при уобичајеној брзини крстарења.

CAT.IDE.H.280 Предајник за лоцирање у случајевима опасности (ELT)

(a) Хеликоптери су опремљени најмање једним аутоматским ELT.
(b) ELT било ког типа има могућност да истовремено шаље сигнал на 121,5 MHz и на 406 MHz.

CAT.IDE.H.290 Прслуци за спасавање

(a) Хеликоптери су опремљени прслуцима за спасавање за сваку особу која се налази у хеликоптеру или одговарајућим плутајућим уређајима за сваку особу у хеликоптеру млађу од 24 мјесеца, смјештеним на мјесту које је лако доступно са сједишта или лежаја лица за чију је употребу предвиђен, када се обављају операције у:
  (1) класи перформансе 1 или 2 на летовима изнад воде на удаљености од копна, која одговара времену дужем од 10 минута летења при уобичајеној брзини крстарења;
  (2) класи перформансе 3 на летовима изнад воде, на удаљености од копна већој од удаљености коју хеликоптер прелети усљед ауторотације;
  (3) класи перформансе 2 или 3 када се полијеће или слијеће на аеродром или оперативну површину на којим је путања полијетања или путања слијетања изнад воде.

(b) Сваки прслук за спасавање или одговарајући појединачни уређај за плутање опремљен је електричним осветљењем, у сврху олакшавања проналажења особа.

CAT.IDE.H.295 Одијела за преживљавање за посаду

Сваки члан посаде на себи носи одијело за преживљавање док обавља операције у класи перформансе 3 на лету изнад воде на удаљености од копна већој од ауторотационе удаљености или удаљености од копна за безбједно принудно слијетање, када временски извјештај или прогнозе које су на располагању вођи ваздухоплова показују да ће температура мора током лета бити мања од плус 10° C.

CAT.IDE.H.300 Чамци за спасавање, ELT за преживљавање и опрема за преживљавање на продуженим летовима изнад воде

Хеликоптери који изводе опарације:

(a) у перформанси класе 1 или 2 на лету изнад воде на удаљености од копна која одговара времену дужем од 10 минута летења при уобичајеној брзини крстарења;

(b) у перформанси класе 3 на лету изнад воде на удаљености која одговара времену дужем од три минута летења при уобичајеној брзин крстарења, опремљени су са:

(1) у случају хеликоптера у ком се превози мање од 12 лица, најмање једним чамцем за спасавање, чији номинални капацитет није мањи од максималног броја лица у хеликоптеру, који је смјештен тако да у случајевима опасности омогућава тренутну употребу;

(2) у случају хеликоптера у ком се превози више од 11 лица, најмање са два чамца за спасавање који су смјештени тако да у случајевима опасности омогућавају тренутну употребу, и који су оба заједно довољни за прихват свих лица која се могу налазити у хеликоптеру и, ако се један од њих изгуби, преостали чамац(ци) за спасавање има(ју) капацитет прекорачења довољан за прихват свих лица у хеликоптеру;

(3) најмање једним ELT за преживљавање (ELT(S)) за сваки захтијевани чамац за спасавање;

и

(4) опремом за спасавање живота, укључујући средства за одржавање у животу, која је одговарајућа за предвиђени лет.

CAT.IDE.H.305 Опрема за преживљавање

Хеликоптери којим се лети изнад подручја у којим би потрага и спасавање били изузетно отежани, опремљени су са:

(a) сигналном опремом за одашиљање сигнала за опасност;

(b) најмање једним ELT(S); и

(c) додатном опремом за преживљавање за руту на којој се лети, узимајући у обзир број лица у хеликоптеру.

CAT.IDE.H.315 Хеликоптери сертификовани за операције на води - разна опрема

Хеликоптери сертификовани за операције на води опремљени су са:

(a) сидром и другом опремом потребном за омогућавање привезивања, сидрења или маневрисања хеликоптера на води, који су примјерени његовој величини, тежини и карактеристикама у вези с његовим управљањем; и

(b) опремом за давање звучних сигнала који су прописани у међународним прописима за спречавање судара на мору, када је примјењиво.

CAT.IDE.H.320 Сви хеликоптери на летовима изнад воде - принудно слијетање на воду

(a) Хеликоптери су пројектовани за слијетање на воду или сертификовани за принудно слијетање на воду, у складу са релевантним сертификационим захтјевима, када се употребљавају за операције класе перформансе 1 или 2 за лет изнад воде у непријатељском окружењу на удаљености од копна која одговара времену дужем од 10 минута летења при уобичајеној брзини крстарења.

(b) Хеликоптери су пројектовани за слијетање на воду или сертификовани за принудно слијетање на воду у складу са релевантним сертификационим захтјевима, или имају опрему за плутање у случају опасности када се њима обављају операције у:

(1) у перформанси класе 1 или 2 на лету изнад воде у окружењу које није опасно, на удаљености од копна која одговара времену дужем од 10 минута летења при уобичајеној брзини крстарења;

(2) у перформанси класе 2, када полијећу или слијећу изнад воде, осим у случају операција хеликоптерске хитне медицинске помоћи (HEMS) с циљем смањења изложености, слијетање или полијетање на оперативној површини HEMS смјештеној у густо насељеном подручју, обавља изнад воде;

(3) у перформанси класе 3 на лету изнад воде на удаљености од копна која је већа од безбједне удаљености за принудно слијетање.

CAT.IDE.H.325 Слушалице

Када год се захтијева радио-комуникациони и/или радио-навигациони систем, хеликоптери су опремљени слушалицама са уграђеним микрофоном или сличним уређајем и типком за активирање предајника на командама лета, за сваког захтијеваног пилота и/или члана посаде на њиховим додијељеним радним мјестима.

CAT.IDE.H.330 Радио-комуникациона опрема

(a) Хеликоптери су опремљени радио-комуникационом опремом која се захтијева у складу са примјењивим захтјевима за ваздушни простор.

(b) Радио-комуникациона опрема обезбјеђује комуникацију на ваздухопловној фреквенцији у случају хитности од 121,5 MHz.

CAT.IDE.H.335 Плоча за избор звука

Хеликоптери који лете према IFR, опремљени су плочом за избор звука, која се може употребљавати са мјеста сваког захтијеваног члана летачке посаде.

CAT.IDE.H.340 Радио-опрема за операције према VFR на рутама на којим се навигација обавља према визуелним оријентирима

Хеликоптери који лете према VFR на рутама на којим се навигација може обављати према визуелним оријентирима, опремљени су радио-комуникационом опремом, која у уобичајеним условима ширења радио-таласа омогућава сљедеће:

(a) комуникацију с одговарајућим земаљским станицама;

(b) комуникацију с одговарајућим ATC станицама из било које тачке у контролисаном ваздушном простору унутар ког се намјерава летјети; и

(c) примање метеоролошких информација.

CAT.IDE.H.345 Опрема за комуникацију, навигацију и надзор за операције према IFR или према VFR на рутама

на којим се навигација не обавља према визуелним оријентирима

(a) Хеликоптери који лете према IFR или према VFR на рутама на којим се навигација не може обављати према визуелним оријентирима, опремљени су радио-комуникационом и навигационом опремом, у складу са примјењивим захтјевима за ваздушни простор.
(b) Радио-комуникациона опрема укључује најмање два засебна радио-комуникациона система, који су у уобичајеним оперативним условима потребни за комуникацију са одговарајућом земаљском станицом из било које тачке на рути, укључујући скретања са руте.
(c) Хеликоптери имају довољно опреме за навигацију како би се обезбиједило да, у случају квара једног елемента опреме у било којој фази лета, преостала опрема омогућава безбједну навигацију, у складу са планом лета.
(d) Хеликоптери који се употребљавају за летове у којим се планира слијетање у IMC, опремљени су са одговарајућом опремом која омогућава навођење до тачке од које се може извести визуелно слијетање за сваки аеродром на који је планирано слијетање у IMC и за било који одређени алтернативни аеродром.
(e) За PBN операције ваздухоплов мора испунити сертификационе захтјеве за пловидбеност за одговарајуће спецификације навигације.

CAT.IDE.H.350 Транспондер

Хеликоптери су опремљени секундарним надзорним радаром за извјештавање о барометарској висини (SSR) и било којом другом могућношћу SSR транспондера која се захтијева за руту на којој се лети.

CAT.IDE.H.355 Управљање базама ваздухопловних података

(a) Базе ваздухопловних података које се употребљавају у апликацијама на сертификованим системима ваздухоплова испуњавају захтјеве за квалитет података који су одговарајући за предвиђену употребу података.
(b) Оператор обезбјеђује благовремену расподјелу и укључивање актуелних и неизмијењених база ваздухопловних података за све ваздухоплове којима су потребни.
(c) Без обзира на све друге захтјеве који се односе на извјештавања о догађајима утврђене у пропису којим се уређује извјештавање о догађајима у цивилном ваздухопловству Босне и Херцеговине, оператор пријављује пружаоцу базе података случајеве погрешних, недосљедних или недостајућих података за које је оправдано очекивати да би могли представљати опасност за безбједност лета.

У таквим случајевима оператор обавјештава летачку посаду и остало предметно особље и обезбјеђује да се предметни подаци не употребљавају.

АНЕКС V
ПОСЕБНА ОДОБРЕЊА
[ДИО-SPA]
ПОДДИО A
ОПШТИ ЗАХТЈЕВИ

SPA.GEN.100 Надлежни орган

(a) Надлежни орган за издавање посебног одобрења је:
  (1) за комерцијалног оператора, надлежни орган у којој оператор има главно сједиште пословања;
  (2) за некомерцијалног оператора, орган државе у којој оператор има главно сједиште пословања, је основан или има пребивалиште/боравиште.
(b) Без обзира на наведено под (a)(2), примјењиви услови из овог анекса за одобрење сљедећих операција не примјењују се на некомерцијалног оператора који управља ваздухопловом регистрованим у трећој земљи ако је држава регистра трећа земља која је издала та одобрења:
  (1) навигација заснована на перформансама (PBN);
  (2) спецификације за минималне навигационе перформане (MNPS);
  (3) смањеног минимума вертикалног раздвајања ваздушног простора (RVSM).
  (4) операције при смањеној видљивости (LVO).

SPA.GEN.105 Захтјев за посебно одобрење

(a) Оператор, који подноси захтјев за прво издавање посебног одобрења, доставља надлежном органу документацију која се захтијева у одговарајућем поддијелу, заједно са сљедећим информацијама:
  (1) име, адреса и адреса за доставу поштанских пошиљки подносиоца захтјева;
  (2) опис предвиђене операције.
(b) Оператор доставља надлежном органу сљедеће доказе:
  (1) доказ о усклађености са захтјевима из одговарајућег поддијела;
  (2) доказ да су у обзир узети одговарајући елементи одређени у обавезном дијелу података о оперативној подобности утврђених у складу са прописом којим се утврђује сертификација пловидбености и еколошка сертификација ваздухоплова и ваздухопловних производа, дијелова и уређаја и за сертификацију пројектних и производних организација.
(c) Оператор чува евиденције које се односе на наведено под (a) и (b) најмање током трајања операције за коју се захтијева посебно одобрење, или, према потреби, у складу са Анексом III (Дио-ORO) овог правилника.

SPA.GEN.110 Привилегије оператора који има посебно одобрење

Обим активности за чије обављање оператор има одобрење документује се и наводи:
(a) за операторе који имају потврду ваздушног оператора (AOC) у оперативним спецификацијама AOC.
(b) за остале операторе у листи посебних одобрења.

SPA.GEN.115 Промјене посебног одобрења

Када промјене утичу на услове посебног одобрења, оператор надлежном органу доставља релевантну документацију и прибавља претходно одобрење за операцију.

SPA.GEN.120 Трајно важење посебног одобрења

Посебна одобрења издају се на неограничени рок и важе све док оператор испуњава захтјеве који се односе на посебна одобрења и поштује одговарајуће елементе дефинисане у обавезном дијелу података о оперативној подобности утврђених у складу прописом којим се утврђује сертификација пловидбености и еколошка сертификација ваздухоплова и ваздухопловних производа, дијелова и уређаја и сертификација пројектних и производних организација.

ПОДДИО B
ОПЕРАЦИЈЕ ЗАСНОВАНЕ НА НАВИГАЦИЈИ ЗАСНОВАНОЈ НА ПЕРФОРМАНСАМА (PBN)

SPA.PBN.100 Операције PBN

(a) Одобрење је потребно за сваку од сљедећих ПБН спецификација:
  a) RNP AR APCH, и
  b) RNP 0.3 за операције хеликоптером.

(b) Одобрењем за RNP AR APCH операције допуштене су операције у складу са јавним поступцима инструменталног прилаза које испуњавају примјењиве ICAO критеријуме за пројектовање поступака.
(c) Посебно одобрење за одређени поступак RNP AR APCH и RNP 0.3 захтијева се за приватне инструменталне поступке прилаза или за било који јавни поступак инструменталног прилаза који не испуњава примјењиве ICAO критеријуме за пројектовање поступака или ако је тако захтијевано у Зборнику ваздухопловних података (AIP) или од стране надлежног органа.

SPA.PBN.105 Оперативно одобрење за PBN

Како би од надлежног органа добио посебно одобрење за PBN, оператор доставља доказе да:
(a) релеватно одобрење за пловидбеност, које је одговарајуће за предвиђену операцију PBN, наведено је у AFM или у другом документу који је одобрен од стране сертификационог тијела као дијела процјене пловидбености или је засновано на таквом одобрењу;
(b) успостављен је програм за обуку летачког особља и одговарајућег особља укљученог у припрему лета;
(c) извршена је процјена безбједности;
(d) успостављени су оперативни поступци, наводећи:
  (1) опрему која се налази у ваздухоплову, укључујући њихова оперативна ограничења и одговарајуће уносе у листу минималне опреме (MEL),
  (2) састав, квалификације и искуство летачког особља,
  (3) поступке у уобичајеним, неуобичајеним и ванредним ситуацијама, и
  (4) управљање електронским навигационим подацима.
(e) листа догађаја о којима треба поднијети извјештај је наведена;
(f) управљање програмом надзора RNP је успостављен за RNP AR APCH операције, ако је примјењиво.

ПОДДИО C
ОПЕРАЦИЈЕ СА УТВРЂЕНОМ МИНИМАЛНОМ НАВИГАЦИОНОМ ПЕРФОРМАНСОМ (MNPS)

SPA.MNPS.100 Операције MNPS

Ваздухоплов може да обавља операције у одређеном ваздушном простору у којем се примјењују спецификације минималне навигационе перформансе (MNPS), у складу са допунским регионалним процедурама, када су успостављене спецификације минималне навигационе перформансе само ако је оператор добио одобрење надлежног органа за извођење таквих операција.

SPA.MNPS.105 Оперативно одобрење за MNPS

Како би од надлежног органа добио оперативно одобрење за MNPS, оператор доставља доказе:
(a) да навигациона опрема испуњава захтјеве који се односе на перформансе;
(b) да су навигациони екрани, индикатори и команде видљиви и да их може користити сваки пилот када сједи на свом сједишту;
(c) да је успостављен програм обуке за чланове летачке посаде који су укључени у обављање тих операција;
(d) да су успостављени оперативни поступци, који обухватају:
  (1) опрему која се носи у ваздухоплову, укључујући њена оперативна ограничења и одговарајуће уносе у MEL;
  (2) састав летачке посаде и захтјеве у погледу њиховог искуства;
  (3) уобичајене поступке;
  (4) поступке у ванредним ситуацијама, укључујући оне које је одредио надлежни орган који је одговоран за тај ваздушни простор;
  (5) праћење и пријављивање инцидената.

ПОДДИО D
ОПЕРАЦИЈЕ У ВАЗДУШНОМ ПРОСТОРУ СА СМАЊЕНИМ МИНИМУМИМА ВЕРТИКАЛНОГ РАЗДВАЈАЊА (RVSM)

SPA.RVSM.100 Операције RVSM

Ваздухоплов може да обавља операције у одређеном ваздушном простору у којем се између нивоа лета (FL) 290 и (FL) 410, искључиво, примјењује минимум вертикалног раздвајања од 300 m (1 000 ft) само ако је оператор добио одобрење надлежног органа за обављање таквих операција.

SPA.RVSM.105 Оперативно одобрење за RVSM

Како би од надлежног органа добио оперативно одобрење за RVSM, оператор доставља доказе:
(a) да је добио одговарајуће одобрење о пловидбености за RVSM;
(b) да су успостављени поступци за праћење и пријављивање грешака при одржавању висине;
(c) да је успостављен програм обуке за чланове летачке посаде који су укључени у обављање тих операција;
(d) да су успостављени оперативни поступци, који обухватају:
  (1) опрему која се носи у ваздухоплову, укључујући њена оперативна ограничења и одговарајуће уносе у MEL;
  (2) састав летачке посаде и захтјеве у погледу њиховог искуства;
  (3) планирање лета;
  (4) поступке прије полијетања;
  (5) поступке прије улаза у RVSM ваздушни простор;
  (6) поступке током лета;
  (7) поступке послије лета;
  (8) пријављивање инцидената;
  (9) посебне регионалне оперативне поступке.

SPA.RVSM.110 Захтјеви у погледу опреме за RVSM

Ваздухоплов који се употребљава за RVSM ваздушни простор опремљен је са:
(a) два засебна система за мјерење висине;
(b) системом за упозоравање на висину.
(c) аутоматским системом за контролу висине;
(d) транспондером секундарног надзорног радара (SSR) са системом за јављање података о висини, који се може спојити са системом за мјерење висине који се користи за контролу висине.

SPA.RVSM.115 Грешке у RVSM у вези са одржавањем висине

(a) Оператор извјештава о снимљеним или саопштеним грешкама у вези са одржавањем висине, које су узроковане кваром опреме ваздухоплова или су оперативне природе, а које су једнаке или веће од:
  (1) укупне вертикалне грешке (TVE), која је ± 90 m (± 300 ft);
  (2) грешке система за мјерење висине (ASE), која је ± 75 m (± 245 ft); и
  (3) додијељеног одступања од висине (AAD), које је ± 90 m (± 30 ft).
(b) Извјештаји о оваквим догађајима шаљу се надлежном органу у року од 72 сата. Извјештаји укључују почетну анализу узрочних фактора и мјере које су предузете за спречавање понављања догађаја.

(c) Када су снимљене грешке у одржавању висине или о њој прими обавјештење, оператор тренутно предузима мјере за отклањање услова који су узроковали грешке и подноси извјештај о даљим мјерама, ако надлежни орган то захтијева.

ПОДДИО E
ОПЕРАЦИЈЕ У УСЛОВИМА СМАЊЕНЕ ВИДЉИВОСТИ (LVO) И ОПЕРАЦИЈЕ СА ДОДАТНИМ ОПЕРАТИВНИМ ОДОБРЕЊИМА

SPA.LVO.100 Операције у условима смањене видљивости

Оператор изводи сљедеће операције само ако их одобри надлежни орган:

(a) операције полијетања са условима видљивости мањим од 400 m RVR;
(b) операције инструменталног прилаза у условима смањене видљивости; и
(c) операције са оперативним одобрењима, осим операција EFVS 200, које нису предмет посебног одобрења.

SPA.LVO.105 Критеријуми за посебно одобрење
Како би добио посебно одобрење у складу с тачком SPA.LVO.100, оператор мора доказати:

(a) да је за операције прилаза у условима смањене видљивости, операције LVTO у RVR мањем од 125 m и операције са оперативним одобрењима ваздухоплов сертификован за планиране операције;
(b) да су чланови летачке посаде оспособљени за извођење предвиђене операције и да је успостављен програм оспособљавања и провјере за чланове летачке посаде и релевантно особље укључено у припрему лета у складу са SPA.LVO.120;
(c) да су утврђени оперативни поступци за предвиђене операције;
(d) да су спроведене све релевантне измјене листе минималне опреме;
(e) да су спроведене све релевантне измјене програма одржавања:
(f) да су утврђени поступци који обезбјеђују прикладност аеродрома, укључујући поступке инструменталног летења, за предвиђене операције, у складу са SPA.LVO.110; и
(g) да је за предвиђене операције спроведена провјера безбједности и утврђени показатељи перформанси с циљем праћења нивоа безбједности.

SPA.LVO.110 Захтјеви повезани са аеродромом, укључујући поступке инструменталног летења

Оператор обезбјеђује да само аеродроми, укључујући поступке инструменталног летења, који су прикладни за предвиђене операције употребљавају за LVO и операције са оперативним одобрењима.

SPA.LVO.120 Компетенције летачке посаде

(a) Оператор обезбјеђује да је летачка посада способна за извођење предвиђених операција.
(b) Оператор обезбјеђује да је сваки члан летачке посаде успјешно завршио обуку и провјеру за све врсте LVO и операција са оперативним одобрењима за које је издато одобрење. Таква обука и провјера:
  (1) укључује почетну и периодичну обуку и провјеру;
  (2) укључује уобичајене, неуобичајене и поступке у случају опасности;
  (3) су прилагођене врстама технологија које се употребљавају у предвиђеним операцијама;
  (4) узимају у обзир ризик људског фактора повезаног са предвиђеним операцијама.
(c) Оператор води записе о обукама и квалификацијама чланова летачке посаде.
(d) Обуку и провјеру спроводи одговарајуће квалификовано особље. У случају обука и провјера током лета или на симулатору лета, особље које спроводи обуке и провјере је квалификовано у складу са Анексом I (Дио-FCL) прописа којим се утврђују технички захтјеви и управни поступци у вези са летачким особљем у цивилном ваздухопловству.

SPA.LVO.125 Оперативни поступци

(a) Оператор успоставља поступке и упутства који се употребљавају за LVO. Ти поступци и упутства су укључени у оперативни приручник или приручник о поступцима и садрже задатке чланова летачке посаде током вожења по земљи, полијетања, прилажења, равнања, слијетања, заустављања и неуспјелог прилаза, према потреби.
(b) Прије започињања LVO, вођа ваздухоплова/капетан мора се увјерити:
  (1) да је статус визуелне и невизуелне опреме довољан;
  (2) да су на снази одговарајући LVP у складу са информацијама које доставља служба услуга у ваздушном саобраћају (ATS);
  (3) да су чланови летачке посаде одговарајуће квалификовани.

SPA.LVO.130 Минимална опрема

(a) Оператор укључује минималну опрему, која мора бити у исправном стању на почетку обављања LVO, у складу са летачким приручником ваздухоплова (AFM) или другим одобреним документом у оперативном приручнику или приручнику о поступцима, како је примјењиво.
(b) Вођа ваздухоплова/капетан мора се увјерити да су статус ваздухоплова и релевантних система у њему одговарајући за посебну операцију коју намјерава извести.

ПОДДИО F
ОПЕРАЦИЈЕ ДВОМОТОРНИМ АВИОНИМА СА ПРОДУЖЕНИМ ДОЛЕТОМ (ETOPS)

SPA.ETOPS.100 ETOPS

У операцијама комерцијалног ваздушног превоза, двомоторним авионима се обављају операције преко прага удаљености одређене у складу са CAT.OP.MPA.140, само ако је надлежни орган оператору издао оперативно одобрење за ETOPS.

SPA.ETOPS.105 Оперативно одобрење за ETOPS

Како би од надлежног органа добио оперативно одобрење за ETOPS, оператор доставља доказ:

(a) да за комбинацију авиона/мотора има одобрење пројекта типа и поузданости за ETOPS, за предвиђену операцију;
(b) да је успостављен програм обуке за чланове летачке посаде и друго оперативно особље укључено у ове операције и да су чланови летачке посаде и друго укључено оперативно особље одговарајуће квалификовани за обављање предвиђене операције;
(c) да су организација и искуство оператора одговарајући за подршку предвиђене операције;
(d) да су успостављени оперативни поступци.

SPA.ETOPS.110 Алтернативни аеродром на рути за ETOPS

(a) Алтернативни аеродром на рути за ETOPS сматра се одговарајућим ако је аеродром у очекивано вријеме употребе на располагању и ако је опремљен потребним помоћним услугама, као што су услуге у ваздушном

саобраћају (ATS), довољна расвјета, комуникације, метеоролошки извјештаји, навигациона подршка и услуге у случају опасности и, ако има на располагању, најмање један поступак инструменталног прилаза.

(b) Прије обављања ETOPS лета, оператор обезбјеђује да је доступан одговарајући алтернативни аеродром на рути за ETOPS, било унутар времена преусмјеравања које је одобрио оператор или унутар времена преусмјеравања које се заснива на статусу употребљивости авиона добијеном на основу MEL, у зависности од тога шта је краће.

(c) Оператор наводи у оперативном плану лета и ATS плану лета било који(е) захтијевани(е) алтернативни(-е) алтернативни аеродром(е) на рути за ETOPS(е).

SPA.ETOPS.115 Минимуми за планирање алтернативног аеродрома на рути за ETOPS

(a) Оператор бира аеродром као алтернативни аеродром на рути за ETOPS само када одговарајући метеоролошки извјештаји или прогнозе, или било која њихова комбинација, показују да ће у периоду од предвиђеног времена слијетања до један сат након најкаснијег могућег времена слијетања, услови бити на планираним минимумима или изнад планираних минимума израчунатих додавањем додатних ограничења из Табеле 1.

(b) Оператор у оперативни приручник укључује методу за одређивање оперативних минимума на планираном алтернативном аеродрому на рути за ETOPS.

Табела 1

Минимуми за планирање алтернативног аеродрома на рути за ETOPS

Врста прилаза	Минимуми за планирање
Прецизни прилаз	DA/H + 200 ft RVR/VIS + 800 m ([1])
Непрецизни прилаз или кружни прилаз	MDA/H + 400 ft ([1]) RVR/VIS + 1 500 m
([1]) VIS: видљивост; MDA/H: минимална апсолутна висина/висина понирања.	

ПОДДИО G
ПРЕВОЗ ОПАСНЕ РОБЕ

SPA.DG.100 Превоз опасне робе

Осим како је предвиђено у Анексу IV (Дио-CAT), Анексу VI (Дио-NCC), Анексу VII (Дио-NCO) и Анексу VIII (Дио-SPO), оператор може обављати ваздушни превоз опасних роба само ако има одобрење надлежног органа.

SPA.DG.105 Одобрење за превоз опасне робе

Како би добио одобрење за превоз опасних роба, оператор у складу са техничким упутствима:

(a) успоставља и одржава програм обуке за сво укључено особље и доказају надлежном органу да је све особље одговарајуће оспособљено;

(b) успоставља оперативне поступке, како би омогућио безбједно руковање опасним робама у свим фазама ваздушног превоза, који садрже информације и упутства о:
  (1) политици оператора у погледу превоза опасних роба;
  (2) захтјевима за прихватање, руковање, утовар, смјештај и раздвајање опасних роба;
  (3) мјерама које се предузимају у случају несреће или инцидента ваздухоплова када се превозе опасне робе;
  (4) реакцијама у ситуацијама опасности које укључују опасне робе;
  (5) одстрањивању било ког могућег контаминирања;
  (6) дужностима свог укљученог особља, посебно у вези са земаљским опслуживањем и опслуживањем ваздухоплова;
  (7) прегледу ради откривања оштећења, цурења или контаминирања;
  (8) обавјештавању о несрећама и инцидентима са опасним робама.

SPA.DG.110 Информације и документација о опасним робама

Оператор у складу са техничким упутствима:

(a) вођи ваздухоплова/капетану обезбјеђује писане информације:
  (1) о опасним робама које ће се превозити у ваздухоплову;
  (2) за употребу при предузимању мјера у случајевима опасности током лета;

(b) користи контролну листу провјере за прихватање;

(c) обезбјеђује да је опасна роба праћена захтијеваном превозном исправом (исправама) за опасну робу, како ју је израдило лице које даје опасну робу за ваздушни превоз, осим када се информације које се односе на опасну робу дају у електронском облику;

(d) када је превозна исправа предата у писаном облику, обезбиједити да се копија исправе задржи на земљи гдје ће јој се моћи приступити у разумном периоду, док роба не стигне на коначно одредиште;

(e) обезбиједити да се копија информација, датих вођи ваздухоплова/капетану, задржи на земљи, и да се тој копији или информацијама, које су у њој садржане, може тренутно приступити на аеродромима посљедњег одласка и сљедећег планираног доласка до краја лета на који се информације односе;

(f) чувати контролну листу за прихватање, превозну исправу и информације дате вођи ваздухоплова/ капетану најмање три мјесеца након завршетка лета;

(g) чувати евиденције о обукама особља најмање три године.

ПОДДИО H
ХЕЛИКОПТЕРСКЕ ОПЕРАЦИЈЕ СА СИСТЕМОМ ЗА НОЋНО ОСМАТРАЊЕ

SPA.NVIS.100 Операције са системом за ноћно осматрање (NVIS)

(a) Хеликоптерима обављају ноћне операције према VFR употребом NVIS само ако оператор има одобрење надлежног органа.

(b) За добијање одобрења од надлежног органа, оператор:
  (1) обавља операције у комерцијалном ваздушном превозу (CAT) и има CAT AOC у складу са Анексом III (Дио-ORO);
  (2) докаже надлежном органу:
    (i) усклађеност са примјењивим захтјевима садржаним у овом поддијелу;
    (ii) успјешну интеграцију свих елемената NVIS.

SPA.NVIS.110 Захтјеви који се односе на опрему за NVIS операције

(a) Прије извођења NVIS операција, за сваки хеликоптер и за сву припадајућу опрему за NVIS издато је релевантно одобрење о пловидбености у складу са прописом којим се утврђује сертификација пловидбености и еколошка сертификација ваздухоплова и ваздухопловних производа, дијелова и уређаја и сертификација пројектних и производних организација.

(b) *Радио-висиномјер*. Хеликоптер је опремљен радио-висиномјером који може да емитује звучно упозорење на

висини испод унапријед одређене висине, те звучно и визуелно упозорење на висини коју одабере пилот, који се могу тренутно препознати током свих фаза NVIS лета.

(c) *Осветљење ваздухоплова компатибилно са NVIS*. За ублажавање смањених периферних визуелних показатеља и ради потребе за побољшањем сагледавања ситуације, потребно је обезбиједити сљедеће:
   (1) рефлекторско осветљење плоче са инструментима које је компатибилно са NVIS, ако је инсталирано, којим се могу осветлити сви битни инструменти за лет,
   (2) функционална свјетла компатибилна са NVIS,
   (3) преносива батеријска лампа компатибилна са NVIS; и
   (4) средства за отклањање или гашење унутрашњих свјетала која нису компатибилна са NVIS.

(d) *Додатна опрема за NVIS*. Потребно је обезбиједити сљедећу додатну опрему за NVIS:
   (1) резервни или секундарни извор енергије за наочале за ноћно гледање (NVG);
   (2) кацигу са одговарајућим додацима за NVG.

(e) Сви захтијевани NVG за NVIS лет припадају истој врсти, генерацији и моделу.

(f) *Континуирана пловидбеност*.
   (1) Поступци за континуирану пловидбеност укључују информације потребне за обављање текућег одржавања и инспекција опреме за NVIS уграђене у хеликоптер и обухватају најмање сљедеће:
      (i) вјетробранска стакла и прозирне површине хеликоптера;
      (ii) расвјету за NVIS;
      (iii) NVG, и
      (iv) било коју додатну опрему за подршку операција NVIS.
   (2) Све накнадне измјене или одржавање ваздухоплова у складу су са одобрењем о пловидбености за NVIS.

SPA.NVIS.120 Оперативни минимуми NVIS

(a) Операције се не изводе испод временских минимума за врсту ноћних операција које се изводе.

(b) Оператор одређује минималну висину прелаза од које се лет може наставити прелазом на потпомогнути лет/из потпомогнутог лета.

SPA.NVIS.130 Захтјеви који се односе на посаду за операције NVIS

(a) *Избор*: Оператор успоставља критеријуме за избор чланова посаде за задатке у вези са NVIS.

(b) *Искуство*: Минимално искуство за вођу ваздухоплова не смије бити мање од 20 сати ноћног лета хеликоптером према VFR у улози вође ваздухоплова/капетана прије започињања обуке.

(c) *Оперативна обука*. Сви пилоти имају завршену оперативну обуку у складу са поступцима NVIS садржаним у оперативном приручнику.

(d) *Недавно искуство*. Сви пилоти и чланови техничке посаде за NVIS, који изводе операције NVIS, имају обављена три NVIS лета у посљедњих 90 дана. Недавно искуство се може поново успоставити летом за вјежбу у хеликоптеру или на одобреном симулатору цијелог лета (FFS), који укључује елементе из (f)(1).

(e) *Састав посаде*. Минималан број посаде је већи од наведених:
   (1) у летачком приручнику ваздухоплова (AFM);
   (2) за основну дјелатност; или
   (3) у оперативном одобрењу за операције NVIS.

(f) *Обука и провјера*.
   (1) Обука и провјера се изводе у складу са детаљним наставним планом који је одобрио надлежни орган и који је укључен у оперативни приручник.
   (2) *Чланови посаде*.
      (i) Програмима обуке посаде: унапређује се знање о радним условима и опреми за NVIS; унапређује се координација посаде; укључене су мјере за смањење ризика повезаних са долажењем у условима смањене видљивости и са уобичајеним и поступцима у случају опасности NVIS.
      (ii) Мјере из (f)(2)(и), процјењују се током:
         (A) провјера стручности у ноћним условима; и
         (B) линијских провјера.

SPA.NVIS.140 Информације и документација

Оператор обезбјеђује да се, као дио његовог поступка анализе и управљања ризиком, смање ризици повезани са окружењем NVIS, тако да се у оперативном приручнику наведе: избор, састав и обука посада; нивои критеријума за опрему и отпрему; оперативни поступци и минимуми, тако да су описане уобичајене и могуће неуобичајене операције и одговарајуће ублажавање.

ПОДДИО I
ХЕЛИКОПТЕРСКЕ ОПЕРАЦИЈЕ СА ДИЗАЛИЦОМ

SPA.HHO.100 Хеликоптерске операције са дизалицом (HHO)

(a) Хеликоптери се употребљавају за потребе CAT операција са дизалицом само ако оператор има одобрење надлежног органа.

(b) За добијање таквог одобрења од надлежног органа, оператор:
   (1) обавља операције у комерцијалном ваздушном превозу (CAT) и посједује CAT AOC у складу са Анексом III (Дио-ORO);
   (2) доказује надлежном органу усклађеност са захтјевима садржаним у овом поддијелу.

SPA.HHO.110 Захтјеви који се односе на опрему за HHO

(a) За уградњу цјелокупне хеликоптерске опреме за операције са дизалицом, укључујући сву радио-опрему у складу са SPA.HHO.115 и све накнадне измјене, издато је одобрење о пловидбености за предвиђену функцију. Помоћна опрема је пројектована и испитана у складу са одговарајућим стандардом, како то захтијева надлежни орган.

(b) Упутства за одржавање опреме и система HHO утврђује оператор у сарадњи с произвођачем и она су укључена у програм оператора за одржавање хеликоптера, како се захтијева Правилником о континуираној пловидбености ваздухоплова и ваздухопловних производа, дијелова и уређаја и одобравању организација и особља које се баве овим пословима.

SPA.HHO.115 Комуникација за HHO

Успостављена је двосмјерна радио-комуникација са организацијом за коју се обавља HHO и, када је то могуће, комуникација са земаљским особљем на подручју HHO за:

(a) дневне и ноћне операције на мору;

(b) ноћне операције на копну, осим за HHO на оперативној површини хеликоптерске хитне медицинске помоћи (HEMS).

SPA.HHO.125 Захтјеви у односу на перформансе за ННО

Осим за ННО на оперативној површини HEMS, ННО има могућност да, у случају отказа критичног мотора, са преосталим мотором (моторима) одржи одговарајућу снагу не доводећи у опасности особу(-е)/терет причвршћене за дизалицу, треће стране или имовину.

SPA.HHO.130 Захтјеви у односу на посаду за ННО

(a) *Избор*: Оператор успоставља критеријуме за избор чланова летачке посаде за задатке у вези са ННО, узимајући у обзир претходно искуство.

(b) *Искуство*: Минимално искуство за капетана, који изводи ННО летове, не смије бити мање од:
   (1) На мору:
      (i) 1 000 сати као вођа ваздухоплова/капетан или 1 000 сати као копилот у ННО, од чега 200 сати као вођа ваздухоплова под надзором; и
      (ii) 50 циклуса са дизалицом изведених на мору, од чега 20 циклуса изведених ноћу ако се изводе ноћне операције, при чему циклус са дизалицом значи један циклус спуштања и подизања куке дизалице.
   (2) На копну:
      (i) 500 сати као вођа ваздухоплова/капетан, или 500 сати као копилот у ННО од чега 100 сати као вођа ваздухоплова под надзором;
      (ii) 200 сати оперативног искуства на хеликоптерима, стеченог у оперативним условима сличним предвиђеној операцији; и
      (iii) 50 циклуса са дизалицом, од чега 20 циклуса изведених ноћу ако се обављају ноћне операције.

(c) *Оперативна обука и искуство*. Успјешно завршена обука, у складу са поступцима ННО садржаним у оперативном приручнику, и релевантно искуство у улози и у условима у којим се обављају ННО;

(d) *Недавно искуство*. Сви пилоти и чланови посаде ННО завршили су у посљедњих 90 дана:
   (1) при вршењу дневних операција: било коју комбинацију од три дневна или ноћна циклуса са дизалицом, од којих сваки укључује прелаз у лебдење и из лебдења;
   (2) при вршењу ноћних операција: три ноћна циклуса са дизалицом, од којих сваки укључује прелаз у лебдење и из лебдења.
      (e) *Састав посаде*. Минимална посада за дневне и ноћне операције наведена је у оперативном приручнику. Минимална посада зависи од типа хеликоптера, временских прилика, врсти задатака и, осим тога, за операције на мору, о окружењу мјеста обављања ННО, стања мора и кретању пловила. У сваком случају, минимална посада се састоји најмање од једног пилота и једног члана посаде за ННО.

(f) Обука и провјера посаде
   (1) Обука и провјера се изводе у складу са детаљним наставним планом који је одобрио надлежни орган и који је укључен у оперативни приручник.
   (2) Чланови посаде:
      (i) Програмима обуке посаде: унапређује се знање о радним условима и опреми за ННО; унапређује се координација посаде; укључене су мјере за смањење ризика повезаних са уобичајеним и поступцима у случају опасности при ННО и електростатичким пражњењем.
      (ii) Мјере наведене под (f)(2)(и) процјењују се током дневних провјера стручности у визуелним метеоролошким условима (VMC) или током ноћних провјера стручности у VMC ако оператор обавља ноћне ННО.

SPA.HHO.135 Информисање путника при ННО

Прије сваког лета или низа летова у оквиру ННО, путницима ННО се дају упутства, и упознају се са опасностима од електростатичког пражњења и са другим аспектима ННО.

SPA.HHO.140 Информације и документација

(a) Оператор обезбјеђује да се, као дио његовог поступка анализе и управљања ризиком, смање ризици повезани са окружењем ННО, тако да се у оперативном приручнику наведе: избор, састав и обука посада; нивои критеријума за опрему и отпрему; оперативни поступци и минимуми, тако да су описане уобичајене и могуће неуобичајене операције и одговарајуће ублажавање.

(b) Релевантни изводи из оперативног приручника стављају се на располагање организацији за коју се врши ННО.

ПОДДИО J
ОПЕРАЦИЈЕ ХЕЛИКОПТЕРСКЕ ХИТНЕ МЕДИЦИНСКЕ ПОМОЋИ

SPA.HEMS.100 Операције хеликоптерске хитне медицинске помоћи (HEMS)

(a) Хеликоптери се користе само за потребе операција HEMS ако оператор има одобрење надлежног органа.

(b) За добијање таквог одобрења од надлежног органа, оператор:
   (1) врши операције у комерцијалном ваздушном превозу (CAT) и има CAT AOC у складу са Анексом III (Дио-ORO);
   (2) доказује надлежном органу усклађеност са захтјевима садржаним у овом поддијелу.

SPA.HEMS.110 Захтјеви у односу на опрему за операције HEMS

Уградња цјелокупне намјенске хеликоптерске медицинске опреме и било које накнадне измјене те, према потреби, њена употреба, одобрени су у складу са прописом којим се утврђује сертификација пловидбености и еколошка сертификација ваздухоплова и ваздухопловних производа, дијелова и уређаја и сертификација пројектних и производних организација.

SPA.HEMS.115 Комуникација

Осим захтјева из CAT.IDE.H, хеликоптери којим се изводе летови за потребе HEMS имају комуникацијску опрему са могућношћу двосмјерне комуникације са организацијом за коју се обавља HEMS и, када је то могуће, за комуникацију са особљем земаљске хитне службе.

SPA.HEMS.120 Оперативни минимуми HEMS

(a) Летови HEMS, који се обављају у перформанси класе 1 и 2, усклађују се са минимумима из Табеле 1 за отпрему и за фазу лета HEMS на рути. У случају да се током фазе лета на рути временски услови падну испод вриједности наведених минимума за базу облака или видљивост, хеликоптери, који су сертификовани само за летове у условима VMC, напуштају лет или се враћају у базу. Хеликоптери који су опремљени и сертификовани за операције у инструменталним метеоролошким условима (IMC), могу напустити лет, вратити се у базу или у потпуности прећи на лет који се обавља према

инструменталним правилима летења (IFR) под условом да је летачка посада за то одговарајуће квалификована.

Табела 1

Оперативни минимуми за HEMS

2 ПИЛОТА		1 ПИЛОТ	
ДАН			
База облака	**Видљивост**	**База облака**	**Видљивост**
500 ft и више	Како је одређено у примјењивим минимумима VFR за ваздушни простор	500 ft и више	Како је одређено у примјењивим минимумима VFR за ваздушни простор
499 - 400 ft	1 000 m ([1])	499 - 400 ft	2 000 m
399 - 300 ft	2 000 м	399 - 300 ft	3 000 m
НОЋ			
База облака	**Видљивост**	**База облака**	**Видљивост**
1 200 ft ([2])	2 500 m	1 200 ft ([2])	3 000 m

([1]) У фази на рути, ако је копно у видном домету, видљивост се може током кратких периода смањити до 800 m ако се хеликоптером управља брзином која на одговарајући начин омогућава благовремено запажање било каквих препрека и избјегавање судара.
([2]) У фази на рути, током кратких периода, база облака се може снизити на 1 000 ft.

(b) Временски минимуми за отпрему и за фазу лета HEMS на рути која се обавља у перформанси класе 3 су: база облака 600 ft и видљивост 1 500 m. Ако је копно у видном домету, видљивост се може током кратких периода смањити до 800 m ако се хеликоптером управља брзином која на одговарајући начин омогућава благовремено запажање било каквих препрека и избјегавање судара.

SPA.HEMS.125 Захтјеви у односу на перформансе за операције HEMS

(a) Операције перформансе класе 3 не смију се обављати изнад опасног окружења.

(b) Полијетање и слијетање
  (1) Хеликоптерима, који изводе операције на подручје завршног прилаза и полијетања (FATO) или са FATO у оквиру болнице која је смјештена у густо насељеном непријатељском окружењу и која се употребљава као оперативна база за HEMS, операције се обављају у складу са захтјевима за перформансу класе 1.
  (2) Хеликоптерима, који изводе операције на FATO или са FATO који је смјештен у густо насељеном непријатељском окружењу и није оперативна база за HEMS, операције се обављају у складу са захтјевима за перформансу класе 1, осим ако оператор има одобрење у складу са CAT.POL.H.225.
  (3) Хеликоптерима, који изводе операције на или са оперативне површине за HEMS смјештене у непријатељском окружењу, обављају се операције у складу са захтјевима за перформансу класе 2 и они се изузимају од захтјева за одобрење из CAT.POL.H.305(a) под условом да је доказана усклађеност са CAT.POL.H.305(b)(2) и (b)(3).
  (4) Оперативна површина за HEMS је довољно велика како би се обезбиједила одговарајућа удаљеност од свих препрека. За ноћне операције, оперативна површина је осивјетљена, како би се омогућило препознавање саме оперативне површине и било каквих препрека.

SPA.HEMS.130 Захтјеви који се односе на посаду

(a) *Избор*: Оператор успоставља критеријуме за избор чланова летачке посаде за задатке повезане са HEMS, узимајући у обзир претходно искуство.

(b) *Искуство*: Минимално искуство за капетана који обавља летове HEMS не смије бити мање од:
  (1) једног од двије наведене ставке:
    (i) 1 000 сати као вођа ваздухоплова/капетан, од чега 500 сати као вођа ваздухоплова/капетан; или
    (ii) 1 000 сати као копилот у операцијама HEMS, од чега 500 сати као вођа ваздухоплова под надзором и 100 сати као вођа ваздухоплова/капетан хеликоптера;
  (2) 500 сати оперативног искуства на хеликоптерима, стеченог у оперативним условима сличним предвиђеној операцији; и
  (3) за пилоте који обављају ноћне операције, 20 сати VMC током ноћи као вођа ваздухоплова/капетан.

(c) *Оперативна обука*. Успјешно завршена оперативна обука у складу са поступцима HEMS садржаним у оперативном приручнику.

(d) *Недавно искуство*. Сви пилоти који обављају операције HEMS, завршили су у посљедњих шест мјесеци најмање 30 минута летења искључиво помоћу инструмената у хеликоптеру или на FSTD.

(e) Састав посаде.
  (1) *Дневни лет*. Минимална посада за дневне операције састоји се од једног пилота и једног члана техничке посаде HEMS.
    (i) Тај се број може смањити на само једног пилота:
      (A) када се на оперативној површини HEMS од капетана захтијева да донесе додатни медицински материјал. У том случају, члан техничке посаде HEMS може остати, како би пружио помоћ болесним или повријеђеним лицима док капетан обавља овај лет;
      (B) када након доласка на оперативну површину HEMS, постављање носила онемогућава члану техничке посаде HEMS да заузме предње сједиште; или
      (C) када је током лета путнику медицинске струке потребна помоћ члана техничке посаде HEMS.
    (ii) У случају описаног под (i), примјењују се оперативни минимуми који су одређени примјењивим захтјевима за ваздушни простор; не примјењују се оперативни минимуми за HEMS садржани у Табели 1 из SPA.HEMS.120.
    (iii) Капетан може слетјети на оперативну површину HEMS без члана техничке посаде, који му помаже са предњег сједишта, само у случају описаног под (i)(A).

(2) *Ноћни лет*. Минимална посада током ноћи састоји се од:
(i) два пилота; или
(ii) једног пилота и једног члана техничке посаде HEMS у одређеним географским подручјима које је оператор одредио у оперативном приручнику, узимајући у обзир сљедеће:
(A) одговарајуће оријентире на тлу;
(B) систем за праћење лета током мисије HEMS;
(C) поузданост опреме за извјештавање о времену;
(D) листу минималне опреме за HEMS;
(E) континуитет концепта посаде;
(F) минималну квалификацију посаде, почетну и периодичну обуку;
(G) оперативне поступке, укључујући координацију посаде;
(H) временске минимуме; и
(I) додатне аспекте због посебних локалних услова

(f) *Обука и провјера посаде.*
(1) Обука и провјера изводе се у складу са детаљним наставним планом који је одобрио надлежни орган и који је укључен у оперативни приручник.
(2) *Чланови посаде*
(i) Програмима обуке посаде: унапређује се знање о радним условима и опреми за HEMS; унапређује се координација посаде; укључене су мјере за смањење ризика повезаних са прелазом у условима смањене видљивости на рути, избором оперативне површине HEMS и профила прилаза и одласка.
(ii) Мјере из (f)(2)(i), процјењују се током:
(A) дневних провјера стручности у VMC или током ноћних провјера стручности у VMC ако оператор обавља ноћне операције HEMS; и
(B) линијских провјера.

SPA.HEMS.135 Информисање путника медицинске струке и другог особља HEMS

(a) *Путник медицинске струке*. Прије било ког лета или низа летова у оквиру HEMS, путницима медицинске струке дају се упутства, како би се обезбиједило да су упознати са радним окружењем и опремом HEMS, како би у хеликоптеру могли користити медицинску опрему и опрему за хитну помоћ, те како би могли учествовати у уобичајеним и поступцима уласка и изласка у случају опасности.
(b) *Особље земаљске хитне службе*. Оператор предузима све оправдане мјере како би обезбиједио да је особље земаљске хитне службе упознато са радним окружењем и опремом HEMS, те са ризицима повезаним са земаљским операцијама на оперативној површини HEMS.
(c) *Пацијент*. Без обзира на CAT.OP.MPA.170, информисање се обавља само ако то омогућава здравствено стање.

SPA.HEMS.140 Информације и документација

(a) Оператор обезбјеђује да се, као дио његовог поступка анализе и управљања ризиком, смање ризици повезани са окружењем HEMS, тако да се у оперативном приручнику наведе: избор, састав и обука посаде; нивои критеријума за опрему и отпрему; оперативни поступци и минимуми, тако да су описане уобичајене и могуће неуобичајене операције и одговарајуће ублажавање.
(b) Релевантни изводи из оперативног приручника стављају се на располагање организацији за коју се обавља HEMS.

SPA.HEMS.145 Опрема оперативне базе за HEMS

(a) Ако се од чланова посаде захтијева да буду у приправности са временом реакције краћим од 45 минута, у близини сваке оперативне базе обезбијеђен је намјенски прикладан смјештај.
(b) У свакој оперативној бази пилоти имају опрему за добијање информација о актуелним метеоролошким информацијама и временским прогнозама, те задовољавајуће комуникације са одговарајућом јединицом оперативних услуга у ваздушном саобраћају (ATS). На располагању је одговарајућа опрема за планирање свих задатака.

SPA.HEMS.150 Снабдијевање горива/енергије - олакшице

Као алтернатива наведеном под CAT.OP.MPA.191 (b), (c) и (d), кад се мисија хеликоптерске хитне медицинске помоћи (HEMS) спроводи у складу са правилима визуелног летења (VFR) унутар локалног и дефинисаног географског подручја, политика горива/енергије обезбјеђује да је по завршетку мисије коначна резерва горива/енергије довољна за:
(a) 30 минута лета при брзини највећег домета; или
(b) 20 минута лета при брзини највећег домета дању ако се лет одвија унутар подручја на којем се налазе континуиране и прикладне оперативне површине.

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

Поступак пуњења са заустављеним роторима или док се роторима окреће обезбјеђује се у складу са CAT.OP.MPA.200 "Посебно пуњење ваздухоплова горивом или пражњење горива из ваздухоплова.

ПОДДИО К
ХЕЛИКОПТЕРСКЕ ОПЕРАЦИЈЕ НА МОРУ

SPA.HOFO.100 Хеликоптерске операције на мору (HOFO)

Захтјеви овог поддијела примјењују се на:
(a) оператора комерцијалног ваздушног превоза који има важећу потврду ваздушног оператора (AOC) у складу са Дијелом-ORO;
(b) оператора специјализованих операција који је пријавио своју активност у складу са Дијелом-ORO, или
(c) некомерцијалног оператора који је пријавио своју активност у складу са Дијелом-ORO.

SPA.HOFO.105 Одобрење за хеликоптерске операције на мору

(a) Прије почетка операција, у складу са овим поддијелом, надлежни орган оператору издаје посебно одобрење.
(b) За добијање таквог одобрења, оператор подноси захтјев надлежном органу у складу са SPA.GEN.105 те доказује усклађеност са захтјевима овог поддијела.
(c) Прије обављања операција из државе чланице, а која није држава чланица која је издала одобрење у складу са наведеним под (a), оператор о предвиђеној операцији обавјештава надлежне органе обје државе чланица.

SPA.HOFO.110 Оперативни поступци

(a) Оператор, као дио свог процеса управљања безбједношћу, ублажава и смањује ризике и опасности

који су специфични за хеликоптерске операције на мору. Оператор у оперативном приручнику наводи:

(1) избор, састав и обуку посаде;
(2) дужности и одговорности чланова посаде и осталог укљученог особља;
(3) захтијеване критеријуме за опрему и отпрему, и
(4) оперативне поступке и минимуме, тако да су описане уобичајене и могуће неуобичајене операције и одговарајуће мјере ублажавања.

(b) Оператор обезбјеђује да:
(1) је прије сваког лета припремљен оперативни план лета;
(2) безбједносна упутства путницима укључују све специфичне информације повезане са летовима изнад воде, и да су им саопштена прије укрцавања у хеликоптер;
(3) да сваки члан летачке посаде на себи носи одобрено одијело за преживљавање:
(i) када временски извјештај или прогнозе које воћа ваздухоплова/капетан има на располагању показују да ће температура мора током лета бити мања од 10° C, или
(ii) када предвиђено вријеме за спасавање премашује предвиђено вријеме преживљавања, или
(iii) када се лет планира извести по ноћи у непријатељском окружењу;
(4) тамо гдје је успостављено, прати се структура руте изнад мора коју пружа одговарајућа услуга ваздушног саобраћаја (ATS);
(5) да пилоти оптимално употребљавају системе за аутоматску контролу лета (AFCS) током цијелог лета;
(6) да су утврђени специфични профили прилаза на мору, укључујући параметре за стабилан прилаз те корективне радње које треба предузети ако прилаз постане нестабилан;
(7) за операције са посадама са више пилота, да су успостављени поступци према којима члан летачке посаде прати инструменте за летење током лета изнад воде, посебно током прилаза или одласка, како би се обезбиједило остајање на безбједној путањи лета;
(8) да летачка посада предузима тренутне и одговарајуће радње у случају активирања упозорења које се односи на висину лета;
(9) да су успостављени поступци према којима су системи за плутање за случај опасности у приправности, када је безбједно ставити их у приправност, током свих долазака и одлазака изнад воде; и
(10) да се операције изводе у складу са свим ограничењима рута или подручја операције које утврди надлежни орган или одговарајуће тијело одговорно за ваздушни простор.

SPA.HOFO.115 Употреба локација на мору

Оператор користи само оне локације на мору које су погодне за величину и масу за тип хеликоптера и за предметну врсту операција.

SPA.HOFO.120 Одабир аеродрома и оперативних површина

(a) *Алтернативни одредишни аеродром на копну*. Без обзира на CAT.OP.MPA.192, NCC.OP.152 и SPO.OP.151, воћа ваздухоплова/капетан не треба у оперативном плану лета навести алтернативни одредишни аеродром када изводи летове са локације на мору на аеродром на копну под условом да је на располагању довољан оперативни план за непредвиђене ситуација како би се обезбиједио безбједан повратак с мора;

(b) *Алтернативна одредишна хеликоптерска платформа на мору*. Оператор може одабрати алтернативну одредишну хеликоптерску платформу на мору ако су испуњени сви сљедећи критеријуми:
(1) алтернативна одредишна хеликоптерска платформа на мору употребљава се само након тачке са које нема повратка (PNR) и када алтернативни одредишни аеродром на копну није доступан с обзиром на географски положај. Прије PNR употребљава се алтернативни одредишни аеродром на копну;
(2) алтернативна одредишна хеликоптерска платформа на мору је таква да се на њу може слетјети са једним неисправним мотором (OEI);
(3) у оној мјери у којој је то могуће, доступност платформе обезбјеђује се прије PNR. Димензије, конфигурација и надвисивање препрека појединачне хеликоптерске платформе или друге површине су прикладни за њену употребу као алтернативне хеликоптерске платформе за сваки тип хеликоптера који се намјерава на њој користити;
(4) одређују се временски минимуми, узимајући у обзир тачност и поузданост метеоролошких информација;
(5) MEL садржи посебне елементе за ту врсту операције;
(6) алтернативна одредишна хеликоптерска платформа на мору бира се само ако је оператор утврдио поступак у оперативном приручнику.

SPA.HOFO.125 Поступци стандардног прилаза на мору (OSAP)

(a) Оператор успоставља поступке којим обезбјеђује да се поступци стандардног прилаза на мору (OSAP) примјењују само у сљедећим случајевима:
(1) хеликоптер је способан пружати навигационе информације и информације о препрекама у стварном времену за надвисивање препрека; и
(2) или
(i) минимална висина спуштања (MDH) одређује се помоћу радио-висиномјера или уређаја који обезбјеђује еквивалентне перформансе; или
(ii) примјењује се минимална апсолутна висина спуштања (MDA) и укључује одговарајућу маргину;

(b) Ако оператор прати OSAP на платформе или пловила у транзиту, лет се изводи у вишепилотним операцијама.

(c) Подручје одлуке обезбјеђује одговарајуће надвисивање препрека при неуспјелом прилазу из било којег одредишта за које се планира OSAP.

(d) Прилаз се наставља изван подручја одлуке или испод минималне апсолутне висине спуштања или висине спуштања (MDA/H) само ако је одредиште у визуелном домету.

(e) За операције са једним пилотом, висини MDA/H и подручју одлуке додају се одговарајућа повећања.

(f) Када се OSAP прати до непокретне локације на мору (тј. фиксне инсталације или привезаног пловила), а за ту су локацију доступне поуздане GNSS позиције у

навигационом систему, за повећање безбједности OSAP користи се GNSS/навигациони систем.

(g) Оператор укључује OSAP у своје програме почетне и периодичне обуке и провјера.

SPA.HOFO.130 Метеоролошки услови

Без обзира на CAT.OP.MPA.247, NCC.OP.180 и SPO.OP.170, када се лети између локација на мору смјештених у ваздушном простору класе G у којима је сектор изнад воде мањи од 10 NM, VFR летови могу се обављати ако су границе на сљедећим вриједностима или повољније од њих:

Минимуми за летење између локација на мору у ваздушном простору класе G

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

(*) База облака омогућава да је лет на наведеној висини испод облака и без облака.
(**) Хеликоптерима се смије управљати при видљивости летења од 800 m и више, под условом да је одредиште или мјесто успутног заустављања стално видљиво.
(***) Хеликоптерима се смије управљати при видљивости летења од 1 500 m и више, под условом да је одредиште или мјесто успутног заустављања континуирано видљиво.

SPA.HOFO.135 Ограничења у вези са вјетром за операције до локација на мору

Операција до локације на мору обавља се само ако пријављена брзина вјетра на хеликоптерској платформи није већа од 60 чворова, укључујући налете вјетра.

SPA.HOFO.140 Захтјеви у односу на перформансу на локацијама на мору

Хеликоптерима који полијећу и слијећу на локације на мору управља се у складу са захтјевима у односу на перформансу из одговарајућег анекса према врсти операције коју обављају.

SPA.HOFO.145 Систем за праћење података о лету (FDM)

(a) При извођењу операција комерцијалног ваздушног превоза хеликоптером опремљеним уређајем за снимање података о лету, оператор успоставља и одржава систем за праћење података о лету, као дио свог интегрисаног система управљања, до 1. јануара 2019. године.

(b) Систем за праћење података о лету није репресиван те садржи одговарајуће заштитне механизме за заштиту идентитета извора података.

SPA.HOFO.150 Систем за праћење ваздухоплова

Оператор успоставља и одржава систем за праћење ваздухоплова током операција на мору у непријатељском окружењу у периоду од полијетања до слијетања хеликоптера на његово коначно одредиште.

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

(a) Сљедећи хеликоптери који изводе операције комерцијалног ваздушног превоза на мору у непријатељском окружењу опремљени су системом за VHM који може пратити стање критичних система ротора и погона ротора до 1. јануара 2019. године.
   (1) комплексни хеликоптери на моторни погон којима је појединачно увјерење о пловидбености (CofA) први пут издато након 31. децембра 2016. године;
   (2) сви хеликоптери са конфигурацијом највећег оперативног броја путничких сједишта (MOPSC) већом од девет којима је појединачно увјерење о пловидбености први пут издато прије 1. јануара 2017. године;
   (3) сви хеликоптери којима је појединачно увјерење о пловидбености први пут издато након 31. децембра 2018. године.

(b) Оператор има систем за:
   (1) прикупљање података, укључујући упозорења која генерише систем;
   (2) анализу и утврђивање функционалности саставних дијелова, и
   (3) одговор на откривене почетне кварове.

SPA.HOFO.160 Захтјеви за опрему

(a) Оператор испуњава сљедеће захтјеве за опрему:
   (1) систем за обавјештавање путника (PA) у хеликоптерима који се употребљавају за операције комерцијалног ваздушног превоза и некомерцијалне операције са комплексним хеликоптерима на моторни погон (NCC):
      (i) хеликоптери са конфигурацијом највећег оперативног броја путничких сједишта (MOPSC) већом од девет опремљени су системом за обавјештавање путника,
      (ii) хеликоптери чији је MOPSC девет или мањи не морају бити опремљени системом за обавјештавање путника ако оператор може доказати да је глас пилота разумљив са свих путничких сједишта током лета;
   (2) *радио-висиномјер:*

Хеликоптери су опремљени радио-висиномјером који може емитовати звучно упозорење на висини испод унапријед одређене висине и визуелно упозорење на висини коју одабере пилот.

(b) *Излази у случају опасности*

Сви излази у случају опасности, укључујући излазе у случају опасности за посаду, и сва врата, прозори или други отвори који су погодни за излазак у случају опасности, те средства за њихово отварање, јасно су означени за навођење особа у хеликоптеру које излазе при дневној свјетлости или у мраку. Такве су ознаке израђене тако да остану видљиве ако се хеликоптер преврне или кабина потопи.

(c) *Хеликоптерски систем за упозоравање и препознавање терена (HTAWS)*

Хеликоптери који се употребљавају за операције комерцијалног ваздушног превоза, са највећом допуштеном масом при полијетању већом од 3 175 kg или с MOPSC већим од девет, којима је појединачно увјерење о пловидбености први пут издато након 31. децембра 2018. године, опремљени су *HTAWS* који испуњава захтјеве за опрему класе B у складу са прихватљивим стандардом.

SPA.HOFO.165 Додатни поступци и опрема за операције у непријатељском окружењу

(a) *Прслуци за спасавање*

Одобрене прслуке за спасавање све вријеме носе све особе у хеликоптеру, осим ако особа на себи има интегрисано

одијело за преживљавање које испуњава захтјеве за одијело за преживљавање и прслук за спасавање.

(b) *Одијела за преживљавање*

Сви путници у хеликоптеру носе на себи одобрено одијело за преживљавање:

(1) када временски извјештај или прогнозе које воћа ваздухоплова/капетан има на располагању показују да ће температура мора током лета бити мања од 10° C или

(2) када предвиђено вријеме за спасавање премашује предвиђено вријеме преживљавања или

(3) када се лет планира обавити ноћу.

(c) *Систем за дисање у случају опасности*

Све особе у хеликоптеру морају имати систем за дисање у случају опасности те морају бити упућене са његовом употребом.

(d) *Чамци за спасавање*

(1) Сви чамци за спасавање смјештени су тако да су употребљиви у условима на мору у којима су својства хеликоптера повезана са принудним слијетањем на воду, плутањем и уравнотеживањем оцијењена за потребе сертификације.

(2) Сви чамци за спасавање у хеликоптеру смјештени су тако да омогућавају њихову брзу употребу у случају опасности.

(3) Број инсталираних чамаца за спасавање:

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

(ii) у случају хеликоптера у којем се налази више од 11 особа, најмање два чамца за спасавање који су заједно довољни за прихват свих особа које се могу налазити у хеликоптеру при чему, ако се једна од њих изгуби, преостали чамац за спасавање (или више њих) има капацитет прекорачења довољан за прихват свих особа у хеликоптеру.

(4) Сваки чамац за спасавање има најмање један предајник за лоцирање у случајевима опасности (ELT(S)), и

(5) Сваки чамац за спасавање има опрему за спасавање живота, укључујући средства за одржавање на животу, која су одговарајућа за предвиђени лет.

(e) Освјетљавање кабине у случају опасности

Хеликоптер је опремљен системом за освјетљавање у случају опасности који има засебан извор електричне енергије за опште освјетљење кабине ради олакшавања евакуације хеликоптера.

(f) *Аутоматски активирани предајник за лоцирање у случајевима опасности (ELT(AD))*

Хеликоптер је опремљен ELT(AD) који може слати сигнале истовремено на 121,5 MHz и 406 MHz.

(g) *Причвршћивање врата која није могуће избацити*

Врата која није могуће избацити, а која су означена као излази у случају опасности при принудном слијетању на води, опремљена су средствима за њихово причвршћивање у отвореном положају тако да не ометају особе које напуштају хеликоптер у свим условима на мору, све до најзахтјевнијих, које је потребно оцијенити за принудно слијетање и плутање.

(h) *Излази у случају опасности и отвори за спасавање*

Сви излази у случају опасности, укључујући излазе у случају опасности за посаду, и сва врата, прозори или други отвори погодни за бијег под водом опремљени су тако да се могу употријебити у случају опасности.

(i) Не узимајући у обзир наведено под (a), (b) и (c) оператор може, на основу процјене ризика, допустити путницима који су здравствено онеспособљени на локацији на мору да носе прслук за спасавање, одијело за преживљавање или системе за дисање у случају опасности дјелимично или да их не носе уопште на летовима кад се враћају са локације на мору или на летовима између локација на мору.

SPA.HOFO.170 Захтјеви за посаду

(a) Оператор утврђује:

(1) критеријуме за избор чланова летачке посаде, узимајући у обзир претходно искуство чланова летачке посаде;

(2) минимални ниво искуства за капетана/воћу ваздухоплова који намјерава обављати операције на мору, и

(3) програм обуке и провјере летачке посаде које сваки члан летачке посаде успјешно завршава. Такав је програм прилагођен околини на мору и укључује поступке у уобичајеним, неуобичајеним и ванредним ситуацијама, обуку за управљање посадом, улазак воде и преживљавање на мору.

(b) *Захтјеви у односу на недавно искуство*

Пилот управља хеликоптером који превози путнике:

(1) на локацији на мору као капетан или воћа ваздухоплова или копилот само ако је у претходних 90 дана обавио најмање три полијетања, одласка, прилаза и слијетања на локације на мору у хеликоптеру истог типа или симулатору цијелог лета (FFS) који представља тај тип хеликоптера, или

(2) на локацији на мору ноћу као капетан/воћа ваздухоплова или копилот само ако је у претходних 90 дана обавио најмање три полијетања, одласка, прилаза и слијетања током ноћи на локације на мору у хеликоптеру истог типа или симулатору цијелог лета (FFS) који представља тај тип хеликоптера.

Наведена три полијетања и слијетања могу се обавити у операцијама са једним пилотом или са посадом од више пилота, зависно од операције коју треба обавити.

(c) Посебни захтјеви за комерцијални ваздушни превоз (CAT)

(1) Период од 90 дана наведен под (b)(1) и (2) може се продужити на 120 дана ако пилот обави линијски лет под надзором инструктора за тај тип или испитивача овлашћења за тај тип.

(2) Ако пилот не испуњава захтјеве наведене под (1), дужан је обавити лет оспособљавања у хеликоптеру или симулатору цијелог лета (FFS) који представља тип хеликоптера који ће се употребљавати, што укључује најмање захтјеве наведене под (b)(1) и (2), прије него може користити своје привилегије.

ПОДДИО L
ОПЕРАЦИЈЕ ЈЕДНОМОТОРНИХ АВИОНА СА ТУРБИНСКИМ МОТОРОМ НОЋУ ИЛИ У ИНСТРУМЕНТАЛНИМ МЕТЕОРОЛОШКИМ УСЛОВИМА (SET-IMC)

SPA.SET-IMC.100 Операције SET-IMC

У операцијама комерцијалног ваздушног превоза (CAT), једномоторним авионима са турбинским мотором допуштено је управљати ноћу или у инструменталним метеоролошким условима само ако је надлежни орган издао SET-IMC одобрење.

SPA.SET-IMC.105 Одобрење за операције SET-IMC

Како би од надлежног органа прибавио SET-IMC одобрење, оператор доставља доказе о испуњењу свих сљедећих услова:

(a) остварен је прихватљив ниво поузданости турбинског мотора који је у редовној употреби у свијету, за појединачну комбинацију ваздухопловне конструкције/мотора;

(b) успостављена су посебна упутства и поступци за одржавање како би се обезбиједили потребни нивои континуиране пловидбености и поузданости авиона и његовог погонског система, те су укључени у операторов програм одржавања ваздухоплова у складу са Правилником о континуираној пловидбености ваздухоплова и ваздухопловних производа, дијелова и уређаја и одобравању организација и особља које се баве овим пословима, укључујући све од сљедећег:
  (1) програм праћења кретања параметара мотора, осим за авионе којима је прво појединачно увјерење о пловидбености издато након 31. децембра 2004. године и који имају аутоматски систем праћења кретања тих параметара;
  (2) програм обезбјеђивања поузданости погонског система и припадајућих система;

(c) успостављен је састав летачке посаде и програм обуке/провјере за чланове летачке посаде који учествују у тим операцијама;

(d) успостављени су оперативни поступци, наводећи:
  (1) опрему која се носи у ваздухоплову, укључујући њена оперативна ограничења и одговарајуће уносе у MEL;
  (2) планирање летова;
  (3) уобичајене поступке;
  (4) поступке у ванредним ситуацијама, укључујући поступке у случају квара погонског система, као и поступке за принудно слијетање у свим временским условима;
  (5) праћење и пријављивање незгода;

(e) извршена је процјена безбједности, укључујући утврђивање допуштеног периода ризика, ако га оператор намјерава примјењивати.

SPA.SET-IMC.110 Захтјеви у односу на опрему за операције SET-IMC

Авиони који се користе за операције SET-IMC опремљени су са свом сљедећом опремом:

(a) два засебна извора електричне енергије, сваки довољан за напајање свих неопходних летних инструмената, навигационих система и авионских система неопходних за наставак лета до одредишта или алтернативног аеродрома;

(b) два индикатора положаја ваздухоплова напајана из засебних извора;

(c) за операције превоза путника, рамени појас или безбједносни појас са дијагоналном раменом траком за свако путничко сједиште;

(d) ваздухопловна опрема за биљежење временских услова;

(e) у авионима са кабином под притиском, довољно додатног кисеоника за све особе у случају спуштања због квара мотора при највећој допуштеној висини крстарења, при оптималној брзини и конфигурацији планирања, уз највеће испуштање ваздуха из кабине, до спуштања на висину одрживих кабинских услова испод 13 000 ft;

(f) систем просторне навигације који је могуће програмирати са позицијама мјеста слијетања и који летачком особљу пружа латерално навођење до тих мјеста;

(g) радио-висиномјер;

(h) свјетла за слијетање довољна за осветљавање тачке додира писте са удаљености од 200 ft на путањи спуштања са угашеним моторима;

(i) систем електричног напајања у ванредним околностима, у случају губитка све генерисане електричне енергије, довољног капацитета и трајања напајања под додатним оптерећењем за сљедеће:
  (1) неопходне летне инструменте и инструменте за просторну навигацију неопходне током спуштања са максималне оперативне висине након квара мотора;
  (2) средства за један покушај поновног покретања мотора;
  (3) извлачење стајног трапа и закрилаца, према потреби;
  (4) употребу радио-висиномјера током прилаза за слијетање;
  (5) свјетла за слијетање;
  (6) један гријач питот цијеви;
  (7) ако је уграђено, електрично средство које пилотима пружа довољну заштиту видљивости за слијетање;

(j) систем паљења који се активира аутоматски или се с њим може ручно управљати, за полијетања, слијетања и лет у условима видљиве влаге;

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

(l) уређај за контролу снаге мотора у случају опасности, који омогућава управљање мотором у довољном распону снаге да безбједно заврши лет у случају било којег оправдано вјероватног квара јединице за контролу дотока горива/снабдијевања енергијом.

ПОДДИО M

ЕЛЕКТРОНСКИ УРЕЂАЈ ЛЕТАЧКЕ ПОСАДЕ (EFB)

SPA.EFB.100 Употреба електронских уређаја летачке посаде (EFB) — оперативно одобрење

(a) Оператор комерцијалног ваздушног превоза употребљава апликацију EFB типа B само ако му је надлежни орган издао одобрење за ту употребу.

(b) Како би добио оперативно одобрење од надлежног органа за употребу апликације EFB типа B оператор доставља доказе да је:
  (1) спроведена процјена ризика у погледу употребе уређаја EFB на којем се налази апликација и апликације EFB и са њом повезаних функција, те су утврђени повезани ризици и примјерено управљање тим ризицима и њихово ублажавање;
  (2) интерфејс човјека и машине уређаја EFB и апликација EFB процијењено је у односу на принципе људских фактора;
  (3) успоставио административни систем EFB и да су успостављени и спроведени поступци и захтјеви у погледу обуке за администрацију и употребу уређаја EFB и апликације EFB; то укључује поступке за:
    (i) коришћење EFB;
    (ii) управљање промјенама EFB;
    (iii) управљање подацима EFB;
    (iv) одржавање EFB; и
    (v) безбједност EFB;

(4) домаћин EFB прикладан за предвиђену намјену апликације EFB.

Та је демонстрација специфична за апликацију EFB и домаћина EFB на који је апликација постављена.

ПОДДИО N
ХЕЛИКОПТЕРСКИ ПРИЛАЗИ СА РЕФЕРЕНТНОМ ТАЧКОМ И ПОЛИЈЕТАЊЕ СА СМАЊЕНИМ МИНИМУМИМА VFR (PINS-VFR)

SPA.PINS-VFR.100 Хеликоптерски прилази са референтном тачком (PinS) и полијетање са смањеним минимумима VFR

(a) Оператор употребљава смањене оперативне минимуме VFR само ако је оператору издато одобрење надлежног органа.

(b) Смањени оперативни минимуми VFR примјењују се само на хеликоптерски лет који укључује сегмент који лети према IFR и само у једном од сљедећих случајева:
(1) сегмент лета који се лети према VFR одвија се одмах након PinS прилаза хеликоптером с намјером слијетања на оближњи хелидром или оперативну површину;
(2) сегмент лета који се лети према VFR одвија се одмах након PinS прилаза хеликоптером с намјером извођења операције са хеликоптерском дизалицом на оближњој површини HEC или HHO;
(3) сегмент лета који се лети према VFR је одлазак са намјером преласка на IFR на оближњој тачки одласка.

(c) Оператор утврђује оперативне поступке који се примјењују на летовима са смањеним оперативним минимумима VFR.

(d) Оператор обезбјеђује да чланови летачке посаде имају искуство и оспособљавање потребно за рад са смањеним оперативним минимумима VFR.

АНЕКС VI
НЕКОМЕРЦИЈАЛНЕ ЛЕТАЧКЕ ОПЕРАЦИЈЕ СА КОМПЛЕКСНИМ ВАЗДУХОПЛОВИМА НА МОТОРНИ ПОГОН
[ДИО NCC]
ПОДДИО A
ОПШТИ ЗАХТЈЕВИ

NCC.GEN.100 Надлежни орган

Надлежни орган је орган који именује држава чланица у којој оператор има главно мјесто пословања или пребивалиште.

NCC.GEN.105 Одговорности посаде

(a) Члан посаде одговоран је за исправно извршавање својих дужности које су:
(1) у вези са безбједношћу ваздухоплова и лица у њему; и
(2) наведене у упутствима и поступцима у оперативном приручнику.

(b) У кључној фази лета или кад год вођа ваздухоплова то сматра потребним у интересу безбједности, члан посаде сједи на свом додијељеном мјесту и изводи само оне радње које су потребне за безбједну операцију ваздухоплова.

(c) Члан летачке посаде током лета је на свом мјесту везан безбједносним појасом.

(d) Све вријеме лета за управљачем ваздухоплова остаје најмање један оспособљени члан летачке посаде.

(e) Члан посаде не обавља дужности у ваздухоплову:
(1) ако зна или сумња да пати од замора, како је наведено под 7.5 Анекса IX овог правилника или се на неки други начин не осјећа довољно добро, због чега лет може бити угрожен; или
(2) ако је под утицајем психоактивних материја или алкохола, односно, осталих разлога како је наведено под 7.6 Анекса IX овог правилника.

(f) Члан посаде који обавља дужности за више од једног оператора:
(1) води посебне евиденције у вези са временима летења и радног времена и условима за одмор како је наведено у Анексу III (Дио-ORO), Поддијелу FTL овог правилника; и
(2) сваком оператору доставља податке потребне за планирање активности у складу са примјењивим захтјевима FTL.

(g) Члан посаде пријављује вођи ваздухоплова:
(1) сваки недостатак, квар, неисправност или оштећење за које вјерује да могу утицати на пловидбеност или безбједну операцију ваздухоплова, укључујући системе у случају опасности; и
(2) сваки инцидент, који је угрозио или је могао угрозити безбједност операције.

NCC.GEN.101 Додатни захтјеви за организације за летачку обуку

Овлашћене организације за обуку од којих се захтијева да су усклађене са овим анексом такође су усклађене са:
(a) ORO.GEN.310, према потреби; и
(b) ORO.MLR.105.

NCC.GEN.106 Одговорности и овлашћења вође ваздухоплова

(a) Вођа ваздухоплова одговоран је:
(1) за безбједност ваздухоплова и свих чланова посаде, путника и терета у ваздухоплову током лета ваздухоплова како је наведено под 1.3 Анекса IX овог правилника;
(2) за почетак, наставак, крај или преусмјеравање лета у интересу безбједности;
(3) да обезбиједи да се поштују сва упутства, оперативни поступци и контролне листе у складу са оперативним приручником како је наведено под 1.2 Анекса IX овог правилника;
(4) за започињање лета само ако је увјерен да су испуњена сва сљедећа оперативна ограничења наведена под 2 (c) Анекса IX овог правилника, односно:
(i) ваздухоплов је пловидбен;
(ii) ваздухоплов је прописно регистрован;
(iii) инструменти и опрема потребни за извођење одговарајућег лета уграђени су у ваздухоплов и исправни су, осим ако листа минималне опреме (MEL) или истовјетан документ допушта да се лет обави са неисправном опремом како се захтијева у NCC.IDE.A.105 или NCC.IDE.H.105;
(iv) маса ваздухоплова и центар гравитације такви су да омогућавају извођење лета у оквиру ограничења из документације о ваздушној пловидби;
(v) цјелокупни ручни и предати пртљаг и терет правилно су укрцани и обезбијеђени;
(vi) оперативна ограничења за ваздухоплов из приручника о летењу ваздухоплова (AFM) неће бити прекорачена за вријеме лета;
(vii) сваки члан летачке посаде има важећу дозволу у складу са прописом о утврђивању

техничких захтјева и управних поступака у вези са летачким особљем у цивилном ваздухопловству;

(viii) чланови летачке посаде имају исправна овлашћења и испуњавају захтјеве у погледу оспособљености и скорашњег искуства; и

(ix) свака база навигационих података потребна за PBN је одговарајућа и важећа.

(5) да не започиње лет ако било који члан летачке посаде није способан да обавља дужности због, на примјер, повреда, болести, замора или посљедица дјеловања психоактивних материја;

(6) да лет наставља само до најближег аеродрома или оперативног мјеста на коме временски услови дозвољавају безбједно слијетање ако је способност било ког члана летачке посаде за обављање дужности битно смањена због замора, болести или мањка кисеоника;

(7) да одлучује о прихватању ваздухоплова са неисправностима у складу са листом одступања од конфигурације (CDL) или листом минималне опреме (MEL), по потреби;

(8) да записује податке о употреби и све познате или очекиване кварове на ваздухоплову при завршетку лета или серије летова у техничку књигу ваздухоплова или дневник путовања ваздухоплова; и

(9) да обезбиједи да уређаји за снимање лета:

(i) током лета нису онеспособљени или искључени;

(ii) да у случају догађаја, изузев несреће или озбиљног инцидента, извјештај о догађају поднесу у складу са ORO.GEN.160(a), а записи уређаја за снимање података у лету не смију бити обрисани;

(iii) у случају несреће или озбиљног инцидента, или ако је чување записа уређаја за снимање података у лету захтијевано од стране надлежног органа за истраге:

(A) записи са уређаја за снимање у лету не смију бити намјерно избрисани;

(B) уређај за снимање података у лету искључи се одмах након завршетка лета; и

(C) да се прије напуштања пилотске кабине предузму мјере предострожности како би се сачували записи са уређаја за снимање података у лету.

(b) Вођа ваздухоплова има овлашћење да одбије превожење или искрцај сваке особе, пртљага или терета који може представљати потенцијалну опасност за безбједност ваздухоплова и лица која се у њему налазе.

(c) Вођа ваздухоплова, што је прије могуће, одговарајућој јединици за пружање услуга у ваздушном саобраћају (ATS) пријављује све настале опасне временске услове или услове летења који могу утицати на безбједност другог ваздухоплова.

(d) Не узимајући у обзир одредбу наведену под (a)(6), при операцији са вишечланом посадом, вођа ваздухоплова може наставити лет преко најближег аеродрома са повољним временским условима ако су успостављени адекватни поступци за умањење ризика.

(e) Вођа ваздухоплова, у случају опасности који захтијева тренутно одлучивање и поступање без одгађања, предузима све радње које сматра неопходним у складу са наведеним под 7.3 Анекса X овог правилника. У тим случајевима, у интересу безбједности, он може одступити од правила, оперативних поступака и метода.

(f) Вођа ваздухоплова надлежном органу шаље без одгађања извјештај о незаконитом ометању и обавјештава локални надлежни орган.

(g) Вођа ваздухоплова обавјештава најближи одговарајући надлежни орган најбржим доступним средствима о свим несрећама, у којима учествује ваздухоплов, које за посљедицу имају озбиљну повреду или смрт било ког лица или знатно оштећење ваздухоплова или имовине.

NCC.GEN.110 Усклађеност са законима, прописима и поступцима

(a) Вођа ваздухоплова поштује законе, прописе и поступке држава у којим се операције изводе.

(b) Вођа ваздухоплова упознат је са законима, прописима и поступцима којима се уређује обављање његових задатака и који се примјењују на подручја прелета, аеродрома или оперативних површина које ће користити, као и са повезаном ваздухопловном навигационом опремом како је наведено под 1.1 Анекса IX овог правилника.

NCC.GEN.115 Заједнички језик

Оператор обезбјеђује да сви чланови посаде могу комуницирати на заједничком језику.

NCC.GEN.119 Вожење по земљи (рулање) ваздухоплова

Оператор утврђује поступке за вожење по земљи (рулање) којим се гарантују безбједне операције и повећава безбједност на полетно-слетној стази.

NCC.GEN.120 Вожење по земљи (рулање) авиона

Оператор обезбјеђује да се авион на оперативној површини аеродрома вози само ако је лице за управљачем:

(a) одговарајуће квалификовани пилот, или

(b) именовано од стране оператора, и:

(1) оспособљено за вожење авиона по земљи;

(2) оспособљено за коришћење радио-телефона, ако се захтијева радио-комуникација;

(3) примило упутства у вези са тлоцртом аеродрома, рутама, знаковима, ознакама, свјетлима и знаковима, упутствима, фразеологијом и поступцима контроле ваздушног саобраћаја; и

(4) способно испунити оперативне стандарде који су потребни за безбједно кретање авиона на аеродрому.

NCC.GEN.125 Употреба ротора - хеликоптери

Ротор хеликоптера укључен је за потребу летења само ако је за управљачем квалификовани пилот.

NCC.GEN.130 Преносиви електронски уређаји

Оператор ни једној особи у ваздухоплову не допушта употребу преносивог електронског уређаја (PED) који би могао штетно утицати на перформансе ваздухопловних система и опреме.

NCC.GEN.131 Употреба електронских уређаја летачке посаде (EFB)

(a) Када се EFB употребљава у ваздухоплову, оператор обезбјеђује да он нема штетан утицај на перформансе система или опреме ваздухоплова или на способност члана летачке посаде да управља ваздухопловом.

(b) Прије употребе типа B EFB апликације оператор:

(1) спроводи процјену ризика у вези са коришћењем EFB уређаја у коме се налази апликација, као и о предметној EFB апликацији и њеним повезаним

функцијама, како би се утврдили повезани ризици и обезбиједило одговарајуће управљање тим ризицима и њихово ублажавање; процјена ризика односи се на ризике повезане са интерфејсом човјек-машина EFB уређаја и предметном EFB апликацијом; и

(2) успоставља систем администрације EFB, укључујући поступке и захтјеве у вези са обуком за администрацију и употребу уређаја EFB и апликације EFB.

NCC.GEN.135 Подаци о опреми у случају опасности и за преживљавање у ваздухоплову

Оператор у сваком тренутку има на располагању листе са подацима о опреми у случају опасности и за преживљавање, које се налазе у ваздухоплову ради хитног обавјештавања спасилачко-координационих центара (RCCs).

NCC.GEN.140 Документи, приручници и информације који се налазе у ваздухоплову

(a) На сваком лету у ваздухоплову налазе се оригинали или копије сљедећих докумената, приручника и информација, осим ако није наведено другачије:
(1) AFM или истовјетан документ/и;
(2) оригинално увјерење о регистрацији ваздухоплова;
(3) оригинално увјерење о пловидбености (CofA);
(4) потврда о заштити од буке;
(5) изјава наведена у Анексу III (ДиоО-ORO), ORO.DEC.100 овог правилника;
(6) листа посебних одобрења, ако постоји;
(7) дозвола за радио-станицу у ваздухоплову, ако постоји;
(8) полиса(е) о осигурању од одговорности према трећим лицима;
(9) дневник путовања или истовјетан документ за ваздухоплов;
(10) подаци из поднесеног ATS плана лета, ако је примјењиво;
(11) важеће и одговарајуће ваздухопловне карте за ваздушну руту предвиђеног лета и све ваздушне руте за које се оправдано може очекивати да би лет могао бити преусмјерен;
(12) информације о поступцима и визуелним знаковима којим се користи пресретач и пресретнути ваздухоплов;
(13) информације о услугама за потрагу и спасавање за подручје предвиђеног лета;
(14) важећи дијелови оперативног приручника који се односе на дужности чланова посаде, а који су лако доступни члановима посаде;
(15) MEL или CDL;
(16) одговарајућа документација за извјештавање NOTAM (обавјештења пилоту) и AIS (служба за ваздухопловне податке);
(17) одговарајући метеоролошки подаци;
(18) товарни лист и/или списак путника, ако је примјењиво; и
(19) сва друга документација која се односи на лет или је захтијевају државе обухваћене летом.

(b) У случају губитка или крађе докумената који су наведени од (a)(2) до (a)(8), операција се може наставити док ваздухоплов не стигне на своје одредиште или на мјесто гдје се могу обезбиједити замјенски документи.

NCC.GEN.145 Чување, израда, заштита и употреба записа са уређаја за снимање података о лету

(a) Након несреће, озбиљног инцидента или догађаја, које је утврдио орган за истраге, оператор ваздухоплова чува оригиналне податке снимљене уређајима за снимање података о лету у периоду од 60 дана, осим ако орган за истраге не одреди другачије.

(b) Оператор спроводи оперативне провјере и процјену записа како би обезбиједио непрестану исправност уређаја за снимање лета које треба имати.

(c) Оператор обезбјеђује чување записа података о лету и комуникационих порука са везе за пренос података за које је прописано да се снимају уређајима за снимање података о лету. Међутим, за потребе испитивања и одржавања тих уређаја за снимање података о лету, у вријеме тестирања могу се избрисати најстарији забиљежени подаци у трајању до једног сата.

(d) Оператор чува и одржава ажурном документацију која садржи податке неопходне за конвертовање необрађених података FDR у параметре који су изражени у техничким јединицама.

(e) Оператор ставља на располагање све записе са уређаја за снимање података о лету који су били сачувани, ако је тако одредио надлежни орган.

(f) Не доводећи у питање пропис којим се уређује истраживање несрећа и озбиљних инцидената ваздухоплова и пропис којим се уређује заштита личних података Босне и Херцеговине:
(1) Осим за обезбјеђивање исправности уређаја за снимање звука, звучни записи из уређаја за снимање података могу се открити и користити само ако су испуњени сви сљедећи услови:
(i) ако је прописан поступак који се односи на руковање таквим звучним записима и њиховим транскриптима;
(ii) уз претходну сагласност свих чланова посаде и особља за одржавање на које се записи односе;
(iii) такви звучни записи користе се само за одржавање или унапређење безбједности.

(1a) Када се звучни записи са уређаја за снимање података о лету прегледају у циљу обезбјеђења исправности тих уређаја, оператор је дужан штитити приватност тих звучних записа и обезбиједити да се не објављују нити користе ни у какве друге сврхе осим за обезбјеђење исправности уређаја за снимање података о лету.

(2) Ни параметри лета ни комуникационе поруке са везе за пренос података забиљежени на уређају за снимање података о лету не смију се користити у друге сврхе осим за истраживање несреће или инцидента који су предмет обавезног извјештавања, осим ако такви записи испуњавају неки од сљедећих услова:
(i) оператор их употребљава искључиво у сврху пловидбености или одржавања;
(ii) записи се употребљавају анонимно; или
(iii) објављени су у складу са безбједносним поступцима.

(3) Осим за обезбјеђење исправности уређаја за снимање података о лету, слике пилотске кабине снимљене тим уређајем смију се открити и користити само ако су испуњени сви сљедећи услови:
(i) ако је прописан поступак за руковање таквим сликовним записима;

(ii) уз претходну сагласност свих чланова посаде и особља за одржавање на које се запис односи;
(iii) такви сликовни записи користе се само за одржавање или за унапређење безбједности.

(3a) Када се слике пилотске кабине снимљене уређајем за снимање лета прегледавају ради обезбјеђење исправности тог уређаја:
(i) не смију се откривати ни користити у друге сврхе осим за обезбјеђење исправности уређаја за снимање података о лету;
(ii) ако је вјероватно да ће дијелови тијела чланова посаде бити видљиви на сликама, оператор обезбјеђује приватност тих слика.

NCC.GEN.150 Превоз опасне робе

(a) Превоз опасне робе ваздухом спроводи се у складу са Анексом 18 Чикашке конвенције како је задње измијењена и проширена Техничким упутствима за безбједан ваздушни превоз опасне робе (документ ICAO 9284-AN/905), укључујући допуне и додатке или исправке.
(b) Опасну робу превози оператор одобрен у складу са Анексом V (Дио-SPA), Поддијелом G овог правилника, осим ако:
(1) није подложан Техничким упутствима у складу са Дијелом 1 тих упутстава; или
(2) га превозе путници или чланови посаде или је у пртљагу, у складу с Дијелом 8 Техничких упутстава.
(c) Оператор утврђује поступке којим обезбјеђује да су предузете све разумне мјере за спречавање ненамјерног превоза опасне робе у ваздухоплову.
(d) Оператор особљу пружа потребне информације које омогућавају да особље изводи своје обавезе како то захтијевају Техничка упутства.
(e) Оператор, у складу са Техничким упутствима, без одгађања обавјештава надлежни орган и одговарајући надлежни орган државе догађаја у случају несреће или инцидента који укључују опасану робу.
(f) Оператор обезбјеђује да се у складу са Техничким упутствима путницима пружају информације о опасној роби.
(g) Оператор обезбјеђује да се у складу са Техничким упутствима на мјестима за прихват терета налазе обавјештења са информацијама о превозу опасне робе.

ПОДДИО B

ОПЕРАТИВНИ ПОСТУПЦИ

NCC.OP.100 Употреба аеродрома и оперативних површина

Оператор употребљава само аеродроме и оперативне површине који одговарају типу ваздухоплова и предметној операцији.

NCC.OP.101 Провјера и подешавања висиномјера

(a) Оператор утврђује поступке за провјеру висиномјера прије сваког одласка.
(b) Оператор утврђује поступке за подешавање висиномјера за све фазе лета, који узимају у обзир поступке које је утврдила држава аеродрома или држава ваздушног простора, ако је примјењиво.

NCC.OP.105 Спецификација изолованих аеродрома - авиони

Оператор при одабиру алтернативних аеродрома и политика планирања горива/енергије и поновног планирања горива/енергије током лета не сматра аеродром изолованим, осим ако је вријеме летења до најближег алтернативног одредишног аеродрома са прихватљивим временским условима:
(a) дуже од 60 минута за авионе са клипним мотором;
(b) дуже од 90 минута за авионе са турбинским мотором;

NCC.OP.110 Оперативни минимуми аеродрома - уопштено

(a) Оператор одређује оперативне минимуме аеродрома за сваки полазни, одредишни или алтернативни аеродром који се планира користити како би се обезбиједило раздвајање ваздухоплова од терена и препрека и како би се смањио ризик од губитка визуелних референци током визуелног сегмента лета операција инструменталног прилаза.
(b) Метода која се користи за утврђивање оперативних минимума аеродрома узима у обзир све сљедеће елементе:
(1) тип, перформансе и карактеристике управљања ваздухопловом;
(2) доступна опрема у ваздухоплову у сврху навигације, добијања визуелних референци и/или контроле путање лета током полијетања, прилаза, слијетања и неуспјелог прилаза;
(3) сви услови или ограничења наведени у летачком приручнику ваздухоплова (AFM);
(4) димензије и карактеристике полетно-слетне стазе/подручја завршног прилаза и полијетања (FATO) који би се могли изабрати за употребу;
(5) адекватност и перформансе визуелних или невизуелних средстава за навођење и инфраструктуре;
(6) апсолутну висину/висину надвисивања препрека (OCA/H) за поступке инструменталног прилаза (IAP);
(7) препреке у подручјима почетног пењања и потребне маргине надвисивања препрека;
(8) све нестандардне карактеристике аеродрома, поступке инструменталног прилаза (IAP) или животне средине;
(9) састав, стручност и искуство летачке посаде;
(10) поступак инструменталног прилаза (IAP);
(11) карактеристике аеродрома и доступне услуге у ваздушној пловидби (ANS);
(12) сви минимуми које може објавити држава аеродрома;
(13) услови прописани у било ком посебном одобрењу за операције у условима смањене смањеној видљивости (LVO) или операције са оперативним одобрењима; и
(14) релевантно оперативно искуство оператора;
(c) Оператор наводи методу утврђивања оперативних минимума аеродрома у оперативном приручнику.

NCC.OP.112 Оперативни минимуми аеродрома - операције кружења авионима

(a) MDH за операције кружног прилаза авионима није мањи од највиших од наведених вриједности:
(1) објављене релативне висине лета препрека (OCH) за кружење за категорију авиона;
(2) најмање висине кружења из Табеле 1; или
(3) DH/MDH претходне операције инструменталог прилаза;
(b) Минимална видљивост за операције кружног прилаза авионима није мања од највише од наведених вриједности:

(1) видљивости при кружењу за категорију авиона ако је објављена; или
(2) најмање видљивости из Табеле 1.

Табела 1

	Категорија авиона			
	A	B	C	D
MDH (ft)	400	500	600	700
Минимална метеоролошка видљивост (m)	1 500	1 600	2 400	3 600

NCC.OP.113 Оперативни минимуми аеродрома — кружне операције хеликоптерима на копну

MDH за кружне операције хеликоптерима на копну није нижа од 250 ft, а метеоролошка видљивост није нижа од 800 m.

NCC.OP.115 Поступци за одлазак и прилаз

(a) Воћа ваздухоплова користи поступке за одлазак и прилаз које је утврдила држава аеродрома ако су такви поступци објављени за предвиђену полетно-слетну стазу или завршни прилаз и подручје за полијетање (FATO).
(b) Не узимајући у обзир наведено под (a), воћа ваздухоплова прихвата одобрење контроле ваздушног саобраћаја (ATC) да одступи од објављеног поступка, само:
  (1) под условом да су узети у обзир критеријуми за надвисивање препрека и да се у цјелости води рачуна о оперативним условима; или
  (2) ако га јединица ATC усмјерава преко радара.
(c) У сваком случају, сегмент завршног прилаза изводи се визуелно у складу са објављеним поступцима за прилаз.

NCC.OP.116 Навигација заснована на перформансама (PBN) - авиони и хеликоптери

Када се на планираној рути или у поступку летења захтијева PBN, оператор обезбјеђује да су:
(a) релевантне спецификације PBN наведене у AFM или другом документу који је одобрен од стране сертификационог надлежног органа као дио процјене пловидбености или је заснован на таквом одобрењу;
(b) да се ваздухоплов користи у складу са релевантним навигационим спецификацијама и ограничењима из AFM или другог претходно наведеног документа.

NCC.OP.120 Поступци за смањење буке

Оператор израђује оперативне поступке узимајући у обзир потребу смањења утицаја буке ваздухоплова, те истовремено обезбјеђује да безбједност има предност у односу на смањење буке.

NCC.OP.125 Минимална висина за надвисивање препрека - IFR летови

(a) Оператор наводи методу за утврђивање минималних висина летења за све сегменте руте на којој се лети које обезбјеђују прописано надвисивање терена према правилима IFR.
(b) Воћа ваздухоплова утврђује минималне висине лета за сваки лет на основу те методе. Минималне висине лета нису ниже од висина које објави држава изнад које се лети.

NCC.OP.130 План за гориво/енергију - авиони и хеликоптери

(a) Оператор успоставља, спроводи и одржава план за гориво/енергију који садржи:
  (1) политике планирања горива/енергије и поновног планирања горива/енергије током лета; и
  (2) политике управљања горивом/енергијом током лета.
(b) План за гориво/енергију:
  (1) је одговарајући врстама обављених операција; и
  (2) одговара способностима оператора да подржи његово спровођење.

NCC.OP.131 План за гориво/енергију - политика планирања горива/енергије и поновног планирања горива/енергије током лета - авиони и хеликоптери

(a) Као дио плана за гориво/енергију, оператор успоставља политику планирања горива/енергије и поновног планирања горива/енергије током лета како би се обезбиједило да ваздухоплов носи количину искористивог горива/енергије која је довољна да би се безбједно довршио планирани лет и омогућила одступања од планиране операције.
(b) Оператор обезбјеђује да се планирање горива/енергије за летове заснива на најмање сљедећим елементима:
  (1) поступцима који су садржани у оперативном приручнику, као и:
    (i) постојећим подацима специфичнима за ваздухоплов, који су добијени из система за праћење потрошње горива/енергије или, ако ти подаци нису доступни;
    (ii) подацима које даје произвођач ваздухоплова; и
  (2) оперативним условима под којима ће се лет извести, укључујући:
    (i) податке о потрошњи горива/енергије ваздухоплова;
    (ii) предвиђене масе:
    (iii) предвиђене метеоролошке услове;
    (iv) ефекте ставки одгођеног одржавања или конфигурационих одступања, или обоје; и
    (v) очекивана кашњења.
(c) За авионе, оператор обезбјеђује да претполетни прорачун искористивог горива/енергије који се захтијева за лет укључује:
  (1) гориво/енергију за рулање/вожење које није мање од количине за коју се очекује да ће се потрошити прије полијетања;
  (2) количину горива/енергије за путовање која је потребна како би ваздухоплов могао летјети од полијетања или тачке поновног планирања током лета до слијетања на одредишни аеродром;
  (3) количину горива/енергије за непредвиђене ситуације која је потребна за компензацију непредвиђених фактора;
  (4) гориво/енергију за алтернативно одредиште:
    (i) ако се лет изводи са најмање једним алтернативним одредишним аеродромом, то је количина горива/енергије потребна за лет од одредишног аеродрома до алтернативног одредишног аеродрома; или
    (ii) ако се лет изводи без алтернативног одредишног аеродрома, то је количина горива/енергије која се захтијева да се налази на одредишном аеродрому због компензовања непостојања алтернативног одредишног аеродрома;
  (5) коначну резерву горива/енергије у количини која се израчунава при брзини чекања на 1 500 стопа (450 m) изнад надморске висине аеродрома у стандардним условима у складу са процијењеном масом ваздухоплова при доласку на алтернативни

одредишни аеродром, или одредишни аеродром ако се не захтијева алтернативни одредишни аеродром, а која није мања од:

(i) количине горива/енергије за 45 минута летења за ваздухоплове са клипним моторима који лете у складу са правилима визуелног летења (VFR), правилима ноћног летења и правилима инструменталног летења (IFR); или

(ii) количине горива/енергије за 30 минута летења за ваздухоплове са клипним моторима који лете у складу са правилима визуелног летења (VFR) дању;

(iii) за авионе са турбинским моторима, количине горива/енергије за 30 минута лета;

(6) додатно гориво, ако је потребно за врсту операције; то је количина горива/енергије која ваздухоплову омогућава безбједно слијетање на алтернативни аеродром на рути за гориво/енергију (критични сценарио ERA за гориво/енергију) у случају квара мотора или декомпресије, зависно од тога шта захтијева већу количину горива/енергије, на основу претпоставке да се такав квар догоди на најкритичнијој тачки руте; та додатна количина горива/енергије захтијева се само ако минимална количина горива/енергије израчуната у складу са наведеним од (c)(2) до (5) није довољна у случају таквог догађаја;

(7) додатно гориво/енергију како би се узела у обзир очекивана кашњења или посебна оперативна ограничења;

(8) дискрециono гориво/енергију, ако то захтијева капетан ваздухоплова.

(d) За хеликоптере, оператор обезбјеђује да претполетни прорачун искористивог горива/енергије који се захтијева за лет укључује све од сљедећег:

(1) количину горива/енергије за летење до аеродрома или оперативне површине предвиђеног слијетања;

(2) ако је захтијевано алтернативно одредиште, гориво/енергију за алтернативно одредиште, то је количина горива/енергије која је потребна за неуспјели прилаз аеродрому или оперативној површини предвиђеног слијетања и након тога за лет до одређеног алтернативног одредишта, те прилаз и слијетање; и

(3) коначну резерву горива/енергије која није мања од:

(i) за летове према VFR, количине горива/енергије за летење најмање 20 минута при брзини највећег домета; или

(ii) за летове према IFR, количине горива/енергије за летење најмање 30 минута при брзини чекања на 450 m (1 500 стопа) изнад аеродрома или оперативне површине предвиђеног слијетања или алтернативног одредишта при стандардним температурним условима.

(e) Ако се лет мора наставити до одредишног аеродрома који није првобитно планиран, оператор обезбјеђује доступност поступака поновног планирања током лета за прорачун потребног искористивог горива/енергије и да су поступци у складу са наведеним од (c)(2) до (7) за авионе, односно наведеним под (d) за хеликоптере;

(f) Воћа ваздухоплова започиње полијетање или наставља лет у случају поновног планирања током лета само ако је увјерен да ваздухоплов носи најмање планирану количину искористивог горива/енергије и уља потребну за безбједно завршавање лета.

NCC.OP.135 Смјештај пртљага и терета

Оператор утврђује поступке којим обезбјеђује да:

(a) се у путничку кабину уноси само ручни пртљаг који се може сложити на одговарајући и безбједан начин; и

(b) су сав пртљаг и терет у ваздухоплову, који могу узроковати повреду или штету, или закрчити пролазе или излазе ако нису на свом мјесту, смјештени тако да спречавају помијерање.

NCC.OP.140 Давање упутстава путницима

Воћа ваздухоплова обезбјеђује да:

(a) су путници прије полијетања упознати са локацијом и употребом сљедећег:

(1) појасева за везивање на сједишту,

(2) излаза у случају опасности, и

(3) писаних упутства намијењених путницима у случају опасности,

и ако је примјењиво:

(4) прслука за спасавање,

(5) опремом за довод кисеоника,

(6) чамаца за спасавање, и

(7) остале опреме у случају опасности која је предвиђена за личну употребу путника; и

(b) у случају опасности током лета, путницима се дају упутства о мјерама које могу бити примјерене у датим околностима.

NCC.OP.145 Припрема лета

(a) Прије почетка лета воћа ваздухоплова свим примјереним доступним средствима провјерава да су сателитска опрема, опрема на земљи и/или води, укључујући комуникациону опрему и средства за навигацију, доступна на таквом лету и директно захтијевана за такав лет ради безбједног рада ваздухоплова, адекватна врсти операције у оквиру које се лет изводи.

(b) Прије почетка лета, воћа ваздухоплова упознат је са свим расположивим метеоролошким подацима који су примјерени за предвиђени лет. Припрема за лет изван ближе околине мјеста одласка и за све летове према правилима IFR укључује:

(1) проучавање расположивих актуелних метеоролошких извјештаја и прогноза; и

(2) планирање алтернативног поступка припреме због предвиђања могућности да се лет због временских услова не може завршити по плану.

NCC.OP.147 Минимуми за планирање алтернативног одредишног аеродрома - авиони

Аеродром се не наводи као алтернативни одредишни аеродром уколико доступни метеоролошки подаци указују да, за период од једног сата прије до једног сата касније након предвиђеног времена доласка, или од стварног времена поласка до једног сата након предвиђеног времена доласка, зависно од тога који је мањи период:

(a) за алтернативни аеродром са доступним операцијама инструменталног прилаза са DH мањим од 250 ft,

(1) горњу границу базе облака од најмање 200 ft изнад DH или MDH повезаном са операцијом инструменталног прилаза; и

(2) видљивост која није мања од веће од 1 500 m и 800 m изнад минимума RVR/VIS за операцију инструменталног прилаза; или

(b) за алтернативни аеродром са операцијом инструменталног прилаза са DH или MDH већом од 250 ft,
  (1) горњу границу базе облака од најмање 400 ft изнад DH или MDH повезаном са операцијом инструменталног прилаза; и
  (2) видљивост од најмање 3 000 m; или
(c) за алтернативни аеродром без поступка инструменталног прилаза,
  (1) горњу границу базе облака која није мања од веће вриједности од 2 000 ft и минималне безбједне висине IFR; и
  (2) видљивост од најмање 5 000 m.

NCC.OP.148 Минимуми за планирање алтернативног одредишног аеродрома - хеликоптери

Оператор одабира аеродром као алтернативни одредишни аеродром само ако доступни метеоролошки подаци указују да, за период од једног сата прије до једног сата након предвиђеног времена доласка, или од стварног времена поласка до једног сата након предвиђеног времена доласка, зависно од тога који је мањи период:
(a) за алтернативни аеродром са поступком инструменталног прилаза (IAP):
  (1) горњу границу базе облака од најмање 200 ft изнад DH или MDH повезаног с IAP; и
  (2) видљивост од најмање 1 500 m дневно или 3 000 m ноћу; или
(b) за алтернативни аеродром без IAP:
  (1) горњу границу базе облака од најмање 2 000 ft или најмању безбједну висину IFR - зависно од тога шта је веће; и
  (2) видљивост од најмање 1 500 m дневно или 3 000 m ноћу.

NCC.OP.150 Алтернативни аеродроми за полијетање - авиони

(a) За летове према правилима IFR, воћа ваздухоплова у плану лета наводи најмање један алтернативни аеродром са погодним временским условима за полијетање ако су временски услови на аеродрому одласка на нивоу или испод примјењивих оперативних минимума аеродрома или ако је немогуће вратити се на аеродром одласка због осталих разлога.
(b) Алтернативни аеродром за полијетање удаљен је од аеродрома одласка највише:
  (1) за авионе са два мотора, највише један сат летења при брзини крстарења са једним мотором у стандардним условима без вјетра; и
  (2) за авионе с три или више мотора, највише два сата летења при брзини крстарења са једним неисправним мотором (OEI) у складу са приручником о летењу ваздухоплова при стандардним условима без вјетра.
(c) За аеродром који се одабере као алтернативни аеродром за полијетање, расположиве информације указују да ће, у предвиђеном времену употребе, услови за ту операцију бити на нивоу или изнад оперативних минимума аеродрома.

NCC.OP.151 Алтернативни одредишни аеродроми - авиони

За летове према правилима IFR, воћа ваздухоплова у планирању лета наводи најмање један аеродром алтернативног одредишта са погодним временским условима, осим ако:
(a) доступни метеоролошки подаци указују да за период од једног сата прије до једног сата послије од предвиђеног времена доласка, или од стварног времена поласка до једног сата након предвиђеног времена доласка, при чему се у обзир узима краћи период, прилаз и слијетање могу се извести у визуелним метеоролошким условима (VMC); или
(b) мјесто предвиђено за слијетање је означено је као изоловани аеродром и:
  (1) за аеродром предвиђен за слијетање прописан је поступак инструменталног прилаза; и
  (2) доступни метеоролошки подаци указују да ће у периоду од два сата прије до два сата након предвиђеног времена доласка преовладавати сљедећи метеоролошки услови:
    (i) база облака најмање 300 m (1 000 стопа) изнад минимума за поступак инструменталног прилаза; и
    (ii) видљивост најмање 5,5 km или 4 km већа од минимума за поступак.

NCC.OP.152 Алтернативни одредишни аеродроми - хеликоптери

За летове према правилима IFR, воћа ваздухоплова у планирању лета наводи најмање један аеродром алтернативног одредишта са погодним временским условима, осим ако:
(a) за аеродром предвиђен за слијетање прописан је поступак инструменталног прилаза и актуелни доступни метеоролошки подаци указују да ће у периоду од два сата прије до два сата након предвиђеног времена доласка или од стварног времена поласка до два сата након предвиђеног времена доласка, при чему се у обзир узима краћи период, владати сљедећи метеоролошки услови:
  (1) база облака најмање 120 m (400 ft) изнад минимума за поступак инструменталног прилаза; и
  (2) видљивост најмање 1 500 m већа од минимума за поступак; или
(b) мјесто предвиђено за слијетање је изоловано и:
  (1) за аеродром предвиђен за слијетање прописан је поступак инструменталног прилаза;
  (2) доступни метеоролошки подаци указују да ће у периоду од два сата прије до два сата након предвиђеног времена доласка владати сљедећи метеоролошки услови:
    (i) база облака најмање 120 m (400 ft) изнад минимума за поступак инструменталног прилаза;
    (ii) видљивост најмање 1 500 m већа од минимума за поступак; и

NCC.OP.153 Одредишни аеродром - поступак инструменталног прилаза

Воћа ваздухоплова обезбјеђује довољно средстава која су доступна за навигацију и слијетање на одредишни аеродром или било који алтернативни одредишни аеродром у случају губитка способности за предвиђену операцију прилаза и слијетања.

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

(a) Ваздухоплови се не пуне горивом *AVGAS* или горивом широке фракције (*wide-cut*) или мјешавином тих врста горива док се путници укрцавају, искрцавају или су у ваздухоплову.

(b) За све друге врсте горива/енергије предузимају се неопходне мјере опреза, а у ваздухоплову је одговарајуће оспособљено особље које је спремно за започињање и извођење евакуације ваздухоплова најпрактичнијим и најбржим доступним средствима.

NCC.OP.157 Пуњење горивом док се мотори и/или ротори окрећу - хеликоптери

(a) Пуњење горивом док су мотори и/или ротори окрећу изводи се само:
  (1) ако се путници не укрцавају ни искрцавају;
  (2) ако оператор аеродрома/оперативне површине допушта такве операције;
  (3) у складу са свим посебним поступцима и ограничењима у летачком приручнику ваздухоплова (AFM);
  (4) са врстама горива JET A или JET A-1; и
  (5) ако су на располагању одговарајући објекти или опрема за спасилачке и противпожарне службе;

(b) Оператор процјењује ризике повезане са пуњењем горивом док се мотори и/или ротори окрећу.

(c) Оператор успоставља одговарајуће поступке којих се придржава сво укључено особље, као што су чланови посаде и особље за земаљске операције.

(d) Оператор обучава чланове своје посаде и обезбјеђује одговарајућу оспособљеност укљученог особља за земаљске операције.

(e) Оператор обезбјеђује да су поступци пуњења горивом хеликоптера док се мотори и/или ротори окрећу описани у оперативном приручнику. Овај поступак и свака његова промјена захтијева претходно одобрење надлежног органа.

NCC.OP.160 Употреба слушалица

(a) Сваки члан летачке посаде, који обавља дужност у пилотској кабини, носи слушалице са уграђеним микрофоном или одговарајући уређај. Слушалице се употребљавају као главни уређај за гласовну комуникацију са ATS:
  (1) на земљи:
    (i) при примању одобрења за одлазак од ATC путем гласовне комуникације; и
    (ii) кад су мотори упаљени;
  (2) током лета:
    (i) испод прелазне апсолутне висине; или
    (ii) 10 000 ft, у зависности која је вриједност већа; и
  (3) кад год вођа ваздухоплова то сматра потребним.

(b) У условима наведеним под (a) уграђени микрофон или одговарајући уређај је у положају којим се омогућава употреба за двосмјерну радио-комуникацију.

NCC.OP.165 Превоз путника

Оператор утврђује поступке којима се обезбјеђује да:

(a) су путници смјештени на сједиштима гдје, у случају хитне евакуације, могу најбоље помоћи, а не ометају евакуацију из ваздухоплова;

(b) прије и током вожења, полијетања и слијетања или кад год вођа ваздухоплова то сматра потребним у интересу безбједности, сваки путник у ваздухоплову је на свом сједишту или лежају правилно везан безбједносним појасом или системом за везивање; и

(c) вишеструко заузимање сједишта допуштено је само на одређеним сједиштима ваздухоплова на којим сједе једно одрасло лице и једно дијете које је правилно везано додатним појасом или другим системом за везивање.

NCC.OP.170 Обезбјеђење путничке кабине и бифеа у ваздухоплову

Вођа ваздухоплова обезбјеђује да:

(a) сви излази и пролази за излаз, прије вожења, полијетања и слијетања су проходни; и

(b) прије полијетања и слијетања и кад год се то сматра потребним у интересу безбједности, сва опрема и пртљаг су исправно заштићени.

NCC.OP.175 Пушење у ваздухоплову

Вођа ваздухоплова не допушта пушење у ваздухоплову:

(a) кад год се то сматра потребним у интересу безбједности;

(b) за вријеме пуњења ваздухоплова горивом;

(c) док је ваздухоплов на земљи, осим ако је оператор одредио поступке којим се смањују ризици за вријеме операција на земљи;

(d) изван означених пушачких зона, у пролазу (пролазима) или у клозету (клозетима);

(e) у одјељцима за терет и/или другим просторима у којим се превози терет који није складиштен у амбалажи отпорној на ватру или покривен платном отпорним на пламен; и

(f) у дијеловима путничке кабине у које се доводи кисеоник.

NCC.OP.180 Метеоролошки услови

(a) Вођа ваздухоплова започиње или наставља лет према правилима VFR само ако најновији доступни метеоролошки подаци указују да ће временски услови током руте и на предвиђеном одредишту при предвиђеном времену употребе бити на нивоу или изнад примјењивих оперативних минимума за летове према правилима VFR.

(b) Вођа ваздухоплова започиње или наставља лет према правилима IFR према аеродрому планираног одредишта ако најновији доступни метеоролошки подаци указују да су временски услови на одредишту у предвиђено вријеме доласка или на најмање на једном аеродрому алтернативног одредишта, на нивоу или изнад примјењивих оперативних минимума.

(c) Ако лет садржи сегменте VFR и IFR, примјењују се, у обиму у коме је то неопходно, метеоролошки подаци наведени под (a) и (b).

NCC.OP.185 Лед и други контаминанти - поступци на земљи

(a) Оператор утврђује поступке које треба слиједити када је потребно одледити или спријечити залеђивање ваздухоплова и обавити прегледе ваздухоплова како би се омогућио безбједан рад ваздухоплова.

(b) Вођа ваздухоплова започиње полијетање само ако је ваздухоплов чист од било каквих наслага које могу штетно дјеловати на перформансе или могућност контролисања ваздухоплова, осим у случајевима дозвољеним у поступцима наведеним под (a) и у складу са приручником о летењу ваздухоплова (AFM).

NCC.OP.190 Лед и други контаминанти - поступци током лета

(a) Оператор утврђује поступке за летове у очекиваним или стварним условима залеђивања.

(b) Вођа ваздухоплова започиње лет или намјерно лети у очекиваним или стварним условима залеђивања само ако је ваздухоплов сертификован и опремљен за такве услове како је наведено под 2(e) Анекса X овог правилника.

(c) Ако залеђивање премаши интензивност залеђивања за које је ваздухоплов сертификован или ако ваздухоплов који није сертификован за лет у познатим условима залеђивања налети на залеђивање, воћа ваздухоплова без одгађања напушта услове залеђивања мијењањем нивоа и/или руте, и ако је потребно обавјештава АТС о случају опасности.

NCC.OP.195 Услови за полијетање - авиони и хеликоптери

Прије започињања полијетања, воћа ваздухоплова увјерен је да:

(a) метеоролошки услови на аеродрому или оперативној површини и стање полетно-слетне стазе/FATO које намјерава користити неће спријечити безбједно полијетање и одлазак; и

(b) су одабрани оперативни минимуми аеродрома у складу са свим сљедећим:
   (1) оперативном земаљском опремом;
   (2) оперативним системима ваздухоплова;
   (3) перформансама ваздухоплова;
   (4) квалификацијама летачке посаде.

NCC.OP.200 Симулиране ситуације током лета

(a) Воћа ваздухоплова обезбјеђује да се превозом путника или терета не симулирају:
   (1) ситуације за које је потребна примјена поступака за необичне ситуације или у случају опасности; или
   (2) летови у инструменталним метеоролошким условима (IMC).

(b) Не узимајући у обзир наведено под (a), ако летове за обуку спроводи организација за обуку из члана 27. прописа о утврђивању техничких захтјева и управних поступака у вези са летачким особљем у цивилном ваздухопловству, такве се ситуације могу симулирати када се у ваздухоплову налази пилот ученик.

NCC.OP.205 План за гориво/енергију - политика управљања горивом/енергијом током лета

(a) Оператор утврђује поступке којим обезбјеђује да се током лета обављају провјере горива/енергије и управљање горивом/енергијом.

(b) Воћа ваздухоплова прати преосталу количину искористивог горива/енергије у ваздухоплову како би се увјерио да је заштићена и да није мања од количине горива/енергије која је потребна за наставак лета до аеродрома или оперативне површине на којој се може извести безбједно слијетање.

(c) Воћа ваздухоплова обавјештава контролу ваздушног саобраћаја (АТС) о стању "минималног горива/енергије" изјавом "MINIMUM FUEL" ако је:
   (1) одлучио слетјети на одређени аеродром или оперативну површину; и
   (2) израчунао да би било каква промјена постојећег одобрења за тај аеродром или оперативну површину, или друга кашњења у ваздушном саобраћају, могла значити слијетање са мање од планиране коначне резерве горива/енергије.

(d) Воћа ваздухоплова проглашава "хитну ситуацију са горивом/енергијом" емитовањем поруке "MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL" ако је искористиво гориво/енергија које је израчунато као доступно при слијетању на најближи аеродром на којем се може извести безбједно слијетање мање од планиране коначне резерве горива/енергије.

NCC.OP.210 Употреба додатног кисеоника

Воћа ваздухоплова обезбјеђује да он и чланови летачке посаде, који су укључени у обављање дужности неопходних за безбједан лет ваздухоплова, током лета употребљавају додатни кисеоник сваки пут када кабина прелази висину 10 000 ft у периоду дужем од 30 минута и када кабина прелази висину 13 000 ft.

NCC.OP.215 Опажање близине земље

Када члан летачке посаде или систем за упозорење о близини земље примијети непредвиђену близину земље, пилот који управља ваздухопловом одмах започиње са корективним радњама ради успостављања безбједних услова за лет.

NCC.OP.220 Систем за избјегавање судара у ваздуху (ACAS)

Када је ACAS уграђен и функционалан, оператор утврђује оперативне поступке и програме обуке како би летачка посада била одговајуће оспособљена за избјегавање судара у ваздуху и за коришћење опреме ACAS II.

NCC.OP.225 Услови за прилаз и слијетање - авиони и хеликоптери

Прије започињања операције прилаза, воћа ваздухоплова се увјерава да:

(a) да метеоролошки услови на аеродрому или оперативној површини и стање полетно-слетне стазе/FATO које намјерава користити неће спријечити безбједан прилаз, слијетање или продужавање, узимајући у обзир информације о перформансама које су наведене у оперативном приручнику; и

(b) да су одабрани оперативни минимуми аеродрома у складу са свим сљедећим:
   (1) оперативном земаљском опремом;
   (2) оперативним системима ваздухоплова;
   (3) перформансама ваздухоплова; и
   (4) квалификацијама летачке посаде.

NCC.OP.226 Услови за прилаз и слијетање - хеликоптери

Прије започињања прилаза за слијетање, воћа ваздухоплова се увјерава да, у складу са доступним информацијама, временски услови на аеродрому или оперативној површини и стање подручја завршног прилаза и полијетање (fATO) који се намјеравају користити неће спријечити безбједан прилаз, слијетање или поступак неуспјелог прилаза.

NCC.OP. 230 Започињање и наставак прилаза

(a) За авионе, ако је објављена видљивост (VIS) или контрола RVR за полетно-слетну стазу која се употребљава за слијетање мања од примјењивих минимума, операција инструменталног прилаза се не наставља:
   (1) након тачке на којој је авион 1 000 ft изнад надморске висине аеродрома; или
   (2) у завршни сегмент прилаза (FAS) у случају када је DH или MDH виша од 1 000 ft.

(b) За хеликоптере, ако је објављени RVR мањи од 550 m или контрола RVR за полетно-слетну стазу која се употребљава за слијетање мања од примјењивих минимума, операција инструменталног прилаза не наставља се:
   (1) након тачке на којој је хеликоптер 1 000 ft изнад надморске висине аеродрома; или
   (2) у FAS у случају када је DH или MDH виша од 1 000 ft.

(c) Ако није утврђена потребна визуелна референца, неуспјели прилаз изводи се на или прије DA/H или MDA/H.
(d) Ако се потребна визуелна референца не одржава након DA/H или MDA/H, продужавање се извршава одмах.
(e) Независно од наведеног под (a), у случају када нема објављеног RVR, а објављени VIS је мањи од примјењивог минимума, али је конвертована метеоролошка видљивост (CMV) једнака примјењивом минимуму или већа, инструментални прилаз може се наставити до DA/H или MDA/H.
(f) Независно од наведеног под (a) и (b), ако не постоји намјера за слијетање инструментални прилаз може се наставити до DA/H или MDA/H. Неуспјели прилаз изводи се на или прије DA/H или MDA/H.

NCC.OP.235 Операције EFVS 200

(a) Оператор који намјерава изводити операције EFVS 200 са оперативним одобрењима и без посебног одобрења обезбјеђује:
  (1) да је ваздухоплов сертификован за предвиђене операције;
  (2) да се користе само полетно-слетне стазе, FATO и поступци инструменталног прилаза (IAP) који су прикладни за операције EFVS;
  (3) да су чланови летачке посаде оспособљени за извођење предвиђене операције и да је успостављен програм обуке и провјере за чланове летачке посаде и за релевантно особље укључено у припрему лета;
  (4) да су успостављени оперативни поступци;
  (5) да су све релевантне информације документоване на листи минималне опреме (MEL);
  (6) да су све релевантне информације документоване у програму одржавања;
  (7) да су спроведене процјене безбједности и утврђени показатељи перформанси како би се пратио ниво безбједности операције; и
  (8) да се за оперативне минимуме аеродрома узима у обзир способност система који се користи.
(b) Оператор не изводи операције EFVS 200 док изводи LVO.
(c) Независно од наведеног под (a)(1), оператор може користити EVS који испуњавају минималне критеријуме за извођење операција EFVS 200, под условом да то одобри надлежни орган.

ПОДДИО C
ПЕРФОРМАНСЕ ВАЗДУХОПЛОВА И ОПЕРАТИВНА ОГРАНИЧЕЊА

NCC.POL.100 Оперативна ограничења - сви ваздухоплови

(a) Током свих фаза операције, оптерећење, маса и положај центра гравитације (CG) ваздухоплова испуњавају сва ограничења наведена у AFM или у оперативном приручнику, ако су у њему наведени строжи захтјеви.
(b) Ознаке, спискови, ознаке инструмената или њихове комбинације, који садрже оперативна ограничења прописана у AFM за визуелну презентацију, истакнути су на ваздухоплову.

NCC.POL.105 Маса и равнотежа, оптерећење

(a) Оператор утврђује масу и центар гравитације (CG) за сваки ваздухоплов стварним вагањем прије прве употребе ваздухоплова. Укупни утицај измјена и поправки на масу и равнотежу потребно је узети у обзир и исправно документовати. Ваздухоплов се поново вага ако ефекат измјена на масу и равнотежу није тачно познат.
(b) Вагање обавља или произвођач ваздухоплова или одобрена организација за одржавање.
(c) Оператор стварним вагањем, укључујући сав пртљаг посаде, или коришћењем стандардних маса утврђује масу свих оперативних дијелова и чланова посаде која је укључена у суву оперативну масу ваздухоплова. Одређује се утицај њиховог смјештаја на центар гравитације у ваздухоплову. При коришћењу стандардне масе за утврђивање суве оперативне масе чланова посаде употребљавају се сљедеће вриједности масе:
  (1) 85 kg, укључујући ручни пртљаг, за чланове летачке посаде/техничког особља; и
  (2) 75 kg за чланове кабинске посаде.
(d) Оператор утврђује поступке којима омогућава да вођа ваздухоплова одреди масу терета који се превози, укључујући баласт:
  (1) стварним вагањем;
  (2) одређивањем масе терета који се превози у складу са стандардним масама путника и пртљага; или
  (3) прорачуном масе путника на основу изјаве сваког путника или у име сваког путника, додајући тој вриједности унапријед одређену масу за ручни пртљаг и одјећу ако је број расположивих путничких сједишта на ваздухоплову:
    (i) мањи од десет за авионе; или
    (ii) мањи од шест за хеликоптере.
(e) При коришћењу стандардне масе употребљавају се сљедеће вриједности масе.
  (1) за путнике вриједности из Табеле 1 и 2, при чему је укључен ручни пртљаг и маса сваког дјетета које путује са одраслом особом на једном сједишту:

Табела 1

Стандардне масе за путнике — ваздухоплов са укупним бројем путничких сједишта од 20 или више

Путничка сједишта:	**20 и више**		**30 и више**
	Мушкарци	**Жене**	**Сви одрасли**
Одрасли	88 kg	70 kg	84 kg
Дјеца	35 kg	35 kg	35 kg

Табела 2

Стандардне масе за путнике — ваздухоплов са укупним бројем путничких сједишта од 19 или мање

Путничка сједишта	**1 - 5**	**6 - 9**	**10 - 19**
Мушкарци	104 kg	96 kg	92 kg
Жене	86 kg	78 kg	74 kg
Дјеца	35 kg	35 kg	35 kg

  (2) за пртљаг:
    (i) за авионе, ако је укупни број расположивих путничких сједишта на авиону 20 или више, стандардне вриједности масе за пријављени пртљаг из Табеле 3;

Табела 3

Стандардне масе за пртљаг - авиони са укупним бројем путничких сједишта од 20 или више

Врста лета	**Стандардна маса пртљага**
Домаћи	11 kg
Унутар европске регије	13 kg
Међуконтинентални	15 kg
Сви остали	13 kg

    (ii) за хеликоптере, ако је укупни број расположивих путничких сједишта на хеликоптеру 20 или више, стандардна вриједност масе за пријављени пртљаг која износи 13 kg;

(f) За ваздухоплове са 19 путничких сједишта или мање стварна маса пријављеног пртљага одређује се:
  (1) вагањем; или
  (2) прорачуном на основу изјаве сваког путника или у име сваког путника. Ако то није изводљиво, употребљава се минимална стандардна маса која износи 13 kg.

(g) Оператор утврђује поступке којим се омогућава да вођа ваздухоплова одреди масу укрцаног горива употребљавајући стварну густину или, ако она није позната, густину израчунату у складу са методом која је наведена у оперативном приручнику.

(h) Вођа ваздухоплова обезбјеђује да је утовар:
  (1) ваздухоплова извршен под надзором квалификованог особља; и
  (2) терет који се превози у складу са подацима за израчунавање масе и равнотеже ваздухоплова.

(i) Оператор утврђује поступке којима омогућава да вођа ваздухоплова испуњава додатна конструкцијска ограничења, као што су ограничење у вези са јачином пода, највећим оптерећењем по дужном метру, највећом масом за одјељак за терет и ограничење у вези са највећим бројем сједишта.

(j) Оператор у оперативном приручнику наводи начела и методе који се односе на оптерећење и на систем масе и равнотеже, који испуњавају захтјеве садржане под (a) до (i). Овим системом обухватају се све врсте планираних операција.

NCC.POL.110 Подаци о маси и равнотежи и документација

(a) Оператор прије сваког лета утврђује податке о маси и равнотежи, те припрема документацију о маси и равнотежи у којој се наводи терет и његов распоред, тако да не прелазе ограничења за масу и равнотежу ваздухоплова. Документација за масу и равнотежу садржи сљедеће податке:
  (1) регистрацију ваздухоплова и врсту;
  (2) идентификациони број лета и датум, ако је примјењиво;
  (3) име вође ваздухоплова;
  (4) име лица које је припремило документ;
  (5) суву оперативну масу и одговарајући CG ваздухоплова;
  (6) масу горива/енергије на полијетању и масу горива/енергије за путовање;
  (7) масу других потрошних материјала осим горива/енергије, по потреби;
  (8) компоненте терета, укључујући путнике, пртљаг, терет и баласт;
  (9) масу на полијетању, масу на слијетању и масу без горива/енергије;
  (10) положаје CG у ваздухоплову који се примјењују; и
  (11) ограничавајуће вриједности масе и CG.

(b) Када се подаци и документација за масу и равнотежу израђују помоћу рачунарског система за масу и равнотежу, оператор провјерава интегритет излазних података.

(c) Ако вођа ваздухоплова не надзире утовар ваздухоплова, лице које надзире утовар ваздухоплова својеручним потписом или на истовјетан начин потврђује да су терет и његов распоред у складу са документацијом за масу и равнотежу коју је припремио вођа ваздухоплова. Вођа ваздухоплова својеручним потписом или на истовјетан начин потврђује прихват.

(d) Оператор наводи поступке за промјене терета у посљедњем тренутку и обезбјеђује:
  (1) да се, након израде документације за масу и равнотежу, у документе за планирање лета, који садрже документацију за масу и равнотежу, унесу све промјене у посљедњем тренутку;
  (2) да се тачно наведе највећа допуштена промјена броја путника или терета у посљедњем тренутку; и
  (3) припрему нове документације за масу и равнотежу ако се тај највећи број премаши.

NCC.POL.111 Подаци о маси и равнотежи и документација - олакшице

Изузимајући наведено у NCC.POL.110 (a)(5), положај CG не треба навести у документацији за масу и равнотежу ако је распоред терета у складу са унапријед израчунатом табелом за равнотежу или ако је могуће доказати да је за планиране операције могуће обезбиједити правилну равнотежу, без обзира колики је стварни терет.

NCC.POL.115 Перформансе - уопштено

Вођа ваздухоплова управља ваздухопловом само ако перформансе ваздухоплова омогућавају испуњавање захтјева у вези са правилима летења и свих других ограничења која се примјењују на лет, коришћени ваздушни простор, аеродроме или оперативне површине, водећи рачуна о тачности свих употријебљених карата и мапа.

NCC.POL.120 Ограничења масе на полијетању - авиони

Оператор обезбјеђује да:

(a) маса авиона на почетку полијетања не премашује ограничења масе:
  (1) при полијетању у складу са захтјевима из NCC.POL.125;
  (2) на рути са једним неисправним мотором (OEI) у складу са захтјевима из NCC.POL.130; и
  (3) на слијетању у складу са захтјевима из NCC.POL.135, допуштајући очекивана смањења масе са одмицањем лета, као и испуштањем горива у ваздуху.

(b) маса на почетку полијетања никад не премашује највећу масу при полијетању која је наведена у AFM за висину притиска која је примјерена надморској висини аеродрома или оперативне површине, а ако се употребљава као мјерило за одређивање највеће масе при полијетању, по било којим другим локалним атмосферским условима; и

(c) предвиђена маса при очекиваном времену слијетања на аеродрому или оперативном мјесту предвиђеном за слијетање или на било којем аеродрому алтернативног одредишта никад не премашује највећу масу при слијетању која је наведена у AFM за висину притиска која је примјерена надморској висини тих аеродрома или оперативних површина ако се употребљава као мјерило за одређивање највеће масе при слијетању, по било којим другим локалним атмосферским условима.

NCC.POL.125 Полијетање - авиони

(a) Приликом одређивања највише масе при полијетању, вођа ваздухоплова узима у обзир сљедеће:
  (1) израчуната дужина за полијетање не прелази расположиву дужину за полијетање, при чему дужина претпоља не прелази половину расположиве стазе за полијетање;
  (2) израчуната дужина залета у полијетњу не прелази расположиву дужину залета у полијетању;
  (3) јединствена вриједност V_1 употребљава се за прекинуто и непрекинуто полијетање, при чему је

вриједност V_1 наведена у приручнику о летењу ваздухоплова (AFM); и

(4) на мокрој или контаминираној полетно-слетној стази, маса при полијетању не прелази масу која је допуштена за полијетање на сувој полетној-слетној стази под истим условима.

(b) Изузев авиона са турбоелисним моторима и највишом допуштеном масом од 5 700 kg или мањом при полијетању, у случају квара мотора за вријеме полијетања, воћа ваздухоплова обезбјеђује да авион може:

(1) прекинути полијетање и зауставити се у оквиру расположиве дужине за убрзавање и заустављање (ASDA) или расположиве полетно-слетне стазе; или

(2) наставити полијетање и надвисити све препреке у смјеру путање лета на одговарајућем растојању док авион није у позицији да испуни захтјеве из NCC.POL.130.

NCC.POL.130 Отказ једног мотора на рути - авиони

Воћа ваздухоплова обезбјеђује да у случају отказа било ког мотора на било којој тачки руте, ваздухоплов са више мотора је у могућности да настави лет до одговарајућег аеродрома или оперативне површине, а да ни у којој тачки не лети испод минималне висине за надвисивање препрека.

NCC.POL.135 Слијетање - авиони

Воћа ваздухоплова обезбјеђује да на сваком аеродрому или оперативном мјесту, након надвисивања свих препрека на прилазној путањи на безбједној висини, авион може да слети и заустави се; хидро-авион може да оствари задовољавајућу ниску брзину у оквиру расположиве дужине за слијетање. Дозвољена су одступања за очекиване разлике у техникама прилаза и слијетања ако се нису поштовала приликом одређивања перформанси.

ПОДДИО D
ИНСТРУМЕНТИ, ПОДАЦИ И ОПРЕМА
ОДЈЕЉАК 1
Авиони

NCC.IDE.A.100 Инструменти и опрема - уопштено

(a) Инструменти и опрема који се захтијевају у овом поддијелу одобравају се у складу са примјењивим захтјевима за пловидбеност ако:

(1) их употребљава летачка посада за контролу путање лета;

(2) се употребљавају за испуњење захтјева из NCC.IDE.A.245;

(3) се употребљавају за испуњење захтјева из NCC.IDE.A.250; или

(4) су уграђени у авион.

(b) Сљедеће предмете, ако се захтијевају у овом поддијелу, није потребно одобрити као опрему:

(1) резервне осигураче,

(2) ручне преносиве свјетиљке,

(3) тачни мјерач времена,

(4) држач карте,

(5) прибор за прву помоћ,

(6) опрема за преживљавање и сигнализацију,

(7) сидро за море и опрему за привеживање, и

(8) системе за везивање дјеце.

(c) Инструменти и опрема или прибор који нису прописани овим анексом, и сва друга опрема која није прописана овим правилником, али се налази у ваздухоплову, у складу је са сљедећим захтјевима:

(1) чланови летачке посаде не смију информације добијене из тих инструмената, опреме или прибора употребљавати за испуњење захтјева из Анекса који дефинише Битне захтјеве за пловидбеност из прописа о континуираној пловидбености ваздухоплова и ваздухопловних производа, дијелова и уређаја и о одобравању организација и особља који се баве овим пословима или из NCC.IDE.A.245 и NCC.IDE.A.250 овог анекса;

(2) инструменти и опрема не утичу на пловидбеност авиона, чак ни у случају кварова или застоја у раду.

(d) Инструменти и опрема спремни су за употребу или су доступни са мјеста на којем сједи члан летачке посаде који их треба употребљавати.

(e) Они инструменти које користи члан летачке посаде распоређени су тако да допуштају члану летачке посаде да јасно види ознаке са свог мјеста, са најмањим могућим скретањем са положаја и линије вида, коју обично заузима када гледа напријед у смјеру путање лета.

(f) Сва захтијевана опрема за случај опасности лако је доступна за тренутну употребу.

NCC.IDE.A.105 Минимална опрема за лет

Лет се не започиње ако је било који од инструмената авиона, предмета опреме или функција који се захтијевају за предвиђени лет неисправан или недостаје, осим ако:

(a) авион се користи у складу са листом минималне опреме (MEL);

(b) има одобрење надлежног органа да управља авионом у оквиру ограничења главне листе минималне опреме (MMEL) у складу са ORO.MLR.105(j) Анекса III овог правилника; или

(c) авион има одобрење за летење које је издато у складу са примјењивим захтјевима за пловидбеност.

NCC.IDE.A.110 Резервни електрични осигурачи

Авиони су опремљени резервним електричним осигурачима, јачине потребне за потпуно заштиту електричног кола, за замјену осигурача које је допуштено замијенити током лета.

NCC.IDE.A.115 Оперативна свјетла

Авиони који лете ноћу опремљени су:

(a) системом свјетала за избјегавање судара;

(b) навигационим/позиционим свјетлима;

(c) свјетлима за слијетање;

(d) освјетљењем које се напаја из електричног система авиона ради одговарајућег освјетљења свих инструмената и опреме потребних за безбједно коришћење авиона;

(e) освјетљењем које се напаја из електричног система авиона ради освјетљења у свим путничким кабинама;

(f) ручном преносивом свјетиљком за свако мјесто члана посаде; и

(g) свјетлима која су у складу са Међународним прописима за спречавање судара на мору ако је у питању хидроавион.

NCC.IDE.A.120 Операције према правилима VFR - летачки и навигациони инструменти и припадајућа опрема

(a) Авиони који изводе операције према правилима VFR током дана опремљени су уређајем за мјерење и приказ:

(1) магнетног правца,

(2) времена у сатима, минутама и секундама,

(3) барометарске висине,

(4) индициране брзине,
(5) клизања, и
(6) Маховог броја - када су ограничења брзине изражена Маховим бројем.

(b) Авиони који изводе операције у визуелним метеоролошким условима (VMC) изнад воде и изван видокруга копна, у визуелним метеоролошким условима ноћу (VMC) или у условима када авион није могуће задржати на жељеној путањи лета без једног или више додатних инструмената, уз опрему наведену под (a) опремљени су и:
(1) уређајем за мјерење и приказ:
(i) скретања и клизања,
(ii) положаја,
(iii) вертикалне брзине, и
(iv) стабилизованог смјера,
(2) уређајем за показивање недовољног снабдијевања електричном енергијом жироскопских инструмената; и
(3) уређајем за спречавање кварова на систему за показивање брзине, у складу са захтјевима наведеним под (a)(4), због кондензације или залеђивања.

(c) Кад год су за операцију потребна два пилота, авиони су опремљени додатним посебним уређајем за приказ:
(1) барометарске висине,
(2) индициране брзине,
(3) клизања, скретања и клизања, ако је примјењиво,
(4) положаја, ако је примјењиво,
(5) вертикалне брзине, ако је примјењиво,
(6) стабилизованог смјера, ако је примјењиво, и
(7) Маховог броја - када су ограничења брзине изражена Маховим бројем, ако је примјењиво.

NCC.IDE.A.125 Операције према правилима IFR - летачки и навигациони инструменти и припадајућа опрема

Авиони који изводе операције према правилима IFR опремљени су:

(a) уређајем за мјерење и приказ:
(1) магнетног правца,
(2) времена у сатима, минутама и секундама,
(3) барометарске висине,
(4) индициране брзине,
(5) вертикалне брзине,
(6) заокрета и клизања,
(7) уздужног положаја,
(8) стабилизованог смјера,
(9) спољне температуре ваздуха, и
(10) Маховог броја - када су ограничења брзине изражена Маховим бројем;

(b) уређајем за показивање недовољног напајања електричном енергијом жироскопских инструмената;

(c) кад год су за операцију потребна два пилота, додатним посебним уређајем за другог пилота за приказ:
(1) барометарске висине,
(2) индициране брзине,
(3) вертикалне брзине,
(4) заокрета и клизања,
(5) уздужног положаја,
(6) стабилизованог смјера, и
(7) Маховог броја - када су ограничења брзине изражена Маховим бројем, ако је примјењиво;

(d) уређајем за спречавање кварова на системима за показивање брзине у складу са захтјевима из (a)(4) и (c)(2) због кондензације или залеђивања;

(e) комплексни ваздухоплови на моторни погон којима се лети по инструменталним правилима летења су, уз захтјеве из (a), (b), (c) и (d), додатно опремљени:
(1) алтернативним извором статичког притиска;
(2) држачем карте, који се налази на мјесту на којем се карта лако очита и на којем се она може освијетлити за ноћне летове;
(3) другим посебним уређајем за мјерење и приказ висине, осим ако није већ постављена с циљем усклађености са (e)(1); и

(f) напајањем у случају опасности који је независан од главног система за напајање електричном енергијом за потребе функционисања и осветљења система за приказ положаја најмање 30 минута. Напајање у случају опасности аутоматски се покреће након потпуног квара главног система за напајање електричном енергијом и на инструменту или плочи са инструментима мора се јасно истакнути да индикатор положаја ради уз помоћ напајања у случају опасности.

NCC.IDE.A.130 Додатна опрема за операције са једним пилотом према правилима IFR

Авиони који лете према правилима IFR са једним пилотом опремљени су аутопилотом који може, као минимум, одржавати висину и смјер.

NCC.IDE.A.135 Систем за упозоравање и препознавање терена (TAWS)

Авиони са турбинским погоном са највећом допуштеном масом при полијетању (MCTOM) већом од 5 700 kg или највећим оперативним бројем путничких сједишта (MOPSC) већим од девет сједишта опремљени су системом TAWS који испуњава захтјеве за:

(a) опрему класе A у складу са прихватљивим стандардом, у случају авиона којима је појединачно увјерење о пловидбености (CofA) први пут издато након 1. јануара 2011. године; или

(b) опрему класе B у складу са прихватљивим стандардом у случају авиона којима је појединачно увјерење о пловидбености (CofA) први пут издато 1. јануара 2011. године или прије.

NCC.IDE.A.140 Систем за избјегавање судара у ваздуху (ACAS)

Осим ако прописом о поступку избјегавања судара у лету није предвиђено другачије, авиони са турбинским погоном са највећом допуштеном масом при полијетању (MCTOM) већом од 5 700 kg или највећим оперативним бројем путничких сједишта (MOPSC) већим од 19 сједишта опремљени су системом ACAS II.

NCC.IDE.A.145 Опрема за уочавање временских услова

Сљедећи авиони опремљени су опремом за уочавање временских услова ако ваздухоплов изводи операције ноћу или у инструменталним метеоролошким условима (IMC) у подручјима гдје се може очекивати да током руте настане грмљавинско невријеме или други потенцијално опасни временски услови, за које се сматра да се могу открити опремом за уочавање временских услова:

(a) авиони са кабином под притиском;

(b) авиони са кабином која није под притиском са највећом допуштеном масом при полијетању (MCTOM) већом од 5 700 kg; и

(c) авиони са кабином која није под притиском с највећим оперативним бројем путничких сједишта (MOPSC) већим од 9 сједишта.

NCC.IDE.A.150 Додатна опрема за операције ноћу у условима залеђивања

(a) Авиони који изводе операцију ноћу у очекиваним или стварним условима залеђивања опремљени су средствима која освјетљавају или откривају стварање леда.

(b) Средства која освјетљавају стварање леда не узрокују бљесак или одсјај који би онемогућио чланове посаде у обављању њихових дужности.

NCC.IDE.A.155 Систем интерфона за летачку посаду

Авиони, којима управља посада са више од једног члана, опремљени су системом интерфона за летачку посаду, укључујући слушалице и микрофоне које користе сви чланови летачке посаде.

NCC.IDE.A.160 Уређај за снимање звука у пилотској кабини

(a) Сљедећи авиони опремљени су уређајем за снимање звука у пилотској кабини (CVR):
  (1) авиони са највећом допуштеном масом при полијетању (MCTOM) већом од 27 000 kg, којима је појединачно увјерење о пловидбености (CofA) први пут издато 1. јануара 2016. године или касније; и
  (2) авиони са највећом допуштеном масом при полијетању (MCTOM) већом од 2 250 kg:
    (i) сертификовани за операцију са минималном посадом која укључује најмање два пилота;
    (ii) опремљени турбомлазним мотором/моторима или са више од једног турбоелисног мотора; и
    (iii) за које је потврда о типу први пут издата 1. јануара 2016. године или касније.

(b) Уређај за снимање звука у пилотској кабини (CVR) у могућности је да чува снимљене податке током најмање:
  (1) посљедњих 25 сати за авионе чија је MCTOM већа од 27 000 kg и којима је прво појединачно CofA издато 1. јануара 2022. године или касније,
  (2) посљедњих два сата у свим другим случајевима.

(c) Уређај за снимање звука у пилотској кабини (CVR) временским редослиједом снима:
  (1) гласовну комуникацију послату или примљену у пилотску кабину радио-везом;
  (2) гласовну комуникацију чланова летачке посаде у пилотској кабини који користе систем интерфона и систем за обавјештавање путника, ако је уграђен;
  (3) звукове у пилотској кабини, укључујући без прекидања звучне сигнале, примљене са сваког микрофона на ручици и микрофона у маски који се употребљавају; и
  (4) гласовне или звучне сигнале за препознавање помоћних средстава за навигацију или прилаз који се одашиљу у слушалицу или звучник.

(d) Уређај за снимање звука у пилотској кабини (CVR) аутоматски почиње снимати прије него што се авион почне кретати на свој погон и наставља снимати до краја лета када се авион више не може кретати властитим погоном.

(e) Осим захтјева наведених под (d), у зависности од доступности електричне енергије, уређај за снимање звука у пилотској кабини (CVR) почиње снимати што је раније могуће током провјера у пилотској кабини прије паљења мотора на почетку лета до провјера у пилотској кабини одмах након гашења мотора на крају лета.

(f) Ако се CVR не може одвојити, CVR садржи уређај који помаже при његовом проналажењу у води. Најкасније до 1. јануара 2020. године, подводни пренос са овог уређаја мора трајати најмање 90 дана. Ако се CVR може одвојити, он садржи аутоматски предајник за лоцирање у случајевима опасности.

NCC.IDE.A.165 Уређај за снимање података о лету

(a) Авиони са највећом допуштеном масом при полијетању (MCTOM) већом од 5 700 kg, којима је појединачно увјерење о пловидбености (CofA) први пут издато 1. јануара 2016. године или касније, опремљени су уређајем за снимање података о лету (FDR) који употребљава дигиталну методу снимања и чувања података и за које постоји метода којом се ти подаци могу брзо добити из спремника.

(b) Уређај за снимање података о лету (FDR) снима параметре који су потребни за прецизно утврђивање путање лета авиона, брзине, положаја, снаге мотора, конфигурације и рада ваздухоплова, и може чувати снимљене податке током најмање претходних 25 сати.

(c) Подаци се добијају из извора у авиону који омогућавају тачно подударање са подацима приказаним летачкој посади.

(d) Уређај за снимање података о лету (FDR) аутоматски почиње снимати податке прије него што се авион покрене властитим погоном и аутоматски престаје снимати када се авион више не може кретати властитим погоном.

(e) Ако се FDR не може одвојити, FDR садржи уређај који помаже при његовом проналажењу у води. Најкасније до 1. јануара 2020. године, подводни пренос са овог уређаја мора трајати најмање 90 дана. Ако се FDR може одвојити, он садржи аутоматски предајник за лоцирање у случајевима опасности.

NCC.IDE.A.170 Снимање података са везе за пренос података

(a) Авиони, којима је појединачно увјерење о пловидбености (CofA) први пут издато 1. јануара 2016. године или касније, а који имају могућност комуникације са везе за пренос података и од којих се захтјева да су опремљени уређајем за снимање звука у пилотској кабини (CVR), уређајем за снимање снимају, ако је примјењиво:
  (1) поруке у оквиру комуникације са везе за пренос података, повезане са комуникацијама са ATS, које се шаљу у авион и из авиона, укључујући поруке које се односе на сљедеће апликације:
    (i) успостављање везе за пренос података;
    (ii) комуникацију између контролора и пилота;
    (iii) циљано праћење;
    (iv) информације о лету;
    (v) надзор над одашиљањем из ваздухоплова, ако је могуће, с обзиром на структуру система;
    (vi) податке о оперативном надзору лета, ако је могуће, с обзиром на структуру система;
    (vii) графику, ако је могуће, с обзиром на структуру система;
  (2) информације које омогућавају повезаност са свим припадујућим записима о комуникацији путем везе за пренос података које се чувају посебно изван авиона; и
  (3) информације о времену и приоритету комуникационих порука са везе за пренос података, узимајући у обзир структуру система.

(b) Уређај за снимање употребљава дигиталну методу снимања и чувања података и информација и методу којом се ти подаци могу брзо претраживати. Методом снимања омогућава се подударање са подацима који су снимљени на земљи.
(c) Уређај за снимање је у могућности да чува снимљене податке најмање за период једнак периоду утврђеном у NCC.IDE.A.160 за уређаје за снимање звука у пилотској кабини (CVR).
(d) Ако се уређај за снимање не може одвојити, он садржи уређај који помаже при његовом проналажењу у води. Најкасније од 1. јануара 2020. године, пренос са овог уређаја испод површине воде мора трајати најмање 90 дана. Ако се уређај за снимање може одвојити, он садржи аутоматски предајник за лоцирање у случајевима опасности.
(e) Захтјеви који се примјењују на покретање и заустављање уређаја за снимање једнаки су захтјевима који се примјењују на покретање и заустављање уређаја за снимање звука у пилотској кабини (CVR) из NCC.IDE.A.160(d) и (e).

NCC.IDE.A.175 Комбиновани уређај за снимање података о лету и звука у пилотској кабини

Усклађеност са захтјевима за уређај за снимање звука у пилотској кабини (CVR) и уређаја за снимање података о лету (FDR) могуће је постићи:
(a) једним комбинованим уређајем за снимање података о лету и звука у пилотској кабини ако авион мора бити опремљен уређајем CVR или FDR; или
(b) два комбинована уређаја за снимање података о лету и звука у пилотској кабини ако авион мора бити опремљен уређајем CVR и FDR.

NCC.IDE.A.180 Сједишта, безбједносни појасеви за везивање на сједиштима, системи за везивање и појасеви за везивање дјеце

(a) Авиони су опремљени:
  (1) сједиштем или лежајем за сва лица у ваздухоплову старости од 24 мјесеца или више;
  (2) појасом за везивање на сваком путничком сједишту и системом за везивање за сваки лежај;
  (3) системима за везивање за дјецу (CRD) за сва лица у ваздухоплову млађа од 24 мјесеца;
  (4) појасом са системом везивања горњег дијела трупа који укључује уређај за аутоматско задржавање трупа лица које на том мјесту сједи у случају наглог успоравања:
    (i) на сваком сједишту летачке посаде и на свим сједиштима поред пилотског; и
    (ii) на сваком сједишту посматрача у пилотској кабини; и
  (5) појасом са системом везивања горњег дијела трупа на сједиштима најмањег захтијеваног броја кабинске посаде у случају авиона којима је појединачно увјерење о пловидбености (CofA) први пут издато након 31. децембра 1980. године.
(b) Појас са системом везивања горњег дијела трупа:
  (1) има једностепено откопчавање; и
  (2) на сједиштима летачке посаде, за најмањи захтијевани број кабинске посаде, два коса рамена појаса и безбједносни појас који се може употребљавати засебно;
  (3) на сједиштима летачке посаде и на сваком сједишту које се налази поред пилотског сједишта:
    (i) два коса рамена појаса и појас за везивање на сједишту који се може употребљавати засебно,
    (ii) дијагонални појас преко рамена и појас за везивање на сједишту који се може употребљавати за сљедеће авионе:
      (A) авиони са MCTOM мањим од 5 700 kg и MOPSC мањим од девет, који су у складу са динамичким условима принудног слијетања, а који су утврђени у примјењивим сертификационим захтјевима;
      (B) авиони са MCTOM мањим од 5 700 kg и MOPSC мањим од девет, који нису у складу са динамичким условима принудног слијетања, а који су утврђени у примјењивим сертификационим захтјевима и имају појединачно CofA први пут издато прије 25. августа 2016. године.

NCC.IDE.A.185 Ознаке за везивање безбједносних појасева и забрану пушења

Авиони, у којима сва путничка сједишта нису видљива са сједишта летачке посаде, опремљени су уређајем за упозорење путницима и кабинској посади када треба завезати безбједносне појасеве и на забрану пушења.

NCC.IDE.A.190 Прибор за прву помоћ

(a) Авиони су опремљени приборима за прву помоћ у складу са Табелом 1.

Табела 1
Број потребних прибора за прву помоћ

Број уграђених путничких сједишта	Број потребних прибора за прву помоћ
0 - 100	1
101 - 200	2
201 - 300	3
301 - 400	4
401 - 500	5
501 или више	6

(b) Прибори за прву помоћ:
  (1) лако су доступни за употребу, и
  (2) редовно се допуњују.

NCC.IDE.A.195 Додатни кисеоник - авиони са кабином под притиском

(a) Авиони са кабином под притиском, намијењени летовима на висинама летења за које се захтијева снабдијевање кисеоником у складу са наведеним под (b), опремљени су уређајем за складиштење и расподјелу кисеоника који може чувати и расподијелити потребне залихе кисеоника.
(b) Авиони са кабином под притиском, намијењени летовима изнад висина летења на којим је висина притиска у путничким одјељцима изнад 10 000 ft, носе довољно кисеоника за дисање за снабдијевање:
  (1) свих чланова посаде, и:
    (i) 100% путника за сваки период ако висина притиска кабине прелази 15 000 ft, али ни у ком случају мање од десетоминутног снабдијевања;
    (ii) најмање 30% путника за сваки период ако ће при губитку притиска и узимајући у обзир околности лета висина притиска у путничкој кабини бити између 14 000 ft и 15 000 ft; и
    (iii) најмање 10% путника за сваки период дужи од 30 минута ако ће висина притиска у

путничкој кабини бити између 10 000 ft и 14 000 ft;

(2) свих лица у путничкој кабини за најмање 10 минута за авионе намијењене летовима на висинама притиска изнад 25 000 ft, или намијењене летовима испод те висине, али у условима у којим се унутар четири минуте не могу спустити на висину притиска од 13 000 ft.

(c) Авиони са кабином под притиском, намијењени летовима изнад 25 000 ft, додатно су опремљени:

(1) уређајем за упозорење летачке посаде о губитку притиска, и

(2) маскама за чланове летачке посаде које се брзо стављају.

NCC.IDE.A.200 Додатни кисеоник - авиони са кабином која није под притиском

(a) Авиони са кабином, која није под притиском, намијењени летовима на висинама летења за које се захтијева снабдијевање кисеоником у складу са наведеним под (b), опремљени су уређајем за складиштење и расподјелу кисеоника који може чувати и расподијелити потребне залихе кисеоника.

(b) Авиони са кабином, која није под притиском, намијењени летовима изнад висина летења на којим је висина притиска у путничкој кабини изнад 10 000 ft, носе довољно кисеоника за дисање за снабдијевање:

(1) свих чланова посаде и најмање 10% путника за сваки период дужи од 30 минута ако ће висина притиска у путничкој кабини бити између 10 000 ft и 13 000 ft; и

(2) свих чланова посаде и путника за сваки период у ком ће висина притиска у путничкој кабини бити изнад 13 000 ft.

NCC.IDE.A.205 Ручни апарати за гашење пожара

(a) Авиони су опремљени најмање једним ручним апаратом за гашење пожара:

(1) у пилотској кабини; и

(2) у сваком путничком одјељку који је одвојен од пилотске кабине, осим ако је одјељак доступан летачкој посади.

(b) Врста и количина средства за гашење за захтијеване апарате за гашење пожара одговара врсти пожара који може настати у одјељку гдје се апарат намјерава употребљавати и како би се опасност од концентрације штетног гаса свела на најмању мјеру у одјељцима у којим бораве лица.

NCC.IDE.A.206 Сјекира и жељезна полуга

(a) Авиони са највећом допуштеном масом при полијетању (MCTOM) већом од 5 700 kg или највећим оперативним бројем путничких сједишта (MOPSC) већим од девет сједишта опремљени су најмање једном сјекиром или жељезном полугом смјештеној у пилотској кабини.

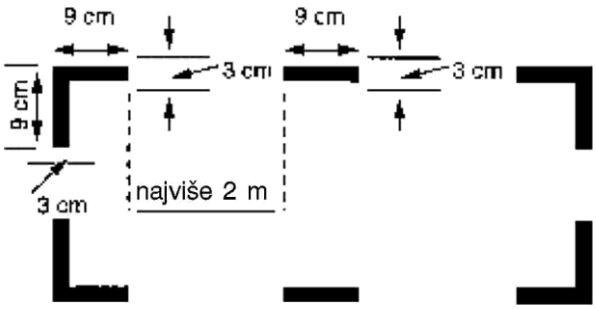
(b) За авионе са највећим оперативним бројем путничких сједишта (MOPSC) више од 200 сједишта додатна сјекира или жељезна полуга уграђена је у или у близини бифеа који се налази у задњем дијелу ваздухоплова.

(c) Сјекире и жељезне полуге у путничкој кабини нису видљиве путницима.

NCC.IDE.A.210 Означавање мјеста за продор

Ако су на авиону означена мјеста на трупу одговарајућа за продор спасилачких екипа у ваздухоплов у случају опасности, таква су мјеста означена како је приказано на Слици 1.

Слика 1
Означавање мјеста за продор



NCC.IDE.A.215 Предајник за лоцирање у случају опасности (ELT)

(a) Авиони су опремљени са:

(1) предајником за лоцирање у случају опасности (ELT) било које врсте или уређајем за лоцирање који испуњава захтјеве из Анекса IV (Дио-CAT), CAT.GEN.MPA.210 овог правилника, ако је појединачно увјерење о пловидбености (CofA) први пут издато 1. јула 2008. године или прије;

(2) аутоматским предајником за лоцирање у случају опасности (ELT) или уређајем за лоцирање који испуњава захтјеве из Анекса IV (Дио-CAT), CAT.GEN.MPA.210 овог правилника, ако је појединачно увјерење о пловидбености (CofA) први пут издато након 1. јула 2008. године.

(b) Предајник за лоцирање у случају опасности (ELT) било које врсте има могућност да непрекидно шаље сигнал на 121,5 MHz и 406 MHz.

NCC.IDE.A.220 Лет изнад воде

(a) Сљедећи авиони опремљени су прслуком за спасавање за сва лица у ваздухоплову или сличним посебним уређајем за плутање за сва лица у ваздухоплову млађа од 24 мјесеца, смјештеним на мјесту које је доступно са сједишта или лежаја лица за чију су употребу предвиђени:

(1) копнени ваздухоплови намијењени летовима изнад воде на удаљености од више од 50 NM од обале или полијетања или слијетања на аеродрому или оперативном мјесту, на којем је, по мишљењу воће ваздухоплова, полетна или прилазна путања смјештена изнад воде, тако да би у случају несреће ваздухоплов могао принудно слетјети на воду; и

(2) хидроавиони намијењени летовима изнад воде.

(b) Сваки прслук за спасавање или сличан посебан уређај за плутање опремљен је уређајем електричног осветљавања у сврху олакшавања лоцирања особа.

(c) Хидроавиони намијењени летовима изнад воде опремљени су:

(1) сидром или другом опремом која је неопходна за олакшавање везивања, сидрења или маневрисања авионом на води, примјереним величини и тежини авиона, те карактеристикама у вези са његовим управљањем; и

(2) опремом за давање звучних сигнала, како је прописано Међународним прописима за спречавање судара на мору, ако је примјењиво.

(d) Воћа ваздухоплова који лети на удаљености од копна које је погодно за принудно слијетање, а која је већа од растојања које авион прелети за 30 минута лета при

уобичајеној брзини крстарења или 50 NM, у зависности од тога шта је мање, утврђује ризике за преживљавање лица из авиона у случају принудног слијетања на води, на основу чега одлучује о потреби да се у авиону налази:
(1) опрема за давање сигнала за помоћ;
(2) довољан броја чамаца за спасавање за превоз свих лица из ваздухоплова који су смјештени тако да омогућавају њихову употребу у случају опасности; и
(3) опрема за спасавање која садржи средства за одржавање на животу примјерене предвиђеном лету.

NCC.IDE.A.230 Опрема за преживљавање

(a) Авиони, намијењени летовима изнад подручја на којима би потрага и спасавање били посебно тешки, опремљени су:
(1) сигналном опремом за давање сигнала за помоћ;
(2) најмање једним предајником за лоцирање у случајевима опасности (ELT(S)); и
(3) додатном опремом за преживљавање на рути којом се лети, узимајући у обзир број лица у авиону.

(b) На авиону није потребно носити додатну опрему за преживљавање која је наведена под (a)(3) ако ваздухоплов:
(1) остаје унутар удаљености од подручја на ком потрага и спасавање нису посебно тешки и које одговара:
(i) 120 минута при брзини крстарења са једним неисправним мотором (OEI) за авионе који могу наставити лет до аеродрома при отказу критичног мотора/критичних мотора на било којој тачки руте или рута планираног одступања; или
(ii) 30 минута при брзини крстарења за све остале авионе;
или
(2) остаје унутар удаљености не већој од 90 минута при брзини крстрења од подручја погодног за принудно слијетање, за авионе сертификоване у складу са примјењивим стандардима за пловидбеност.

NCC.IDE.A.240 Слушалице

(a) Авиони су опремљени слушалицама са уграђеним микрофоном или одговарајућим уређајем за сваког члана летачке посаде на њиховом додијељеном мјесту у пилотској кабини.

(b) Авиони који изводе операције према правилима IFR или ноћу опремљени су тастером за активирање одашиљача на ручној команди за управљање бочним и уздужним нагибом за сваког захтијеваног члана летачке посаде.

NCC.IDE.A.245 Опрема за радио-комуникацију

(a) Авиони који лете према правилима IFR или ноћу, или ако је то у складу са примјењивим захтјевима за ваздушни простор, опремљени су опремом за радио-комуникацију којом се у уобичајеним условима радио-преноса омогућава:
(1) извођење двосмјерне комуникације за потребе контроле аеродрома;
(2) пријем метеоролошких података било када током лета;
(3) извођење двосмјерне комуникације било када током лета са аеронаутичким станицама на фреквенцијама које прописује надлежни орган; и
(4) омогућити комуникација у случајевима опасности на ваздухопловној фреквенцији од 121,5 MHz.

(b) Ако се захтијева више од једног комплета опреме за комуникацију, свака је независна од друге опреме до мјере да квар једне опреме неће довести до квара на другој опреми.

NCC.IDE.A.250 Опрема за навигацију

(a) Авиони су опремљени опремом за навигацију којом ће се омогућити наставак лета у складу са:
(1) ATS планом лета, ако је примјењиво; и
(2) примјењивим захтјевима за ваздушни простор.

(b) Авиони имају довољно опреме за навигацију којом се обезбјеђује да, у случају квара једног дијела опреме у било којој фази лета, преостала опрема омогућава безбједну навигацију у складу са наведеним под (a) или безбједно извођење одговарајуће радње за непредвиђене ситуације.

(c) Авиони намијењени летовима приликом којих се намјерава извршити слијетање у инструменталним метеоролошким условима (IMC), опремљени су одговарајућом опремом којом се може обавити навођење до тачке са које се може извести визуелно слијетање. Та опрема омогућава навођење на сваки аеродром на којем се намјерава извршити слијетање у инструменталним метеоролошким условима (IMC) и за све утврђене алтернативне аеродроме.

(d) За PBN операције ваздухоплов испуњава сертификационе захтјеве о пловидбености за одговарајуће навигационе спецификације.

(e) Авиони су опремљени са опремом за надзор у складу са примјењивим захтјевима за ваздушни простор.

NCC.IDE.A.255 Транспондер

Авиони су опремљени транспондером секундарног надзорног радара (SSR) за извјештавање о висини по притиску и другим транспондером SSR са карактеристикама које се захтијевају за руту на којој се лети.

NCC.IDE.A.260 Управљање базама ваздухопловних података

(a) Базе ваздухопловних података које се употребљавају у апликацијама сертификованих система ваздухоплова испуњавају захтјеве у погледу квалитета података који су одговарајући за предвиђену употребу података.

(b) Оператор обезбјеђује благовремену расподјелу и укључивање актуелних и неизмијењених база ваздухопловних података свим ваздухопловима којима су потребни.

(c) Без обзира на све друге захтјеве у погледу извјешта-вања о догађајима како је утврђено у пропису о извје-штавању о догађајима у цивилном ваздухопловству Босне и Херцеговине, оператор извјештава пружаоца базе података о случајевима погрешних, недосљедних или недостајућих података за које је оправдано очекивати да би могли представљати опасност за безбједност лета.

У таквим случајевима оператор обавјештава летачку посаду и остало предметно особље и обезбјеђује да се предметни подаци не употребљавају.

ОДЈЕЉАК 2
Хеликоптери

NCC.IDE.H.100 Инструменти и опрема - уопштено

(a) Инструменти и опрема који се захтијевају овим поддијелом одобравају се у складу са примјењивим захтјевима за пловидбеност ако:
(1) их употребљава летачка посада за управљање путањом лета;

(2) се употребљавају за испуњење захтјева из NCC.IDE.H.245;
(3) се употребљавају за испуњење захтјева из NCC.IDE.H.250; или
(4) су уграђени у хеликоптер.

(b) Сљедеће предмете, ако се захтијевају овим поддијелом, није потребно одобрити као опрему:
(1) ручна преносива свјетиљка,
(2) тачни мјерач времена,
(3) држач карте,
(4) прибор за прву помоћ,
(5) опрема за преживљавање и сигнализацију,
(6) сидро за море и опрема за привезивање; и
(7) системе везивања за дјецу.

(c) Инструменти и опрема или прибор који нису прописани овим анексом, и сва друга опрема која није прописана овим правилником, али се налази у ваздухоплову, у складу је са сљедећим захтјевима:
(1) чланови летачке посаде не користе информације добијене из тих инструмената, опреме или прибора за испуњење захтјева из Анекса који дефинише Битне захтјеве за пловидбеност из про-писа којим се утврђује континуирана пловидбе-ност ваздухоплова и ваздухопловних производа, дијелова и уређаја и одобравање организација и особља који се баве овим пословима или из NCC.IDE.H.245 и NCC.IDE.H.250 овог анекса;
(2) инструменти и опрема не утичу на пловидбеност хеликоптера, чак ни у случају кварова или отказа.

(d) Инструменти и опрема спремни су за употребу или су доступни са мјеста на којем сједи члан летачке посаде који их треба употребљавати.

(e) Они инструменти које користи члан летачке посаде распоређени су тако да допуштају члану летачке посаде да јасно види ознаке са свог мјеста, са најмањим могућим скретањем са положаја и линије вида, коју обично заузима када гледа напријед у смјеру путање лета.

(f) Сва захтијевана опрема за спасавање лако је доступна за тренутну употребу.

NCC.IDE.H.105 Минимална опрема за лет

Лет се не започиње ако је било који од инструмената хеликоптера, дијелова опреме или функција који се захтијевају за предвиђени лет неисправан или недостаје, осим ако:

(a) хеликоптер се користи у складу са листом минималне опреме (MEL);

(b) оператор има одобрење надлежног органа за управљање хеликоптером у оквиру ограничења главне листе минималне опреме (MMEL) у складу са ORO.MLR.105(j) Анекса III овог правилника; или

(c) хеликоптер има дозволу за летење која је издата у складу са примјењивим захтјевима за пловидбеност.

NCC.IDE.H.115 Оперативна свјетла

Хеликоптери који лете ноћу опремљени су:

(a) системом свјетала за избјегавање судара;

(b) навигационим/позиционим свјетлима;

(c) свјетлима за слијетање;

(d) освјетљењем које се напаја из електричног система хеликоптера, ради одговарајућег освјетљења свих инструмената и опреме потребних за безбједно коришћење хеликоптера;

(e) освјетљењем које се напаја из електричног система хеликоптера ради освјетљења у свим путничким одјељцима;

(f) ручном преносивом свјетиљком за сва мјеста чланова посаде; и

(g) свјетлима која су у складу са Међународним прописима за спречавање судара на мору ако је хеликоптер амфибијски.

NCC.IDE.H.120 Операције према правилима VFR - инструменти за летење и навигацију и припадајућа опрема

(a) Хеликоптери који изводе операције према правилима VFR током дана опремљени су уређајем за мјерење и приказ:
(1) магнетног правца,
(2) времена у сатима, минутама и секундама,
(3) барометарске висине,
(4) индициране брзине, и
(5) клизања.

(b) Хеликоптери, који се користе у визуелним метеоролошким условима (VMC) изнад воде и изван видокруга копна, у визуелним метеоролошким условима ноћу (VMC) када је видљивост мања од 1 500 m или у условима када хеликоптер није могуће задржати на жељеној путањи лета без једног или више додатних инструмената, уз опрему наведену под (a) опремљени су и:
(1) уређајем за мјерење и приказ:
(i) уздужног положаја,
(ii) вертикалне брзине,
(iii) стабилизованог смјера,
(2) уређајем за показивање недовољног снабдијевања електричном енергијом жироскопских инструмената, и
(3) уређајем за спречавање кварова на систему за показивање брзине у складу са захтјевима наведеним под (a)(4) због кондензације или залеђивања.

(c) Кад год су за операцију потребна два пилота, хеликоптери су опремљени додатним посебним уређајем за приказ:
(1) барометарске висине,
(2) индициране брзине,
(3) клизања,
(4) уздужног положаја, ако је примјењиво,
(5) вертикалне брзине, ако је примјењиво, и
(6) стабилизованог смјера, ако је примјењиво.

NCC.IDE.H.125 Операције према правилима IFR - летачки и навигациони инструменти и припадајућа опрема

Хеликоптери који лете према правилима IFR опремљени су:

(a) уређајем за мјерење и приказ:
(1) магнетног правца,
(2) времена у сатима, минутама и секундама,
(3) барометарске висине,
(4) индициране брзине,
(5) вертикалне брзине,
(6) клизања,
(7) положаја,
(8) стабилизованог смјера, и
(9) спољне температуре ваздуха;

(b) уређајем за показивање недовољног снабдијевања електричном енергијом жироскопских инструмената;

(c) кад год су за операцију потребна два пилота, додатним посебним уређајем за приказивање:
(1) барометарске висине,
(2) индициране брзине,

(3) вертикалне брзине,
(4) клизања,
(5) уздужног положаја, и
(6) стабилизованог смјера;

(d) уређајем за спречавање кварова на системима за показивање брзине у складу са захтјевима наведеним под (a)(4) и (c)(2) због кондензације или залеђивања;
(e) алтернативним извором статичног притиска;

(f) држачем карте, који се налази на мјесту на ком се карта лако очита и на ком се она може освијетлити за ноћне летове; и

(g) додатним уређајем за мјерење и приказ уздужног положаја као помоћним инструментом.

NCC.IDE.H.130 Додатна опрема за операције са једним пилотом према правилима IFR

Хеликоптери који лете према правилима IFR са једним пилотом опремљени су аутопилотом који може, као минимум, задржати висину и смјер.

NCC.IDE.H.145 Опрема за уочавање временских услова

Хеликоптери са највећим оперативним бројем путничких сједишта (MOPSC) већим од 9 сједишта и који лете према правилима IFR или ноћу опремљени су опремом за уочавање временских услова за откривање временских услова ако актуелни временски извјештаји показују да се може очекивати да током руте настане грмљавинско невријеме или други потенцијално опасни временски услови, за које се сматра да се могу открити опремом за уочавање временских услова.

NCC.IDE.H.150 Додатна опрема за летење ноћу у условима залеђивања

(a) Хеликоптери који лете ноћу у очекиваним или стварним условима залеђивања опремљени су средствима која осветљавају или откривају стварање леда.

(b) Средства која осветљавају стварање леда не узрокују бљесак или одсјај који би онемогућио чланове посаде у обављању њихових дужности.

NCC.IDE.H.155 Систем интерфона за летачку посаду

Хеликоптери којим управља посада са више од једног члана опремљени су системом интерфона за летачку посаду, укључујући слушалице и микрофоне које користе сви чланови летачке посаде.

NCC.IDE.H.160 Уређај за снимање звука у пилотској кабини

(a) Хеликоптери са највећом допуштеном масом при полијетању (MCTOM) већом од 7 000 kg, којима је појединачно увјерење о пловидбености (CofA) први пут издато 1. јануара 2016. године или касније, опремљени су уређајем за снимање звука у пилотској кабини (CVR).

(b) Уређај за снимање звука у пилотској кабини (CVR) у могућности је задржати снимљене податке током најмање претходна два сата.

(c) Уређај за снимање звука у пилотској кабини (CVR) временским редоследом снима:
(1) гласовну комуникацију послату или примљену у пилотску кабину радио-везом;
(2) гласовну комуникацију чланова летачке посаде у пилотској кабини који користе систем интерфона и систем за обавјештавање путника ако је уграђен;
(3) звукове из пилотске кабине, укључујући без прекидања звучне сигнале, примљене са сваког микрофона посаде; и
(4) глас или звучни сигнал идентификације навигационог или прилазног средства, који је добијен посредством слушалица или звучника.

(d) Уређај за снимање звука у пилотској кабини (CVR) аутоматски почиње снимати прије него што се хеликоптер почне кретати на свој погон и наставља снимати до краја лета када се хеликоптер више не може кретати властитим погоном.

(e) Осим захтјева наведених под (d), у зависности од расположивости електричне енергије, уређај за снимање звука у пилотској кабини (CVR) почиње снимати што је раније могуће током провјера у пилотској кабини прије паљења мотора на почетку лета до провјера у пилотској кабини одмах након гашења мотора на крају лета.

(f) Ако се CVR не може одвојити, CVR садржи уређај који помаже при његовом проналажењу у води. Најкасније до 1. јануара 2020. године, подводни пренос са овог уређаја мора трајати најмање 90 дана. Ако се CVR може одвојити, CVR садржи аутоматски предајник за лоцирање у случајевима опасности.

NCC.IDE.H.165 Уређај за снимање података о лету

(a) Хеликоптери са највећом допуштеном масом на полијетању (MCTOM) већом од 3 175 kg, којима је појединачно увјерење о пловидбености (CofA) први пут издато 1. јануара 2016. године или касније опремљени су уређајем за снимање података о лету (FDR) који употребљава дигиталну методу снимања и складиштења података и за које постоји метода којом се ти подаци могу брзо претраживати.

(b) Уређај за снимање података о лету (FDR) снима параметре који су потребни за прецизно утврђивање путање лета хеликоптера, брзине, положаја, снаге мотора, конфигурације и рада хеликоптера, и има могућност задржавања снимљених података током најмање претходних 10 сати.

(c) Подаци се добијају из извора у хеликоптеру који омогућавају тачно подударање са подацима приказаним летачкој посади.

(d) Уређај за снимање података о лету (FDR) аутоматски почиње снимати податке прије него што се хеликоптер може кретати властитим погоном и аутоматски престаје снимати када се хеликоптер више не може кретати властитим погоном.

(e) Ако се FDR не може одвојити, FDR садржи уређај који помаже при његовом проналажењу у води. Најкасније до 1. јануара 2020. године, подводни пренос са овог уређаја има трајање од најмање 90 дана. Ако се FDR може одвојити, FDR садржи аутоматски предајник за лоцирање у случајевима опасности.

NCC.IDE.H.170 Снимање података са везе за пренос података

(a) Хеликоптери, којим је појединачно увјерење о пловидбености (CofA) први пут издато 1. јануара 2016. године или касније, а који имају могућност комуникације са везе за пренос података и опремљени су уређајем за снимање звука у пилотској кабини (CVR), уређајем за снимање снимају, када је примјењиво:
(1) поруке у оквиру комуникације са везе за пренос података, повезане са комуникацијама са ATS, које се шаљу у хеликоптер и из хеликоптера, укључујући поруке које се односе на сљедеће апликације:
(i) успостављање везе за пренос података;
(ii) комуникацију између контролора и пилота;

(iii) циљани надзор;
(iv) информације о лету;
(v) надзор над одашиљањем из ваздухоплова, ако је могуће, с обзиром на структуру система;
(vi) податке о оперативном надзору лета, ако је могуће, с обзиром на структуру система; и
(vii) графику, ако је могуће, с обзиром на структуру система;

(2) информације које омогућавају повезаност са свим повезаним записима о комуникацији са везе за пренос података који се чувају одвојено од хеликоптера; и
(3) информације о времену и приоритету комуникационих порука са везе за пренос података, узимајући у обзир структуру система.

(b) Уређај за снимање употребљава дигиталну методу снимања и складиштења података и информација и методу којом се ти подаци могу брзо претраживати. Методом снимања омогућава се повезивање са подацима који су снимљени на земљи.
(c) Уређај за снимање у могућности је задржати снимљене податке најмање за период једнак периоду утврђеном у NCC.IDE.H.160 за уређаје за снимање звука у пилотској кабини (CVR).
(d) Ако се уређај за снимање не може одвојити, он садржи уређај који помаже при његовом проналажењу у води. Најкасније до 1. јануара 2020. године подводни пренос са овог уређаја мора трајати најмање 90 дана. Ако се уређај за снимање може одвојити, он садржи аутоматски предајник за лоцирање у случајевима опасности.
(e) Захтјеви, који се примјењују на покретање и заустављање уређаја за снимање, једнаки су захтјевима који се примјењују на покретање и заустављање уређаја за снимање звука у пилотској кабини (CVR) из NCC.IDE.A.160(f) и (e).

NCC.IDE.H.175 Комбиновани уређај за снимање података о лету и звука у пилотској кабини

Усклађеност са захтјевима за уређај за снимање звука у пилотској кабини (CVR) и уређаја за снимање података о лету (FDR) могуће је постићи једним комбинованим уређајем за снимање података о лету и звука у пилотској кабини.

NCC.IDE.H.180 Сједишта, безбједносни појасеви на сједиштима, системи за везивање и појасеви за везивање дјеце

(a) Хеликоптери су опремљени:
(1) сједиштем или лежајем за сва лица у ваздухоплову старости од 24 мјесеца или више;
(2) појасом за везивање на сваком путничком сједишту и системом за везивање за сваки лежај;
(3) за хеликоптере којим је појединачно увјерење о пловидбености (CofA) први пут издато након 31. децембра 2012. године, појасом са системом везивања горњег дијела трупа за сваког путника старости од 24 мјесеца или више;
(4) појасеве за везивање за дјецу (CRD) за сва лица у ваздухоплову млађа од 24 мјесеца;
(5) појасом са системом везивања горњег дијела трупа, који укључује уређај за аутоматско задржавање трупа лица које на том мјесту сједи у случају наглог успоравања на сваком сједишту летачке посаде; и
(6) појасом са системом везивања горњег дијела трупа на сједиштима најмањег захтијеваног броја кабинске посаде у случају хеликоптера којима је појединачно увјерење о пловидбености (CofA) први пут издато након 31. децембра 1980. године.

(b) Појас са системом везивања горњег дијела трупа:
(1) има једностепено откопчавање; и
(2) на сједиштима летачке посаде, свим сједиштима поред пилотског и на сједиштима најмањег захтијеваног броја кабинске посаде укључује два коса рамена појаса и појас за везивање који се може употребљавати засебно.

NCC.IDE.H.185 Ознаке за везивање појасева и забрану пушења

Хеликоптери у којим сва путничка мјеста нису видљива са сједишта летачке посаде опремљени су уређајем за упозорење путницима и кабинској посади када треба везати појасеве и на забрану пушења.

NCC.IDE.H.190 Прибор за прву помоћ

(a) Хеликоптери су опремљени најмање једним прибором за прву помоћ.
(b) Прибор/и за прву помоћ:
(1) лако су доступни за употребу, и
(2) редовно се допуњују.

NCC.IDE.H.200 Додатни кисеоник - хеликоптери са кабином која није под притиском

(a) Хеликоптери са кабином која није под притиском, намијењени летовима на висинама летења за које се захтијева снабдијевање кисеоником у складу са наведеним под (b), опремљени су уређајем за складиштење и расподјелу кисеоника који може чувати и расподијелити потребне залихе кисеоника.
(b) Хеликоптери са кабином која није под притиском, намијењени летовима изнад висина летења на којим је висина притиска у путничким одјељцима изнад 10 000 ft, носе довољно кисеоника за дисање за снабдијевање:
(1) свих чланова посаде и најмање 10% путника за сваки период дужи од 30 минута ако ће висина притиска у путничкој кабини бити између 10 000 ft и 13 000 ft; и
(2) свих чланова посаде и путника за сваки период у ком ће висина притиска у путничкој кабини бити изнад 13 000 ft.

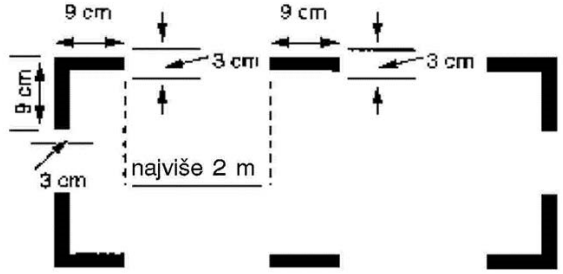
NCC.IDE.H.205 Ручни апарати за гашење пожара

(a) Хеликоптери су опремљени најмање једним ручним апаратом за гашење пожара:
(1) у пилотској кабини; и
(2) у сваком путничком одјељку који је одвојен од пилотске кабине, осим ако је одјељак доступан летачкој посади.
(b) Врста и количина средства за гашење за захтијеване апарате за гашење пожара одговара врсти пожара који може настати у одјељку гдје се апарат намјерава употребљавати и како би се опасност од концентрације штетног гаса свела на најмању мјеру у одјељцима у којим бораве лица.

NCC.IDE.H.210 Означавање мјеста за продор

Ако су на хеликоптеру означена мјеста на трупу одговарајућа за продор спасилачких екипа у хеликоптер у случају опасности, таква су мјеста означена како је приказано на Слици 1.

Слика 1
Означавање мјеста за продор



NCC.IDE.H.215 Предајник за лоцирање у случајевима опасности (ELT)

(a) Хеликоптери су опремљени најмање једним аутоматским предајником за лоцирање у случајевима опасности (ELT).

(b) Предајник за лоцирање у случајевима опасности (ELT) било које врсте у могућности је да непрекидно шаље сигнале на 121,5 MHz и 406 MHz.

NCC.IDE.H.225 Прслуци за спасавање

(a) Хеликоптери су опремљени прслуком за спасавање за сва лица у хеликоптеру или истим посебним уређајем за плутање за сва лица у ваздухоплову млађа од 24 мјесеца који се носе или су смјештени на мјесту које је доступно са сједишта или лежаја лица за чију су употребу предвиђени ако:
   (1) су намијењени летовима изнад воде на удаљености од копна већој од 10 минута летења при уобичајеној брзини крстарења, при чему хеликоптер при квару кључног мотора може задржати хоризонтални лет;
   (2) су намијењени летовима изнад воде на удаљености од копна која је изван ауторотацијске удаљености, при чему хеликоптер при квару кључног мотора не може задржати хоризонтални лет; или
   (3) полијећу или слијећу на аеродрому или оперативну површину на којима је полетна или прилазна путања изнад воде.

(b) Сваки прслук за спасавање или исти посебни уређај за плутање опремљен је уређајем електричног осветљавања у сврху олакшавања лоцирања лица.

NCC.IDE.H.226 Одијела за преживљавање посаде

Сваки члан посаде на себи носи одијело за преживљавање ако тако одлучи вођа ваздухоплова на основу процјене ризика, узимајући у обзир сљедеће услове:

(a) летови изнад воде на удаљености од копна које је изван ауторотацијске удаљености или удаљености за безбједно принудно слијетање, при чему хеликоптер у случају квара кључног мотора не може задржати хоризонтални лет, и

(b) временски извјештај или прогнозе које капетан/вођа ваздухоплова има на располагању показују да ће температура мора током лета бити мања од 10°C.

NCC.IDE.H.227 Чамци за спасавање, предајници за лоцирање у случајевима опасности (ELT) за преживљавање и опрема за преживљавање на продуженим летовима изнад воде

Хеликоптери намијењени:

(a) летовима изнад воде на удаљености од копна већој од 10 минута летења при уобичајеној брзини крстарења, при чему хеликоптеру случају квара кључног мотора може задржати хоризонтални лет; или

(b) летовима изнад воде на удаљености од копна већој од 3 минуте летења при уобичајеној брзини крстарења, при чему хеликоптер у случају квара кључног мотора не може задржати хоризонтални лет и ако тако одлучи вођа ваздухоплова на основу процјене ризика,

опремљени су:

   (1) у случају хеликоптера на којим је мање од 12 особа, најмање једним чамцем за спасавање са номиналним капацитетом који одговара најмање највећем броју лица у хеликоптеру, а смјештен је тако да омогућава брзу употребу у случају опасности;
   (2) у случају хеликоптера на којим је више од 11 особа, најмање са два чамца за спасавање, који су смјештени тако да омогућавају брзу употребу у случају опасности, а заједно су довољни да смјесте сва лица која се могу превозити у хеликоптеру, при чему у случају губитка једног чамца за спасавање преостали чамци за спасавање располажу довољним капацитетом за смјештај свих лица у хеликоптеру;
   (3) најмање једним предајником за лоцирање у случајевима опасности ELT (ELT(S)) за сваки захтијевани чамац за спасавање; и
   (4) опремом за спасавање примјереном предвиђеном лету, укључујући средства за одржавање на животу.

NCC.IDE.H.230 Опрема за преживљавање

Хеликоптери намијењени летовима изнад подручја на којим би потрага и спасавање били посебно отежани опремљени су:

(a) сигналном опремом за давање сигнала за помоћ;

(b) најмање једним предајником за лоцирање у случајевима опасности ELT ((ELT(S)); и

(c) додатном опремом за преживљавање на рути којом се лети, узимајући у обзир број лица у хеликоптеру.

NCC.IDE.H.232 Хеликоптери сертификовани за операције на води - разна опрема

Хеликоптери сертификовани за операције на воде опремљени су:

(a) сидром за море или другом опремом која је неопходна за омогућивање привезивања, сидрења или маневрисања хеликоптером на води, примјереним величини и тежини хеликоптера, те карактеристикама у вези са његовим управљањем; и

(b) опремом за давање звучних сигнала како је прописано Међународним прописима за спречавање судара на мору, ако је примјењиво.

NCC.IDE.H.235 Сви хеликоптери на летовима изнад воде - принудно слијетање на води

Хеликоптери су пројектовани за слијетање на води или сертификовани за принудно слијетање на води у складу са одговарајућим сертификационим захтјевима за лет или опремљени опремом за плутање на води у случају опасности ако су намијењени летовима изнад воде у неповољном окружењу на удаљености од копна већој од 10 минута летења при уобичајеној брзини крстарења.

NCC.IDE.H.240 Слушалице

Ако се захтијева радио-комуникација и/или радио-навигациони систем, хеликоптери су опремљени слушалицама са уграђеним микрофоном или одговарајућим уређајем и тастером за пренос на летачким командама за

сваког захтијеваног пилота и/или члана летачке посаде на његовом додијељеном мјесту.

NCC.IDE.H.245 Опрема за радио-комуникацију

(a) Хеликоптери који изводе операције према правилима ИФР или ноћу, или ако је то у складу са примјењивим захтјевима за ваздушни простор, опремљени су опремом за радио-комуникацију којом се у уобичајеним условима радио-преноса омогућава:
  (1) извођење двосмјерне комуникације за потребе контроле аеродрома;
  (2) пријем метеоролошких података;
  (3) извођење двосмјерне комуникације било када током лета са ваздухопловним станицама на фреквенцијама које прописује надлежни орган; и
  (4) омогућавање комуникације у случајевима опасности на ваздухопловној фреквенцији 121,5 MHz.

(b) Ако се захтијева више од једног комплета опреме за комуникацију, сваки је засебан од друге опреме до мјере да квар једне опреме неће довести до квара на другој опреми.

(c) Ако се захтијева радио-комуникациони систем, хеликоптери су опремљени системом интерфона за летачку посаду у складу са захтјевима из NCC.IDE.H.155 и тастером за пренос на летачким командама за сваког захтијеваног пилота и члана летачке посаде на његовом додијељеном мјесту.

NCC.IDE.H.250 Опрема за навигацију

(a) Хеликоптери су опремљени опремом за навигацију којом ће се омогућити наставак лета у складу са:
  (1) ATS планом лета, ако је примјењиво; и
  (2) примјењивим захтјевима за ваздушни простор.

(b) Хеликоптери имају довољно опреме за навигацију којом се обезбјеђује да у случају квара једног дијела опреме у било којој фази лета преостала опрема омогућава безбједну навигацију у складу са наведеним под (a) или безбједно извођење одговарајуће радње за непредвиђене ситуације.

(c) Хеликоптери намијењени летовима, приликом којих се намјерава извршити слијетање у инструменталним метеоролошким условима (IMC), опремљени су опремом за навигацију којом се може обавити навођење до тачке са које се може извести визуелно слијетање. Та опрема омогућава обављање тог навођења за сваки аеродром на ком се намјерава извршити слијетање у инструменталним метеоролошким условима (IMC) и за све одређене алтернативне аеродроме.

(d) За PBN операције ваздухоплов испуњава сертификационе захтјеве за пловидбеност за одговарајуће навигационе спецификације.

NCC.IDE.H.255 Транспондер

Хеликоптери су опремљени транспондером секундарног надзорног радара (SSR) за обавјештавање о висини и другим транспондером SSR са карактеристикама које се захтијевају за руту којом се лети.

NCC.IDE.H.260 Управљање базама ваздухопловних података

(a) Базе ваздухопловних података које се употребљавају у апликацијама на сертификованим системима ваздухоплова испуњавају захтјеве у погледу квалитета података који су одговарајући за предвиђену употребу података.

(b) Оператор обезбјеђује благовремену расподјелу и укључивање актуелних и неизмијењених база ваздухопловних података свим ваздухопловима којима су потребни.

(c) Без обзира на све друге захтјеве у погледу извјештавања о догађајима утврђених у пропису о извјештавању о догађајима, оператор извјештава пружаоца базе података о случајевима погрешних, недосљедних или недостајућих података за које је оправдано очекивати да би могли представљати опасност за безбједност лета.

У таквим случајевима оператор обавјештава летачку посаду и остало предметно особље и обезбјеђује да се предметни подаци не употребљавају.

АНЕКС VII
НЕКОМЕРЦИЈАЛНЕ ЛЕТАЧКЕ ОПЕРАЦИЈЕ ВАЗДУХОПЛОВИМА КОЈИ НИСУ КОМПЛЕКСНИ ВАЗДУХОПЛОВИ НА МОТОРНИ ПОГОН
[ДИО-NCO]
ПОДДИО A
ОПШТИ ЗАХТЈЕВИ

NCO.GEN.100 Надлежни орган

(a) Надлежни орган је орган који именује држава чланица у којој је ваздухоплов регистрован.

(b) Ако је ваздухоплов регистрован изван Босне и Херцеговине, надлежни орган је орган који именује држава чланица у којој оператор има главно мјесто пословања, гдје је основан или има пребивалиште/боравиште.

NCO.GEN.101 Начини усклађивања

Алтернативне начине усклађивања, у односу на оне које је донијела Агенција, оператор може користити како би успоставио усклађеност са овим правилником и другим прописима којима се регулише ова област.

NCO.GEN.103 Уводни летови

Уводни летови из члана 9. став (2) тачка 3) овог правилника, када се изводе у складу са овим анексом, су летови који:

(a) почињу и завршавају се на истом аеродрому или оперативној површини,

(b) изводе се по дану према правилима VFR;

(c) су под надзором лица које је именовано као одговорно за њихову безбједност; и

(d) су усклађени са свим другим условима које је утврдио надлежни орган.

NCO.GEN.104 Употреба ваздухоплова садржаног у потврди ваздушног оператора (AOC) од стране оператора некомерцијалних операција (NCO)

(a) Оператор некомерцијалних операција може употребљавати ваздухоплове који нису комплексни ваздухоплови на моторни погон наведене у AOC оператора у сврху извођења некомерцијалних операција у складу са овим анексом.

(b) Оператор некомерцијалних операција, који употребљава ваздухоплов у складу са наведеним под (a), утврђује поступак:
  (1) у којем је јасно описано како се оперативна контрола ваздухоплова преноси између носиоца AOC и оператора некомерцијалних операција како је наведено у ORO.GEN.310 Анекса III овог правилника;
  (2) у којем је описан поступак примопредаје приликом враћања ваздухоплова носиоцу AOC.

Тај поступак је дио уговора између носиоца AOC и оператора некомерцијалних операција.

Оператор некомерцијалних операција обезбјеђује да је са тим поступком упознато релевантно особље.

(c) Континуирану пловидбеност ваздухоплова, који се употребљава у складу са наведеним под (a), води организација одговорна за континуирану пловидбеност ваздухоплова који је укључен у AOC, у складу са прописом о континуираној пловидбености ваздухоплова и ваздухопловних производа, дијелова и уређаја и одобравању организација и особља које се баве овим пословима.

(d) Оператор некомерцијалних операција који употребљава ваздухоплов у складу са наведеним под (a) обезбјеђује сљедеће:
(1) да се сваки лет који се изводи под његовом оперативном контролом забиљежи у систему техничке књиге ваздухоплова;
(2) да се не уводе промјене у ваздухопловним системима или конфигурацији;
(3) да се свака грешка или технички квар који настану док је ваздухоплов под његовом оперативном контролом пријави организацији наведеној под (c) непосредно након лета;
(4) да носилац AOC добије копију сваког извјештаја о догађају повезаног са летовима који се изводе тим ваздухопловом, а који је састављен у складу са прописом којим се уређује извјештавање о догађајима у цивилном ваздухопловству.

NCO.GEN.105 Одговорности и овлашћења вође ваздухоплова

(a) Вођа ваздухоплова одговоран је за:
(1) безбједност ваздухоплова и свих чланова посаде, путника и терета у ваздухоплову током операција ваздухоплова како је наведено под 1.3. Анекса IX овог правилника;
(2) почетак, наставак, крај или преусмјеравање лета у интересу безбједности;
(3) обезбјеђивање да се поштују сви оперативни поступци и контролне листе како је наведено под 1.2. Анекса IX овог правилника;
(4) започињање лета само ако је увјерен да су испуњена сва сљедећа оперативна ограничења наведена под 2.(c) Анекса IX овог правилника, како слиједи:
(i) ваздухоплов је пловидбен;
(ii) ваздухоплов је прописно регистрован;
(iii) инструменти и опрема потребни за извођење одговарајућег лета уграђени су у ваздухоплов и исправни су, осим ако је операција са опремом која не ради дозвољена у листи минималне опреме (MEL) или у истовјетном документу, ако је примјењиво, како се захтијева у NCO.IDE.A.105, NCO.IDE.H.105 или NCO.IDE.H.105;
(iv) маса ваздухоплова и положај центра гравитације су такви да омогућавају извођење лета у оквиру ограничења из документације о пловидбености;
(v) сва опрема, пртљаг и терет правилно су укрцани и обезбијеђени и евакуација у случају опасности је могућа; и
(vi) оперативна ограничења за ваздухоплов из приручника о летењу ваздухоплова (AFM) неће бити прекорачена за вријеме лета;
(vii) свака навигациона база података за PBN је одговарајућа и важећа.
(5) да не започиње лет ако није способан да обавља дужности због, на примјер, повреда, болести, замора или посљедица дјеловања психоактивних материја;
(6) да лет наставља само до најближег аеродрома или оперативне површине са погодним временским условима ако је његова способност за обављање дужности битно смањена због замора, болести или мањка кисеоника;
(7) да одлучује о прихватању ваздухоплова са кваровима, у складу са листом одступања од конфигурације (CDL) или листом минималне опреме (MEL), ако је примјењиво; и
(8) да записује податке о употреби и све познате или очекиване кварове на ваздухоплову при завршетку лета или серије летова у техничку књигу ваздухоплова или дневник путовања ваздухоплова.

(b) Вођа ваздухоплова обезбјеђује да у кључној фази лета или кад год се то сматра потребним у интересу безбједности, сви чланове посаде сједе на свом додијељеном мјесту и изводе само оне радње које су потребне за безбједну операцију ваздухоплова.

(c) Вођа ваздухоплова има овлашћење одбити превоз или искрцати било коју особу, пртљаг или терет који може представљати потенцијалну опасност за безбједност ваздухоплова и лица која се у њему налазе.

(d) Вођа ваздухоплова, што је прије могуће, одговарајућој јединици за пружање услуга ваздушног саобраћаја (ATS) пријављује било какве настале опасне временске услове или услове летења који могу утицати на безбједност другог ваздухоплова.

(e) Вођа ваздухоплова, у случајевима опасности који захтијевају доношење одлуке и поступање без одгађања, предузима све радње које сматра неопходним у складу са 7.3 Анекса IX овог правилника. У таквим случајевима може у интересу безбједности летења одступити од правила, оперативних поступака и метода.

(f) Вођа ваздухоплова током лета:
(1) на свом је мјесту завезан безбједносним појасом, и
(2) све вријеме остаје за управљачем ваздухоплова, осим ако управљач преузме други пилот.

(g) Вођа ваздухоплова надлежном органу шаље, без одгађања, извјештај о незаконитом ометању и обавјештава именовани локални надлежни орган.

(h) Вођа ваздухоплова обавјештава најближи одговарајући надлежни орган најбржим доступним средствима о свим несрећама у којим је ваздухоплов учествовао, које су за посљедицу имале озбиљну повреду или смрт било ког лица или знатно оштећење ваздухоплова или имовине.

NCO.GEN.110 Усклађеност са законима, прописима и поступцима

(a) Вођа ваздухоплова поштује законе, прописе и поступке држава у којим се операције изводе.

(b) Вођа ваздухоплова упознат је са законима, прописима и поступцима којима се уређује обављање његових задатака и који се примјењују на подручја прелета, аеродрома или оперативних површина које ће користити, као и са повезаном ваздухопловном навигационом опремом како је наведено под 1.1 Анекса IX овог правилника.

NCO.GEN.115 Вожење/рулање авиона по земљи

Вожење/рулање авиона на оперативној површини аеродрома допуштено је само ако је лице за управљачем:

(a) одговарајуће квалификовани пилот или

(b) именовано од стране оператора и:
(1) оспособљено за рулање авиона;

(2) оспособљено за коришћење радио-телефона ако се захтијева радио-комуникација;
(3) примило упутства у вези са тлоцртом аеродрома, рутама, знаковима, ознакама, свјетлима и знаковима, упутствима, фразеологијом и поступцима контроле ваздушног саобраћаја; и
(4) способно испунити оперативне стандарде који су потребни за безбједно кретање авиона на аеродрому.

NCO.GEN.120 Употреба ротора - хеликоптери

Ротор хеликоптера укључен је за потребе летења само ако је за управљачем квалификовани пилот.

NCO.GEN.125 Преносиви електронски уређаји

Вођа ваздухоплова никоме у ваздухоплову не допушта употребу преносивог електронског уређаја у ваздухоплову, укључујући EFB који би могао штетно утицати на перформансе ваздухопловних система и опреме или на способност члана летачке посаде да управља ваздухопловом.

NCO.GEN.130 Подаци о опреми у случају опасности и преживљавање у ваздухоплову

Оператор у сваком тренутку има на располагању листе са подацима о опреми у случају опасности и за преживљавање, које се налазе у ваздухоплову, доступне за непосредно обавјештавање центара за координацију спасавања, осим за ваздухоплове који полијећу и слијећу на истом аеродрому/оперативној површини.

NCO.GEN.135 Документи, приручници и информације које треба имати у ваздухоплову

(a) На сваком лету у ваздухоплову се налазе оригинали или копије сљедећих докумената, приручника и информација, осим ако није наведено другачије.
(1) AFM или истовјетан документ/и;
(2) оригинална потврда о регистрацији ваздухоплова;
(3) оригинално увјерење о пловидбености (CofA);
(4) потврда о буци, ако је примјењиво;
(5) листа посебних одобрења, ако је примјењиво;
(6) дозвола за радио-станицу у ваздухоплову, ако је примјењиво;
(7) потврда/потврде о осигурању од одговорности према трећим лицима;
(8) дневник путовања или истовјетан документ за ваздухоплов;
(9) појединости о плану лета, који се предаје контроли ваздушног саобраћаја, ако је примјењиво;
(10) актуелне и одговарајуће ваздухопловне карте за ваздушну руту подручја предвиђеног лета и за све ваздушне руте за које се оправдано може очекивати да би лет могао бити преусмјерен;
(11) информације о поступцима и визуелним знаковима које користи пресретач и пресретнути ваздухоплов;
(12) MEL или CDL, ако је примјењиво; и
(13) сва друга документација која се односи на лет или је захтијевају државе обухваћене летом.

(b) Не узимајући у обзир наведено под (a), на летовима:
(1) за које су полијетање и слијетање предвиђени на истом аеродрому/оперативној површини; или
(2) који остају на удаљености или подручју које је одредио надлежни орган,
документи и информације из (a)(2) до (a)(8) могу се задржати на аеродрому или оперативној површини.

(c) Вођа ваздухоплова у разумном року, од када је надлежни орган затражио да то учини, предочава документацију која се мора носити у ваздухоплову.

NCO.GEN.140 Превоз опасне робе

(a) Превоз опасне робе ваздухом спроводи се у складу са Анексом 18 Чикашке конвенције како је задње измијењена и проширена Техничким упутствима за безбједан превоз опасне робе ваздухом (документ ICAO 9284-AN/905), укључујући допуне и додатке или исправке.

(b) Опасну робу превози оператор одобрен у складу са Анексом V (Дио-SPA), Поддијелом G овог правилника, осим ако:
(1) није подложан Техничким упутствима у складу са Дијелом 1 тих упутстава; или
(2) га превозе путници или вођа ваздухоплова или је у пртљагу у складу са Дијелом 8 Техничких упутстава;
(3) га превозе оператори ваздухоплови типа ELA2.

(c) Оператор предузима све оправдане мјере за спречавање ненамјерног превоза опасне робе на ваздухоплову.

(d) Вођа ваздухоплова у складу са Техничким упутствима без одгађања обавјештава надлежни орган и одговарајући надлежни орган државе догађаја у случају незгода и несрећа које укључују опасну робу.

(e) Вођа ваздухоплова обезбјеђује да се у складу са Техничким упутствима путницима пружају информације о опасној роби.

(f) Прихватљива количина предмета и материја која се обично сврстава под опасне робе, а која се користе да омогуће безбједност лета, при чему њихово ношење у ваздухоплову је препоручљиво из разлога благовремене употребе истих у оперативне сврхе, сматрају се одобреним у складу са наведеним под 1;2.2.1(a) Техничких упутстава. Без обзира да ли ти предмети и материје требају или не требају да се налазе на ваздухоплову или су намијењени за употребу у вези са одређеним летом.

За паковање и утовар претходно наведених предмета и материја у ваздухоплов одговоран је вођа ваздухоплова, на такав начин да се смањи ризик за чланове посаде, путнике, терет или на ваздухоплов током извођења операција.

NCO.GEN.145 Тренутни одговор на безбједносни проблем

Оператор спроводи:

(a) све безбједносне мјере које налаже надлежни орган у складу са ARO.GEN.135(c); и

(b) све одговарајуће обавезне безбједносне податке које је издала Агенција, укључујући наредбе за пловидбеност.

NCO.GEN.150 Дневник путовања

Подаци о ваздухоплову, његовој посади и сваком путовању чувају се за сваки лет или серије летова у облику дневника путовања или истовјетног документа.

NCO.GEN.155 Листа минималне опреме

(a) Могуће је израдити листу минималне опреме узимајући у обзир сљедеће:
(1) у документу се предвиђа операција ваздухоплова, према наведеним условима, помоћу одређених инструмената, предмета опреме или функција које су неисправне на почетку лета;
(2) документи се припремају за сваки индивидуални ваздухоплов, узимајући у обзир операторове релевантне услове за рад и одржавање; и
(3) листа минималне опреме заснива се на релевантној главној листи минималне опреме (MMEL), како је дефинисано у подацима утврђеним у складу са прописом којим се утврђује сертификација

пловидбености и еколошка сертификација ваздухоплова и ваздухопловних производа, дијелова и уређаја и сертификација пројектних и производних организација и није мање ограничавајућа од MMEL.

(b) О листи минималне опреме и свим њеним измјенама и допунама обавјештава се надлежни орган.

ПОДДИО B
ОПЕРАТИВНИ ПОСТУПЦИ

NCO.OP.100 Употреба аеродрома и оперативних површина

Воћа ваздухоплова употребљава само аеродроме и оперативне површине који су одговарајући за предметни тип ваздухоплова и операције.

NCO.OP.101 Провјера и поставке висиномјера

(a) Воћа ваздухоплова прије сваког одласка провјерава исправност рада висиномјера.

(b) Воћа ваздухоплова користи одговарајуће поставке висиномјера за све фазе лета, узимајући у обзир све поступке које је прописала држава аеродрома или држава ваздушног простора.

NCO.OP.110 Оперативни минимуми аеродрома - авиони и хеликоптери

(a) За летове према правилима инструменталног летења (IFR), воћа ваздухоплова утврђује оперативне минимуме аеродрома за сваки полазни, одредишни или алтернативни аеродром који планира користити како би се обезбиједило одвајање ваздухоплова од терена и препрека и како би се смањио ризик од губитка визуелних референци током визуелног сегмента лета операција инструменталног прилаза.

(b) За оперативне минимуме аеродрома узимају се у обзир сљедећи елементи, ако је релевантно:
- (1) тип, перформансе и карактеристике управљања ваздухопловом;
- (2) доступна опрема у ваздухоплову у сврху навигације, добијања визуелних референци и/или контроле путање лета током полијетања, прилаза, слијетања и неуспјелог прилаза;
- (3) сви услови или ограничења наведени у летачком приручнику ваздухоплова (AFM);
- (4) димензије и карактеристике полетно-слетне стазе/подручја завршног прилаза и полијетања (FATO) који би се могли одабрати за употребу;
- (5) адекватност и перформансе визуелних или невизуелних помоћних средстава и инфраструктуре;
- (6) апсолутну висина/висина надвисивања препрека (OCA/H) за поступке инструменталног прилаза, ако су утврђени;
- (7) препреке у подручјима почетог пењања и маргине надвисивања препрека;
- (8) стручност и релевантно оперативно искуство воће ваздухоплова;
- (9) IAP, ако је утврђен;
- (10) карактеристике аеродрома и врста доступних услуга у ваздушној пловидби (ANS), ако постоје;
- (11) сви минимуми које може објавити држава аеродрома;
- (12) услови прописани у било ком посебном одобрењу за операције у условима смањене видљивости (LVO) или операције са оперативним одобрењима.

NCO.OP.111 Оперативни минимуми аеродрома - операције 2D прилаза и 3D прилаза

(a) Висина одлуке (DH) намијењена за операцију 3D прилаза или операцију 2D прилаза која се изводи техником завршног прилаза непрекидним спуштањем (CDFA) није нижа од највише од наведених вриједности:
- (1) висина надвисивања препрека (OCH) за категорију ваздухоплова;
- (2) објављени поступак прилаза DH или минимална висина спуштања (MDH), ако је примјењиво;
- (3) минимум система који је наведен у Табели 1;
- (4) минимум висине одлуке из приручника о летењу ваздухоплова (AFM) или еквивалентном документу, ако је наведено.

(b) MDH за операцију 2D прилаза која се изводи без технике CDFA није мања од највеће од наведених вриједности:
- (1) OCH за категорију ваздухоплова;
- (2) MDH објављеног поступка прилаза, ако је примјењиво;
- (3) минимум система који је наведен у Табели 1;
- (4) минимални MDH из AFM, ако је наведен.

Табела 1
Минимуми система

Опрема	Најмањи DH/MDH (ft)
ILS/MLS/ GLS	200
GNSS/SBAS (LPV)	200
Радар за прецизни прилаз (PAR)	200
GNSS/SBAS (LP)	250
GNSS (LNAV)	250
GNSS/Baro-VNAV (LNAV/VNAV)	250
Хеликоптерски прилаз са референтном тачком	250
LOC са DME или без DME	250
SRA (завршетак на ″ NM)	250
SRA (завршетак на 1 NM)	300
SRA (завршетак на 2 NM или више)	350
VOR	300
VOR/DME	250
NDB	350
NDB/DME	300
VDF	350

NCO.OP.112 Оперативни минимуми аеродрома - операције кружења авионима

(a) MDH за операције кружног прилаза авионима није мања од највеће од наведених вриједности:
- (1) објављена релативна висина лета препрека (OCH) за кружење за категорију авиона;
- (2) најмања висина кружења из Табеле 1; или
- (3) DH/MDH претходног IAP.

(b) Минимална видљивост за операције кружног прилаза авионима није мања од највише од наведених вриједности:
- (1) видљивост при кружењу за категорију авиона ако је објављена; или
- (2) најмања видљивост из Табеле 1.

Табела 1
MDH и минимална видљивост за кружење у односу на категорију авиона

	Категорија авиона			
	A	**B**	**C**	**D**
MDH (ft)	400	500	600	700
Минимална метеоролошка видљивост VIS (m)	1 500	1 500	2 400	3 600

NCO.OP.113 Оперативни минимуми аеродрома - операције кружења хеликоптерима на копну

MDH за операције кружења хеликоптерима на копну није нижи од 250 ft, а метеоролошка видљивост није нижа од 800 m.

NCO.OP.115 Поступци одласка и прилаза - авиони и хеликоптери

(a) Вођа ваздухоплова користи поступке за одлазак и прилаз које је утврдила држава аеродрома ако су такви поступци објављени за предвиђену полетно-слетну стазу или подручје за завршни прилаз и полијетање (FATO).

(b) Вођа ваздухоплова може одступити од објављене одлазне руте, долазне руте или поступка прилаза:
   (1) под условом да се могу узети у обзир критеријуми за надвисивање препрека, да се у потпуности води рачуна о оперативним условима и да се поштују сва одобрења ATC; или
   (2) само ако га јединица ATC усмјерава преко радара.

NCO.OP.116 Навигација заснована на перформансама (PBN) - авиони и хеликоптери

Када се на рути или у поступку летења захтјева PBN, вођа ваздухоплова дужан је обезбиједити:
   a) релевантне PBN навигационе спецификације које су наведене у AFM или у другом документу који је одобрен од стране сертификационог тијела као дио процјене пловидбености или је заснован на таквом одобрењу;
   b) да се ваздухопловом врше операције у складу са релеватним навигационим спецификацијама и ограничењима из AFM или другог документа који је претходно наведен.

NCO.OP.120 Поступци за смањење буке - авиони и хеликоптери

Вођа ваздухоплова узима у обзир објављене поступке за смањење буке како би се смањио утицај буке ваздухоплова, те истовремено омогућава да безбједност има предност у односу на смањење буке.

NCO.OP.125 Снабдијевање горивом/енергијом и уљем - авиони и хеликоптери

(a) Вођа ваздухоплова обезбјеђује да је количина горива/енергије и уља у ваздухоплову довољна узимајући у обзир метеоролошке услове, све елементе који утичу на перформансе ваздухоплова, сва кашњења која се очекују током лета и све непредвиђене ситуације за које се оправдано може очекивати да ће утицати на лет.

(b) Вођа ваздухоплова планира количину горива/енергије коју треба заштитити као коначну резерву горива/енергије како би слијетање било безбједно. Како би утврдио количину коначне резерве горива/енергије, вођа ваздухоплова узима у обзир све наведено и према сљедећем редослиједу приоритета:
   (1) озбиљност опасности за особе или имовину која може настати због принудног слијетања након потпуног искоришћавања горива/енергије; и
   (2) вјероватноћу неочекиваних околности у којима коначна резерва горива/енергије више не може бити заштићена.

(c) Вођа ваздухоплова започиње лет само ако ваздухоплов носи довољно горива/енергије и уља:
   (1) ако није захтијевано алтернативно одредиште, за лет до аеродрома или оперативне површине предвиђеног слијетања, заједно са коначном резервом горива/енергије; или
   (2) ако се захтијева алтернативно одредиште, за лет до аеродрома или оперативне површине предвиђеног слијетања, а затим до алтернативног аеродрома, заједно са коначном резервом горива/енергије.

NCO.OP.130 Информисање путника

Вођа ваздухоплова обезбјеђује да прије или, ако је потребно, током лета путници добију упутства у вези са опремом и поступцима у случају опасности.

NCO.OP.135 Припрема лета

(a) Прије почетка лета вођа ваздухоплова свим примјереним доступним средствима провјерава да је сателитска опрема, опрема на земљи и/или води, укључујући комуникационе уређаје и средства за навигацију која су доступна и директно захтијевана за такав лет због безбједне операције ваздухоплова, одговарајућа за врсту операције у оквиру које се лет изводи.

(b) Прије почетка лета, вођа ваздухоплова упознат је са свим доступним метеоролошким подацима који су примјерени за предвиђени лет. Припрема за лет изван ближе околине мјеста одласка и за све летове према правилима IFR укључује:
   (1) проучавање доступних актуелних метеоролошких извјештаја и прогноза; и
   (2) планирање алтернативног поступка припреме због предвиђања могућности да се лет због временских услова не може завршити по плану.

NCO.OP.140 Алтернативни одредишни аеродроми - авиони

За летове према правилима IFR, вођа ваздухоплова утврђује у плану лета најмање један алтернативни одредишни аеродром, осим ако доступни метеоролошки подаци за одредиште указују да за период од једног сата прије до једног сата након предвиђеног времена доласка, или од стварног времена поласка до једног сата након предвиђеног времена доласка, у зависности од тога који период је мањи, на горњу границу базе облака од најмање 1 000 ft изнад DH/MDH за доступни IAP и видљивост од најмање 5 000 m.

NCO.OP.141 Алтернативни одредишни аеродроми - хеликоптери

За летове према правилима IFR, вођа ваздухоплова у планирању лета наводи најмање један алтернативни одредишни аеродром, осим ако доступни метеоролошки подаци за одредиште укузују да за период од једног сата прије до једног сата након предвиђеног времена доласка, или од стварног времена поласка до једног сата након предвиђеног времена доласка, у зависности од тога који период је мањи, на горњу границу базе облака од најмање 1 000 ft изнад DH/MDH за доступни IAP и видљивост од најмање 3 000 m.

NCO.OP.142 Одредишни аеродром - операције инструменталног прилаза

Вођа ваздухоплова одабира аеродром као алтернативни одредишни аеродром само ако:

(a) је IAP који се не ослања на GNSS доступан на одредишном аеродрому или алтернативном одредишном аеродрому, или

(b) су испуњени сви сљедећи услови:
   (1) опрема GNSS у ваздухоплову је способна за SBAS;
   (2) одредишни аеродром, сваки алтернативни одредишни аеродром и рута између њих налазе се унутар подручја услуга SBAS;
   (3) предвиђа се да ће систем ABAS бити доступан у случају неочекиване недоступности SBAS;
   (4) одабран је IAP (на одредишном или алтернативном одредишном аеродрому) који се не ослања на доступност SBAS;

(5) одговарајућа мјера за непредвиђене ситуације омогућава безбједан завршетак лета у случају недоступности GNSS.

NCO.OP.143 Минимуми за планирање алтернативних одредишних аеродрома - авиони

Аеродром се не наводи као алтернативни одредишни аеродром осим ако доступни метеоролошки подаци указују, да за период од једног сата прије до једног сата након предвиђеног времена доласка, или од стварног времена поласка до једног сата након предвиђеног времена доласка, у зависности од тога који период је мањи,

(a) за алтернативни аеродром са доступним операцијама инструменталног прилаза са DH мањом од 250 ft,
   (1) горња граница базе облаке од најмање 200 ft изнад висине одлуке (DH) или минималне висине спуштања (MDH) повезане са операцијом инструменталног прилаза; и
   (2) видљивост од најмање 1 500 m; или
(b) за алтернативни аеродром са операцијом инструменталног прилаза са DH или MDH већом од 250 ft,
   (1) горњу границу базе облака од најмање 400 ft изнад DH или MDH повезаног са операцијом инструменталног прилаза; и
   (2) видљивост од најмање 3 000 m; или
(c) за алтернативни аеродром без IAP,
   (1) горњу границу базе облака која није мања од веће од 2 000 ft и минималне безбједне висине IFR; и
   (2) видљивост од најмање 5 000 m.

NCO.OP.144 Минимуми за планирање алтернативних одредишних аеродрома - хеликоптери

Аеродром се не наводи као алтернативни одредишни аеродром осим ако доступни метеоролошки подаци указују да за период од једног сата прије до једног сата касније након предвиђеног времена доласка, или од стварног времена поласка до једног сата након предвиђеног времена доласка, у зависности од тога који период је мањи,

(a) за алтернативни аеродром са IAP:
   (1) горњу границу базе облака од најмање 200 ft изнад DH или MDH повезаном са операцијом инструменталног прилаза;
   (2) видљивост од најмање 1 500 m дневно или 3 000 m ноћу; или
(b) за алтернативни аеродром без IAP:
   (1) горњу границу базе облака која није мања од веће од 2 000 ft и минималне безбједне висине IFR; и
   (2) видљивост од најмање 1 500 m дневно или 3 000 m ноћу.

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

(a) Ваздухоплови се не пуне горивом Avgas или горивом широке фракције или мјешавином тих врста горива док се путници укрцавају, искрцавају или су у ваздухоплову.
(b) Ваздухоплови се не пуне ниједним другим врстама горива/енергијом док се путници укрцавају, искрцавају или су у ваздухоплову ако није присутан вођа ваздухоплова или друго оспособљено особље које је спремно за започињање и извођење евакуације ваздухоплова најпрактичнијим и најбржим доступним средствима.

NCO.OP.147 Пуњење горивом док мотори(и) раде и/или ротори се окрећу - хеликоптери

Пуњење горивом док мотори(и) раде и/или ротори се окрећу допуштено је само ако су истовремено испуњени сви сљедећи услови:

(a) није практично искључити или поново покренути мотор;
(b) поступак је у складу са свим посебним поступцима и ограничењима у летачком приручнику ваздухоплова (AFM);
(c) допуштено је само пуњење врстама горива JET A или JET A-1;
(d) у ваздухоплову нема путника ни стручњака за извршење задатка нити се они укрцавају или искрцавају;
(e) ако оператор аеродрома или оперативна површина допушта такве операције;
(f) на располагању су одговарајући објекти или опрема за спасилачке и противпожарне службе; и
(g) поступак се спроводи у складу са контролном листом која садржи:
   (1) уобичајене поступке и поступке у ванредним ситуацијама;
   (2) потребну опрему;
   (3) сва ограничења; и
   (4) одговорности и дужности вође ваздухоплова и, према потреби, чланова посаде и стручњака за извршење задатка.

NCO.OP.150 Превоз путника

Вођа ваздухоплова обезбјеђује да се прије и током вожења/рулања, полијетања и слијетања или кад год се то сматра потребним у интересу безбједности, сваки путник у ваздухоплову налази на свом сједишту или лежају правилно везан безбједносним појасом за везивање или системом за везивање.

NCO.OP.155 Пушење у ваздухоплову - авиони и хеликоптери

Вођа ваздухоплова не допушта пушење у ваздухоплову:

(a) кад год се то сматра потребним у интересу безбједности; и
(b) за вријеме пуњења ваздухоплова горивом.

NCO.OP.160 Метеоролошки услови

(a) Вођа ваздухоплова започиње или наставља лет према правилима VFR само ако најновији доступни метеоролошки подаци указују да ће временски услови током руте и на предвиђеном одредишту у предвиђеном времену употребе бити на нивоу или изнад примјењивих оперативних минимума за летове према правилима VFR.
(b) Вођа ваздухоплова започиње или наставља лет према правилима IFR према аеродрому планираног одредишта ако најновији доступни метеоролошки подаци указују да су временски услови на одредишту у предвиђено вријеме доласка или на најмање једном алтернативном одредишном аеродрому, на нивоу или изнад примјењивих оперативних минимума.
(c) Ако лет садржи сегменте VFR и IFR, примјењују се, у обиму у којем је то неопходно, метеоролошки подаци наведени под (a) и (b).

NCO.OP.165 Лед и други контаминанти - поступци на земљи

Вођа ваздухоплова започиње полијетање само ако је ваздухоплов чист од било каквих наслага које могу штетно дјеловати на извођење или могућност контролисања ваздухоплова, осим ако је у складу са приручником о летењу ваздухоплова.

NCO.OP.170 Лед и други контаминанти - поступци током лета

(a) Вођа ваздухоплова започиње лет или намјерно лети у очекиване или стварне услове залеђивања само ако је ваздухоплов сертификован и опремљен за такве услове како је наведено под тачком 2. (e) Анекса IX овог правилника.

(b) Ако залеђивање премаши интензивност залеђивања за које је ваздухоплов сертификован или ако ваздухоплов који није сертификован за лет у познатим условима залеђивања налети на залеђивање, вођа ваздухоплова без одгађања напушта услове залеђивања мијењањем нивоа и/или руте, и ако је потребно, обавјештава контролу ваздушног саобраћаја (ATC) о случају опасности.

NCO.OP.175 Услови за полијетање - авиони и хеликоптери

Прије започињања полијетања, вођа ваздухоплова је увјерен да:

(a) у складу са доступним информацијама, метеоролошки услови на аеродрому или оперативној површини и стање полетно-слетне стазе/FATO, које намјерава користити, неће спријечити безбједно полијетање и одлазак; и

(b) да су одабрани оперативни минимуми аеродрома у складу са свим сљедећим:
   (1) оперативном земаљском опремом;
   (2) оперативним системима ваздухоплова;
   (3) перформансама ваздухоплова;
   (4) квалификацијама летачке посаде.

NCO.OP.180 Симулиране ситуација током лета

(a) Вођа ваздухоплова обезбјеђује да се током превоза путника или терета не симулирају:
   (1) ситуације за које је потребна примјена поступака за ванредне ситуације или поступака у случају опасности; или
   (2) летови у инструменталним метеоролошким условима (IMC).

(b) Изузетно од наведеног под (a), ако летове за оспособљавање изводи организација за обуку из члана 27. прописа којим се утврђују технички захтјеви и управни поступци у вези са летачким особљем у цивилном ваздухопловству, такве се ситуације могу симулирати са пилотом учеником у ваздухоплову.

NCO.OP.185 Управљање горивом/енергијом током лета

(a) Вођа ваздухоплова прати преосталу количину искористивог горива/енергије у ваздухоплову како би се увјерио да је заштићена и да није мања од количине горива/енергије која је потребна за наставак лета до аеродрома или оперативне површине на којој се може извести безбједно слијетање.

(b) Вођа ваздухоплова контролисаног лета обавјештава контролу ваздушног саобраћаја (ATC) о стању "минималног горива/енергије" изјавом "MINIMUM FUEL" ако је:
   (1) одлучио слетјети на одређени аеродром или оперативну површину; и
   (2) израчунао да би било каква промјена постојећег одобрења за тај аеродром или оперативну површину, или друга кашњења у ваздушном саобраћају, могла значити слијетање са мање од планиране коначне резерве горива/енергије.

(c) Вођа ваздухоплова контролисаног лета проглашава "хитну ситуацију са горивом/енергијом" емитовањем поруке "MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL" ако је искористиво гориво/енергија, која је утврђена као доступна при слијетању на најближи аеродром на којем се може извести безбједно слијетање, мања од планиране коначне резерве горива/енергије.

NCO.OP.190 Употреба додатног кисеоника

(a) Вођа ваздухоплова обезбјеђује да сви чланови летачке посаде, који су укључени у извршавање дужности неопходних за безбједну операцију ваздухоплова, током лета непрекидно употребљавају додатни кисеоник када год утврди да би недостатак кисеоника на предвиђеној висини лета могао довести до нарушавања способности летачког особља, те обезбјеђује да је додатни кисеоник доступан путницима када би недостатак кисеоника могао штетно утицати на њих.

(b) У било ком другом случају када вођа ваздухоплова не може утврдити како би недостатак кисеоника могао утицати на особе које налазе у ваздухоплову, обезбјеђује да:
   (1) сви чланови летачке посаде који су укључени у вршење дужности неопходних за безбједну операцију ваздухоплова током лета употребљавају додатни кисеоник у сваком периоду дужем од 30 минута када висина по притиску у путничкој кабини буде између 10 000 ft и 13 000 ft, и
   (2) све особе у ваздухоплову користе додатни кисеоник за сваки период када висина по притиску у путничкој кабини премаши висину од 13 000 ft.

NCO.OP.195 Откривање близине земље

Када вођа ваздухоплова или систем за упозорење близине земље примијети непредвиђену близину земље, вођа ваздухоплова одмах започиње са корективним радњама ради успостављања безбједних услова за лет.

NCO.OP.200 Систем за избјегавање судара у ваздуху (ACAS II)

Када се користи систем ACAS II, оперативни поступци и обуке у складу су са прописом о поступку избјегавања судара у лету.

NCO.OP.205 Услови за прилаз и слијетање - авиони

Прије започињања операције прилаза, вођа ваздухоплова је увјерен да:

(a) у складу са доступним информацијама, метеоролошки услови на аеродрому или оперативној површини и стање полетно-слетне стазе коју намјерава користити неће спријечити безбједан прилаз, слијетање или неуспјели прилаз; и

(b) су одабрани оперативни минимуми аеродрома у складу са свим сљедећим:
   (1) оперативном земаљском опремом;
   (2) оперативним системима ваздухоплова;
   (3) перформансама ваздухоплова, и
   (4) квалификацијама летачке посаде.

NCO.OP.206 Услови за прилаз и слијетање - хеликоптери

Прије започињања прилаза за слијетање, вођа ваздухоплова се увјерава да:

(a) у складу са доступним информацијама, метеоролошки услови на аеродрому или оперативној површини и стање подручја завршног прилаза и полијетања (FATO) предвиђених за коришћење неће спријечити безбједан прилаз, слијетање или неуспјели прилаз; и

(b) изабрани оперативни минимум аеродрома су у складу са свим сљедећим:
   (1) оперативном опремом на земљи;
   (2) оперативним системима ваздухоплова;
   (3) перформансама ваздухоплова;

(4) квалификацијама летачке посаде.
(4) квалификацијама летачке посаде.

NCO.OP.210 Почетак и наставак прилаза - авиони и хеликоптери

(a) Ако је RVR за контролу полетно-слетне стазе која се користи за слијетање мањи од 550 m (или било која нижа вриједност утврђена у складу са одобрењем у складу са SPA.LVO), операција инструменталног прилаза се не наставља:
  (1) након тачке на којој је ваздухоплов 1 000 ft изнад надморске висине аеродрома; или
  (2) у завршни сегмент прилаза у случају када је DH или MDH већи од 1 000 ft.
(b) Ако није утврђена потребна визуелна референца, неуспјели прилаз изводи се на или прије DA/X или MDA/H.
(c) Ако се потребна визуелна референца не одржава након DA/H или MDA/H, одмах се извршава продужавање.

NCO.OP.220 Систем за избјегавање судара у ваздуху (ACAS II)

Када се употребљава ACAS II, вођа ваздухоплова примјењује одговарајуће оперативне поступке и адекватно је оспособљен.

ПОДДИО C
ПЕРФОРМАНСЕ ВАЗДУХОПЛОВА И ОПЕРАТИВНА ОГРАНИЧЕЊА

NCO.POL.100 Оперативна ограничења - сви ваздухоплови

(a) Током свих фаза операције, оптерећење, маса и положај центра гравитације (CG) ваздухоплова испуњавају сва ограничења наведена у приручнику о летењу ваздухоплова (AFM) или у истовјетном документу.
(b) Ознаке, спискови, ознаке инструмената или њихове комбинације, који садрже оперативна ограничења прописана приручником о летењу ваздухоплова за визуелну презентацију, приказани су на ваздухоплову.

NCO.POL.105 Вагање

(a) Оператор обезбјеђује да су маса и центар гравитације (CG) за сваки ваздухоплов утврђени стварним вагањем прије прве употребе ваздухоплова. Укупни утицај измјена и поправки на масу и равнотежу потребно је узети у обзир и исправно документовати. Наведене информације стављају се на располагање вођи ваздухоплова. Ваздухоплов се поново вага ако ефекат измјена на масу и равнотежу није тачно познат.
(b) Вагање обавља или произвођач ваздухоплова или одобрена организација за одржавање.

NCO.POL.110 Перформансе - уопштено

Вођа ваздухоплова управља ваздухопловом само ако перформансе ваздухоплова омогућавају испуњење захтјева у вези са правилима летења и свих других ограничења која се примјењују на лет, коришћени ваздушни простор, аеродроме или оперативне површине, водећи рачуна о прецизност свих употријебљених карата и мапа.

ПОДДИО D
ИНСТРУМЕНТИ, ПОДАЦИ И ОПРЕМА
ОДЈЕЉАК 1
Авиони

NCO.IDE.A.100 Инструменти и опрема - уопштено

(a) Инструменти и опрема који се захтијевају овим подијелом одобравају се у складу са примјењивим захтјевима за пловидбеност ако:
  (1) их употребљава летачка посада за управљање путањом лета;
  (2) се употребљавају за испуњење захтјева из NCO.IDE.A.190;
  (3) се употребљавају за испуњење захтјева из NCO.IDE.A.195; или
  (4) су уграђени у авион.
(b) Сљедеће предмете, ако се захтијевају овим подијелом, није потребно одобрити као опрему:
  (1) резервни осигурачи,
  (2) ручне преносиве свјетиљке,
  (3) тачни мјерач времена,
  (4) прибор за прву помоћ,
  (5) опрема за преживљавање и сигнализацију,
  (6) сидро за море и опрема за привезивање, и
  (7) системи за везивање за дјецу,
  (8) једноставни PCDS који користи стручњак за извршење задатака као уређај за безбједносно везивање.
(c) Инструменти и опрема који се не захтијевају Анексом VII (Дио-NCO) овог правилника, као и сва друга опрема која се не захтијева овим правилником, али се носи на лету, испуњавају сљедеће захтјеве:
  (1) чланови летачке посаде не користе информације добијене из тих инструмената или опреме за испуњење захтјева из Анекса којим се дефинишу Битни захтјеви за пловидбеност из прописа којим се утврђује континуирана пловидбеност ваздухоплова и ваздухопловних производа, дијелова и уређаја и одобравање организација и особља који се баве овим пословима или тачака NCO.IDE.A.190 и NCO.IDE.A.195 из Анекса VII овог правилника;
  (2) инструменти и опрема не утичу на пловидбеност авиона, чак ни у случају отказа или кварова.
(d) Инструменти и опрема спремни су за употребу или су доступни са мјеста на којем сједи члан летачке посаде који их треба употребљавати.
(e) Сва захтијевана опрема за спасавање лако је доступна за непосредну употребу.

NCO.IDE.A.105 Минимална опрема за лет

Лет се не започиње ако је било који од инструмената авиона, дијелова опреме или функција који се захтијевају за предвиђени лет неисправан или недостаје, осим ако:
(a) авионом се управља у складу са листом минималне опреме, ако је утврђена; или
(b) авион има дозволу за летење која је издата у складу са примјењивим захтјевима за пловидбеност.

NCO.IDE.A.110 Резервни електрични осигурачи

Авиони су опремљени резервним електричним осигурачима, јачине потребне за потпуну заштиту електричног кола, за замјену осигурача које је допуштено замијенити током лета.

NCO.IDE.A.115 Оперативна свјетла

Авиони који изводе операције ноћу опремљени су:
(a) системом свјетала за избјегавање судара;
(b) навигационим/позиционим свјетлима;
(c) свјетлима за слијетање;
(d) освјетљењем које се напаја из електричног система авиона, ради адекватног освјетљења свих инструмената и опреме потребних за безбједну операцију авиона;
(e) освјетљењем које се напаја из електричног система авиона ради освјетљења у свим путничким одјељцима;

(f) ručnom preносивом svjetiljkom za sva mjesta članova posade; i
(g) svjetlima koja su u skladu sa Međunarodnim propisima za sprečavanje sudara na moru ako je u pitanju hidroavion.

NCO.IDE.A.120 Operacije prema pravilima VFR - instrumenti za letenje i navigaciju i pripadajuća oprema

(a) Avioni koji izvode operacije prema pravilima VFR tokom dana opremljeni su uređajem za mjerenje i prikaz:
  (1) magnetnog pravca,
  (2) vremena u satima, minutama i sekundama,
  (3) barometarske visine,
  (4) indicirane brzine, i
  (5) Machovog broja - kada su ograničenja brzine izražena Machovim brojem.
(b) Avioni koji izvode operacije u vizuelnim meteorološkim uslovima (VMC) noću, ili u uslovima kada avion nije moguće zadržati na željenoj putanji leta bez jednog ili više dodatnih instrumenata, uz opremu navedenu pod (a) opremljeni su i:
  (1) uređajem za mjerenje i prikaz:
    (i) zaokreta i klizanja,
    (ii) uzdužnog položaja,
    (iii) vertikalne brzine, i
    (iv) stabilizovanog smjera;
  i
  (2) uređajem za pokazivanje nedovoljnog napajanja električnom energijom žiroskopskih instrumenata.
(c) Avioni kojim se koriste u uslovima u kojima nije moguće održavati željenu putanju leta bez jednog ili više dodatnih instrumenata, uz opremu navedenu pod (a) i (b), opremljeni su i uređajem za sprečavanje kvarova na sistemima za pokazivanje brzine u skladu sa zahtjevima navedenim pod (a)(4) zbog kondenzacije ili zaleđivanja.

NCO.IDE.A.125 Operacije prema pravilima IFR - instrumenti za letenje i navigaciju i pripadajuća oprema

Avioni koji lete prema pravilima IFR opremljeni su:
(a) uređajem za mjerenje i prikaz:
  (1) magnetnog pravca,
  (2) vremena u satima, minutama i sekundama,
  (3) barometarske visine,
  (4) indicirane brzine,
  (5) vertikalne brzine,
  (6) zaokreta i klizanja,
  (7) uzdužnog položaja,
  (8) stabilizovanog smjera,
  (9) spoljne temperature vazduha, i
  (10) Machovog broja - kada su ograničenja brzine izražena Machovim brojem;
(b) uređajem za pokazivanje nedovoljnog napajanja električnom energijom žiroskopskih instrumenata; i
(c) uređajem za sprečavanje kvarova na sistemu za pokazivanje brzine u skladu sa zahtjevima navedenim pod (a)(4) zbog kondenzacije ili zaleđivanja.

NCO.IDE.A.130 Sistem za upozoravanje i prepoznavanje terena (TAWS)

Avioni sa turbinskim pogonom, sertifikovani za najveći broj putničkih sjedišta većim od devet sjedišta, opremljeni su sistemom TAWS koji ispunjava zahtjeve za:
(a) opremu klase A, u skladu sa prihvatljivim standardom u slučaju aviona kojima je pojedinačno uvjerenje o plovidbenosti (CofA) prvi put izdato nakon 1. januara 2011. godine; ili
(b) opremu klase B, u skladu sa prihvatljivim standardom u slučaju aviona kojima je pojedinačno uvjerenje o plovidbenosti (CofA) prvi put izdato 1. januara 2011. godine ili prije tog datuma.

NCO.IDE.A.135 Sistem interfona za letačku posadu

Avioni kojima upravlja posada sa više od jednog člana opremljeni su sistemom interfona za letačku posadu, uključujući slušalice i mikrofone koje koriste svi članovi letačke posade.

NCO.IDE.A.140 Sjedišta, pojasevi za vezivanje, sistem za vezivanje i sistemi za vezivanje djece

(a) Avioni su opremljeni:
  (1) sjedištem ili ležajem za sva lica u vazduhoplovu starosti od 24 mjeseca ili više;
  (2) pojasom za vezivanje na svakom putničkom sjedištu i sistemom vezivanja za svaki ležaj;
  (3) sistemima za vezivanje za djecu (CRD) za sva lica u vazduhoplovu mlađa od 24 mjeseca, i
  (4) pojasom za vezivanje sa sistemom za vezivanje gornjeg dijela trupa na svakom sjedištu letačke posade sa jednostepenim otkopčavanjem za avione čije je CofA prvi put izdato 25. avgusta 2016. godine ili poslije tog datuma.

NCO.IDE.A.145 Pribor za prvu pomoć

(a) Avioni su opremljeni priborom za prvu pomoć.
(b) Pribor za prvu pomoć:
  (1) je lako dostupan za upotrebu, i
  (2) redovno se dopunjava.

NCO.IDE.A.150 Dodatni kiseonik - avioni sa kabinom pod pritiskom

(a) Avioni sa kabinom pod pritiskom, namijenjeni letovima na visinama letenja za koje se zahtijeva snabdijevanje kiseonikom u skladu sa navedenim pod (b), opremljeni su uređajem za skladištenje i raspodjelu kiseonika koji može čuvati i raspodijeliti zahtijevane zalihe kiseonika.
(b) Avioni sa kabinom pod pritiskom, namijenjeni letovima iznad visina letenja na kojim je visina pritiska u putničkoj kabini iznad 10 000 ft, nose dovoljno kiseonika za disanje za snabdijevanje:
  (1) svih članova posade i:
    (i) 100% putnika za svaki period ako visina pritiska kabine prelazi 15 000 ft, ali ni u kom slučaju manje od desetominutnog snabdijevanja;
    (ii) najmanje 30% putnika za svaki period ako će pri gubitku pritiska i uzimajući u obzir okolnosti leta visina pritiska u putničkoj kabini biti između 14 000 ft i 15 000 ft; i
    (iii) najmanje 10% putnika za svaki period duži od 30 minuta ako će visina pritiska u putničkoj kabini biti između 10 000 ft i 14 000 ft;
  i
  (2) svih lica putničke kabine za najmanje 10 minuta, za avione namijenjene letovima na visinama pritiska iznad 25 000 ft, ili namijenjene letovima ispod te visine, ali u uslovima u kojim se unutar četiri minute ne mogu spustiti na visinu pritiska od 13 000 ft.

(c) Авиони са кабином под притиском намијењени летовима изнад 25 000 ft опремљени су и уређајем за упозоравање летачке посаде о губитку притиска.

NCO.IDE.A.155 Додатни кисеоник - авиони са кабином која није под притиском

(a) Авиони са кабином која није под притиском, намијењени летовима на висинама летења за које се захтијева снабдијевање кисеоником у складу са NCO.OP.190, опремљени су са уређајем за складиштење и расподјелу кисеоника који може чувати и расподијелити захтијеване залихе кисеоника.

(b) Авиони са кабином која није под притиском, намијењени летовима изнад висина летења на којим је висина притиска у путничкој кабини изнад 10 000 ft, носе довољно кисеоника за дисање за снабдијевање:
   (1) свих чланова посаде и најмање 10% путника за сваки период дужи од 30 минута ако ће висина притиска у путничкој кабини бити између 10 000 ft и 13 000 ft; и
   (2) свих чланова посаде и путника за сваки период у ком ће висина притиска у путничкој кабини бити изнад 13 000 ft.

NCO.IDE.A.160 Ручни апарати за гашење пожара

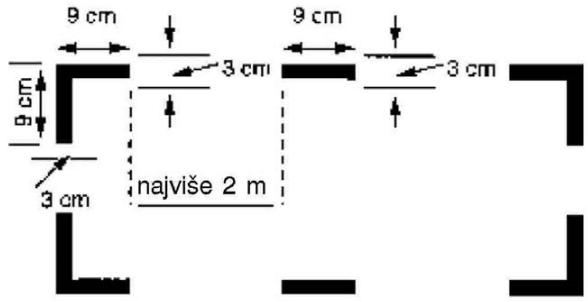
(a) Авиони, изузев авиона ELA1, опремљени су најмање једним ручним апаратом за гашење пожара:
   (1) у пилотској кабини; и
   (2) у сваком путничком одјељку који је одвојен од пилотске кабине, осим ако је одјељак доступан летачкој посади.

(b) Врста и количина средства за гашење за захтијеване апарате за гашење пожара одговара врсти пожара који може настати у одјељку гдје се апарат намјерава употребљавати и како би се опасност од концентрације штетног гаса свела на најмању мјеру у одјељцима у којим бораве лица.

NCO.IDE.A.165 Означавање тачака за продор

Ако су на авиону означена мјеста на трупу одговарајућа за продор спасилачких екипа у ваздухоплов у случају опасности, таква су мјеста означена како је приказано на Слици 1.

Слика 1
Означавање тачака за продор



NCO.IDE.A.170 Предајник за лоцирање у случају опасности (ELT)

(a) Авиони су опремљени:
   (1) предајником за лоцирање у случају опасности (ELT) било које врсте ако је појединачно увјерење о пловидбености (СофА) први пут издато 1. јула 2008. године или прије тог датума;
   (2) аутоматским предајником за лоцирање у случају опасности (ELT) ако је појединачно увјерење о пловидбености (CofA) први пут издато након 1. јула 2008. године; или
   (3) предајник за лоцирање у случају опасности ELT (ELT(S)) или личним уређајем за лоцирањем (PLB) који на себи има члан посаде или путник ако је ваздухоплов сертификован за највећи број путничких сједишта до шест или мање.

(b) Предајници за лоцирање у случају опасности (ELT) било које врсте и лични уређаји за лоцирање (PLB) има/ју могућност одашиљати сигнале истовремено на 121,5 MHz и 406 MHz.

NCO.IDE.A.175 Лет изнад воде

(a) Сљедећи авиони опремљени су прслуком за спасавање за сва лица у ваздухоплову или истовјетним посебним уређајем за плутање за сва лица у ваздухоплову млађа од 24 мјесеца који се носе или су смјештени на мјесту које је доступно са сједишта или лежаја лица за чију су употребу предвиђени:
   (1) ваздухоплови са једним мотором ако:
      (i) лете изнад воде на удаљености од копна која је ван удаљености за једрење; или
      (ii) полијећу или слијећу на аеродром или оперативну површину на којима је, по мишљењу вође ваздухоплова, полетна или прилазна путања смјештена изнад воде, тако да би у случају несреће ваздухоплов могао принудно слетјети на воду;
   (2) хидроавиони намијењени летовима изнад воде; и
   (3) авиони који лете на већој удаљености од копна на које је могуће принудно слијетање од удаљености коју авион прелети за 30 минута при уобичајеној брзини крстарења или 50 NM, у зависности која је удаљеност мања.

(b) Хидроавиони који лете изнад воде опремљени су:
   (1) једним сидром;
   (2) једним морским сидром (падобран за кочење и/или стабилизацију), ако је потребно као помоћ при маневрисању; и
   (3) опремом за давање звучних сигнала, како је прописано Међународним прописима за спречавање судара на мору, када је примјењиво.

(c) Вођа ваздухоплова који лети на удаљености од копна погодним за принудно слијетање, а која је већа од удаљености коју авион прелети за 30 минута при уобичајеној брзини крстарења или 50 NM, у зависности од тога шта је мање, утврђује ризике за преживљавање лица из авиона у случају принудног слијетања на води, на основу чега одлучује о потреби ношења:
   (1) опреме за давање сигнала за помоћ;
   (2) довољног броја чамаца за спасавање за превоз свих лица из ваздухоплова који су смјештени тако да омогућавају њихову употребу у случају опасности; и
   (3) опреме за спасавање која садржи средства за одржавање на животу одговарајуће предвиђеном лету.

NCO.IDE.A.180 Опрема за преживљавање

Авиони намијењени летовима изнад подручја на којим би потрага и спасавање били посебно отежани, опремљени су сигналним уређајима и опремом за спасавање, примјереном

за подручје које је потребно прелетјети, укључујући средства за одржавање на животу.

NCO.IDE.A.190 Опрема за радио-комуникацију

(a) Ако је то у складу са захтјевима ваздушног простора у којем лете, авиони су опремљени опремом за радио-комуникацију помоћу које се мора моћи изводити двосмјерна комуникација са ваздухопловним станицама на фреквенцијама које су у складу са захтјевима ваздушног простора.

(b) Опремом за радио-комуникацију, ако се захтијева под (a), омогућава се комуникација у случајевима опасности на ваздухопловној фреквенцији 121,5 MHz.

(c) Ако се захтијева више од једног комплета опреме за комуникацију, свака је независна од друге опреме до мјере да квар једне опреме неће довести до квара на другој опреми.

NCO.IDE.A.195 Опрема за навигацију

(a) Авиони намијењени летовима на рутама на којим се не може летјети према визуелним ознакама на земљи опремљени су свом потребном опремом за навигацију којом се омогућава наставак лета у складу са:
   (1) ATS планом лета, ако је примјењиво; и
   (2) примјењивим захтјевима за ваздушни простор.

(b) Авиони имају довољно опрема за навигацију којом се обезбјеђује да, у случају квара једног дијела опреме у било којој фази лета, преостала опрема омогућава безбједну навигацију у складу са наведеним под (a) или безбједно извођење одговарајуће радње за непредвиђене ситуације.

(c) Авиони, намијењени летовима приликом којих се намјерава извршити слијетање у инструменталним метеоролошким условима (IMC), опремљени су одговарајућом опремом којом се може обавити навођење до тачке са које се може извести визуелно слијетање. Та опрема омогућава такво навођење за сваки аеродром на ком се намјерава извршити слијетање у инструменталним метеоролошким условима (IMC) и за све одређене алтернативне аеродроме.

(d) За PBN операције ваздухоплов испуњава сертификационе захтјеве за пловидбеност за одговарајуће навигационе спецификације.

(e) Авиони су опремљени надзорном опремом у складу са примјењивим захтјевима за ваздушни простор.

NCO.IDE.A.200 Транспондер

Када се захтијева ваздушним простором у којем лете, авиони су опремљени транспондером секундарног надзорног радара (SSR) са свим захтијеваним могућностима.

NCO.IDE.A.205 Управљање базама ваздухопловних података

(a) Базе ваздухопловних података које се употребљавају у апликацијама на сертификованим системима ваздухоплова испуњавају захтјеве у погледу квалитета података који су одговарајући за предвиђену употребу података.

(b) Воћа ваздухолова обезбјеђује благовремену расподјелу и укључивање актуелних и неизмијењених база ваздухопловних података свим ваздухопловима којима су потребни.

(c) Без обзира на све друге захтјеве о извјештавању о догађајима утврђене у пропису којим се уређује извјештавање о догађајима у цивилном ваздухопловству, воћа ваздухоплова извјештава пружаоца базе података о случајевима погрешних, недосљедних или недостајућих података за које је разумно очекивати да би могли представљати опасност за безбједност лета.

У таквим случајевима, воћа ваздухоплова обезбјеђује да се предметни подаци не употребљавају.

ОДЈЕЉАК 2
Хеликоптери

NCO.IDE.H.100 Инструменти и опрема - уопштено

(a) Инструменти и опрема који се захтијевају овим пододјељком одобравају се у складу са примјењивим захтјевима за пловидбеност ако:
   (1) их употребљава летачка посада за управљање путањом лета;
   (2) се употребљавају за испуњење захтјева из NCO.IDE.H.190;
   (3) се употребљавају за испуњење захтјева из NCO.IDE.H.195; или
   (4) су уграђени у хеликоптер.

(b) Сљедеће предмете, ако се захтијевају овим пододјељком, није потребно одобрити као опрему:
   (1) ручне преносиве свјетиљке,
   (2) тачни мјерач времена,
   (3) прибор за прву помоћ,
   (4) опрема за преживљавање и сигнализацију,
   (5) морско сидро и опрема за везивање; и
   (6) системи за везивање за дјецу,
   (7) једноставни PCDS који користи стручњак за извршење задатака као уређајима за везивање.

(c) Инструменти и опрема или прибор који нису прописани Анексом VII (Дио-NCO) овог правилника, и сва друга опрема која није прописана овим правилником, али се налази у ваздухоплову, у складу су са сљедећим захтјевима:
   (1) чланови летачке посаде не користе информације добијене из тих инструмената, опреме или прибора за испуњење захтјева из Анекса којим се дефинишу Битни захтјеви за пловидбеност из прописа којим се утврђује континуирана пловидбености ваздухоплова и ваздухопловних производа, дијелова и уређаја и одобравање организација и особља који се баве овим пословима или из NCO.IDE.H.190 и NCO.IDE.H.195 Анекса VII овог правилника;
   (2) инструменти и опрема или прибор не смију утицати на пловидбеност хеликоптера, чак ни у случају отказа или кварова.

(d) Инструменти и опрема спремни су за употребу или су доступни с мјеста на ком сједи члан летачке посаде који их треба употребљавати.

(e) Сва захтијевана опрема за спасавање лако је доступна за хитну употребу.

NCO.IDE.H.105 Минимална опрема за лет

Лет се не започиње ако је било који од инструмената хеликоптера, дијелова опреме или функција који се захтијевају за предвиђени лет неисправан или недостаје, осим ако:

(a) хеликоптером се лети у складу са листом минималне опреме, ако је утврђена; или

(b) хеликоптер има дозволу за летење која је издата у складу са примјењивим захтјевима за пловидбеност.

NCO.IDE.H.115 Оперативна свјетла

Хеликоптери који изводе операције ноћу опремљени су:

(a) системом свјетала за избјегавање судара;

(b) навигационим/позиционим свјетлима;

(c) свјетлима за слијетање;

(d) освјетљењем које се напаја из електричног система хеликоптера, ради адекватног освјетљења свих инструмената и опреме потребних за безбједну операцију хеликоптера;
(e) освјетљењем које се напаја из електричног система хеликоптера ради освјетљења у свим путничким одјељцима;
(f) ручном преносивом свјетиљком за сва мјеста чланова посаде; и
(g) свјетлима која су у складу са Међународним прописима за спречавање судара на мору ако је хеликоптер амфибијски.

NCO.IDE.H.120 Операције према правилима VFR - инструменти за летење и навигацију и припадајућа опрема

(a) Хеликоптери, који изводе операције према правилима VFR током дана, опремљени су уређајем за мјерење и приказивање:
  (1) магнетног правца,
  (2) времена у сатима, минутама и секундама,
  (3) барометарске висине,
  (4) индициране брзине, и
  (5) клизања.
(b) Хеликоптери, који изводе операције у визуелним метеоролошким условима (VMC) ноћу, или када је видљивост мања од 1 500 m, или у условима када хеликоптер није могуће задржати на жељеној путањи лета без једног или више додатних инструмената, уз опрему из наведену под (a) опремљени су и:
  (1) уређајем за мјерење и приказ:
    (i) уздужног положаја,
    (ii) вертикалне брзине, и
    (iii) стабилизованог смјера; и
  (2) уређајима за показивање недовољног напајања електричном енергијом жироскопских инструмената.
(c) Хеликоптери који изводе операције када је видљивост мања од 1 500 m, или у условима када хеликоптер није могуће задржати на жељеној путањи лета без једног или више додатних инструмената, уз опрему наведену под (a) и (b) опремљени су и уређајем за спречавање кварова на системима за показивање брзине у складу са захтјевима наведеним под (a)(4) због кондензације или залеђивања.

NCO.IDE.H.125 Операције према правилима IFR - инструменти за летење и навигацију и припадајућа опрема

Хеликоптери који изводе операције према правилима IFR опремљени су:
(a) уређајем за мјерење и приказ:
  (1) магнетног правца,
  (2) времена у сатима, минутама и секундама,
  (3) барометарске висине,
  (4) индициране брзине,
  (5) вертикалне брзине,
  (6) клизања,
  (7) уздужног положаја,
  (8) стабилизованог смјера, и
  (9) спољне температуре ваздуха;
(b) уређајем за показивање недовољног напајања електричном енергијом жироскопских инструмената;
(c) уређајем за спречавање кварова на систему за показивање брзине у складу са захтјевима наведеним под (a)(4) због кондензације или залеђивања; и
(d) додатним уређајем за мјерење и приказ положаја као помоћним инструментом.

NCO.IDE.H.126 Додатна опрема за операције с једним пилотом према правилима IFR

Хеликоптери који изводе операције према правилима IFR с једним пилотом опремљени су аутоматским пилотом који може, као минимум, задржати висину и смјер.

NCO.IDE.H.135 Систем интерфона за летачку посаду

Хеликоптери, којим управља посада са више од једног члана, опремљени су системом интерфона за летачку посаду, укључујући слушалице и микрофоне које користе сви чланови летачке посаде.

NCO.IDE.H.140 Сједишта, појасеви за везивање, систем за везивање и систем за везивање за дјецу

(a) Хеликоптери су опремљени:
  (1) сједиштем или лежајем за сва лица у ваздухоплову старости од 24 мјесеца или више;
  (2) појасом на сваком путничком сједишту и појасевима за сваки лежај;
  (3) за хеликоптере којим је појединачно увјерење о пловидбености (CofA) први пут издато након 31. децембра 2012. године, појасом са системом везивања горњег дијела трупа за сваког путника старости од 24 мјесеца или више;
  (4) системи за везивање за дјецу за сва лица у ваздухоплову млађа од 24 мјесеца; и
  (5) појасом са системом везивања горњег дијела трупа који укључује уређај за аутоматско задржавање трупа лица које на том мјесту сједи у случају брзог успоравања на сваком сједишту летачке посаде.
(b) Појас са системом везивања горњег дијела трупа има једностепено откопчавање.

NCO.IDE.H.145 Прибор за прву помоћ

(a) Хеликоптери су опремљени прибором за прву помоћ.
(b) Прибор за прву помоћ:
  (1) лако је доступан за употребу; и
  (2) редовно се допуњава.

NCO.IDE.H.155 Додатни кисеоник - хеликоптери с кабином која није под притиском

Хеликоптери с кабином која није под притиском, намијењени летовима на висинама летења за које се захтијева снабдијевање кисеоником у складу са NCO.OP.190, опремљени су са уређајем за складиштење и расподјелу кисеоника који може чувати и расподијелити потребне залихе кисеоника.

NCO.IDE.H.160 Ручни апарати за гашење пожара

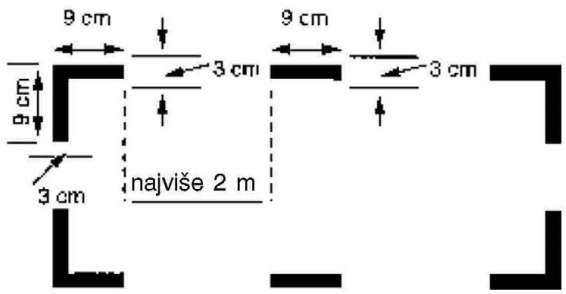
(a) Хеликоптери, изузев хеликоптера ELA2, опремљени су најмање једним ручним апаратом за гашење пожара:
  (1) у пилотској кабини; и
  (2) у сваком путничком одјељку који је одвојен од пилотске кабине, осим ако је одјељак доступан летачкој посади.
(b) Врста и количина средства за гашење за захтијеване апарате за гашење пожара одговара врсти пожара који може настати у одјељку гдје се апарат намјерава употребљавати и како би се опасност од концентрације штетног гаса свела на најмању мјеру у одјељцима у којим бораве лица.

NCO.IDE.H.165 Означавање тачака за продор

Ако су на хеликоптеру означена мјеста на трупу одговарајућа за продор спасилачких екипа у хеликоптер у

случају опасности, таква су мјеста означена како је приказано на Слици 1.

Слика 1
Означавање тачака за продор



NCO.IDE.H.170 Предајник за лоцирање у случају опасности (ELT)

(a) Хеликоптери сертификовани за највећи број путничких сједишта већим од шест сједишта опремљени су:
  (1) аутоматским предајником за лоцирање у случају опасности (ELT); и
  (2) једним предајником за лоцирање у случајевима опасности за преживљавање (ELT(S)) у чамцу за спасавање или прслуку за спасавање ако је хеликоптер намијењен летовима на удаљености од копна већој од три минуте летења при уобичајеној брзини крстарења.

(b) Хеликоптери сертификовани за највећи број путничких сједишта од шест или мање опремљени су предајником за лоцирање у случају опасности за преживљавање (ELT(S)) или личним уређајем за лоцирање (PLB), који на себи има члан посаде или путник.

(c) Предајници за лоцирање у случају опасности (ELT) било које врсте и лични уређаји за лоцирање (PLB) имају могућност одашиљати сигнале истовремено на 121,5 MHz и 406 MHz.

NCO.IDE.H.175 Лет изнад воде

(a) Хеликоптери су опремљени прслуком за спасавање за сва лица у хеликоптеру или сличним посебним уређајем за плутање за сва лица у хеликоптеру млађа од 24 мјесеца који се носе или су смјештени на мјесту које је доступно са сједишта или лежаја лица за чију су употребу предвиђени ако:
  (1) су намијењени летовима изнад воде на удаљености од копна која је изван ауторотационе удаљености, при чему хеликоптер при квару кључног мотора не може задржати хоризонтални лет; или
  (2) су намијењени летовима изнад воде на удаљености од копна већој од 10 минута летења при уобичајеној брзини крстарења, при чему хеликоптер при квару кључног мотора може задржати хоризонтални лет; или
  (3) полијећу или слијећу на аеродрому или оперативној површини на којима је полетна или прилазна путања изнад воде.

(b) Сваки прслук за спасавање или сличан посебан уређај за плутање опремљен је уређајем електричног осветљавања за намјену лоцирања особа.

(c) Воћа ваздухоплова на летовима изнад воде на удаљености од копна која одговара лету у трајању већем од 30 минута при уобичајеној брзини крстарења или 50 NM, у зависности од тога шта је мање, утврђује ризике за преживљавање лица из хеликоптера у случају принудног слијетања на води, на основу чега одлучује о ношењу:
  (1) опреме за давање сигнала за помоћ;
  (2) довољног броја чамаца за спасавање за превоз свих лица из ваздухоплова који су смјештени тако да омогућавају њихову употребу у случају опасности; и
  (3) опреме за спасавање која садржи средства за одржавање у животу одговарајуће предвиђеном лету.

(d) Воћа ваздухоплова, при доношењу одлуке о потреби ношења прслука за спасавање наведене под (a) од стране свих лица у хеликоптеру, утврђује ризике за преживљавање лица из хеликоптера у случају принудног слијетања на води.

NCO.IDE.H.180 Опрема за преживљавање

Хеликоптери намијењени летовима изнад подручја на којим би потрага и спасавање били посебно отежани, опремљени су сигналним уређајима и опремом за спасавање одговарајућом за подручје које је потребно прелетјети, укључујући средства за одржавање на животу.

NCO.IDE.H.185 Сви хеликоптери на летовима изнад воде - принудно слијетање на води

Хеликоптери који лете изнад воде у неповољном окружењу у удаљености од копна већој од 50 NM:

(a) пројектовани су за слијетање на води у складу са одговарајућим сертификационим захтјевима;

(b) сертификовани су за принудно слијетање на води у складу са одговарајућим сертификационим захтјевима; или

(c) опремљени су опремом у случају опасности за плутање на води.

NCO.IDE.H.190 Опрема за радио-комуникацију

(a) Ако је то у складу са захтјевима за ваздушни простор у ком лете, хеликоптери су опремљени опремом за радио-комуникацију, помоћу које се мора моћи изводити двосмјерна комуникација с ваздухопловним станицама на фреквенцијама које су у складу са захтјевима за ваздушни простор.

(b) Опремом за радио-комуникацију, ако се захтијева под (a), омогућава се комуникација у случајевима опасности на ваздухопловној фреквенцији 121,5 MHz.

(c) Ако се захтијева више од једног комплета опреме за комуникацију, свака је независна од друге опреме до мјере да квар једне опреме неће довести до квара на другој опреми.

(d) Ако се захтијева радио-комуникациони систем, хеликоптери су опремљени системом интерфона за летачку посаду у складу са захтјевима из NCO.IDE.H.135 и тастером за пренос на летачким командама за сваког захтијеваног пилота и/или члана летачке посаде на свом радном мјесту.

NCO.IDE.H.195 Навигациона опрема

(a) Хеликоптери намијењени летовима на рутама на којим се не може летјети према визуелним ознакама на земљи опремљени су потребном навигационом опремом којом ће се омогућити наставак лета у складу с:
  (1) ATS планом лета, ако је примјењиво; и
  (2) примјењивим захтјевима за ваздушни простор.

(b) Хеликоптери имају довољну ннавигациону опрему којом се обезбјеђује да у случају квара једног дијела опреме у било којој фази лета преостала опрема омогућава безбједну навигацију у складу са наведеним

под (a) или безбједно извођење одговарајуће радње за непредвиђене ситуације.

(c) Хеликоптери намијењени летовима, приликом којих се намјерава извршити слијетање у инструменталним метеоролошким условиома (IMC), опремљени су навигационом опремом којом се може обавити вођење до тачке с које се може извести визуелно слијетање. Том опремом мора се моћи обавити такво навођење за сваки аеродром на ком се намјерава извршити слије-тање у инструменталним метеоролошким условима (IMC) и за све одређене алтернативне аеродроме.

(d) За PBN операције ваздухоплов мора испунити сертификационе захтјеве пловидбености за одговарајуће спецификације навигације.

NCO.IDE.H.200 Транспондер

Када се захтијева ваздушним простором у којем лете, хеликоптери су опремљени транспондером секундарног надзорног радара (SSR) са свим захтијеваним могућностима.

NCO.IDE.H.205 Управљање базама ваздухопловних података

(a) Базе ваздухопловних података које се употребљавају у апликацијама сертификованих система ваздухоплова испуњавају захтјеве у погледу квалитета података који су одговарајући за предвиђену употребу података.

(b) Оператор обезбјеђује благовремену расподјелу и укључивање актуелних и неизмијењених база ваздухопловних података свим ваздухоловима којима су потребни.

(c) Без обзира на све друге захтјеве о извјештавању о догађајима утврђене у Правилнику о извјештавању о догађајима, вођа ваздухоплова извјештава пружаоца базе података о случајевима погрешних, недосљедних или недостајућих података за које је разумно очекивати да би могли представљати опасност за безбједност лета.

У таквим случајевима, вођа ваздухоплова обезбјеђује да се предметни подаци не употребљавају.

ПОДДИО E

ПОСЕБНИ ЗАХТЈЕВИ

ОДЈЕЉАК 1

Уопштено

NCO.SPEC.100 Подручје примјене

Овај поддио успоставља посебне захтјеве којих се треба придржавати вођа ваздухоплова који спроводи некомерцијалне специјализоване операције ваздухоловима који нису комплексни ваздухоплови на моторни погон.

NCO.SPEC.105 Контролна листа

(a) Прије започињања специјализоване операције, вођа ваздухоплова спроводи процјену ризика, процјењујући комплексност активности ради утврђивања опасности и повезаних ризика који су својствени тој операцији и успоставља мјере за њихово ублажавање.

(b) Специјализована операција врши се у складу са контролном листом. Вођа ваздухоплова на основу процјене ризика успоставља такву контролну листу која је одговарајућа за коришћену специјализовану активност и ваздухоплов, водећи рачуна о сваком одјељку овог поддијела.

(c) Контролна листа, релевантна за дужности главног пилота, чланова посаде и стручњака за извршење задатака, спремна је и доступна на сваком лету.

(d) Контролна листа се редовно прегледа и ажурира, по потреби.

NCO.SPEC.110 Одговорности и овлашћења вође ваздухоплова

Када су год у операцију укључени чланови посаде или стручњак за извршење задатка, вођа ваздухоплова:

(a) обезбјеђује усклађеност чланова посаде и стручњака задатка са NCO.SPEC.115 и NCO.SPEC.120;

(b) не започиње лет ако било који члан посаде или стручњак за извршење задатка, због било ког разлога, попут повреде, болести, умора или учинка било које психоактивне материје, није способан за извршавање својих дужности;

(c) не наставља лет даље од најближег аеродрома или оперативне површине на коју је могуће слијетање, с обзиром на временске прилике, када је способност за извршавање дужности било ког члана посаде или стручњака за извршење задатка значајно смањена због узрока попут замора, болести или недостатка кисеоника;

(d) обезбјеђује да се чланови посаде и стручњаци за извршење задатка придржавају закона, прописима и поступцима држава у којим се операције спроводе;

(e) обезбјеђује да сви чланови посаде и стручњаци за извршење задатка могу међусобно комуницирати на заједничком језику; и

(f) обезбјеђује да стручњаци за извршење задатка и чланови посаде током лета употребљавају додатни кисеоник непрекидно кад год утврди да на висини намјераваног лета може доћи до недостатка кисеоника, која може узроковати нарушавање способности посаде и штетно утицати на стручњаке за извршење задатка. Ако вођа ваздухоплова не може утврдити како недостатак кисеоника може утицати на особе у ваздухоплову, он обезбјеђује да стручњаци за извршење задатка и чланови посаде користе додатни кисеоник непрекидно сваки пут када кабина премаши висину 10 000 ft дуже од 30 минута и сваки пут када кабина премаши висину 13 000 ft.

NCO.SPEC.115 Одговорности посаде

(a) Члан посаде одговоран је за правилно обављање својих дужности. Дужности посаде одређене су у контролној листи.

(b) Током критичних фаза лета или када год то вођа ваздухоплова сматра неопходним у интересу безбједности, члан посаде се везује на свом додијељеном сједишту, осим ако није другачије одређено у контролној листи.

(c) Током лета, члан летачке посаде држи свој безбједносни појас везаним док је на свом сједишту.

(d) Током лета, најмање један квалификовани члан летачке посаде у сваком тренутку се налази за командама ваздухоплова.

(e) Члан посаде не обавља дужности у ваздухоплову:

(1) ако зна или сумња да пати од замора како је наведено под 7.5 Анекса IX овог правилника или се на други начин осјећа неспособним за извршавање својих дужности; или

(2) када је под дјеловањем психоактивних материја или алкохола или због било ког другог разлога из 7.6 Анекса IX овог правилника.

(f) Члан посаде, који обавља дужности за више од једног оператора:

(1) води властиту евиденцију о времену проведеном на лету и на дужности, те о периодима одмора, како је наведено у Анексу III (Дио-ORO), Поддијелу FTL овог правилника, ако је примјењиво; и

(2) сваком оператору доставља податке потребне за планирање активности у складу са примјењивим

захтјевима ограничења времена проведеног на лету.

(g) Члан посаде вођи ваздухоплова пријављује:
(1) сваку грешку, отказ, квар и оштећење за које сматра да могу утицати на пловидбеност или безбједно летење ваздухопловом, укључујући системе у случају опасности, и
(2) сваки инцидент који је угрозио или би могао да угрози безбједност операције.

NCO.SPEC.120 Одговорности стручњака за извршење задатка

(a) Стручњак за извршење задатка одговоран је за правилно обављање својих задатака. Дужности стручњака за извршење задатка утврђене су у контролној листи.
(b) Током критичних фаза лета или када год то вођа ваздухоплова у интересу безбједности сматра неопходним, стручњак за извршење задатка се везује на свом додијељеном сједишту, осим ако није одређено другачије у контролној листи.
(c) Стручњак за извршење задатка обезбјеђује да је везан током извршавања специјализованих задатака док су спољашња врата отворена или уклоњена.
(d) Стручњак за извршење задатка вођу ваздухоплова обавјештава о:
(1) свакој грешки, отказу, квару и оштећењу за које сматра да могу утицати на пловидбеност или безбједно летење ваздухопловом, укључујући системе за случај опасности, и
(2) сваком инциденту који је угрозио или би могао да угрози безбједност операције.

NCO.SPEC.125 Безбједносна упутства

(a) Вођа ваздухоплова прије полијетања стручњаку за извршење задатка даје упутства о:
(1) опреми и поступцима у случају опасности;
(2) оперативним поступцима повезаним са специјализованим задатком прије сваког лета или серије летова.
(b) Упутства наведена под (a)(2) нису потребна ако је стручњак за извршење задатка прије почетка оперативне сезоне у тој календарској години добио упутства о оперативним поступцима.

NCO.SPEC.130 Минималне висине надвисивања препрека - летови IFR

Вођа ваздухоплова за сваки лет успоставља минималне висине лета које обезбјеђују захтијевано надвисивање препрека на свим сегментима руте којом ће се летити према правилима инструменталног летења. Минималне висине нису ниже од оних које је објавила држава преко које се лети.

NCO.SPEC.145 Симулиране ситуације током лета

Када се стручњак за извршење задатка налази у ваздухоплову, осим ако није на оспособљавању, вођа ваздухоплова не симулира:
(a) ситуације за које је потребна примјена поступака за ванредне ситуације или поступака у случају опасности; или
(b) летови у инструменталним метеоролошким условима (IMC).

NCO.SPEC.150 Откривање близине тла/терена

Ако је инсталиран, систем за упозорење на близину тла/терена може бити онеспособљен током специјализованих задатака за које је потребно да се ваздухопловом управља на удаљености од тла која би покренула систем за упозорење на близину тла.

NCO.SPEC.155 Систем за избјегавање судара у ваздуху (ACAS II)

Изузетно од NCO.OP.200, систем за избјегавање судара у ваздуху ACAS II може бити искључен током специјализованих задатака за које је по природи операција потребно да се ваздухопловима управља на удаљености једног од другог која би могла покренути систем ACAS.

NCO.SPEC.160 Превоз опасне робе

Вођа ваздухоплова при отпуштању опасне робе не управља ваздухопловом изнад насељених мјеста, градова или насеља или изнад групе људи на отвореном.

NCO.SPEC.165 Превоз и употреба оружја

(a) Вођа ваздухоплова обезбјеђује да је при превозу оружја, ради специјализованог задатка, оно обезбијеђено када се не користи.
(b) Стручњак за извршење задатка који користи оружје предузима све потребне мјере спречавања довођења у опасност лица у ваздухоплову или на тлу.

NCO.SPEC.170 Перформансе и оперативни критеријуми - авиони

При извођењу операција авионом на висини мањој од 150 m (500 ft) изнад ненасељеног подручја, вођа ваздухоплова, код операција код којих се не може задржати уравнотежен лет у случају отказа критичног мотора:
(a) успоставља оперативне поступке за умањење посљедица квара мотора на најнижи могући ниво; и
(b) пружа упутства свим укрцаним члановима посаде и стручњацима за извршење задатка о поступцима које је потребно извршити у случају принудног слијетања.

NCO.SPEC.175 Перформансе и оперативни критеријуми - хеликоптери

(a) Вођа ваздухоплова може управљати ваздухопловом над насељеним подручјем уз услов да:
(1) је хеликоптер сертификован у категорији A или B; и
(2) су успостављене безбједносне мјере за спречавање непотребне опасности за лица или имовину на тлу.
(b) Вођа ваздухоплова:
(1) успоставља оперативне поступке за умањење посљедица квара мотора на најнижи могући ниво; и
(2) пружа упутства свим укрцаним члановима посаде и стручњацима задатка о поступцима које је потребно извршити у случају принудног слијетања.
(c) Вођа ваздухоплова обезбјеђује да маса на полијетању, слијетању или лебдењу не прелази највећу допуштену масу за:
(1) лебдење без утицаја близине тла (HOGE) док сви мотори раде одговарајућом номиналном снагом; или
(2) ако превладавају услови који онемогућавају лебдење без утицаја близине тла (HOGE, маса хеликоптера не прелази највећу масу одређену за лебдење под утицајем близине тла (HIGE) док сви мотори раде одговарајућом номиналном снагом, уз услов да превладавајући услови омогућавају лебдење под утицајем близине тла при највећој назначеној маси.

ОДЈЕЉАК 2
Операције хеликоптера са спољашњим подвезним теретом (HESLO)

NCO.SPEC.HESLO.100 Контролна листа

Контролна листа за операције хеликоптера са спољашњим подвезним теретом садржи:
(a) уобичајене, ванредне и поступке у случају опасности;
(b) релевантне податке за перформансе;
(c) потребну опрему;
(d) сва ограничења; и
(e) одговорности и дужности вође ваздухоплова, по потреби, чланова посаде и стручњака за извршење задатка.

NCO.SPEC.HESLO.105 Посебна опрема за операције хеликоптера са спољашњим подвезним теретом

Хеликоптер је опремљен минимално са:
(a) једним безбједносним огледалом за терет или алтернативним уређајем којим се може видјети кука за терет; и
(b) једним мјерачем оптерећења, осим ако не постоји друга метода одређивања тежине терета.

NCO.SPEC.HESLO.110 Превоз опасне робе

Оператор који превози опасану робу с мјеста или удаљених локација без посаде или на таква мјеста подноси захтјев надлежном органу ради добијања изузећа од одредби Техничких упутстава ако нема намјеру ускладити се са захтјевима из тих упутстава.

ОДЈЕЉАК 3
Операције са људима као подвјешеним теретом (HEC)

NCO.SPEC.HEC.100 Контролна листа

Контролна листа за операције са људима као подвјешеним теретом садржи:
(a) уобичајене, ванредне и поступке у случају опасности;
(b) релевантне податке за перформансе;
(c) потребну опрему;
(d) ограничења; и
(e) одговорности и дужности вође ваздухоплова и, по потреби, чланова посаде и стручњака за извршење задатка.

NCO.SPEC.HEC.105 Посебна опрема за операције са људима као подвјешеним теретом

(a) Хеликоптер је опремљен:
  (1) опремом за операције са витлом или куком за терет;
  (2) једним безбједносним огледалом за терет или алтернативним уређајем којим се може видјети кука или терет; и
  (3) једним мјерачем оптерећења, осим ако не постоји друга метода одређивања тежине терета.
(b) За инсталацију све опреме за операције са витлом и куком и за све накнадне измјене и/или допуне мора бити издато одобрење за пловидбеност за предвиђену функцију.

ОДЈЕЉАК 4
Операције падобраном (PAR)

NCO.SPEC.PAR.100 Контролна листа

Контролна листа за операције падобраном садржи:
(a) уобичајене, ванредне и поступке у случају опасности;
(b) релевантне податке за перформансе;
(c) потребну опрему;
(d) сва ограничења; и
(e) одговорности и дужности вође ваздухоплова и, по потреби, чланова посаде и стручњака за извршење задатка.

NCO.SPEC.PAR.105 Превоз чланова посаде и стручњака за извршење задатка

Захтјеви утврђени у NCO.SPEC.120(c) не примјењују се на стручњаке за извршење задатка који скачу падобраном.

NCO.SPEC.PAR.110 Сједишта

Без обзира на NCO.IDE.A.140(a)(1) и NCO.IDE.H.140(a)(1) под ваздухоплова може се користити као сједиште, уз услов да су доступни начини на који се стручњаци за извршење задатка могу држати или привезати.

NCO.SPEC.PAR.115 Додатни кисеоник

Без обзира на NCO.SPEC.110(f), захтјеви за коришћење додатног кисеоника не примјењују се на чланове посаде, осим на главног пилота и стручњаке за извршење задатка који врше дужности неопходне за специјализовани задатак када год висина кабине:
(a) прелази 13 000 ft на период који није дужи од шест минута; или
(b) прелази 15 000 ft на период који није дужи од три минуте.

NCO.SPEC.PAR.120 Превоз и отпуштање опасног терета

Без обзира на NCO.SPEC.160, падобранци могу, уз ношење димних уређаја, изаћи из ваздухоплова ради падобранске приредбе над густо насељеним подручјима градова и насеља или изнад групе људи на отвореном ако су ти уређаји произведени за ту сврху.

ОДЈЕЉАК 5
Акробатски летови (ABF)

NCO.SPEC.ABF.100 Контролна листа

Контролна листа за акробатске летове садржи:
(a) уобичајене, ванредне и поступке у случају опасности;
(b) релевантне податке за перформансе;
(c) потребну опрему;
(d) ограничења; и
(e) одговорности и дужности вође ваздухоплова и, по потреби, чланова посаде и стручњака за извршење задатка.

NCO.SPEC.ABF.105 Документи и информације

Сљедеће документе и информације из NCO.GEN.135(a) потребно је носити током акробатских летова:
(a) појединости из попуњеног ATS плана лета, ако је примјењиво;
(b) важеће и одговарајуће ваздухопловне карте за руту/подручје предложеног лета и за све руте за које се може разумно очекивати да би се лет могао на њих преусмјерити; и
(c) информације о поступцима и визуелним сигналима које користе ваздухоплови који пресрећу и ваздухоплови који су пресретани.

NCO.SPEC.ABF.110 Опрема

На акробатске летове не требају се примјењивати сљедећи захтјеви за опрему:
(a) прибор прве помоћи како је утврђено у NCO.IDE.A.145 и NCO.IDE.H.145
(b) ручни апарати за гашење пожара како је утврђено у NCO.IDE.A.160 и NCO.IDE.H.180; и
(c) предајници за лоцирање у случајевима опасности (ELT) или лични локацијски уређаји (PLB), како је утврђено у NCO.IDE.A.170 и NCO.IDE.H.170.

ОДЈЕЉАК 6
Пробни летови након одржавања

NCO.SPEC.MCF.100 Нивои пробних летова након одржавања

Прије извођења пробног лета након одржавања оператор одређује примјењиви ниво таквог лета како слиједи:

(a) пробни лет након одржавања "ниво А" - за лет у којем се очекује примјена поступака за ванредне или ситуације у случају опасности, како је дефинисано у летачком приручнику ваздухоплова, или у случају кад се летом треба провјерити функционисање резервног система или других безбједносних уређаја;

(b) пробни лет након одржавања "ниво В" - за сваки пробни лет након одржавања који није пробни лет након одржавања "нивоа А".

NCO.SPEC.MCF.105 Оперативна ограничења

(a) Одступајући од NCO.GEN.105(a)(4) овог анекса, пробни лет након одржавања може се изводити ваздухопловом који је пуштен у промет са непотпуно спроведеним одржавањем у складу са M.A.801(g) или 145.A.50(e) Анекса прописа којим се утврђује континуирана пловидбеност ваздухоплова и ваздухопловних производа, дијелова и уређаја и одобравању организација и особља који се баве овим пословима.

(b) Одступајући од NCO.GEN.105(a)(4) овог анекса, пробни лет након одржавања може се изводити ваздухопловом који је пуштен у промет са непотпуно спроведеним одржавањем у складу са наведеним под M.A.801(f) Анекса I (Дио-M), 145.A.50(e) Анекса II (Дио-145) или са ML.A.801(f) Анекса V (Дио-ML) прописа којим се утврђује континуирана пловидбеност ваздухоплова и ваздухопловних производа, дијелова и уређаја и одобравање организација и особља који се баве овим пословима.

NCO.SPEC.MCF.110 Контролна листа и безбједносна упутства

(a) Контролна листа из NCO.SPEC.105 ажурира се према потреби прије сваког пробног лета након одржавања и у њој се узимају у обзир оперативни поступци планирани за одређени пробни лет након одржавања.

(b) Не узимајући у обзир NCO.SPEC.125(b), стручњак за извршење задатка мора добити безбједносна упутства прије сваког пробног лета након одржавања.

NCO.SPEC.MCF.120 Захтјеви за летачку посаду

При одабиру члана летачке посаде за извођење пробног лета након одржавања оператор узима у обзир сложеност ваздухоплова и ниво пробног лета након одржавања, како је дефинисано у NCO.SPEC.MCF.100.

NCO.SPEC.MCF.125 Састав посаде и особе у ваздухоплову

(a) Вођа ваздухоплова утврђује потребу за додатним члановима посаде и/или стручњацима за извршење задатка прије сваког планираног пробног лета након одржавања, узимајући у обзир очекивано радно оптерећење члана летачке посаде или стручњака задатка и процјену ризика.

(b) Вођа ваздухоплова не допушта да особе које нису особе наведене под (a) буду у ваздухоплову током пробног лета након одржавања "нивоа А".

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

Одступајући од NCO.SPEC.145, вођа ваздухоплова може симулирати ситуације које захтијевају примјену ванредних или поступака у случају опасности док је стручњак за извршење задатка у ваздухоплову ако се симулацијом испуњава сврха лета и ако је утврђена у контролној листи из NCO.SPEC.MCF.110 или у оперативним поступцима.

NCO.SPEC.MCF.140 Системи и опрема

Ако је сврха пробног лета након одржавања провјера правилног функционисања система или опреме, тај се систем или опрема сматрају потенцијално непоузданима и због тога се прије лета морају договорити одговарајуће мјере ублажавања како би се ризици за безбједност лета свели на најмању мјеру.

АНЕКС VIII
СПЕЦИЈАЛИЗОВАНЕ ОПЕРАЦИЈЕ
(ДИО-SPO)

SPO.GEN.005 Подручје примјене

(a) Овај анекс примјењује се на све специјализоване операције у којима се ваздухоплов користи за специјализоване активности попут пољопривреде, грађевинарства, фотографисање, геодезију, осматрање и патролирање, рекламирање из ваздуха или пробних летова након одржавања.

(b) Не узимајући у обзир наведено под (a), некомерцијалне специјализоване операције ваздухопловима, који нису комплексни ваздухоплови на моторни погон, у складу су са Анексом VII (Дио-NCO).

(c) Не узимајући у обзир наведено под (a), сљедеће операције ваздухопловима, који нису комплексни ваздухоплови на моторни погон, могу се спроводити у складу са Анексом VII (Дио-NCO):

(1) летачка такмичења или летачке приредбе, уз услов да је накнада или друга вриједна награда дата за такве летове ограничена на покривање директних трошкова и допринос пропорционалан годишњим трошковима, као и да награде нису веће вриједности од оне коју је утврдио надлежни орган;

(2) избацивање падобранаца, вуча једрилице или акробатски летови, које врши организација за обуку која своје сједиште има у једној од држава чланица и одобрена је у складу са прописом којим се утврђују технички захтјеви и управни поступци у вези са летачким особљем у цивилном ваздухопловству, или организација основана с циљем унапређења летачког спорта или рекреативног летења, уз услов да организација ваздухопловом управља на основу власништва или најма без посаде, да лет не ствара добит која се дијели изван организације, те да, када су год укључена лица која нису чланови те организације, такав лет представља тек споредну активност те организације.

ПОДДИО А
ОПШТИ ЗАХТЈЕВИ

SPO.GEN.100 Надлежни орган

Надлежни орган је орган који именује држава чланица у којој оператор има главно сједиште, ту је основан или има пребивалиште/боравиште.

SPO.GEN.101 Начини усклађивања

Алтернативни начини усклађивања у односу на оне које је донијела Агенција може користити оператор како би успоставио усклађеност са овим правилником и другим прописима којима се регулише ова област.

SPO.GEN.105 Одговорности посаде

(a) Члан посаде одговоран је за исправно обављање својих дужности. Дужности посаде утврђене су у стандардним оперативним поступцима (SOP) и, када је примјењиво, у оперативном приручнику.

(b) Током критичних фаза лета или када год то вођа ваздухоплова у интересу безбједности сматра неопходним, члан посаде веже се на свом додијељеном сједишту, осим ако у стандардним оперативним поступцима није одређено другачије.

(c) Током лета чланови летачке посаде имају свој безбједносни појас причвршћен док се налазе на свом мјесту.

(d) Током лета најмање један квалификовани члан летачке посаде у сваком тренутку налази се за командама ваздухоплова.

(e) Члан посаде не обавља задатке у ваздухоплову:
(1) ако зна или сумња да пати од замора, као што је наведено под 7.5 Анекса IX овог правилника или се на други начин осјећа неспособним за извршавање својих дужности; или
(2) када је под дјеловањем психоактивних материја или алкохола или због било ког другог разлога као што је наведено под 7.6 Анекса IX овог правилника.

(f) Члан посаде који обавља дужности за више од једног оператора:
(1) води властиту евиденцију о времену проведеном на лету и на дужности, те о периодима одмора, како је наведено у Анексу III (Дио-ORO), Поддијелу FTL овог правилника, ако је примјењиво; и
(2) сваком оператору доставља податке потребне за планирање активности у складу са примјењивим захтјевима ограничења времена проведеног на лету.

(g) Члан посаде вођи ваздухоплова пријављује:
(1) сваку грешку, отказ, квар и оштећење за које сматра да могу утицати на пловидбеност или безбједну операцију ваздухопловом, укључујући системе у случају опасности; и
(2) сваки инцидент који је угрозио или би могао да угрози безбједност операције.

SPO.GEN.106 Одговорности стручњака за извршење задатка

(a) Стручњак за извршење задатка одговоран је за исправно обављање својих задатака. Дужности стручњака за извршење задатка утврђене су у стандардним оперативним поступцима.

(b) Током критичних фаза лета или када то год вођа ваздухоплова у интересу безбједности сматра неопходним, стручњак за извршење задатка се веже на свом додијељеном сједишту осим ако у стандардним оперативним поступцима није одређено другачије.

(c) Стручњак за извршење задатка обезбјеђује да је везан током извршавања специјализованих задатака док су спољна врата отворена или уклоњена.

(d) Стручњак за извршење задатка главном пилоту пријављује:
(1) сваку грешку, отказ, квар и оштећење за које сматра да могу утицати на пловидбеност или безбједну операцију ваздухопловом, укључујући системе у случају опасности; и
(2) сваки инцидент који је угрозио или би могао да угрози безбједност операције.

SPO.GEN.107 Одговорности и овлашћења вође ваздухоплова

(a) Вођа ваздухоплова одговоран је за:
(1) безбједност ваздухоплова и свих чланова посаде, стручњака за извршење задатака и терета у ваздухоплову током операција ваздухоплова;
(2) почетак, наставак, крај или преусмјеравање лета у интересу безбједности;
(3) обезбјеђивање да се поштују сви оперативни поступци и контролне листе, у складу са одговарајућим приручником;
(4) започињање лета само ако је увјерен да су испуњена сва сљедећа оперативна ограничења наведена под 2. (c) Анекса IX овог правилника:
(i) ваздухоплов је пловидбен;
(ii) ваздухоплов је прописно регистрован;
(iii) инструменти и опрема потребни за извођење одговарајућег лета уграђени су у ваздухоплов и раде, осим ако листа минималне опреме (MEL) или истовјетан документ, ако је примјењиво, дозвољава операцију с опремом која не ради, како се захтијева у SPO.IDE.A.105 или SPO.IDE.H.105.
(iv) маса ваздухоплова и центар гравитације такви су да омогућавају извођење лета у оквиру ограничења из документације о пловидбености;
(v) сва опрема и пртљаг правилно су укрцани и заштићени; и
(vi) оперативна ограничења за ваздухоплов из приручника о летењу ваздухоплова (AFM) неће бити прекорачена за вријеме лета;
(vii) свака база навигационих података која је захтијевана за PBN је одговарајућа и важећа;
(5) не започињање лета ако није способан он, или било који други члан посаде или стручњак за извршење задатка, да врши дужности због, на примјер, повреда, болести, замора или посљедица дјеловања психоактивних материја;
(6) да не настави лет даље од најближег аеродрома или оперативне површине са погодним времен-ским условима ако је, његова или било ког другог члана посаде или стручњака за извршење задатка, способност за вршење дужности битно смањена због замора, болести или мањка кисеоника;
(7) одлучивање о прихватању ваздухоплова с кваровима у складу са листом одступања од конфигурације (CDL) или листом минималне опреме (MEL), када је примјењиво;
(8) записивања података о употреби и све познате или очекиване кварове на ваздухоплову при завршетку лета или серије летова у техничку књигу ваздухоплова или дневник путовања ваздухоплова; и
(9) обезбјеђивање да:
(i) уређаји за снимање података током лета нису онеспособљени или искључени;
(ii) у случају догађаја, изузев несреће или озбиљног инцидента за које се захтијева подношење извјештаја у складу са ORO.GEN.160(a), записи са уређаја за снимање података у лету не смију бити намјерно обрисани;
(iii) у случају несреће или незгоде, или ако се чување записа са уређаја за снимање података у лету захтијева од стране надлежног истражног органа:

(A) записи са уређаја за снимање података у лету не смију се намјерно избрисати;
(B) да се уређај за снимање података у лету деактивира одмах након завршетка лета; и
(C) да се прије напуштања пилотске кабине предузму мјере предострожности како би се сачували записи са уређаја за снимање података у лету.

(b) Вођа ваздухоплова има овлашћење да одбије превожење или искрца било коју особу или терет који могу представљати потенцијалну опасност за безбједност ваздухоплова или лица која се у њему налазе.
(c) Вођа ваздухоплова, што је прије могуће, одговарајућој јединици за услуге у ваздушном саобраћају (ATS) пријављује било какве настале опасне временске услове или услове летења који могу утицати на безбједност другог ваздухоплова.
(d) Не узимајући у обзир одредбе из (a)(6), при операцији с вишечланом посадом вођа ваздухоплова може наставити лет преко најближег аеродрома са погодним временским условима ако су успостављени адекватни поступци који смањују ризик.
(e) Вођа ваздухоплова, у случајевима опасности који захтијевају доношење одлуке и поступање без одгађања, предузима све радње које сматра неопходним у складу са наведеним под 7.3 Анекса IX овог правилника. У таквим случајевима може, у интересу безбједности, одступити од правила, оперативних поступака и метода.
(f) Вођа ваздухоплова надлежном органу шаље, без одгађања, извјештај о незаконитом ометању и обавјештава одређени локални надлежни орган.
(g) Вођа ваздухоплова обавјештава најближи одговарајући надлежни орган најбржим доступним средствима о свим несрећама у којим је ваздухоплов учествовао, које су за посљедицу имале озбиљну повреду или смрт било ког лица или знатно оштећење ваздухоплова или имовине.

SPO.GEN.110 Усклађеност са законима, прописима и поступцима

Вођа ваздухоплова, чланови посаде и стручњаци за извршење задатака поштују законе, прописе и поступке држава у којим се операције изводе.

SPO.GEN.115 Заједнички језик

Оператор обезбјеђује да сви чланови посаде и стручњаци за извршење задатака могу разговарати на заједничком језику.

SPO.GEN.119 Вожење/рулање ваздухоплова по земљи

Оператор утврђује поступке за вожење/рулање ваздухоплова како би се обезбиједиле безбједне операције и како би се унаприједила безбједност на полетно-слетној стази.

SPO.GEN.120 Вожење/рулање авиона по земљи

Оператор обезбјеђује да се вожење/рулање авиона на оперативној површини аеродрома врши само ако је лице за командом:
(a) одговарајуће оспособљен пилот; или
(b) именовано од стране оператора, и:
(1) обучено за вожење авиона;
(2) обучено за коришћење радио-телефона, ако се захтијева радио-комуникација;
(3) примило упутства у вези са тлоцртом аеродрома, рутама, знаковима, ознакама, свјетлима и знаковима, упутствима, фразеологијом и поступцима контроле ваздушног саобраћаја; и
(4) способно испунити оперативне стандарде који су потребни за безбједно кретање авиона на аеродрому.

SPO.GEN.125 Употреба ротора

Ротор хеликоптера укључен је за потребу летења само ако је за командом оспособљен пилот.

SPO.GEN.130 Преносиви електронски уређаји

Оператор не допушта ни једној особи у ваздухоплову употребу преносног електронског уређаја (PED) који би могао штетно утицати на рад ваздухопловних система и опреме.

SPO.GEN.131 Употреба електронског уређаја летачке посаде (EFB)

(a) Када се EFB користи у ваздухоплову, оператор обезбјеђује да он нема штетан утицај на системе или опрему ваздухоплова или способност члана летачке посаде да управља ваздухопловом.
(b) Прије коришћења апликације EFB типа B оператор:
(1) спроводи процјену ризика у погледу употребе уређаја EFB на којем се налази апликација, и апликације EFB и њених припадајућих функција, те утврђује повезане ризике и обезбјеђује одговарајуће ублажавање тих ризика; процјена ризика односи се на ризике повезане са интерфејсом човјека и машине, предметног уређаја EFB и апликације EFB; и
(2) успоставља административни систем EFB, укључујући поступке и захтјеве за обуке за администрацију и коришћење уређаја EFB и апликације EFB.

SPO.GEN.135 Подаци о опреми у случају опасности и преживљавање у ваздухоплову

Оператор у сваком тренутку има на располагању листе са подацима о опреми за случајеве опасности и преживљавање које се налазе у ваздухоплову за хитно обавјештавање спасилачко-координационог центра.

SPO.GEN.140 Документи, приручници и информације који се налазе у ваздухоплову

(a) На сваком лету у ваздухоплову налазе се оригинали или копије сљедећих докумената, приручника и информација, осим ако није наведено другачије:
(1) AFM или истовјетан документ/и;
(2) оригинал увјерење о регистрацији ваздухоплова;
(3) оригинал увјерење о пловидбености (CofA);
(4) увјерење о заштити од буке;
(5) изјава наведена у Анексу III (Дио-ORO), ORO.DEC.100 овог правилника;
(6) списак посебних одобрења, ако је примјењиво;
(7) дозвола за радио-станицу у ваздухоплову, ако је примјењиво;
(8) полиса(е) о осигурању од одговорности према трећим лицима;
(9) дневник путовања или истовјетан документ за ваздухоплов;
(10) техничка књига ваздухоплова у складу са Правилником о континуираној пловидбености ваздухоплова и ваздухопловних производа, дијелова и уређаја и о одобравању организација и особља који се баве овим пословима;
(11) подаци из попуњеног ATS плана лета, ако је примјењиво;
(12) важеће и одговарајуће ваздухопловне карте за руту предложеног лета и за све руте на којима се може очекивати да би се лет могао преусмјерити;

(13) информације о поступцима и визуелним сигналима које користе ваздухоплови који пресрећу и ваздухоплови које су пресретани;
(14) информације о службама потраге и спасавања за подручје предвиђеног лета;
(15) важећи дијелови оперативног приручника који се односе на дужности чланова посаде, а који су лако доступни члановима посаде;
(16) листа минималне опреме (MEL) или листа одступања од конфигурације (CDL)
(17) одговарајућа ваздухопловна обавјештења (NOTAM) и документација коју доставља услуга ваздухопловног информисања у ваздушној пловидби (AIS);
(18) одговарајуће метеоролошке информације;
(19) спискови терета/или путника, ако је примјењиво;
(20) било која друга документација која може бити важна за лет или коју захтијевају државе преко којих се обавља лет;

(b) Не узимајући у обзир наведено под (a), документи и информације наведени под (a)(2) до (a)(14), (a)(17), (a)(18) и (a)(19) могу се задржати на аеродрому или оперативној површини код летова који:
(1) су предвиђени за полијетање и слијетање на истом аеродрому или оперативној површини; или
(2) остају на удаљености или подручју које је одредио надлежни орган, у складу са ARO.OPS.210.

(d) У случају губитка или крађе докумената, који су наведени под (a)(2) до (a)(8), операција се може наставити док ваздухоплов не стигне на своје одредиште или на мјесто гдје се може набавити замјенски документ.

(e) Оператор у разумном року, од када је надлежни орган затражио да то учини, предочава документа-цију која се мора држати у ваздухоплову.

SPO.GEN.145 Поступање са записима са уређаја за снимање података у лету - чување, израда и коришћење

(a) Након несреће, озбиљног инцидента или догађаја које је утврдила надлежна власт за истраге, оператор ваздухоплова чува оригиналне снимљене податке из уређаја за снимање лета 60 дана, или док надлежна власт за истраге не наложи другачије.

(b) Оператор спроводи оперативне провјере и процјену тих записа како би обезбиједио сталну исправност уређаја за снимање података у лету који се морају имати на лету.

(c) Оператор обезбјеђује чување записа параметара лета и комуникационих порука са везе за пренос података за које је прописано да се снима уређајима за снимање лета. Међутим, за потребе испитивања и одржавања тих уређаја за снимање лета, у вријеме тестирања смије се избрисати најстарији забиљежени материјал у трајању до једног сата.

(d) Оператор чува и одржава ажурном документацију која садржи податке неопходне за конвертовање необрађених података о лету у параметре изражене у техничким јединицама.

(e) Оператор ставља на располагање све сачуване записе уређаја за снимање података о лету, ако је тако одредио надлежни орган.

(f) Не доводећи у питање пропис којим се уређује истраживање несрећа и озбиљних инцидената ваздухоплова у цивилном ваздухопловству нити пропис којим се уређује заштита личних података у Босни и Херцеговини, осим за обезбјеђење исправности уређаја за снимање звука:

(1) звучни записи из уређаја за снимање лета не смију се открити или користити уколико нису испуњени сви сљедећи услови:
(i) поступак за поступање са тим звучним записима и њиховим транскриптима је прописан,
(ii) уз претходну сагласност свих чланова посаде и особља за одржавање на које се запис односи;
(iii) такви звучни записи користе се само за одржавање или за унапређење безбједности летења.

(1a) Када оператор са циљем обезбјеђења исправности уређаја за снимање лета прегледа звучне записе с тог уређаја, дужан је штитити приватност тих звучних записа и обезбиједити да се не објављују нити користе ни за шта друго осим за обезбјеђивање исправности уређаја за снимање лета.

(2) Ни параметри лета ни комуникационе поруке са везе за пренос података снимљене уређајем за снимање података у лету не смију се користити у друге сврхе осим за истраживање несреће или инцидента који су предмет обавезног извјештавања, осим ако такви записи испуњавају неки од сљедећих услова:
(i) оператор их употребљава искључиво у сврху пловидбености или одржавања;
(ii) записи се употребљавају анонимно;
(iii) објављени су у складу са безбједносним поступцима.

(3) Осим за обезбјеђивање исправности уређаја за снимање лета, слике пилотске кабине снимљене тим уређајем смију се открити и користити само ако су испуњени сви сљедећи услови:
(i) поступак за поступање са тим звучним записима је прописан;
(ii) уз претходну сагласност свих чланова посаде и особља за одржавање на које се запис односи;
(iii) такви сликовни записи користе се само за одржавање или за унапређење безбједности летења;

(3a) Када се слике пилотске кабине снимљене уређајем за снимање лета прегледају ради обезбјеђења исправности тог уређаја;
(i) такве слике се не откривају нити користе у друге сврхе осим за обезбјеђивање исправности уређаја за снимање лета;
(ii) ако је вјероватно да ће дијелови тијела чланова посаде бити видљиви на сликама, оператор обезбјеђује приватност тих слика.

SPO.GEN.150 Превоз опасне робе

(a) Превоз опасне робе ваздухом спроводи се у складу са Анексом 18 Чикашке конвенције како је задње измијењена и проширена Техничким упутствима за безбједан ваздушни превоз опасне робе (документ ICAO 9284-AN/905), укључујући допуне и додатке или исправке.

(b) Опасну робу превози оператор одобрен у складу са Анексом V (Дио-SPA), Поддијелом G овог правилника, осим ако:
(1) није предмет Техничких упутстава у складу са Дијелом 1 тих упутстава;

(2) га превозе стручњаци за извршење задатака или чланови посаде или је у пртљагу одвојен од власника, у складу са Дијелом 8 Техничких упутстава;
(3) је потребан у ваздухоплову за специјализоване сврхе у складу са Техничким упутствима;
(4) се користи ради олакшавања безбједности лета када је његово ношење у ваздухоплову разумно, како би се обезбиједила његова благовремена доступност за оперативне сврхе, независно од тога да ли је такве предмете или материје потребно носити или су намијењене за употребу у вези са неким одређеним летом.

(c) Оператор успоставља поступке како би обезбиједио да су предузете све разумне мјере за спречавање ненамјерног уношења опасне робе у ваздухоплов.
(d) Оператор особљу пружа потребне информације које омогућавају да особље извршава своје обавезе како то захтијевају Техничка упутства.
(e) Оператор у складу са Техничким упутствима без одгађања обавјештава надлежни орган и одговарајући надлежни орган државе догађаја у случају:
(1) инцидената и несрећа који укључују опасну робу;
(2) проналаска опасне робе коју преносе стручњаци за извршење задатака или посада, или који се налази у њиховом пртљагу, када то није у складу са Дијелом 8 Техничких упутстава.
(f) Оператор обезбјеђује да стручњаци за извршење задатка добију информације о опасној роби.
(g) Оператор обезбјеђује да се у складу са Техничким упутствима на мјестима за прихват терета налазе обавјештења са информацијама о превозу опасне робе.

SPO.GEN.155 Отпуштање опасне робе

Оператор при отпуштању опасне робе не управља ваздухопловом изнад насељених мјеста, градова или насеља или изнад групе људи на отвореном.

SPO.GEN.160 Превоз и употреба оружја

(a) Оператор обезбјеђује да је при превозу оружја ради специјализованог задатка оно обезбијеђено када се не користи.
(b) Стручњак за извршење задатка који користи оружје предузима све потребне мјере спречавања довођења у опасност лица у ваздухоплову или на тлу.

SPO.GEN.165 Приступ пилотској кабини

Вођа ваздухоплова доноси коначну одлуку о приступу пилотској кабини и обезбјеђује да:
(a) приступ пилотској кабини не изазива одвраћање пажње или ометање у обављању лета; и
(b) су сва лица која се превозе у пилотској кабини упозната с релевантним безбједносним поступцима.

ПОДДИО B
ОПЕРАТИВНИ ПОСТУПЦИ

SPO.OP.100 Употреба аеродрома и оперативних површина

Оператор употребљава само аеродроме и оперативне површине који су одговарајући за предметни тип ваздухоплова и врсти операције.

SPO.OP.101 Провјера и поставке висиномјера

(a) Оператор утврђује поступке за провјеру висиномјера прије сваког одласка.
(b) Оператор утврђује поступке за поставке висиномјера за све фазе лета, које узимају у обзир поступке које је утврдила држава аеродрома или држава ваздушног простора, ако је примјењиво.

SPO.OP.105 Спецификација изолованих аеродрома - авиони

Приликом одабира алтернативних аеродрома и политика планирања горива/енергије и поновног планирања горива/енергије током лета, оператор не сматра да је аеродром изолован, осим ако је вријеме летења до најближег алтернативног одредишног аеродрома са прихватљивим временским условима:
(a) дуже од 60 минута за авионе са клипним моторима; или
(b) дуже од 90 минута за авионе са турбинским моторима.

SPO.OP.110 Оперативни минимуми аеродрома - авиони и хеликоптери

(a) Оператор одређује оперативне минимуме аеродрома за сваки полазни, одредишни или алтернативни аеродром који планира користити како би се обезбиједило одвајање ваздухоплова од терена и препрека и како би се смањио ризик од губитка визуелних референци током визуелног сегмента лета операција инструменталног прилаза.
(b) Методом која се користи за утврђивање оперативних минимума аеродрома узимају се у обзир сви сљедећи елементи:
(1) тип, перформансе и карактеристике управљања ваздухопловом;
(2) доступна опрема у ваздухоплову у сврху навигације, добијања визуелних референци и/или контроле путање лета током полијетања, прилаза, слијетања и неуспјелог прилаза;
(3) сви услови или ограничења наведени у летачком приручнику ваздухоплова (AFM);
(4) димензије и карактеристике полетно-слетне стазе/подручја завршног прилаза и полијетања (FATO) који би се могли одабрати за употребу;
(5) адекватност и перформансе визуелних или невизуелних средстава за навођење и инфраструктуре;
(6) апсолутну висину/висину надвисивања препрека (OCA/H) за поступке инструменталног прилаза;
(7) препреке у подручјима започетог пењања и потребне маргине надвисивања препрека;
(8) све нестандардне карактеристике аеродрома, поступака инструменталног прилаза или локалне животне средине;
(9) састав, стручност и искуство летачке посаде;
(10) IAP;
(11) карактеристике аеродрома и доступне услуге у ваздушној пловидби (ANS);
(12) сви минимуми које може објавити држава аеродрома;
(13) услови прописани у било којем посебном одобрењу за операције у условима смањене видљивости (LVO) или операције са оперативним одобрењима; и
(14) релевантно оперативно искуство оператора.
(c) Оператор наводи методу утврђивања оперативних минимума аеродрома у оперативном приручнику.

SPO.OP.112 Оперативни минимуми аеродрома - операције кружења авионима

(a) Минимална висина спуштања (MDH) за операције кружног прилаза авионима није мања од највеће од наведених вриједности:

(1) објављене релативне висине лета препрека (OCH) за кружење за категорију авиона;
(2) најмања висина кружења из Табеле 1; или
(3) висине одлуке (DH)/MDH претходног IAP.

(b) Минимална видљивост за операције кружног прилаза авионима већа је од наведених вриједности:
(1) видљивости при кружењу за категорију авиона ако је објављена; или
(2) најмања видљивост из Табеле 1.

Табела 1

MDH и минимална видљивост за кружење у односу на категорију авиона

	Категорија авиона			
	A	B	C	D
MDH (ft)	400	500	600	700
Минимална метеоролошка видљивост VIS (m)	1 500	1 600	2 400	3 600

SPO.OP.113 Оперативни минимуми аеродрома - операције кружења хеликоптерима на копну

MDH за операције кружења хеликоптерима на копну није нижи од 250 ft, а метеоролошка видљивост није нижа од 800 m.

SPO.OP.115 Поступци за одлазак и прилаз - авиони и хеликоптери

(a) Воћа ваздухоплова користи поступке за одлазак и прилаз које је утврдила држава у којој се аеродром налази ако су такви поступци објављени за предвиђену полетно-слетну стазу или завршни прилаз и подручје за полијетање (FATO).
(b) Воћа ваздухоплова може одступити од објављене одлазне руте, долазне руте или поступка прилаза:
(1) под условом да се могу узети у обзир критеријуми за надвисивање препрека, да се у цјелости води рачуна о оперативним условима и да се поштују сва одобрења контроле ваздушног саобраћаја (ATC); или
(2) само ако га јединица ATC усмјерава преко радара.
(c) У случају операција са комплексним ваздухопловом на моторни погон, сегмент завршног прилаза изводи се визуелно у складу са објављеним поступцима за прилаз.

SPO.OP.116 Навигација заснована на перформансама - авиони и хеликоптери

Када се на предвиђеној рути или поступку летења примјењује PBN, оператор обезбјеђује:
(a) да су релевантне спецификације за PBN наведене у AFM или другом документу који је одобрило тијело за сертификацију у оквиру процјене пловидбености или се заснивају на таквом одобрењу и
(b) да се ваздухопловом управља у складу са релевантним навигационим спецификацијама и ограничењима из AFM или другог претходно наведеног документа.

SPO.OP.120 Поступци за смањење буке

Воћа ваздухоплова узима у обзир објављене поступке за смањење буке да се смањи утицај буке ваздухоплова, те истовремено омогућава да безбједност летења има предност над смањењем буке.

SPO.OP.125 Минимална висина надвисивања препрека — летови IFR

(a) Оператор наводи методу за утврђивање минималних висина летења за све сегменте руте на којој се лети које обезбјеђују прописано надвисивање терена према правилима IFR.
(b) Воћа ваздухоплова утврђује минималне висине лета за сваки лет који се заснива на овој методи. Минималне висине нису ниже од оних које је објавила држава преко које се лети.

SPO.OP.130 План за гориво/енергију - авиони и хеликоптери

(a) Оператор успоставља, спроводи и одржава план за гориво/енергију који садржи:
(1) политике планирања горива/енергије и поновног планирања горива/енергије током лета; и
(2) политике управљања горивом/енергијом током лета.
(b) План за гориво/енергију:
(1) је одговарајући врстама обављених операција; и
(2) одговара способностима оператора да подржи његово спровођење.

SPO.OP.131 План за гориво/енергију - политика планирања горива/енергије и поновног планирања горива/енергије током лета - авиони и хеликоптери

(a) Као дио плана за гориво/енергију, оператор успоставља политику планирања горива/енергије и поновног планирања горива/енергије током лета како би се обезбиједило да ваздухоплов носи количину искористивог горива/енергије која је довољна да би се безбједно завршио планирани лет и омогућила одступања од планиране операције.
(b) Оператор обезбјеђује да се планирање горива/енергије за летове заснива најмање на сљедећим елементима:
(1) поступцима који су садржани у оперативном приручнику, као и:
(i) постојећим подацима специфичним за ваздухоплов, који су добијени из система за праћење потрошње горива/горива или, ако ти подаци нису доступни;
(ii) подацима које даје произвођач ваздухоплова; и
(2) оперативним условима у којима ће се лет извести, укључујући:
(i) податке о потрошњи горива/енергије ваздухоплова;
(ii) предвиђене масе;
(iii) предвиђене метеоролошке услове;
(iv) ефекте ставки одгођеног одржавања и/или конфигурационих одступања; и
(v) очекивана кашњења.
(c) За авионе, оператор обезбјеђује да претполетни прорачун искористивог горива/енергије који се захтијева за лет укључује:
(1) гориво/енергију за вожење/рулање које није мање од количине за коју се очекује да ће се потрошити прије полијетања;
(2) количину горива/енергије за путовање која је потребна како би ваздухоплов могао летјети од полијетања или тачке поновног планирања током лета до слијетања на одредишни аеродром;
(3) количину горива/енергије за непредвиђене ситуације која је потребна за компензацију непредвиђених фактора;
(4) гориво/енергију за алтернативно одредиште:
(i) ако се лет обавља са најмање једним алтернативним одредишним аеродромом, то је количина горива/енергије потребна за лет од одредишног аеродрома до алтернативног одредишног аеродрома; или

(ii) ако се лет обавља без алтернативног одредишног аеродрома, то је количина горива/енергије која се мора налазити на одредишном аеродрому ради компензације непостојања алтернативног одредишног аеродрома;

(5) коначну резерву горива/енергије која мора бити заштићена како би слијетање било безбједно; при одређивању количине коначне резерве горива/енергије оператор узима у обзир све наведено и према сљедећем редослиједу приоритета:

(i) озбиљност опасности за особе или имовину која може настати због принудног слијетања након потпуне потрошње горива/енергије;

(ii) вјероватност неочекиваних околности у којима коначна резерва горива/енергије више не може бити заштићена;

(6) додатно гориво, ако је потребно за врсту операције; то је количина горива/енергије која ваздухоплову омогућава безбједно слијетање на алтернативни аеродром на рути за гориво/енергију (критични сценарио ERA за гориво/енергију) у случају квара мотора или декомпресије, зависно од тога које захтијева већу количину горива/енергије, на основу претпоставке да се такав квар догоди на најкритичнијој тачки руте; та додатна количина горива/енергије захтијева се само ако минимална количина горива/енергије израчуната у складу са наведеним под (c)(2) до (5) није довољна у случају таквог догађаја;

(7) додатно гориво/енергију како би се узела у обзир очекивана кашњења или посебна оперативна ограничења; и

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

(d) За хеликоптере, оператор обезбјеђује да претполетни прорачун искористивог горива/енергије који се захтијева за лет укључује све од сљедећег:

(1) количину горива/енергије за летење до аеродрома или оперативне површине предвиђеног слијетања;

(2) ако је захтијевано алтернативно одредиште, гориво/енергију за алтернативно одредиште, то је количина горива/енергије која је потребна за неуспјели прилаз аеродрому или оперативној површини предвиђеног слијетања и након тога за лет до одређеног алтернативног одредишта и прилаза и слијетање; и

(3) коначну резерву горива/енергије која је заштићена како би слијетање било безбједно; при одређивању количине коначне резерве горива/енергије оператор узима у обзир све наведено и према сљедећем редослиједу приоритета:

(i) озбиљност опасности за особе или имовину која може настати због принудног слијетања након потпуне потрошње горива/енергије; и

(ii) вјероватноћу таквих неочекиваних околности у којима коначна резерва горива/енергије више не може бити заштићена;

(4) додатно гориво/енергију како би се узела у обзир очекивана кашњења или посебна оперативна ограничења; и

(5) дискреционо гориво/енергију, ако то захтијева вођа ваздухоплова.

(e) Ако се лет мора наставити до одредишног аеродрома који није првобитно планиран, оператор обезбјеђује доступност поступака поновног планирања током лета за прорачун потребног искористивог горива/енергије и да су поступци у складу са наведеним под (c)(2) до (7) за авионе, односно наведеним под (d) за хеликоптере.

(f) Вођа ваздухоплова започиње полијетање или наставља лет у случају поновног планирања током лета само ако је увјерен да ваздухоплов носи најмање планирану количину искористивог горива/енергије и уља потребну за безбједно завршавање лета.

SPO.OP.135 Давање безбједносних упутстава

(a) Оператор обезбјеђује да стручњаци за извршење задатака прије полијетања добију упутства о:

(1) опреми и поступцима у случају опасности;

(2) оперативним поступцима повезанима са специјализованим задатком прије сваког лета или серије летова;

(b) Упутства из (a)(2) могу се замијенити почетним и периодичним програмом обуке. У таквим случајевима оператор такође утврђује захтјеве у вези са скорашњим искуством.

SPO.OP.140 Припрема лета

(a) Прије почетка лета, вођа ваздухоплова свим примјереним доступним средствима провјерава да је сателитска опрема, опрема на земљи и/или води, укључујући комуникационе уређаје и средства за навигацију, доступна на задатом лету и директно потребна за безбједан рад ваздухоплова, одговарајући врсти операције у оквиру које се лет изводи.

(b) Прије почетка лета вођа ваздухоплова упознат је са свим доступним метеоролошким подацима који су примјерени за предвиђени лет. Припрема за лет изван ближе околине мјеста одласка и за све летове према правилима IFR укључује:

(1) проучавање доступних актуелних метеоролошких извјештаја и прогноза; и

(2) планирање алтернативног поступка припреме због предвиђања могућности да се лет због временских услова не може завршити по плану.

SPO.OP.143 Минимуми за планирање алтернативних одредишних аеродрома - авиони

Аеродром се не наводи као алтернативни одредишни аеродром осим ако доступни метеоролошки подаци указују да, за период од једног сата прије до једног сата касније након предвиђеног времена доласка, или од стварног времена поласка до једног сата након предвиђеног времена доласка, у зависности који је период мањи,

(a) за алтернативни аеродром са доступним операцијама инструменталног прилаза са DH мањом од 250 ft,

(1) горњу границу базе облака од најмање 200 ft изнад DH или MDH повезаном са операцијом инструменталног прилаза; и

(2) видљивост која није мања од веће вриједности од 1 500 m и 800 m изнад минимума RVR/VIS за операцију инструменталног прилаза; или

(b) за алтернативни аеродром са операцијом инструменталног прилаза са DH или MDH већом од 250 ft,

(1) горњу границу базе облака од најмање 400 ft изнад DH или MDH повезаном са операцијом инструменталног прилаза; и

(2) видљивост од најмање 3 000 m; или

(c) за алтернативни аеродром без поступка инструменталног прилаза,

(1) горњу границу базе облака која није мања од већег од 2 000 ft и минималне безбједне висине IFR; и

(2) видљивост од најмање 5 000 m.

SPO.OP.144 Минимуми за планирање алтернативних одредишних аеродрома - хеликоптери

Оператор одабира аеродром као алтернативни одредишни аеродром само ако доступни метеоролошки подаци указују да за период од једног сата прије до једног сата након предвиђеног времена доласка, или од стварног времена поласка до једног сата након предвиђеног времена доласка, у зависности који је период мањи,

(a) за алтернативни аеродром са IAP:
   (1) горњу границу базе облака од најмање 200 ft изнад DH или MDH повезаног са IAP; и
   (2) видљивост од најмање 1 500 m дневно или 3 000 m ноћу; или
(b) за алтернативни аеродром без IAP:
   (1) горњу границу базе облака од најмање 2 000 ft или најмању безбједну висину IFR - у зависности од тога које је веће; и
   (2) видљивост од најмање 1 500 m дневно или 3 000 m ноћу.

SPO.OP.145 Алтернативни аеродроми за полијетање - комплексни авиони на моторни погон

(a) За летове према правилима IFR, вођа ваздухоплова у планирању лета наводи најмање један алтернативни аеродром са погодним временским условима за полијетање ако су временски услови на аеродрому одласка на нивоу или испод примјењивих оперативних минимума аеродрома или ако је немогуће вратити се на аеродром одласка због других разлога.
(b) Алтернативни аеродром за полијетање удаљен је од аеродрома одласка највише:
   (1) за авионе са два мотора: највише један сат летења при брзини крстарења са једним мотором у стандардним условима без вјетра; и
   (2) за авионе са три или више мотора: највише два сата летења при брзини крстарења са једним неисправним мотором (OEI) у складу са приручником о летењу ваздухоплова при стандардним условима без вјетра.
(c) За аеродром који се изабере као алтернативни аеродром за полијетање доступним информацијама указује се да ће при предвиђеном времену употребе услови за ту операцију бити на нивоу или изнад оперативних минимума аеродрома.

SPO.OP.150 Алтернативни одредишни аеродроми - авиони

За летове према правилима IFR, вођа ваздухоплова у планирању лета наводи најмање један алтернативни одредишни аеродром са погодним временским условима, осим ако:

(a) доступни метеоролошки подаци указују да за период од једног сата прије до једног сата касније након предвиђеног времена доласка, или од стварног времена поласка до једног сата након предвиђеног времена доласка, при чему се у обзир узима краћи период, прилаз и слијетање могу се извести у визуелним метеоролошким условима (VMC); или
(b) мјесто предвиђеног слијетања означено је као изоловани аеродром, и:
   (1) за аеродром предвиђен за слијетање прописан је поступак инструменталног прилаза, и,
   (2) доступни метеоролошки подаци указују да ће у периоду од два сата прије до два сата након предвиђеног времена доласка, или од тренутка стварног одласка до два сата након процијењеног тренутка доласка, у зависности који период је мањи, превладавати сљедећи метеоролошки услови:
      (i) база облака најмање 300 m (1 000 стопа) изнад минимума за поступак инструменталног прилаза; и
      (ii) видљивост најмање 5,5 km или 4 km већа од минимума за поступак.

SPO.OP.151 Алтернативни одредишни аеродроми - хеликоптери

За летове према правилима IFR, вођа ваздухоплова у планирању лета наводи најмање један алтернативни одредишни аеродром са погодним временским условима, осим ако:

(a) за аеродром предвиђен за слијетање прописан је поступак инструменталног прилаза и актуелни доступни метеоролошки подаци указују да ће у периоду од два сата прије до два сата након предвиђеног времена доласка или од стварног времена поласка до два сата након предвиђеног времена доласка, при чему се у обзир узима краћи период, владати сљедећи метеоролошки услови:
   (1) база облака најмање 120 m (400 ft) изнад минимума за поступак инструменталног прилаза; и
   (2) видљивост најмање 1 500 m већа од минимума за поступак; или
(b) мјесто предвиђено за слијетање је изоловано и:
   (1) за аеродром предвиђен за слијетање прописан је поступак инструменталног прилаза;
   (2) доступни метеоролошки подаци указују да ће у периоду од два сата прије до два сата након предвиђеног времена доласка владати сљедећи метеоролошки услови:
      (i) база облака најмање 120 m (400 ft) изнад минимума за поступак инструменталног прилаза;
      (ii) видљивост најмање 1 500 m већа од минимума за поступак.

SPO.OP.152 Одредишни аеродром - поступак инструменталног прилаза

Вођа ваздухоплова обезбјеђује да су одговарајући начини доступни за навигацију и слијетање на одредишни аеродром или на било који алтернативни аеродром у случају губитка могућности за намјераване операције прилаза и слијетања.

SPO.OP.155 Пуњење горива док се путници укрцавају, налазе у ваздухоплову или се искрцавају

(a) Ваздухоплови се не пуне горивом Avgas или горивом широке фракције или мјешавином тих врста горива док се путници укрцавају, искрцавају или су у ваздухоплову.
(b) За све друге врсте горива/енергије предузимају се неопходне мјере опреза, а у ваздухоплову мора бити одговарајуће оспособљено особље које је спремно за започињање и извођење евакуације ваздухоплова најпрактичнијим и најбржим доступним средствима.

SPO.OP.157 Пуњење горивом док се мотори и/или ротори окрећу - хеликоптери

(a) Пуњење горивом док се мотори и/или ротори окрећу изводи се само:
   (1) ако се стручњаци за извршење задатка не укрцавају ни искрцавају;
   (2) ако оператор аеродрома или оперативне површине допушта такве операције;

(3) у складу са свим посебним поступцима и ограничењима у летачком приручнику ваздухоплова (AFM);
(4) са врстама горива JET A или JET A-1; и
(5) ако су на располагању одговарајући објекти или опрема за спасилачке и противпожарне службе.

(b) Оператор процјењује ризике повезане са пуњењем горивом док се мотори и/или ротори окрећу.

(c) Оператор успоставља одговарајуће поступке којих се треба придржавати све укључено особље, као што су чланови посаде, стручњаци за извршење задатка и особље за земаљске операције.

(d) Оператор обезбјеђује одговарајућу оспособљеност својих чланова посаде, особља за земаљске операције и свих стручњака за извршење задатка укључених у поступке.

(e) Оператор обезбјеђује да су поступци пуњења хеликоптера док се мотори и/или ротори окрећу наведени у оперативном приручнику.

SPO.OP.160 Употреба слушалица

Сви чланови летачке посаде који су на дужности у пилотској кабини, носе слушалице с микрофоном или одговарајући уређај и користе их као основни уређај за комуникацију са услугама у ваздушном саобраћају (ATS), другим члановима посаде и стручњацима за извршење задатака.

SPO.OP.165 Пушење

Воћа ваздухоплова не допушта пушење у ваздухоплову нити за вријеме пуњења или пражњења ваздухоплова горивом.

SPO.OP.170 Метеоролошки услови

(a) Воћа ваздухоплова започиње или наставља лет према правилима VFR само ако најновији доступни метеоролошки подаци указују да ће временски услови током руте и на предвиђеном одредишту у предвиђеном времену употребе бити на нивоу или изнад примјењивих оперативних минимума за летове према правилима VFR.

(b) Воћа ваздухоплова започиње или наставља лет према правилима IFR према аеродрому планираног одредишта ако најновији доступни метеоролошки подаци указују да су временски услови на одредишту у предвиђено вријеме доласка или најмање на једном алтернативном одредишном аеродрому, на нивоу или изнад примјењивих оперативних минимума.

(c) Ако лет садржи сегменте VFR и IFR, примјењују се метеоролошки подаци из (a) и (b) у мјери у којој је то одговарајуће.

SPO.OP.175 Лед и други контаминанти - поступци на земљи

(a) Воћа ваздухоплова започиње полијетање само ако је ваздухоплов чист од било каквих наслага које могу штетно дјеловати на извођење или могућност контролирања ваздухоплова, осим ако је дозвољено у приручнику о летењу ваздухоплова.

(b) У случају операција комплексним ваздухопловима на моторни погон, оператор утврђује поступке који се примјењују на земљи за одлеђивање или спречавање залеђивања ваздухоплова и преглед ваздухоплова ако је то неопходно за безбједан рад ваздухоплова.

SPO.OP.176 Лед и други контаминанти - поступци током лета

(a) Воћа ваздухоплова започиње лет или намјерно лети у очекиваним или стварним условима залеђивања само ако је ваздухоплов сертификован и опремљен за такве услове како је наведено под 2.(e) Анекса IX овог правилника.

(b) Ако залеђивање премаши интензивност залеђивања за које је ваздухоплов сертификован или ако ваздухоплов који није сертификован за лет у познатим условима залеђивања налети на залеђивање, воћа ваздухоплова без одгађања напушта услове залеђивања мијењањем нивоа и/или руте и, по потреби, обавјештава контролу ваздушног саобраћаја (ATC) о случају опасности.

(c) У случају операција комплексним ваздухопловима на моторни погон, оператор утврђује поступке за летове у очекиваним или стварним условима залеђивања.

SPO.OP.180 Услови за полијетање - авиони и хеликоптери

Воћа ваздухоплова, прије започињања полијетања, увјерава се:

(a) да метеоролошки услови на аеродрому или оперативној површини и стање полетно-слетне стазе/FATO које намјерава користити неће спријечити безбједно полијетање и одлазак; и

(b) да су изабрани оперативни минимуми аеродрома у складу са свим сљедећим:
(1) оперативна земаљска опрема;
(2) оперативни системи ваздухоплова;
(3) перформансе ваздухоплова;
(4) квалификације летачке посаде.

SPO.OP.185 Симулиране ситуације током лета

Осим ако се стручњак за извршење задатка у ваздухоплову не налази због обуке, воћа ваздухоплова обезбјеђује, када се превози стручњак за извршење задатка, да не симулира:

(a) ситуације за које је потребна примјена поступака за ванредне ситуације или у случају опасности; или

(b) летови у инструменталним метеоролошким условима (IMC).

SPO.OP.190 План за гориво/енергију - политика управљања горивом/енергијом током лета

(a) Оператор комплексних ваздухоплова на моторни погон утврђује поступке којим обезбјеђује да се током лета обављају провјере горива/енергије и управљање горивом/енергијом.

(b) Воћа ваздухоплова прати преосталу количину искористивог горива/енергије у ваздухоплову како би се увјерио да је заштићена и да није мања од количине горива/енергије која је потребна за наставак лета до аеродрома или оперативне површине на којој се може извести безбједно слијетање.

(c) Воћа ваздухоплова обавјештава контролу ваздушног саобраћаја (ATC) о стању "минималног горива/енергије" изјавом "MINIMUM FUEL" ако је:
(1) одлучио слетјети на одређени аеродром или оперативну површину; и
(2) израчунао да би било каква промјена постојећег одобрења за тај аеродром или оперативну површину, или друга кашњења у ваздушном саобраћају, могла значити слијетање са мање од планиране коначне резерве горива/енергије.

(d) Воћа ваздухоплова проглашава "хитну ситуацију са горивом/енергијом" емитовањем поруке "MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL" ако је искористиво гориво/енергија која је израчуната као доступна на слијетању на најближи аеродром на којем се може

извести безбједно слијетање мања од планиране коначне резерве горива/енергије.

SPO.OP.195 Употреба додатног кисеоника

(a) Оператор обезбјеђује да стручњаци за извршење задатка и чланови летачке посаде континуирано употребљавају додатни кисеоник сваки пут када кабина премаши висину 10 000 ft дуже од 30 минута и када кабина премаши висину 13 000 ft, осим ако другачије није одобрио надлежни орган у складу са стандардним оперативним поступцима (SOPs).

(b) Без обзира на наведено под (a) и осим код операција падобраном, кратки излети одређеног трајања изнад 13 000 ft без коришћења додатног кисеоника на некомплексним авионима и хеликоптерима могу се изводити уз претходно одобрење надлежног органа на основу сљедећег:
   (1) трајање излета изнад 13 000 ft није дуже од 10 минута, а ако је потребан дужи период, строго је ограничено на вријеме потребно за постизање специјализованог задатка;
   (2) лет се не изводи изнад 16 000 ft;
   (3) безбједносна упутства у складу са ставом SPO.OP.135 садрже одговарајуће информације члановима посаде и стручњацима за извршење задатка о учинцима хипоксије;
   (4) стандардни оперативни поступци за предметну операцију одражавају наведено под (1), (2) и (3);
   (5) претходно искуство оператора у спровођењу операција изнад 13 000 ft без коришћења додатног кисеоника;
   (6) појединачно искуство чланова посаде и стручњака за извршење задатка и њихово психолошко прилагођавање на високе висине; и
   (7) висина базе на којој је сједиште оператора или с које се операције изводе.

SPO.OP.200 Откривање близине земље

(a) Када члан летачке посаде или систем за упозорење на близину земље примијети непредвиђену близину земље, пилот који управља ваздухопловом одмах започиње с корективним радњама ради успостављања безбједних услова за лет.

(b) Систем за упозорење на близину земље може бити онеспособљен током специјализованих задатака, који по својој природи захтијевају да се ваздухопловом управља на удаљености од земље мањој од оне која би покренула систем за упозорење на близину земље.

SPO.OP.205 Систем за избјегавање судара у ваздуху (ACAS)

(a) Када је ACAS уграђен и функционалан, оператор утврђује оперативне поступке и програме обука како би летачка посада била одговајуће оспособљена за избјегавање судара у ваздуху и за коришћење ACAS II опреме.

(b) Систем за избјегавање судара у ваздуху ACAS II може бити искључен током специјализованих задатака за које је по природи операција потребно да се ваздухопловом управља на мањој удаљености од другог ваздухоплова од оне која би могла покренути систем ACAS.

SPO.OP.210 Услови за прилаз и слијетање - авиони и хеликоптери

Воћа ваздухоплова прије започињања прилаза за слијетање увјерава се:

(a) да метеоролошки услови на аеродрому или оперативној површини и стање полетно-слетне стазе/FATO које намјерава користити неће спријечити безбједан прилаз, слијетање или продужавање, узимајући у обзир информације о перформансама које су наведене у оперативном приручнику; и

(b) да су одабрани оперативни минимуми аеродрома у складу са свим сљедећим:
   (1) оперативна земаљска опрема;
   (2) оперативни системи ваздухоплова;
   (3) перформансе ваздухоплова;
   (4) квалификације летачке посаде.

SPO.OP.215 Започињање и наставак прилаза

(a) За авионе, ако је објављена видљивост (VIS) или контрола RVR за полетно-слетну стазу која се користи за слијетање мања од примјењивих минимума, операција инструменталног прилаза не наставља се:
   (1) након тачке на којој је авион 1 000 ft изнад надморске висине аеродрома; или
   (2) у завршни сегмент прилаза (FAS) у случају када је DH или MDH већа од 1 000 ft.

(b) За хеликоптере, ако је објављени RVR мањи од 550 m или контрола RVR за полетно-слетну стазу која се користи за слијетање мања од примјењивих минимума, операција инструменталног прилаза не наставља се:
   (1) након тачке на којој је хеликоптер 1 000 ft изнад надморске висине аеродрома; или
   (2) у FAS у случају када је DH или MDH већа од 1 000 ft.

(c) Ако није утврђена потребна визуелна референца, неуспјели прилаз изводи се на или прије DA/H или MDA/H.

(d) Ако се потребна визуелна референца не одржава након DA/H или MDA/H, одмах се извршава продужавање.

(e) Независно од наведеног под (a), у случају када нема јављеног RVR и обављени VIS је мањи од примјењивог минимума, али је конвертована метеоролошка видљивост (CMV) већа од примјењивог минимума, инструментални прилаз може се наставити до DA/H или MDA/H.

(f) Независно од наведеног под (a) и (b), ако нема намјере слијетања инструментални прилаз може се наставити до DA/H или MDA/H. Неуспјели прилаз изводи се на или прије DA/H или MDA/H.

SPO.OP.230 Стандардни оперативни поступци

(a) Прије започињања специјализоване операције оператор спроводи процјену ризика, процјењујући сложеност активности ради утврђивања опасности и ризика повезаних са операцијом и успоставља мјере њиховог ублаживања.

(b) На основу процјене ризика оператор успоставља стандардне оперативне поступке одговарајуће за специјализовану активност и ваздухоплов који се користе, водећи рачуна о захтјевима Поддијела Е. Стандардни оперативни поступци дио су оперативног приручника или посебног документа. Стандардни оперативни поступци редовно се прегледавају и по потреби ажурирају.

(c) Оператор утврђује да се специјализоване операције обављају само у складу са стандардним оперативним поступцима.

SPO.OP.235 Операције EFVS 200

(a) Оператор који намјерава изводити операције EFVS 200 са оперативним одобрењима и без посебног одобрења обезбјеђује:

(1) да је ваздухоплов сертификован за предвиђене операције;
(2) да се користе само полетно-слетне стазе, FATO и поступци инструменталног прилаза (IAP) који су прикладни за операције EFVS;
(3) да су чланови летачке посаде оспособљени за извођење предвиђене операције и да је успостављен програм оспособљавања и провјере за чланове летачке посаде и релевантно особље укључено у припрему лета;
(4) да су успостављени оперативни поступци;
(5) да су све релевантне информације документоване на листи минималне опреме (MEL);
(6) да су све релевантне информације документоване у програму одржавања;
(7) да су спроведене процјене безбједности и утврђени показатељи перформанси како би се пратио ниво безбједности операције; и
(8) да се за оперативне минимуме аеродрома узима у обзир способност система који се користи.

(b) Оператор не изводи операције EFVS 200 када изводи LVO.

(c) Независно од наведеног под (a)(1), оператор може користити EVS који испуњавају минималне критеријуме за извођење операција EFVS 200, под условом да то одобри надлежни орган.

ПОДДИО C
ПЕРФОРМАНСЕ И ОПЕРАТИВНА ОГРАНИЧЕЊА ВАЗДУХОПЛОВА

SPO.POL.100 Оперативна ограничења - сви ваздухоплови

(a) Током свих фаза операције, оптерећење, маса и положај центра гравитације (CG) ваздухоплова испуњавају сва ограничења наведена у одговарајућем приручнику.

(b) Ознаке, спискови, ознаке инструмената или њихове комбинације, који садрже оперативна ограничења прописана приручником о летењу ваздухоплова (AFM) за визуелну презентацију, приказани су на ваздухоплову.

SPO.POL.105 Маса и равнотежа

(a) Оператор обезбјеђује да су маса и центар гравитације (CG) ваздухоплова утврђени стварним вагањем прије прве употребе ваздухоплова. Укупни учинци измјена и поправки на масу и равнотежу узимају се у обзир и исправно документују. Наведене информације стављају се на располагање вођи ваздухоплова. Ваздухоплов се поново вага ако учинак измјена на масу и равнотежу није тачно познат.

(b) Вагање обавља произвођач ваздухоплова или одобрена организација за одржавање.

SPO.POL.110 Маса и систем равнотеже — комерцијалне операције авионима и хеликоптерима и некомерцијалне операције комплексним ваздухопловима на моторни погон

(a) Оператор утврђује систем масе и равнотеже како би за сваки лет или серију летова одредио сљедеће:
(1) суву оперативну масу ваздухоплова;
(2) масу терета који се превози;
(3) масу наточеног горива/залиха енергије;
(4) оптерећење ваздухоплова и распоред терета;
(5) масу на полијетању, масу на слијетању и масу без горива/енергије; и
(6) одговарајуће положаје центра гравитације (CG) ваздухоплова;

(b) За летачку посаду обезбијеђена су средства за имитацију и провјеру свих прорачуна масе и равнотеже на основу електронских прорачуна.

(c) Оператор утврђује поступке којим се омогућава да вођа ваздухоплова одреди масу наточеног горива/залиха енергије коришћењем стварне густоће или, ако она није позната, густоћу израчунату у складу са методом која је наведена у оперативном приручнику.

SPO.POL.115 Подаци и документација о маси и равнотежи - комерцијалне операције авионима и хеликоптерима и некомерцијалне операције комплексним ваздухопловима на моторни погон

(a) Оператор прије сваког лета утврђује податке о маси и равнотежи и припрема документацију о маси и равнотежи у којој се наводи терет и његов распоред, тако да не прелазе ограничења за масу и равнотежу ваздухоплова. Документација за масу и равнотежу садржи сљедеће податке:
(1) регистрациону ознаку и тип ваздухоплова;
(2) ознаку, број и датум лета, по потреби;
(3) име вође ваздухоплова;
(4) име лица које је припремило документ;
(5) суву оперативну масу и одговарајући CG ваздухоплова;
(6) масу горива/енергије на полијетању и масу горива/енергије за путовање;
(7) масу других потрошних материјала осим горива/енергије, по потреби
(8) компоненте терета,
(9) масу на полијетању, масу на слијетању и масу без горива;
(10) положаје CG у ваздухоплову који се примјењују; и
(11) ограничавајуће вриједности масе и CG.

(b) Када се подаци и документација за масу и равнотежу израђују помоћу рачунарског система за масу и равнотежу, оператор провјерава свеобухватност излазних података.

SPO.POL.116 Подаци и документација о маси и тежишту — олакшице

Независно од SPO.POL.115(a)(5), положај CG се не треба наводити у документацији за масу и равнотежу ако је распоред терета у складу са унапријед израчунатом табелом за равнотежу или ако је могуће доказати да је за планиране операције могуће обезбиједити правилну равнотежу, независно од стварног терета.

SPO.POL.120 Перформансе - уопштено

Вођа ваздухоплова управља ваздухопловом само ако перформансе ваздухоплова омогућавају испуњавање захтјева у вези са правилима летења и свих других ограничења која се примјењују на лет, коришћени ваздушни простор, аеродроме или оперативне површине, водећи рачуна о тачности свих употријебљених карата и мапа.

SPO.POL.125 Ограничења масе при полијетању - комплексни авиони на моторни погон

Оператор обезбјеђује да:

(a) маса авиона на почетку полијетања не премашује ограничења масе:
(1) при полијетању у складу са захтјевима из SPO.POL.130;
(2) на рути с једним неисправним мотором (OEI) у складу са захтјевима из SPO.POL.135; и
(3) на слијетању у складу са захтјевима из SPO.POL.140;

допуштајући очекивана смањења масе током лета и испуштање горива у ваздуху;

(b) маса на почетку полијетања никад не премашује највећу масу при полијетању која је наведена у приручнику о летењу ваздухоплова (AFM) за висину притиска која је примјерена надморској висини аеродрома или оперативне површине, а ако се употребљава као мјерило за одређивање највеће масе при полијетању, по било којим другим локалним атмосферским условима; и

(c) предвиђена маса при очекиваном времену слијетања на аеродрому или оперативној површини предвиђеним за слијетање или на било ком одредишном алтернативном аеродрому никад не премашује највећу масу при слијетању која је наведена у приручнику о летењу ваздухоплова (AFM) за висину притиска која је примјерена надморској висини тих аеродрома или оперативних површина ако се употребљава као мјерило за одређивање највеће масе при слијетању, по било којим другим локалним атмосферским условима.

SPO.POL.130 Полијетање - комплексни авиони на моторни погон

(a) При одређивању највише масе при полијетању вођа ваздухоплова узима у обзир сљедеће:
   (1) израчуната дужина за полијетање не прелази расположиву дужину за полијетање, при чему дужина претпоља не прелази половину расположиве стазе за полијетање;
   (2) израчуната дужина залета не прелази расположиву дужину залета у полијетању;
   (3) једна вриједност V_1 употребљава се за прекинуто и непрекинуто полијетање, при чему је вриједност V_1 наведена у приручнику о летењу ваздухоплова (AFM); и
   (4) на мокрој или контаминираној стази, маса при полијетању не прелази масу која је допуштена за полијетање на сувој стази под истим условима.

(b) С изузетком авиона на турбоелисни погон и највишом допуштеном масом од 5 700 kg или мањом при полијетању, у случају квара мотора за вријеме полијетања, вођа ваздухоплова обезбјеђује да ваздухоплов може:
   (1) прекинути полијетање и зауставити се у оквиру расположиве дужине за убрзавање и заустављање или доступне полетно-слетне стазе; или
   (2) наставити полијетање и надвисити све препреке дуж путање лета на одговарајућем растојању док авион није у позицији да испуни захтјеве из SPO.POL.135.

SPO.POL.135 На рути - квар једног мотора - комплексни авиони на моторни погон

Вођа ваздухоплова обезбјеђује да, у случају квара једног мотора на било којој тачки на рути, авион с више мотора има могућност да настави лет до одговарајућег аеродрома или оперативне површине, а да ни у којој тачки не лети испод минималне висине за надвисивање препрека.

SPO.POL.140 Слијетање - комплексни авиони на моторни погон

Вођа ваздухоплова обезбјеђује да на сваком аеродрому или оперативној површини, након надвисивања свих препрека на прилазној путањи на безбједној висини, авион има могућност слетјети и зауставити се; хидроавион има могућност доћи до задовољавајуће ниске брзине у оквиру расположиве дужине за слијетање. Дозвољена су одступања за очекиване разлике у техникама прилаза и слијетања, ако нису узета у обзир приликом одређивања података о перформансама.

SPO.POL.145 Перформансе и оперативни критеријуми - авиони

При управљању авионом на висини нижој од 150 m (500 ft) изнад ненасељеног подручја, код управљања авионима који у случају отказивања критичног мотора не могу одржавати уравнотежен лет, оператор:

(a) утврђује оперативне поступке за смањење посљедица у случају отказивања мотора;

(b) утврђује програм обуке за чланове посаде; и

(c) обезбјеђује да су сви укрцани чланови посаде и стручњаци за извршење задатка упућени у поступке које је потребно извршити у случају принудног слијетања.

SPO.POL.146 Перформансе и оперативни критеријуми - хеликоптери

(a) Вођа ваздухоплова може управљати ваздухопловом над насељеним подручјем под условом да:
   (1) је хеликоптер сертификован у категорији A или B; и
   (2) су успостављене безбједносне мјере за спречавање сувишне опасности за лица или имовину на земљи и операције и њени стандардни оперативни поступци су одобрени.

(b) Оператор:
   (1) утврђује оперативне поступке за смањење посљедица у случају отказивања мотора;
   (2) утврђује програм обуке за чланове посаде; и
   (3) обезбјеђује да су сви укрцани чланови посаде и стручњаци за извршење задатка упућени у поступке које је потребно извршити у случају принудног слијетања.

(c) Оператор обезбјеђује да маса при полијетању, слијетању или лебдењу не прелази највећу допуштену масу утврђену за:
   (1) лебдење без утицаја близине земље (HOGE) док сви мотори раде одговарајућом номиналном снагом; или
   (2) ако превладавају услови такви да лебдење без утицаја близине земље (HOGE) није могуће успоставити, маса хеликоптера не прелази највећу масу одређену за лебдење са утицајем близине земље (HIGE) док сви мотори раде одговарајућом номиналном снагом, под условом да превладавају услови који омогућавају лебдење под утицајем близине земље при највећој одређеној маси.

ПОДДИО D
ИНСТРУМЕНТИ, ПОДАЦИ И ОПРЕМА

ОДЈЕЉАК 1
Авиони

SPO.IDE.A.100 Инструменти и опрема - уопштено

(a) Инструменти и опрема који се захтијевају овим поддијелом одобравају се у складу са примјењивим захтјевима за пловидбеност ако:
   (1) их користи летачка посада за управљање путањом лета;
   (2) се користе за испуњавање захтјева из SPO.IDE.A.215;
   (3) се користе за испуњавање захтјева из SPO.IDE.A.220; или
   (4) су уграђени у авион.

(b) Сљедеће предмете, ако се захтијевају овим поддијелом, није потребно одобрити као опрему:
   (1) резервни осигурачи;

(2) ручне преносиве свјетиљке,
(3) тачни мјерач времена,
(4) држач карте,
(5) прибори за прву помоћ,
(6) опрема за преживљавање и сигнализацију,
(7) сидро за море и опрема за привезање.

(c) Инструменти, опрема или додатна опрема који се не захтијевају овим анексом (Дио-SPO), и сва друга опрема која се не захтијева овим правилником, али се носи на ваздухоплову, испуњавају сљедеће захтјеве:
(1) информације које се достављају тим инструментима, опремом или додатном опремом, летачка посада не употребљава за испуњавање захтјева из Анекса којим се дефинишу Битни захтјеви за пловидбеност из прописа којим се утврђује континуирана пловидбеност ваздухоплова и ваздухопловних производа, дијелова и уређаја и одобравање организација и особља који се баве овим пословима или из SPO.IDE.A.215 и SPO.IDE.A.220 овог анекса;
(2) инструменти, опрема или додатна опрема не утичу на пловидбеност авиона, чак ни у случају кварова или отказа.

(d) Инструменти и опрема спремни су за употребу или су доступни с мјеста на ком сједи члан летачке посаде који их треба употребљавати.

(e) Они инструменти које користи члан летачке посаде распоређени су тако да допуштају члану летачке посаде да јасно види показатеље са свог мјеста, с најмањим могућим скретањем са положаја и правца гледања, коју обично заузима када гледа напријед у смјеру путање лета.

(f) Сва захтијевана опрема за случај опасности лако је доступна за хитну употребу.

SPO.IDE.A.105 Минимална опрема за лет

Лет се не започиње ако је било који од инструмената авиона, дијелова опреме или функција, који се захтијевају за предвиђени лет, неисправан или недостаје, осим ако:

(a) авионом се управља у складу са листом минималне опреме (MEL);

(b) у случају комплексних авиона на моторни погон и свих авиона који се употребљавају у комерцијалним операцијама, оператор има одобрење надлежног органа за управљање авионом у оквиру ограничења главне листе минималне опреме (MMEL) у складу са ORO.MLR.105(j) Анекса III овог правилника;

(c) авион има дозволу за летење која је издата у складу са примјењивим захтјевима за пловидбеност.

SPO.IDE.A.110 Резервни електрични осигурачи

Авиони су опремљени резервним електричним осигурачима, јачине потребне за потпуну заштиту електричног кола, за замјену осигурача које је допуштено замијенити током лета.

SPO.IDE.A.115 Оперативна свјетла

Авиони који изводе операције ноћу опремљени су:

(a) системом свјетала за избјегавање судара;

(b) навигационим/позиционим свјетлима;

(c) свјетлима за слијетање;

(d) освјетљењем које се напаја из електричног система авиона, како би се обезбиједило адекватно освјетљавање свих инструмената и опреме потребних за безбједан рад авиона;

(e) освјетљењем које се напаја из електричног система авиона како би се обезбиједило освјетљење у свим путничким одјељцима;

(f) ручном преносном свјетиљком за свако мјесто предвиђено за чланове посаде; и

(g) свјетлима која су у складу са Међународним прописима за спречавање судара на мору ако је у питању авион који се користи као хидроавион.

SPO.IDE.A.120 Операције према VFR - инструменти за летење и навигацију и припадајућа опрема

(a) Авиони који изводе операције према правилима VFR дању опремљени су уређајем за мјерење и приказ:
(1) магнетног правца;
(2) времена у сатима, минутама и секундама;
(3) барометарске висине;
(4) индициране брзине;
(5) Маховог броја - када су ограничења брзине изражена Маховим бројем, и
(6) клизања, за комплексне авионе на моторни погон.

(b) Авиони који изводе операције у визуелним метеоролошким условима (VMC) ноћу, додатно су, уз услове наведене под (a), опремљени:
(1) уређајем за мјерење и приказ:
(i) заокрета и клизања,
(ii) уздужног положаја,
(iii) вертикалне брзине, и
(iv) стабилизованог смјера;
(2) уређајем за показивање недовољног напајања електричном енергијом жироскопских инструмената.

(c) Комплексни авиони на моторни погон, који лете под визуелним метеоролошким условима (VMC), и изван видног домета копна, уз наведено под (a) и (b), уређајем за спречавање кварова на систему за показивање брзине због кондензације или залеђивања.

(d) Авиони који изводе операције у условима када их није могуће задржати на жељеној путањи лета без једног или више додатних инструмената, уз опрему наведену под (a) и (b) опремљени су и уређајем за спречавање кварова на системима за показивање брзине у складу са захтјевима наведеним под(a)(4) због кондензације или залеђивања.

(e) Кад год су за операцију потребна два пилота, авиони су опремљени додатним посебним уређајем за приказ:
(1) барометарске висине,
(2) индициране брзине,
(3) клизања, или заокрета и клизања, ако је примјењиво,
(4) уздужног положаја, ако је примјењиво,
(5) вертикалне брзине, ако је примјењиво,
(6) стабилизованог смјера, ако је примјењиво, и
(7) Маховог броја - када су ограничења брзине изражена Маховим бројем, ако је примјењиво.

SPO.IDE.A.125 Операције према правилима IFR - инструменти за летење и навигацију и припадајућа опрема

Авиони који изводе операције према правилима IFR опремљени су:

(a) уређајем за мјерење и приказ:
(1) магнетног правца,
(2) времена у сатима, минутама и секундама,
(3) барометарске висине,
(4) индициране брзине,
(5) вертикалне брзине,
(6) заокрета и клизања,

(7) uzdužnog položaja,
(8) stabilizovanog smjera,
(9) spoljne temperature vazduha, i
(10) Machovog broja - kad su ograničenja brzine izražena Machovim brojem,

(b) uređajem za pokazivanje nedovoljnog napajanja električnom energijom žiroskopskih instrumenata.

(c) kad god su za operaciju potrebna dva pilota, dodatnim posebnim uređajem za prikaz za drugog pilota:
(1) barometarske visine,
(2) indicirane brzine,
(3) vertikalne brzine,
(4) zaokreta i klizanja,
(5) uzdužnog položaja,
(6) stabilizovanog smjera, i
(7) Machovog broja - kada su ograničenja brzine izražena Machovim brojem, ako je primjenjivo,

(d) uređajem za sprečavanje kvarova na sistemima za pokazivanje brzine u skladu sa zahtjevima iz (a)(4) i (c)(2) zbog kondenzacije ili zaleđivanja; i

(e) kompleksni avioni na motorni pogon kojim se upravlja po instrumentalnim pravilima letenja su, uz zahtjeve iz (a), (b), (c) i (d), dodatno opremljeni:
(1) alternativnim izvorom statičnog pritiska;
(2) držačem karte, koji se nalazi na mjestu na kojem se karta lako očita i na kojem se ona može osvijetlit za noćne letove;
(3) drugim posebnom uređajem za mjerenje i prikaz visine, osim ako nije već postavljen s ciljem usklađenosti sa navedenim pod (e)(1), i
(4) napajanjem u slučaju opasnosti nezavisnim od glavnog sistema za napajanje električnom energijom za potrebe funkcionisanja i osvjetljenja sistema za prikaz položaja najmanje 30 minuta. Napajanje u slučaju opasnosti automatski se pokreće nakon potpunog kvara glavnog sistema za napajanje električnom energijom i na instrumentu ili ploči sa instrumentima mora se jasno istaknuti da pokazatelj položaja radi uz pomoć napajanja u slučaju opasnosti.

SPO.IDE.A.126 Dodatna oprema za operacije sa jednim pilotom prema pravilima IFR

Kompleksni avioni na motorni pogon koji lete prema pravilima IFR sa jednim pilotom opremljeni su automatskim pilotom koji može najmanje zadržati visinu i smjer.

SPO.IDE.A.130 Sistem za upozoravanje i prepoznavanje terena (TAWS)

(a) Turbinski avioni s najvećom dopuštenom masom pri polijetanju (MCTOM) većom od 5 700 kg ili najvećim operativnim brojem putničkih sjedišta (MOPSC) većim od devet sjedišta opremljeni su sistemom TAWS koji ispunjava zahtjeve za:
(1) opremu klase A u skladu sa prihvatljivim standardom u slučaju aviona kojim je pojedinačno uvjerenje o plovidbenosti (CofA) prvi put izdato nakon 1. januara 2011. godine, ili
(2) opremu klase B u skladu sa prihvatljivim standardom u slučaju aviona kojim je pojedinačno uvjerenje o plovidbenosti (CofA) prvi put izdato 1. januara 2011. godine ili prije.

(b) Ako se upotrebljavaju u komercijalnim operacijama, turbinski avioni za koje je CofA prvi put izdato nakon 1. januara 2019. godine, a MCTOM im je 5 700 kg ili manje i MOPSC od šest do devet, opremljeni su sa TAWS koji ispunjava zahtjeve za opremu klase B, kako je određeno u prihvatljivom standardu.

SPO.IDE.A.131 Sistem za izbjegavanje sudara u vazduhu (ACAS II)

Osim ako Pravilnikom o postupku izbjegavanja sudara u letu nije predviđeno drugačije, turbinski avioni s najvećom dopuštenom masom pri polijetanju (MCTOM) većom od 5 700 kg opremljeni su sistemom ACAS II.

SPO.IDE.A.132 Oprema za uočavanje vremenskih uslova u vazduhoplovu - kompleksni avioni na motorni pogon

Sljedeći avioni opremljeni su opremom za uočavanje vremenskih uslova u vazduhoplovu ako vazduhoplov leti noću ili u instrumentalnim meteorološkim uslovima (IMC) u područjima gdje se može očekivati da na ruti nastane grmljavinsko nevrijeme ili drugi potencijalno opasni vremenski uslovi, za koje se smatra da se mogu otkriti opremom za uočavanje vremenskih uslova u vazduhoplovu:

(a) avioni s kabinom pod pritiskom;

(b) avioni s kabinom koja nije pod pritiskom s najvećom dopuštenom masom pri polijetanju (MCTOM) većom od 5 700 kg.

SPO.IDE.A.133 Dodatna oprema za operacije noću u uslovima zaleđivanja — kompleksni avioni na motorni pogon

(a) Avioni koji izvode operacije noću u očekivanim ili stvarnim uslovima zaleđivanja opremljeni su sredstvima koja osvjetljavaju ili otkrivaju stvaranje leda.

(b) Sredstva koja osvjetljavaju stvaranje leda ne uzrokuju bljesak ili odsjaj koji bi onemogućio članove posade u obavljanju njihovih dužnosti.

SPO.IDE.A.135 Sistem interfona za letačku posadu

Avioni kojim upravlja posada s više od jednog člana, opremljeni su sistemom interfona za letačku posadu, uključujući slušalice i mikrofone koje koriste svi članovi letačke posade.

SPO.IDE.A.140 Uređaj za snimanje zvuka u pilotskoj kabini

(a) Sljedeći avioni opremljeni su uređajem za snimanje zvuka u pilotskoj kabini (CVR):
(1) avioni s najvećom dopuštenom masom na polijetanju (MCTOM) većom od 27 000 kg, kojim je pojedinačno uvjerenje o plovidbenosti (CofA) prvi put izdato 1. januara 2016. godine ili kasnije; i
(2) avioni sa najvećom dopuštenom masom pri polijetanju (MCTOM) većom od 2 250 kg:
(i) sertifikovani za operaciju sa minimalnom posadom koja uključuje najmanje dva pilota;
(ii) opremljeni motorom/motorima sa turbomlaznim pogonom ili više od jednog motora sa turboelisnim pogonom; i
(iii) za koje je potvrda o tipu prvi put izdata 1. januara 2016. godine ili kasnije.

(b) CVR ima mogućnost čuvanja snimljenih podataka tokom najmanje:
(1) posljednjih 25 sati za avione čija je MCTOM veća od 27 000 kg i za koje je pojedinačno uvjerenje o plovidbenosti (CofA) prvi put izdato 1. januara 2022. godine ili kasnije, ili
(2) posljednjih dva sata u svim drugim slučajevima.

(c) Uređaj za snimanje zvuka u pilotskoj kabini (CVR) vremenskim redoslijedom snima:

(1) гласовну комуникацију послату или примљену у пилотску кабину радио-везом;
(2) гласовну комуникацију чланова летачке посаде у пилотској кабини који се користе системом интерфона и системом за обавјештавање путника, ако је уграђен;
(3) звукове у пилотској кабини, укључујући без прекидања звучне сигнале, примљене са сваког микрофона и микрофона из маске који се употребљавају; и
(4) гласовне или звучне сигнале за препознавање помоћних средстава за навигацију или прилаз који се одашиљу у слушалицу или звучник.

(d) Уређај за снимање звука у пилотској кабини (CVR) аутоматски почиње снимати прије него што се авион почне кретати на свој погон и наставља снимати до краја лета када се авион више не може кретати на властити погон.

(e) Поред неведеног под (d), у зависности од расположивости електричне енергије, уређај за снимање звука у пилотској кабини (CVR) почиње снимати што је раније могуће током провјера у пилотској кабини прије паљења мотора на почетку лета до провјера у пилотској кабини одмах након гашења мотора на крају лета.

(f) Ако се CVR не може одвојити, мора имати уређај који помаже при његовом проналажењу у води. Најкасније до 1. јануара 2020. године, пренос са овог уређаја испод површине воде траје најмање 90 дана. Ако се CVR може одвојити, мора имати аутоматски предајник за лоцирање у случајевима опасности.

SPO.IDE.A.145 Уређај за снимање података о лету

(a) Авиони са највећом допуштеном масом при полијетању (MCTOM) већом од 5 700 kg, којим је појединачно увјерење о пловидбености (CofA) први пут издато 1. јануара 2016. године или касније, опремљени су уређајем за снимање података о лету (FDR) који употребљава дигиталну методу снимања и складиштења података и за које постоји метода којом се ти подаци могу брзо добити из спремника.

(b) Уређај за снимање података о лету (FDR) снима параметре који су потребни за прецизно утврђивање путање лета авиона, брзине, положаја, снаге мотора, конфигурације и рада ваздухоплова и способан је задржати снимљене податке током најмање претходних 25 сати.

(c) Подаци се добијају из извора у авиону који омогућавају тачно подударање с подацима приказаним летачкој посади.

(d) Уређај за снимање података о лету (FDR) аутоматски почиње снимати податке прије него што се авион може кретати на властити погон и аутоматски престаје снимати када се авион више не може кретати на властити погон.

(e) Ако се FDR не може одвојити, мора имати уређај који помаже при његовом проналажењу у води. Најкасније до 1. јануара 2020. године, пренос са овог уређаја испод површине траје најмање 90 дана. Ако се FDR може одвојити, мора имати аутоматски предајник за лоцирање у случајевима опасности.

SPO.IDE.A.146 Лагани уређај за снимање лета

(a) Турбински авиони чији је MCTOM 2 250 kg или више и авиони с MOPSC већим од девет опремљени су уређајем за снимање лета ако су испуњени сви сљедећи услови:
(1) нису обухваћени наведеним под SPO.IDE.A.145(a);
(2) користе се за комерцијалне операције;
(3) појединачно увјерење о пловидбености (CofA) први пута им је издата 5. септембра 2022. године или послије.

(b) Уређајем за снимање лета снима податке о лету или снима слике довољне за одређивање путање лета и брзине ваздухоплова.

(c) Уређај за снимање лета чува податке о лету и слике прикупљене током најмање посљедњих пет сати.

(d) Уређај за снимање лета почиње аутоматски снимати прије него што се авион може започети кретати на властити погон, а снимати аутоматски престаје након што се авион више не може кретати на властити погон.

(e) Ако уређај за снимање лета снима слике или звук у пилотској кабини, вођи ваздухоплова је на располагању функција која сликовне и звучне записе урађене прије укључивања те функције модификује тако да се ти записи не могу нормалним техникама ни репродуковати ни копирати.

SPO.IDE.A.150 Снимање података са везе за пренос података

(a) Авиони којим је појединачно увјерење о пловидбености (CofA) први пут издато 1. јануара 2016. године или касније, а који имају могућност комуникације са везе за пренос података и за које се захтјева да су опремљени уређајем за снимање звука у пилотској кабини (CVR), уређајем за снимање снимају, по потреби:
(1) поруке у оквиру комуникације са везе за пренос података, повезане са комуникацијама са ATS, које се шаљу у авион и из авиона, укључујући поруке које се односе на сљедеће апликације:
(i) успостављање везе за пренос података;
(ii) комуникацију између контролора и пилота;
(iii) циљани надзор;
(iv) информације о лету;
(v) надзор над одашиљањем из ваздухоплова, ако је могуће, с обзиром на структуру система;
(vi) податке о оперативном надзору лета, ако је могуће, с обзиром на структуру система; и
(vii) графику, ако је могуће, с обзиром на структуру система;
(2) информације које омогућавају повезаност са свим припадајућим записима о комуникацији са везе за пренос података који се складиште одвојено од авиона; и
(3) информације о времену и приоритету комуникационих порука са везе за пренос података, узимајући у обзир структуру система.

(b) Уређај за снимање употребљава дигиталну методу снимања и складиштења података и информација и методу којом се ти подаци могу брзо претраживати. Методом снимања омогућава се подударање с подацима који су снимљени на земљи.

(c) Уређај за снимање има могућност чувања снимљених података најмање за период једнак периоду утврђеном у SPO.IDE.A.140 за уређаје за снимање звука у пилотској кабини (CVR).

(d) Ако се уређај за снимање не може одвојити, мора имати уређај који помаже при његовом проналажењу у води. Најкасније до 1. јануара 2020. године пренос са овог уређаја испод површине воде траје најмање 90 дана. Ако се уређај за снимање може одвојити, мора имати

аутоматски предајник за лоцирање у случајевима опасности.

(e) Захтјеви који се примјењују на покретање и заустављање уређаја за снимање једнаки су захтјевима који се примјењују на покретање и заустављање уређаја за снимање звука у пилотској кабини (CVR) из SPO.IDE.A.140(d) и (e).

SPO.IDE.A.155 Комбиновани уређај за снимање података о лету и звука у пилотској кабини

Усклађеност са захтјевима за уређај за снимање звука у пилотској кабини (CVR) и уређаја за снимање података о лету (FDR) могуће је постићи:

(a) једним комбинованим уређајем за снимање података о лету и звука у пилотској кабини ако авион мора бити опремљен уређајем CVR или FDR; или

(b) два комбинована уређаја за снимање података о лету и звука у пилотској кабини ако авион мора бити опремљен уређајима CVR и FDR.

SPO.IDE.A.160 Сједишта, појасеви за везивање и систем за везивање

Авиони су опремљени:

(a) сједиштем или мјестом за сваког укрцаног члана посаде или стручњака за извршење задатака;

(b) појасом на сваком сједишту и системом за везивање за свако мјесто;

(c) код авиона који нису комплексни авиони на моторни погон, појасом са системом везивања горњег дијела трупа на сједишту сваког члана летачке посаде који има једну тачку за откопчавање, за авионе који имају CofA први пут издато 25. августа 2016. године или послије;

(d) код комплексних авиона на моторни погон, безбједносним појасом са системом за везивање горњег дијела трупа са уграђеним уређајем, који при брзом успоравању аутоматски задржава горњи дио трупа лица које сједи на том сједишту:
  (1) на сваком сједишту летачке посаде и на било ком сједишту које се налази поред пилотског сједишта; и
  (2) на сваком сједишту за посматрача смјештеном у пилотској кабини.

(e) појас са системом за везивање горњег дијела трупа наведеним под (d) има:
  (1) једну тачку за откопчавање,
  (2) на сваком сједишту летачке посаде и на било којем сједишту које се налази поред пилотског сједишта:
    (i) два рамена појаса и појас који се може користити засебно, или
    (ii) дијагонални рамени појас и безбједносни појас који се може користити засебно за сљедеће авионе:
      (A) авиони, чија MCTOM је мања од 5 700 kg и са MOPSC мањим од девет, који су у складу са динамичким условима принудног слијатања који су утврђени у примјењивим сертификационим захтјевима.
      (B) авиони, чија је MCTOM мања од 5 700 kg и са MOPSC мањим од девет, који нису у складу са динамичким условима принудног слијатања који су утврђени у примјењивим сертификационим захтјевима и имају појединачно CofA први пут издато прије 25. августа 2016. године.

SPO.IDE.A.165 Прибор за прву помоћ

(a) Авиони су опремљени прибором за прву помоћ.

(b) Прибор за прву помоћ:
  (1) је лако доступан за употребу; и
  (2) редовно се допуњује.

SPO.IDE.A.170 Додатни кисеоник - авиони са кабином под притиском

(a) Авиони с кабином под притиском, намијењени летовима на висинама летења за које се захтијева снабдијевање кисеоником у складу са наведеним под (b), опремљени су уређајем за складиштење и расподјелу кисеоника који може складиштити и расподијелити потребне залихе кисеоника.

(b) Авиони с кабином под притиском, намијењени летовима изнад висина летења на којим је висина притиска у путничким одјељцима изнад 10 000 ft, носе довољно кисеоника за дисање за снабдијевање:
  (1) за сваки период ако висина притиска кабине прелази 15 000 ft, али ни у ком случају мање од десетоминутног снабдијевања;
  (2) за сваки период ако ће при губитку притиска и узимајући у обзир околности лета висина притиска у одјељку летачке посаде и пилотској кабини бити између 14 000 ft и 15 000 ft;
  (3) за сваки период дужи од 30 минута ако ће висина притиска у кабини летачке посаде и путничком одјељку бити између 10 000 ft и 14 000 ft; и
  (4) за најмање 10 минута за авионе намијењене летовима на висинама притиска изнад 25 000 ft, или намијењене летовима испод те висине, али у условима у којим се унутар четири минуте не могу спустити на висину притиска од 13 000 ft.

SPO.IDE.A.175 Додатни кисеоник — авиони са кабином која није под притиском

(a) Авиони са кабином која није под притиском, намијењени летовима на висинама летења за које се захтијева снабдијевање кисеоником у складу са наведеним под (b), опремљени су са уређајем за складиштење и расподјелу кисеоника који може чувати и расподијелити потребне залихе кисеоника.

(b) Авиони са кабином која није под притиском, намијењени летовима изнад висина летења на којим је висина притиска у путничким одјељцима изнад 10 000 tf, носе довољно кисеоника за дисање за снабдијевање:
  (1) свих чланова посаде за сваки период дужи од 30 минута ако ће висина притиска у кабинском одјељку бити између 10 000 ft и 13 000 ft; и
  (2) свих особа у ваздухоплову за сваки период у ком ће висина притиска у кабинском одјељку бити изнад 13 000 ft.

(c) Без обзира на наведено под (b), краћи летови одређеног трајања између 13 000 ft и 16 000 ft могу се спроводити без додатног кисеоника у складу са SPO.OP.195(b).

SPO.IDE.A.180 Ручни апарати за гашење пожара

(a) Авиони, осим авиона ELA 1, опремљени су са најмање једним ручним апаратом за гашење пожара:
  (1) у пилотској кабини; и
  (2) у сваком кабинском одјељку који је одвојен од пилотске кабине, осим ако је одјељак доступан летачкој посади.

(b) Врста и количина средства за гашење за захтијеване апарате за гашење пожара одговара врсти пожара који може настати у одјељку гдје се апарат намјерава употребљавати и како би се опасност од концентрације

штетног гаса свела на најмању мјеру у одјељцима у којим бораве лица.

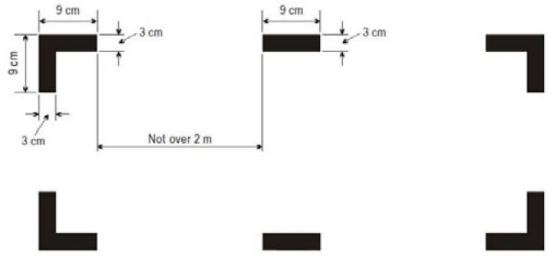
SPO.IDE.A.181 Противпожарне сјекире и металне полуге

Авиони, чија је МСТОМ већа од 5 700 kg, опремљени су са најмање једном противпожарном сјекиром или металном полугом које су смјештене у кабини летачког особља.

SPO.IDE.A.185 Означавање мјеста за продор

Ако су на авиону означена мјеста на трупу одговарајућа за продор спасилачких екипа у ваздухоплов у случају опасности, та су мјеста означена како је приказано на Слици 1.

Слика 1
Означавање мјеста за продор



SPO.IDE.A.190 Предајник за лоцирање у случају опасности (ELT)

(a) Авиони су опремљени:
  (1) предајником за лоцирање у случајевима опасности (ELT) било које врсте или уређајем за лоцирање који испуњава захтјеве из Анекса IV (Дио-CAT), CAT.GEN.MPA.210 овог правилника, ако је појединачно увјерење о пловибености (CofA) први пут издато 1. јула 2008. године или прије;
  (2) аутоматским предајником за лоцирање у случајевима опасности (ELT) или уређајем за лоцирање који испуњава захтјеве из Анекса IV (Дио-CAT), CAT.GEN.MPA.210 овог правилника, ако је појединачно увјерење о пловибености (CofA) први пут издато након 1. јула 2008. године; или
  (3) предајником за лоцирање у случајевима опасности (ELT) за преживљавање или личним уређајем за лоцирање (PLB), који носи члан посаде или стручњак за извршење задатка, када је сертификован за највише шест расположивих путничких сједишта или мање.

(b) Предајници за лоцирање у случајевима опасности (ELT) било које има могућност да шаље сигнале истовремено на 121,5 MHz и 406 MHz.

SPO.IDE.A.195 Летови изнад воде

(a) Сљедећи авиони опремљени су прслуком за спасавање за сва лица у ваздухоплову, који се носе или су смјештени на мјесту које је доступно са сједишта или лежаја лица за чију су употребу предвиђени:
  (1) копнени авиони са једним мотором ако:
    (i) лете изнад воде на удаљености од копна која је ван удаљености за једрење; или
    (ii) полијећу или слијећу на аеродром или оперативну површину на ком је, по мишљењу вође ваздухоплова, полетна или прилазна путања смјештена изнад воде, тако да би у случају несреће ваздухоплов могао принудно слетјети на воду;
  (2) хидроавиони намијењени летовима изнад воде; и
  (3) авиони намијењени за летове на удаљености од копна одговарајућег за принудно слијетање, већој од 30 минута при уобичајеној брзини крстарења или 50 NM, у зависности која је вриједност мања.

(b) Сваки прслук за спасавање или истовјетан посебан уређај за плутање опремљен је уређајем електричног освјетљавања за потребе лоцирања особа.

(c) Хидроавиони намијењени летовима изнад воде опремљени су:
  (1) сидром за море или другом опремом која је неопходна за омогућавање привезивање, сидрења или маневрисања авионом на води, одговарајући за величину и тежину авиона и карактеристикама у вези са његовим управљањем; и
  (2) опремом за давање звучних сигнала, како је прописано Међународним прописима за спречавање судара на мору, по потреби.

(d) Вођа ваздухоплова на авиону намијењеном летовима на удаљености од копна погодном за принудно слијетање већој од 30 минута при уобичајеној брзини крстарења или 50 NM, у зависности која је вриједност мања, утврђује ризике за преживљавање лица из авиона у случају принудног слијетања на воду, на основу чега одлучује о превозу:
  (1) опреме за давање сигнала за помоћ;
  (2) довољног броја чамаца за спасавање за превоз свих лица из ваздухоплова који су смјештени тако да омогућавају њихову употребу у случају опасности; и
  (3) опреме за спасавање која садржи средства за одржавање на животу примјерене предвиђеном лету.

SPO.IDE.A.200 Опрема за преживљавање

Опрема за преживљавање

(a) Авиони који изводе опаерација изнад подручја у којима би потрага и спасавање били посебно отежани, опремљени су:
  (1) сигналном опремом за одашиљање сигнала за опасност;
  (2) најмање једним ELT(S); и
  (3) додатном опремом за преживљавање за руту којом се лети, узимајући у обзир број лица у авиону.

(b) Додатна опрема за преживљавање, наведена под (a)(3), не треба се носити ако авион:
  (1) остаје унутар удаљености од подручја на ком потрага и спасавање нису посебно отежани, која одговара времену од:
    (i) 120 минута лета брзином крстарења са једним мотором ван погона (OEI) ако критични мотор(-и) откаже(-у) на било којој тачки дуж руте или планираног скретања с руте; или
    (ii) 30 минута лета брзином крстарења за све остале авионе;
  (2) остаје унутар удаљености од подручја која је одговарајућа за принудно слијетање, која није већа од оне која одговара лету у трајању од 90 минута брзином крстрења, за авионе сертификоване у складу са примјењивим стандардом о пловидбености.

SPO.IDE.A.205 Лична заштитна опрема

Свака особа која се налази у авиону носи личну заштитну опрему која је одговарајућа за тип операција које се спроводе.

SPO.IDE.A.210 Слушалице

(a) Авиони су опремљени слушалицама са уграђеним микрофоном или сличан уређај за сваког члана летачке посаде на њиховим додијељеним радним мјестима у пилотској кабини.

(b) Авиони, који лети према IFR или ноћу, опремљени су тастером за активирање предајника, на ручној команди за управљање бочним и уздужним нагибом, за сваког захтијеваног члана летачке посаде.

SPO.IDE.A.215 Опрема за радио-комуникацију

(a) Авиони који изводе операције према правилима IFR или ноћу, или ако је то у складу са примјењивим захтјевима за ваздушни простор, опремљени су опремом за радио-комуникацију којом се у уобичајеним условима радио-преноса мора моћи:
   (1) изводити двосмјерна комуникација за потребе контроле аеродрома;
   (2) примати метеоролошке податке било када током лета;
   (3) изводити двосмјерна комуникација било када током лета са ваздухопловним станицама на фреквенцијама које прописује надлежни орган; и
   (4) омогућити комуникација у случајевима опасности на ваздухопловној фреквенцији 121,5 MHz.

(b) Ако се захтијева више од једног комплета опреме за комуникацију, свака је засебна од друге опреме до мјере да квар једне опреме неће довести до квара на другој опреми.

SPO.IDE.A.220 Навигациона опрема

(a) Авиони су опремљени навигационом опремом којом ће се омогућити наставак лета у складу са:
   (1) ATS планом лета, ако је примјењиво; и
   (2) примјењивим захтјевима за ваздушни простор.

(b) Авиони имају довољну навигациону опрему којом се обезбјеђује да у случају квара једног дијела опреме у било којој фази лета преостала опрема омогућава безбједну навигацију у складу са наведеним под (a) или безбједно извођење одговарајуће радње за непредвиђене ситуације.

(c) Авиони намијењени летовима приликом којих се намјерава извршити слијетање у инструменталним метеоролошким условима (IMC), опремљени су одговарајућом опремом којом се може обавити вођење до тачке с које се може извести визуелно слијетање. Та опрема омогућава такво навођење за сваки аеродром на ком се намјерава извршити слијетање у инструменталним метеоролошким условима (IMC) и за све одређене алтернативне аеродроме.

(d) За PBN операције ваздухоплов испуњава сертификационе захтјеве о пловидбености за одговарајуће навигационе спецификације.

(e) Авиони су опремљени са опремом за надзор у складу са примјењивим захтјевима за ваздушни простор.

SPO.IDE.A.225 Транспондер

Авиони су опремљени транспондером секундарног надзорног радара (SSR) за обавјештавање о висини и другим транспондером SSR са карактеристикама које се захтијевају за руту којом се лети.

SPO.IDE.A.230 Управљање базама ваздухопловних података

(a) Базе ваздухопловних података, које се употребљавају у апликацијама на сертификованим системима ваздухоплова, испуњавају захтјеве у погледу квалитета података који су одговарајући за предвиђену употребу података.

(b) Оператор обезбјеђује благовремену расподјелу и укључивање актуелних и неизмијењених база ваздухопловних података свим ваздухопловима којима су потребни.

(c) Без обзира на све друге захтјеве у погледу извјештавања о догађајима утврђених у пропису којим се уређује извјештавање о догађајима у цивилном ваздухопловству Босне и Херцеговине, оператор извјештава пружаоца базе података о случајевима погрешних, недосљедних или недостајућих података за које је разумно очекивати да би могли представљати опасност за безбједност лета.

У таквим случајевима оператор обавјештава летачку посаду и остало предметно особље и обезбјеђује да се предметни подаци не употребљавају.

ОДЈЕЉАК 2
Хеликоптери

SPO.IDE.H.100 Инструменти и опрема - уопштено

(a) Инструменти и опрема који се захтијевају овим поддијелом одобравају се у складу са примјењивим захтјевима за пловидбеност ако:
   (1) их употребљава летачка посада за управљање путањом лета;
   (2) се употребљавају за испуњавање захтјева из SPO.IDE.H.215;
   (3) се употребљавају за испуњавање захтјева из SPO.IDE.H.220; или
   (4) су уграђени у хеликоптер.

(b) Сљедеће предмете, ако се захтијевају овим поддијелом, није потребно одобрити као опрему:
   (1) ручна преносива свјетиљка,
   (2) прецизни мјерач времена,
   (3) држач карте,
   (4) прибор за прву помоћ,
   (5) опрема за преживљавање и сигнализацију,
   (6) сидро за море и опрема за привезивање; и
   (7) безбједносним појасевима за везивање дјеце.

(c) Инструменти, опрема или додатна опрема који нису прописани овим анексом (Дио-SPO) и сва друга опрема која није прописана овим правилником, али се налази у ваздухоплову, у складу су са сљедећим захтјевима:
   (1) чланови летачке посаде не смију информације добивене из тих инструмената, опреме или прибора употребљавати за испуњавање захтјева из Анекса којим се дефинишу Битни захтјеви за пловидбеност из прописа којим се утврђује континуирана пловидбеност ваздухоплова и ваздухопловних производа, дијелова и уређаја и одобравање организација и особља који се баве овим пословима или из SPO.IDE.A.215 и SPO.IDE.A.220 овог анекса.
   (2) инструменти, опрема или додатна опрема не утичу на пловидбеност хеликоптера, чак ни у случају кварова или отказа.

(d) Инструменти и опрема спремни су за употребу или су доступни с мјеста на којем сједи члан летачке посаде који их треба употребљавати.

(e) Они инструменти које користи члан летачке посаде распоређени су тако да допуштају члану летачке

посаде да јасно види ознаке са свог мјеста, са најмањим могућим скретањем са положаја и линије вида, коју обично заузима када гледа напријед у смјеру путање лета.

(f) Сва захтијевана опрема за спасавање лако је доступна за хитну употребу.

SPO.IDE.H.105 Минимална опрема за лет

Лет се не започиње ако било који од инструмената, дијелова опреме или функција хеликоптера потребних за планирани лет је нисправан или недостаје, осим ако је испуњен неки од сљедећих услова:

(a) хеликоптер се користи у складу с листом минималне опреме (MEL);

(b) у случају комплексних хеликоптера на моторни погон и свих хеликоптера који се употребљавају у комерцијалним операцијама, оператор има одобрење надлежног органа за управљање хеликоптером у оквиру ограничења главне листе минималне опреме (MMEL) у складу са ORO.MLR.105(j) Анекса III овог правилника;

(c) хеликоптер има дозволу за летење која је издата у складу са примјењивим захтјевима за пловидбеност.

СПО.ИДЕ.Х.115 Оперативна свјетла

Хеликоптери који лете ноћу опремљени су:

(a) системом свјетала за избјегавање судара;

(b) навигационим/позиционим свјетлима;

(c) свјетлима за слијетање;

(d) освјетљењем које се напаја из електричног система хеликоптера, с циљем адекватног освјетљења свих инструмената и опреме потребних за безбједну операцију хеликоптера;

(e) освјетљењем које се напаја из електричног система хеликоптера с циљем освјетљења у свим путничким одјељцима;

(f) ручном преносивом свјетиљком за сва мјеста чланова посаде; и

(g) свјетлима која су у складу са Међународним прописима за спречавање судара на мору ако је у питању хеликоптер амфибијски.

SPO.IDE.H.120 Операције према правилима VFR - инструменти за летење и навигациони инструменти и припадајућа опрема

(a) Хеликоптери који изводе операције према правилима VFR током дана опремљени су уређајем за мјерење и приказ:
  (1) магнетног правца,
  (2) времена у сатима, минутама и секундама,
  (3) барометарске висине,
  (4) индициране брзине, и
  (5) клизања.

(b) Хеликоптери који изводе опеарције у визуелним метеоролошким условима (VMC) изнад воде и изван видокруга копна, у визуелним метеоролошким условима ноћу (VMC), уз опрему наведену под (a) опремљени су са:
  (1) уређајем за мјерење и приказ:
    (i) положаја,
    (ii) вертикалне брзине, и
    (iii) стабилизованог смјера,
  (2) уређајем за показивање недовољног напајања електричном енергијом жироскопских инструмената, и
  (3) за моторне комплексне хеликоптере и уређајем за спречавање кварова на систему за показивање брзине у складу са захтјевима наведеним под (a)(4) због кондензације или залеђивања.

(c) Када је видљивост мања од 1 500 m или у условима када хеликоптер није могуће задржати на жељеној путањи лета без једног или више додатних инструмената, уз опрему наведену под (a) и (b), опремљени су и додатним посебним уређајем за спречавање кварова на систему за показивање брзине у складу са захтјевима наведеним под (a)(4) због кондензације или залеђивања.

(d) Кад год су за операцију потребна два пилота, хеликоптери су опремљени додатним посебним уређајима за показивање:
  (1) барометарске висине,
  (2) индициране брзине,
  (3) клизања,
  (4) положаја, ако је примјењиво,
  (5) вертикалне брзине, ако је примјењиво, и
  (6) стабилизованог смјера, ако је примјењиво.

SPO.IDE.H.125 Операције према правилима IFR - инструменти за летење и навигациони инструменти и припадајућа опрема

Хеликоптери који изводе операције према правилима IFR опремљени су:

(a) уређајем за мјерење и приказ:
  (1) магнетног правца,
  (2) времена у сатима, минутама и секундама,
  (3) барометарске висине,
  (4) индициране брзине,
  (5) вертикалне брзине,
  (6) клизања,
  (7) положаја,
  (8) стабилизованог смјера, и
  (9) спољне температуре ваздуха;

(b) уређајем за показивање недовољног напајања електричном енергијом жироскопских инструмената;

(c) кад год су за операцију потребна два пилота, додатним посебним уређајем за приказ:
  (1) барометарске висине,
  (2) индициране брзине,
  (3) вертикалне брзине,
  (4) клизања,
  (5) положаја и
  (6) стабилизованог смјера;

(d) уређајем за спречавање кварова на системима за показивање брзине, у складу са захтјевима наведеним под (a)(4) и (c)(2), због кондензације или залеђивања;

(e) додатним уређајем за мјерење и приказ положаја као помоћним инструментом;

(f) сљедећим за комплексне хеликоптере на моторни погон:
  (1) алтернативним извором статичног притиска, и
  (2) држачем карте, који се налази на мјесту на којем се карта лако очита и на којем се она може освјетлити за ноћне летове.

SPO.IDE.H.126 Додатна опрема за операције са једним пилотом према правилима IFR

Хеликоптери који лете према правилима IFR са једним пилотом опремљени су аутоматским пилотом који може најмање задржати висину и смјер.

SPO.IDE.H.132 Опрема за уочавање временских услова у ваздухоплову - комплесни хеликоптери на моторни погон

Хеликоптери који лете према правилима IFR или ноћу, опремљени су опремом за уочавање временских услова када важећи временски извјештаји показују да се може очекивати дуж руте настане грмљавинско невријеме или други

потенцијално опасни временски услови, сматра се да могу бити откривени опремом за уочавање временских услова у ваздухоплову.

SPO.IDE.H.133 Додатна опрема за летење ноћу у условима залеђивања - комплексни хеликоптери на моторни погон

(a) Хеликоптери који изводе операције ноћу у очекиваним или стварним условима залеђивања опремљени су средствима која освјетљавају или откривају стварање леда.
(b) Средства која освјетљавају стварање леда не узрокују бљесак или одсјај који би онемогућио чланове посаде у обављању њихових дужности.

SPO.IDE.H.135 Систем интерфона за летачку посаду

Хеликоптери, којим управља посада с више од једног члана, опремљени су системом интерфона за летачку посаду, укључујући слушалице и микрофоне које користе сви чланови летачке посаде.

SPO.IDE.H.140 Уређај за снимање звука у пилотској кабини

(a) Хеликоптери са највећом допуштеном масом при полијетању (MCTOM) већом од 7 000 kg, којима је увјерење о пловидбености (CofA) први пут издато 1. јануара 2016. године или касније, опремљени су уређајем за снимање звука у пилотској кабини (CVR).
(b) Уређај за снимање звука у пилотској кабини (CVR) у могућности је да задржи снимљене податке током најмање претходна два сата.
(c) Уређај за снимање звука у пилотској кабини (CVR) временским редоследом снима:
    (1) гласовну комуникацију послату или примљену у пилотску кабину радио-везом;
    (2) гласовну комуникацију чланова летачке посаде у пилотској кабини који користе систем интерфона и систем за обавјештавање путника ако је уграђен;
    (3) звукове у пилотској кабини, укључујући без прекидања звучне сигнале, примљене са сваког микрофона посаде; и
    (4) гласовне или звучне сигнале за препознавање помоћних средстава за навигацију или прилаз који се одашиљу у слушалицу или звучник.
(d) Уређај за снимање звука у пилотској кабини (CVR) аутоматски почиње снимати прије него што се хеликоптер почне кретати на властити погон и наставља снимати до краја лета када се хеликоптер више не може кретати властитим погоном.
(e) Осим захтјева наведених под (d), у зависности од расположивости електричне енергије, уређај за снимање звука у пилотској кабини (CVR) почиње снимати што је раније могуће током провјера у пилотској кабини прије паљења мотора на почетку лета до провјера у пилотској кабини одмах након гашења мотора на крају лета.
(f) Ако се CVR не може одвојити, он садржи уређај који помаже при његовом проналажењу у води. Најкасније до 1. јануара 2020. године, подводни пренос са овог уређаја траје најмање 90 дана. Ако се CVR може одвојити, он садржи аутоматски предајник за лоцирање у случајевима опасности.

SPO.IDE.H.145 Уређај за снимање података о лету

(a) Хеликоптери са највећом допуштеном масом при полијетању (MCTOM) већом од 3 175 kg, којим је појединачно увјерење о пловидбености (CofA) први пут издато 1. јануара 2016. године или касније, опремљени су уређајем за снимање података о лету (FDR), који употребљава дигиталну методу снимања и складиштења података и за које постоји метода којом се ти подаци могу брзо претраживати.
(b) Уређај за снимање података о лету (FDR) снима параметре који су потребни за прецизно утврђивање путање лета хеликоптера, брзине, положаја, снаге мотора, конфигурације и рада хеликоптера, и мора моћи задржати снимљене податке током најмање претходних 10 сати.
(c) Подаци се добијају из извора у хеликоптеру који омогућавају тачно подударање са подацима приказаним летачкој посади.
(d) Уређај за снимање података о лету (FDR) аутоматски почиње снимати податке прије него што се хеликоптер може кретати на властити погон и аутоматски престаје снимати када се хеликоптер више не може кретати на властити погон.
(e) Ако се FDR не може одвојити, он садржи уређај који помаже при његовом проналажењу у води. Најкасније до 1. јануара 2020. године, подводни пренос са овог уређаја траје најмање 90 дана. Ако се FDR може одвојити, он садржи аутоматски предајник за лоцирање у случајевима опасности.

SPO.IDE.H.146 Лагани уређај за снимање података о лету

(a) Турбински хеликоптери чији је MCTOM 2 250 kg или више опремљени су уређајем за снимање лета ако су испуњени сви сљедећи услови:
    (1) нису обухваћени наведеним под SPO.IDE.H.145(a);
    (2) користе се за комерцијалне операције;
    (3) појединачно увјерење о пловидбености (CofA) први пут им је издато 5. септембра 2022. године или послије.
(b) Уређајем за снимање лета снимају се подаци о лету, односно снимају се слике довољне за одређивање путање лета и брзине ваздухоплова.
(c) У уређају за снимање лета чувају се подаци о лету и слике прикупљени током најмање посљедњих пет сати.
(d) Уређај за снимање лета почиње аутоматски снимати прије него што се хеликоптер може започети кретати на властити погон, а снимати аутоматски престаје након што се хеликоптер више не може кретати на властити погон.
(e) Ако уређај за снимање лета снима слике или звук у пилотској кабини, вођи ваздухоплова на располагању је функција која сликовне и звучне записе направљене прије укључивања те функције модификује тако да се ти записи не могу нормалним техникама ни репродуковати ни копирати.

SPO.IDE.H.150 Снимање података са везе за пренос података

(a) Хеликоптери, којима је појединачно увјерење о пловидбености (CofA) први пут издато 1. јануара 2016. године или касније, а који имају могућност комуникације путем везе за пренос података опремљени су са уређајем за снимање звука у пилотској кабини (CVR), уређајем за снимање, снимају, по потреби:
    (1) поруке у оквиру комуникације са везе за пренос података, повезане са комуникацијама са ATS, које се шаљу у хеликоптер и из хеликоптера, укључујући поруке које се односе на сљедеће апликације:
        (i) успостављање везе за пренос података;
        (ii) комуникацију између контролора и пилота;

(iii) циљани надзор;
(iv) информације о лету;
(v) надзор над одашиљањем из ваздухоплова, ако је могуће, с обзиром на структуру система;
(vi) податке о оперативном надзору лета, ако је могуће, с обзиром на структуру система; и
(vii) графику ако је могуће с обзиром на структуру система;

(2) информације које омогућавају повезаност са свим припадајућим записима о комуникацији са везе за пренос података који се складиште изван хеликоптера; и
(3) информације о времену и приоритету комуникационих порука са везе за пренос података, узимајући у обзир структуру система.

(b) Уређај за снимање употребљава дигиталну методу снимања и складиштења података и информација и методу којом се ти подаци могу брзо претраживати. Методом снимања омогућава се повезивање са подацима који су снимљени на земљи.

(c) Уређај за снимање у могућности је да задржи снимљене податке најмање за период једнак периоду утврђеном у SPO.IDE.H.140 за уређаје за снимање звука у пилотској кабини (CVR).

(d) Ако се уређај за снимање не може одвојити, он садржи уређај који помаже при његовом проналажењу у води. Најкасније до 1. јануара 2020. године, пренос са овог уређаја испод површине воде траје најмање 90 дана. Ако се уређај за снимање може одвојити, он садржи аутоматски предајник за лоцирање у случајевима опасности.

(e) Захтјеви који се примјењују на покретање и заустављање уређаја за снимање једнаки су захтјевима који се примјењују на покретање и заустављање уређаја за снимање звука у пилотској кабини (CVR) из SPO.IDE.H.140(d) и (e).

SPO.IDE.H.155 Комбиновани уређај за снимање података о лету и звука у пилотској кабини

Усклађеност са захтјевима за уређај за снимање звука у пилотској кабини (CVR) и уређаја за снимање података о лету (FDR) могуће је постићи једним комбинованим уређајем за снимање података о лету и звука у пилотској кабини.

SPO.IDE.H.160 Сједишта, појасеви за везивање и систем за везивање

(a) Хеликоптери су опремљени:
(1) сједиштем или мјестом за све чланове посаде или стручњака за извршење задатка;
(2) појасом за везивање на сваком путничком сједишту и системом за везивање за свако мјесто;
(3) за хеликоптере, којима је појединачно увјерење о пловидбености (CofA) први пут издато након 31. децембра 2012. године, појасом са системом везивања горњег дијела трупа за свако сједиште;
(4) појасом на сједишту са системом везивања горњег дијела трупа који укључује уређај за аутоматско задржавање трупа особе која на том мјесту сједи у случају брзог успоравања на сваком сједишту летачке посаде;

(b) Појас за везивање на сједишту са системом везивања горњег дијела трупа који има једностепено откопчавање.

SPO.IDE.H.165 Прибор за прву помоћ

(a) Хеликоптери су опремљени једним прибором за прву помоћ.

(b) Прибор за прву помоћ:
(1) је лако доступан за употребу; и
(2) редовно се допуњава.

SPO.IDE.H.175 Додатни кисеоник - хеликоптери са кабином која није под притиском

(a) Хеликоптери са кабином која није под притиском, намијењени летовима на висинама летења за које се захтијева снабдијевање кисеоником у складу са наведеним под (b), опремљени су са уређајем за складиштење и расподјелу кисеоника који може складиштити и расподијелити потребне залихе кисеоника.

(b) Хеликоптер са кабином која није под притиском, намијењени летовима изнад висина летења на којим је висина притиска у путничкој кабини изнад 10 000 ft, носе довољно кисеоника за дисање за снабдијевање:
(1) свих чланова посаде за сваки период дужи од 30 минута ако је висина притиска у путничкој кабини између 10 000 ft и 13 000 ft; и
(2) свих чланова посаде и стручњака за извршење задатка за сваки период ако је висина притиска путничке кабине изнад 13 000 ft.

(c) Без обзира на наведено под (b), краћи летови одређеног трајања на висини између 13 000 ft и 16 000 ft могу се спроводити без додатног кисеоника у складу са SPO.OP.195(b).

SPO.IDE.H.180 Ручни апарати за гашење пожара

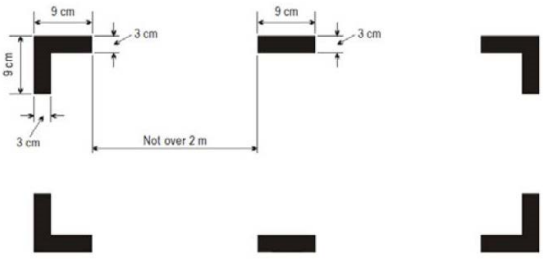
(a) Хеликоптери, осим ELA2 хеликоптера, опремљени су са најмање једним ручним апаратом за гашење пожара:
(1) у пилотској кабини; и
(2) у сваком кабинском одјељку који је одвојен од пилотске кабине, осим ако је одјељак доступан летачкој посади.

(b) Врста и количина средства за гашење за захтијеване апарате за гашење пожара одговара врсти пожара који може настати у одјељку гдје се апарат намјерава употребљавати и како би се опасност од концентрације штетног гаса свела на најмању мјеру у одјељцима у којим бораве лица.

SPO.IDE.H.185 Означавање мјеста за продор

Ако су на хеликоптеру означена мјеста на трупу одговарајућа за продор спасилачких екипа у ваздухоплов у случају опасности, таква су мјеста означена како је приказано на Слици 1.

Слика 1
Означавање мјеста за продор



SPO.IDE.H.190 Предајник за лоцирање у случајевима опасности (ELT)

(a) Хеликоптери сертификовани за највећи број путничких сједишта већи од шест сједишта опремљени су:

(1) аутоматским предајником за лоцирање у случајевима опасности (ELT); и
(2) једним предајником за лоцирање у случајевима опасности за преживљавање ELT (ELT(S)) у чамцу за спасавање или прслуку за спасавање ако је хеликоптер намијењен летовима на удаљености од копна већој од три минуте летења при уобичајеној брзини крстарења.

(b) Хеликоптери сертификовани за највећи број путничких сједишта од шест или мање опремљени су предајником за лоцирање у случајевима опасности за преживљавање (ELT(S)) или личним уређајем за лоцирање (PLB) који на себи има члан посаде или стручњак за извршење задатка.

(c) Предајници за лоцирање у случајевима опасности (ELT) било које врсте и лични уређаји за лоцирање (PLB) морају моћи одашиљати сигнале истовремено на 121,5 MHz и 406 MHz.

SPO.IDE.H.195 Лет изнад воде - хеликоптери који нису комплексни хеликоптери на моторни погон

(a) Хеликоптери су опремљени прслуком за спасавање за сва лица у хеликоптеру који се носе или су смјештени на мјесту које је доступно са сједишта или мјеста лица за чију су употребу предвиђени ако:
(1) су намијењени летовима изнад воде на удаљености од копна која је изван ауторотационе удаљености, при чему хеликоптер при квару кључног мотора не може задржати хоризонтални лет; или
(2) су намијењени летовима изнад воде на удаљености од копна већој од 10 минута летења при уобичајеној брзини крстарења, при чему хеликоптер при квару кључног мотора може задржати хоризонтални лет; или
(3) полијећу или слијећу на аеродрому или оперативној површини на којим је полетна или прилазна путања изнад воде.

(b) Сваки прслук за спасавање или истовјетан посебан уређај за плутање опремљен је уређајем електричног осветљавања с циљем лоцирања особа.

(c) Воћа ваздухоплова на хеликоптеру намијењеног за летове изнад воде на удаљености од копна већој од 30 минута при уобичајеној брзини крстарења или 50 NM, у зависности која је вриједност мања, утврђује ризике за преживљавање лица из хеликоптера у случају принудног слијетања на води, на основу чега одлучује о превозу:
(1) опреме за давање сигнала за помоћ;
(2) довољног броја чамаца за спасавање за превоз свих лица из ваздухоплова који су смјештени тако да омогућавају њихову употребу у случају опасности; и
(3) опреме за спасавање, која садржи средства за одржавање на животу одговарајуће за предвиђени лет.

(d) Воћа ваздухоплова, при доношењу одлуке о потреби ношења прслука за спасавање наведеног под (a) од стране свих лица у хеликоптеру, утврђује ризике за преживљавање лица из хеликоптера у случају принудног слијетања на води.

SPO.IDE.H.197 Прслуци за спасавање - комплексни хеликоптери на моторни погон

(a) Хеликоптери су опремљени прслуком за спасавање за сва лица у хеликоптеру који се носе или су смјештени на мјесту које је доступно са сједишта или мјеста за лица за чију су употребу предвиђени ако:
(1) су намијењени летовима изнад воде на удаљености од копна већој од 10 минута летења при уобичајеној брзини крстарења, при чему хеликоптер при квару кључног мотора може задржати хоризонтални лет;
(2) су намијењени летовима изнад воде на удаљености од копна која је изван ауторотационе удаљености, при чему хеликоптер при квару кључног мотора не може задржати хоризонтални лет; или
(3) полијећу или слијећу на аеродрому или оперативној површини на којима је полетна или прилазна путања изнад воде.

(b) Сваки прслук за спасавање или истовјетан посебан уређај за плутање опремљен је уређајем електричног осветљавања с циљем лоцирања особа.

SPO.IDE.H.198 Одијело за преживљавање - комплексни хеликоптери на моторни погон

Свака особа у хеликоптеру на себи носи одијело за преживљавање ако тако одлучи воћа ваздухоплова на основу процјене ризика, узимајући у обзир сљедеће услове:

(a) летови изнад воде на удаљености од копна која је изван ауторотационе удаљености или удаљености за безбједно принудно слијетање, при чему хеликоптер при квару кључног мотора не може задржати хоризонтални лет, и

(b) временски извјештај или прогнозе које су доступне воћи ваздухоплова показују да ће температура мора током лета бити мања од 10°C.

SPO.IDE.H.199 Чамци за спасавање, предајници за лоцирање у случајевима опасности за преживљавање ELT и опрема за преживљавање за дуге летове изнад воде - комплексни хеликоптери на моторни погон

Хеликоптери који изводе операције:

(a) на летовима изнад воде на удаљености од копна већој од 10 минута летења при уобичајеној брзини крстарења, при чему хеликоптер при квару критичног мотора може задржати хоризонтални лет; или

(b) на летовима изнад воде на удаљености од копна већој од три минуте летења при уобичајеној брзини крстарења, при чему хеликоптер при квару критичног мотора не може задржати хоризонтални лет и ако тако одлучи воћа ваздухоплова на основу процјене ризика, опремљени су:
(1) најмање једним чамцем за спасавање са номиналним капацитетом који одговара најмање највећем броју лица у хеликоптеру, а смјештен је тако да омогућава брзу употребу у случају опасности;
(2) најмање једним предајником за лоцирање у случајевима опасности за преживљавање ELT (ELT(S)) за сваки захтијевани чамац за спасавање; и
(3) опремом за спасавање оговарајућом за предвиђени лет, укључујући средства за одржавање на животу.

SPO.IDE.H.200 Опрема за преживљавање

Хеликоптери који лете на летовима изнад подручја на којим би потрага и спасавање били посебно отежани опремљени су:

(a) сигналном опремом за давање сигнала за помоћ;

(b) најмање једним предајником за лоцирање у случајевима опасности за преживљавање ELT (ELT(S)); и

(c) додатном опремом за преживљавање за руту којом ће се летјети, узимајући у обзир број лица у хеликоптеру.

SPO.IDE.H.202 Хеликоптери сертификовани за операције на води - разна опрема

Хеликоптери сертификовани за операције на воде опремљени су:

(a) сидром за море или другом опремом која је неопходна за омогућивање везивања, сидрења или маневрисања хеликоптером на води, одговарајућим за величину и тежину хеликоптера, и карактеристикама у вези са његовим управљањем; и

(b) опремом за давање звучних сигнала како је прописано Међународним прописима за спречавање судара на мору, по потреби.

SPO.IDE.H.203 Сви хеликоптери на летовима изнад воде - принудно слијетање на води

Комплексни хеликоптери на моторни погон, који су намијењени операцијама изнад воде у неповољном подручју на удаљености од копна већој од 10 минута летења при уобичајеној ј брзини крстарења и хеликоптери који нису комлексни хеликоптери на моторни погон који лете изнад воде у неповољном окружењу у удаљености од копна већој од 50 NM, су:

(a) пројектовани за слијетање на води у складу са одговарајућим кодом о пловидбености;

(b) сертификовани за принудно слијетање на води у складу са одговарајућим кодом о пловидбености; или

(c) опремљени опремом у случају опасности за плутање на води.

SPO.IDE.H.205 Лична заштитна опрема

Свака особа која се налази у хеликоптеру носи личну заштитну опрему која је одговарајућа за тип операција која се спроводи.

SPO.IDE.H.210 Слушалице

Када год се захтијева радио-комуникациони и/или радио-навигациони систем, хеликоптери су опремљени слушалицама са уграђеним микрофоном или сличним уређајем и тастером за активирање предајника на командама лета, за сваког захтијеваног пилота и/или члана посаде и/или стручњака за извршење задатка на њиховим додијељеним радним мјестима.

SPO.IDE.H.215 Опрема за радио-комуникацију

(a) Хеликоптери који изоде операције према правилима IFR или ноћу, или ако је то у складу са примјењивим захтјевима за вадушни простор, опремљени су опремом за радио-комуникацију којом се у уобичајеним условима радио-преноса мора моћи:
   (1) изводити двосмјерна комуникација за потребе контроле аеродрома;
   (2) примати метеоролошки подаци;
   (3) изводити двосмјерна комуникација било када током лета са ваздухопловним станицама на фреквенцијама које прописује надлежни орган; и
   (4) омогућити комуникација у случајевима опасности на ваздухопловној фреквенцији 121,5 MHz.

(b) Ако се захтијева више од једног комплета опреме за комуникацију, свака је засебна од друге опреме до мјере да квар једне опреме неће довести до квара на другој опреми.

(c) Ако се захтијева радио-комуникациони систем, хеликоптери су опремљени системом интерфона за летачку посаду у складу са захтјевима из SPO.IDE.H.135 и дугметом за пренос на команди за сваког захтијеваног пилота и члана летачке посаде на њиховим додијељеним мјестима.

SPO.IDE.H.220 Опрема за навигацију

(a) Хеликоптери су опремљени опремом за навигацију којом ће се омогућити наставак лета у складу са:
   (1) ATS планом лета, ако је примјењиво; и
   (2) примјењивим захтјевима за ваздушни простор.

(b) Хеликоптери имају довољно опреме за навигацију којом се обезбјеђује да, у случају квара једног дијела опреме у било којој фази лета, преостала опрема омогућава безбједну навигацију у складу са наведеним под (a) или безбједно извођење одговарајуће радње у случају ванредне ситуације.

(c) Хеликоптери којим се управља на летовима приликом којих се намјерава извршити слијетање у инструменталним метеоролошким условима (IMC), опремљени су опремом за навигацију којом се може обавити навођење до тачке са које се може извести визуелно слијетање. Та опрема омогућава такво навођење за сваки аеродром на којем се намјерава извршити слијетање у инструменталним метеоролошким условима (IMC) и за све одређене алтернативне аеродроме.

(d) За PBN операције ваздухоплов испуњава сертификационе захтјеве за пловидбеност за одговарајуће навигационе спецификације.

(e) Хеликоптери су опремљени са опремом за надзор у складу са примјењивим захтјевима за ваздушни простор.

SPO.IDE.H X.225 Транспондер

Ако је то у складу са захтјевима за ваздушни простор у којем лете, хеликоптери су опремљени транспондером секундарног надзорног радара (SSR) са свим захтијеваним могућностима.

SPO.IDE.H.230 Управљање базама ваздухопловних података

(a) Базе ваздухопловних података које се употребљавају у апликацијама на сертификованим системима ваздухоплова испуњавају захтјеве у погледу квалитета података који су одговарајући за предвиђену употребу података.

(b) Оператор обезбјеђује благовремену расподјелу и укључивање актуелних и неизмијењених база ваздухопловних података свим ваздухопловима којима су потребни.

(c) Без обзира на све друге захтјеве у погледу извјештавања о догађајима утврђене у пропису о извјештавању о догађајима, оператор извјештава пружаоца базе података о случајевима погрешних, недосљедних или недостајућих података за које је разумно очекивати да би могли представљати опасност за безбједност лета.

У таквим случајевима оператор обавјештава летачку посаду и остало предметно особље и обезбјеђује да се предметни подаци не употребљавају.

ПОДДИО Е
ПОСЕБНИ ЗАХТЈЕВИ
ОДЈЕЉАК 1
Операције хеликоптера са спољашњим подвезним теретом - HESLO

SPO.SPEC.HESLO.100 - Стандардни оперативни поступци

Стандардни оперативни поступци за HESLO утврђују:

(a) опрему која треба да се налази у ваздухоплову, укључујући оперативна ограничења и одговарајуће уносе у MEL, ако је примјењиво;

(b) захтјеве у погледу састава посаде и искуства за чланове посаде и стручњака за извршење задатка;

(c) одговарајућу теоријску и практичну обуку за чланове посаде за обављање њихових задатака, одговарајућу обуку за стручњака за извршење његовог задатка, и квалификације и именовање особа које пружају те обуке члановима посаде и стручњацима за извршење задатка;
(d) одговорности и дужности чланова посаде и стручњака за извршење задатка;
(e) критеријуми за перформансе хеликоптера који требају бити испуњени за спровођење HESLO операција;
(f) нормалне, ванредне и поступке у случају опасности.

SPO.SPEC.HESLO.105 - Посебна опрема за HESLO

Хеликоптер је опремљен најмање са:
(a) једним безбједносним огледалом за терет или алтернативним средством којим се може видјети кука/терет, и
(b) једним мјерачем терета, осим ако не постоји друга метода утврђивање тежине терета.

SPO.SPEC.HESLO.105 - Превоз опасне робе

Оператор који превози опасну робу са или до ненасељених мјеста или удаљених локација, подноси захтјев надлежном органу за изузеће од одредби Теничких упутстава не намјерава да се усклади са захтјевима из Техничких упутстава.

ОДЈЕЉАК 2

Операције са људима као подвјешеним теретом - HEC

SPO.SPEC.HEC.100 Стандардни оперативни поступци

Стандардни оперативни поступци за HEC утврђују:
(a) опрему која треба да се налази у хеликоптеру, укључујући оперативна ограничења и одговарајуће уносе у MEL, ако је примјењиво;
(b) захтјеве у погледу састава посаде и искуства за чланове посаде и стручњака за извршење задатка;
(c) одговарајућу теоријску и практичну обуку за чланове посаде за обављање њихових задатака, одговарајућу обуку за стручњака за извршење његовог задатка и квалификације и именовање особа које пружају те обуке члановима посаде и стручњацима за извршење задатка;
(d) одговорности и дужности чланова посаде и стручњака за извршење задатка;
(e) критеријуми за перформансе хеликоптера који требају бити испуњени за спровођење HEC операција;
(f) нормалне, ванредне и поступке у случају опасности.

SPO.SPEC.HEC.105 Посебна опрема за HEC

(a) Хеликоптер је опремљен:
  (1) опремом за операције са дизалицом или куком за терет;
  (2) једним безбједносним огледалом за терет или алтернативним средством којим се може видјети кука; и
  (3) једним мјерачем терета, осим ако не постоји друга метода одређивања тежине терета.
(b) За уградњу и све накнадне измјене цјелокупне опреме за операције са дизалицом и куком осим једноставних система уређаја за пренос особа (PCDS) издаје се одобрење о пловидбености за предвиђену функцију.

ОДЈЕЉАК 3

Падобранске операције (PAR)

SPO.SPEC.PAR.100 Стандардни оперативни поступци

Стандардни оперативни поступци за PAR утврђују:
(a) опрему која треба да се налази у хеликоптеру, укључујући оперативна ограничења и одговарајуће уносе у у MEL, ако је примјењиво;
(b) захтјеве у погледу састава посаде и искуства за чланове посаде и стручњака за извршење задатка;
(c) одговарајућу теоријску и практичну обуку за чланове посаде за обављање њихових задатака, одговарајућу обуку за стручњака за извршење његовог задатка и квалификације и именовање особа које пружају те обуке члановима посаде и стручњацима за извршење задатка;
(d) одговорности и дужности чланова посаде и стручњака за извршење задатка;
(e) критеријуми за перформансе који требају бити испуњени за спровођење падобранских операција;
(f) нормалне, ванредне и поступке у случају опасности.

SPO.SPEC.PAR.105 Превоз чланова посаде и стручњака за извршење задатка

Захтјев о одговорностима стручњака за извршење задатка који је је утврђен у SPO.GEN.106(c) не примјењује се на стручњаке за извршење задатка који изводе падобранске скокове.

SPO.SPEC.PAR.110 Сједишта

Не узимајући у обзир SPO.IDE.A.160(a) и SPO.IDE.H.160(a)(1), под ваздухоплова може бити коришћен као сједиште уз услов да се обезбиједи начин да се стручњака за извршење задатка придржи или привеже.

SPO.SPEC.PAR.115 Додатни кисеоник

Не узимајући у обзир SPO.PO.190(a), захтјеви за додатни кисеоник не примјењују се на чланове посаде, осим за вођу ваздухоплова и стручњака за извршење задатка који обављају основну дужност на специјализованом задатку, када год је висина кабине:
(a) изнад 13 000 ft, за временски период који није дужи од шест минута;
(b) изнад 15 000 ft, за временски период који није дужи од три минуте.

SPO.SPEC.PAR.125 Отпуштање опасне робе

Не узимајући у обзир SPO.GEN.155, падобранци могу изаћи из ваздухоплова у сврху падобранске ваздухопловне приредбе изнад насељених мјеста, градова или насеља или изнад скупа људи на отвореном простору уз ношење уређаја који испуштају дим, под условом да су ти уређаји произведени за такву намјену.

ОДЈЕЉАК 4

Акробатски летови (ABF)

SPO.SPEC.ABF.100 Стандардни оперативни поступци

Стандардни оперативни поступци за ABF утврђују:
(a) опрему која се носи, укључујући оперативна ограничења и одговарајуће уносе у MEL, ако је примјењиво;
(b) захтјеве у погледу састава посаде и искуства за чланове посаде и стручњака за извршење задатка;
(c) одговарајућу теоријску и практичну обуку за чланове посаде за обављање њихових задатака, одговарајућу обуку за стручњака за извршење његовог задатка и квалификације и именовање особа које пружају те обуке члановима посаде и стручњацима за извршење задатка;
(d) одговорности и дужности чланова посаде и стручњака за извршење задатка;
(e) критеријуми за перформансе који требају бити испуњени за спровођење акробатских летова;
(f) нормалне, ванредне и поступке у случају опасности.

SPO.SPEC.ABF.105 Документи, приручници и информације које је потребно носити

Сљедећа документација наведена у SPO.GEN.140(a) не мора се носити током извођења акробатских летова:

(1) детаљи попуњеног ATS плана лета, ако је примјењиво;
(2) важеће и примјењиве ваздухопловне карте за руту/подручје предвиђеног лета и за све руте на које је могуће да лет буде преусмјерен;
(3) информације о поступцима и визуелним сигналима које користе ваздухоплови који пресрећу и пресретнути ваздухоплови; и
(4) информације које се односе на службе потраге и спасавања за област планираног лета.

SPO.SPEC.ABF.115 Опрема

На акробатске летове не требају се примјењивати сљедећи захтјеви за опрему:
(a) прибор за прву помоћ, утврђен у SPO.IDE.A.165 и SPO.IDE.H.165;
(b) ручни противпожарни апарат, утврђен у SPO.IDE.A.180 и SPO.IDE.H.180;
(c) предајник за лоцирање у случајевима опасности или личним уређајем за лоцирање, утврђен у SPO.IDE.A.190 и SPO.IDE.H.190.

ОДЈЕЉАК 5

Пробни летови након одржавања (MCFs)

SPO.SPEC.MCF.100 Нивои пробних летова након одржавања

Прије извођења пробног лета након одржавања, оператор одређује примјењиви ниво таквог лета како слиједи:
(a) "ниво А" пробни лет након одржавања за лет у којем се очекује примјена поступака за ванредне или ситуације у случају опасности, како је дефинисано у летачком приручнику ваздухоплова, или у случају кад се летом треба провјерити функционисање резервног система или других безбједносних уређаја;
(b) "ниво В" пробни лет након одржавања за сваки пробни лет након одржавања који није пробни лет након одржавања "нивоа А".

SPO.SPEC.MCF.105 Програм лета за пробни лет након одржавања "нивоа А"

Прије извођења пробног лета након одржавања "нивоа А" комплексним ваздухопловом на моторни погон оператор израђује и документује програм лета.

SPO.SPEC.MCF.110 Приручник за пробни лет након одржавања "нивоа А"

Оператор који изводи пробни лет након одржавања "нивоа А":
(a) описује те операције и припадајуће поступке у оперативном приручнику из ORO.MLR.100 Анекса III овог правилника или у посебном приручнику за пробне летове након одржавања;
(b) према потреби ажурира приручник;
(c) обавјештава све укључено особље о приручнику и његовим измјенама које су релевантне за њихове дужности;
(d) надлежном органу доставља приручник и његове ажуриране верзије.

SPO.SPEC.MCF.115 Захтјеви за летачку посаду за пробни лет након одржавања "нивоа А"

(a) Оператор бира одговарајуће чланове летачке посаде узимајући у обзир комплексност ваздухоплова и ниво пробног лета након одржавања. При избору чланова летачке посаде за пробни лет након одржавања "нивоа А" комплексним ваздухопловом на моторни погон, оператор обезбјеђује сљедеће:
(1) да је вођа ваздухоплова завршио курс оспособљавања у складу са SPO.SPEC.MCF.120; ако је оспособљавање спроведено на симулатору, пилот изводи најмање један пробни лет након одржавања "нивоа А" као надзорни пилот или посматрач прије него што изведе пробни лет након одржавања као вођа ваздухоплова;
(2) да је вођа ваздухоплова завршио најмање 1 000 сати лета на ваздухоплову исте категорије као ваздухоплову којим ће се летјети, од чега најмање 400 сати као вођа ваздухоплова у комплексном ваздухоплову на моторни погон и најмање 50 сати на том конкретном типу ваздухоплова.

Не узимајући у обзир наведено под (2) у првом пасусу, ако оператор уведе нови тип ваздухоплова за своје операције и оцијени квалификације пилота у складу са утврђеним поступком оцјењивања, може одабрати пилота који има мање од 50 сати искуства на том типу ваздухоплова.
(b) Пилотима који имају овлашћење за тестно летење у складу са прописом о утврђивању техничких захтјева и управних поступака у вези са летачким особљем у цивилном ваздухопловству у потпуности се признаје курс оспособљавања из тачке (a)(1) ове тачке, под условом да су завршили потребно почетно и периодично оспособљавање за управљање ресурсима посаде у складу са ORO.FC.115 и ORO.FC.215 из Анекса III овог правилника.
(c) Вођа ваздухоплова не изводи пробни лет након одржавања "нивоа А" комплексним ваздухопловом на моторни погон ако није извео лет након одржавања "нивоа А" током претходних 36 мјесеци.
(d) Скорашње искуство као вође ваздухоплова на пробном лету након одржавања "нивоа А" стиче се након извођења пробног лета након одржавања "нивоа А" као посматрача или надзорног пилота или након извођења пробног лета након одржавања "нивоа А" на симулатору као вођа ваздухоплова.

SPO.SPEC.MCF.120 Курс оспособљавања летачке посаде за пробне летове након одржавања "нивоа А"

(a) Курс оспособљавања за пробни лет након одржавања "нивоа А" изводи се у складу са детаљним програмом.
(b) Летачко оспособљавање на курсу спроводи се на један од сљедећих начина:
(1) на симулатору који за потребе оспособљавања на одговарајући начин одражава реакцију ваздухоплова и његових система на провјере које се спроводе;
(2) током лета у ваздухоплову на којем се показују технике пробног лета након одржавања.
(c) Курс оспособљавања на једној категорији ваздухоплова вриједи за све врсте ваздухоплова те категорије.
(d) Кад је ријеч о ваздухоплову који се употребљава за оспособљавање и ваздухоплову којим ће се изводити пробни лет након одржавања, оператор утврђује да ли је потребно оспособљавање о разликама или због упознавања и описује садржај таквог оспособљавања.

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

(a) Оператор успоставља поступке за утврђивање потребе за додатним стручњацима за извршење задатка.
(b) За пробни лет након одржавања "нивоа А" оператор у приручнику утврђује политику за друге особе у ваздухоплову.
(c) При пробном лету након одржавања "нивоа А" стручњак за извршење задатка или додатни пилот је потребан у

кабини летачке посаде како би помогао члановима летачке посаде, осим ако конфигурација ваздухоплова то не допушта или ако оператор може оправдати, на основу радног оптерећења чланова летачке посаде заснованог на програму лета, да им није потребна додатна помоћ.

SPO.SPEC.MCF.130 Симулације ванредних или поступака у случају опасности током лета

Одступајући од SPO.OP.185, стручњак за извршење задатка може се налазити у ваздухоплову на пробном лету након одржавања "нивоа А" ако је потребан за испуњење сврхе лета и ако је препознат у програму лета.

SPO.SPEC.MCF.135 Ограничења времена лета и захтјеви у погледу одмора

При распоређивању чланова посаде за пробне летове након одржавања оператори на које се примјењује Поддио FTL Анекса III (Дио-ORO) овог правилника примјењују одредбе тог поддијела.

SPO.SPEC.MCF.140 Системи и опрема

Ако је сврха пробног лета након одржавања провјера правилног функционисања система или опреме, тај се систем или опрема сматрају потенцијално непоузданима и стога се прије лета морају договорити одговарајуће мјере ублажавања како би се ризици за безбједност лета свели на најмању мјеру.

SPO.SPEC.MCF.145 Захтјеви за уређај за снимање звука у пилотској кабини, уређај за снимање података о лету и снимање са везе за пренос података за носиоце АОС

У случају пробног лета након одржавања ваздухоплова који се иначе употребљава за операције комерцијалног ваздушног превоза, одредбе о уређајима за снимање звука у пилотској кабини (CVR), уређајима за снимање података о лету (FDR) и уређајима за снимање са везе за пренос података (DLR) из Анекса IV (Дио-CAT) овог правилника и даље се примјењују.

АНЕКС IX
Битни захтјеви за летачке операције

1. УОПШТЕНО

1.1 Лет се не смије извршити ако чланови посаде и, према потреби, цјелокупно остало оперативно особље које је укључено у припрему и извршење лета, није упознато са важећим законима, прописима и поступцима којима се уређује обављање њихових дужности и који су прописани за подручја прелета, аеродроме који ће се према плану користити и ваздухопловне навигационе уређаје који се на њих односе.

1.2 Лет се мора извршити поштујући оперативне поступке за припрему и извршење лета из летачког приручника или, према потреби, оперативног приручника.

1.3 Прије сваког лета морају се дефинисати улоге и дужности сваког члана посаде. Вођа ваздухоплова мора бити одговоран за операцију и безбједност ваздухоплова и за безбједност свих чланова посаде, путника и терета у ваздухоплову.

1.4 Предмети или материје који представљају значајан ризик за здравље, безбједност, имовину или животну средину, као што су опасне робе, оружје и муниција, не смију се превозити ваздухопловом осим ако се не примјењују посебни безбједносни поступци и упутства за ублажавање ризика који су са њима повезани.

1.5 Сви неопходни подаци, документи, записи и информације потребни за евидентирање испуњења услова из тачке 5.3. морају се сачувати за сваки лет, учинити доступнима и заштитити од неовлашћених измјена најмање током периода који одговара врсти операције.

2. ПРИПРЕМА ЛЕТА

Лет смије почети тек након што се разумним доступним средствима утврди да су испуњени сви сљедећи услови:

(a) узимајући у обзир доступну документацију услуге ваздухопловног информисања, за извршење лета доступни су одговарајући уређаји који су директно потребни за лет и за безбједну операцију ваздухоплова, укључујући комуникационе уређаје и навигациона средства;

(b) чланови посаде морају бити упознати и путници морају бити обавијештени гдје се налази и како се употребљава опрема за спасавање. Посади и путницима мора се пружити довољно информација о операцији и уграђеној опреми у вези са поступцима у ванредним ситуацијама и употребом безбједносне опреме у кабини;

(c) вођа ваздухоплова мора се увјерити:
- (i) да је ваздухоплов пловидбен, како је утврђено у тачки 6;
- (ii) по потреби, да је ваздухоплов прописно регистрован и да се одговарајући сертификати с тим у вези налазе у ваздухоплову;
- (iii) да су инструменти и опрема из тачке 5. који су потребни за извршење тог лета уграђени у ваздухоплов и да исправно раде, осим ако је у примјењивој листи минималне опреме (MEL) или еквивалентном документу за њих предвиђено изузеће;
- (iv) да су маса ваздухоплова и центар гравитације такви да омогућавају извршење лета у оквиру ограничења прописаних у документацији о пловидбености;
- (v) да је сав ручни пртљаг, предати пртљаг и терет правилно укрцани и обезбијеђени; и
- (vi) да оперативна ограничења ваздухоплова која су утврђена у тачки 4. ни у којем тренутку током лета неће бити прекорачена;

(d) летачкој посади морају бити доступне информације о метеоролошким условима на полазном, одредишном и, према потреби, алтернативном аеродрому и информације о метеоролошким условима дуж планиране руте летења. Посебна се пажња мора посветити потенцијално опасним атмосферским условима;

(e) ради суочавања са потенцијално опасним атмосферским условима који се очекују на лету морају се успоставити одговарајуће мјере за ублажавање ризика или планови за ванредне ситуације;

(f) за летове који се извршавају према правилима визуелног летења метеоролошки услови дуж планиране руте летења морају бити такви да омогућују поштовање тих правила летења. За летове који се извршавају према правилима инструменталног летења мора се одабрати одредишни аеродром и, према потреби, један или више алтернативних аеродрома на који ваздухоплов може слетјети, узимајући посебно у обзир предвиђене метеоролошке услове, доступност услуга у ваздушној пловидби, доступност земаљских уређаја и поступке инструменталног летења које је одобрила држава у којој се налази одредишни и/или алтернативни аеродром;

(g) количина погонског горива/енергије и осталих потрошних материјала у ваздухоплову мора бити довољна за безбједан завршетак планираног лета, узимајући у обзир метеоролошке услове, све елементе

који утичу на перформансе ваздухоплова и сва предвиђена кашњења током лета. Уз то, морају се понијети додатне залихе горива/енергије у случају непредвиђене ситуације. По потреби, морају се успоставити поступци за управљање залихама горива/енергије током лета.

3. ЛЕТАЧКЕ ОПЕРАЦИЈЕ

У погледу летачких операција, морају се испунити сви сљедећи услови:

(a) ако је то одговарајуће за тип ваздухоплова, сви чланови посаде морају сједити на свом мјесту за посаду и користити предвиђене системе за везивање током полијетања и слијетања и увијек када је то, према мишљењу вође ваздухоплова, потребно ради безбједности;

(b) ако је то одговарајуће за тип ваздухоплова, сви чланови летачке посаде који морају свој посао обављати у пилотској кабини морају бити и остати на свом мјесту са везаним појасевима, осим током лета ради физиолошких или оперативних потреба;

(c) ако је то одговарајуће за тип ваздухоплова и врсту операције, вођа ваздухоплова мора обезбиједити да прије полијетања и слијетања, током рулања и када то сматра потребним ради безбједности, сваки путник правилно сједи на свом сједишту и да је правилно везан;

(d) лет се мора изводити тако да се у свим фазама лета одржава одговарајуће раздвајање од других ваздухоплова и обезбјеђује одговарајуће надвисивање препрека. Такво раздвајање мора бити најмање онолико колико је прописано примјењивим правилима летења, у зависности од врсте операције;

(e) лет се не смије наставити осим ако познати услови нису и даље најмање еквивалентни онима из тачке 2. Осим тога, за лет који се заснива на правилима инструменталног летења, прилаз аеродрому не смије се наставити испод одређених утврђених висина или преко одређеног положаја ако прописани критеријуми за видљивост нису испуњени;

(f) вођа ваздухоплова мора обезбиједити да сви путници добију упутства о мјерама за ванредне ситуације које одговарају околностима;

(g) вођа ваздухоплова мора предузети све неопходне мјере како би се посљедице неприхватљивог понашања путника у лету свеле на минимум;

(h) ваздухоплов не смије рулати по оперативној површини аеродрома нити имати укључен ротор осим ако је за командама особа која је одговарајуће квалификована;

(i) када је то потребно, морају се користити примјењиви поступци за управљање залихама горива/енергије током лета.

4. ПЕРФОРМАНСЕ ВАЗДУХОПЛОВА И ОПЕРАТИВНА ОГРАНИЧЕЊА

4.1 Ваздухоплов се мора користити у складу са документацијом о пловидбености и свим повезаним оперативним поступцима и ограничењима, који су наведени у одобреном летачком приручнику или еквивалентној документацији, зависно од случаја. Посади мора бити доступан летачки приручник или еквивалентна документација и мора се редовно ажурирати за сваки ваздухоплов.

4.2 Не узимајући у обзир тачку 4.1, за операције хеликоптера може се допустити бришући лет кроз подручје ограничене висине и брзине анвелопе, ако је обезбијеђена безбједност.

4.3 Ваздухоплов се мора користити у складу са примјењивом документацијом о животној средини.

4.4 Лет се не смије започети ни наставити ако планиране перформансе ваздухоплова, узимајући у обзир све факторе који значајно утичу на ниво његових перформанси, не допуштају извођење свих фаза лета у оквиру примјењивих удаљености/подручја и висина изнад препрека при планираној оперативној маси. Фактори перформанси који значајно утичу на полијетање, лет и прилаз/слијетање, нарочито су сљедећи:

(a) оперативни поступци;

(b) барометарска висина на аеродрому;

(c) временски услови (температура, вјетар, падавине и видљивост);

(d) величина, нагиб и услови на подручју за полијетање и слијетање; и

(e) стање основне структуре ваздухоплова, погонског уређаја или система, водећи рачуна о могућем погоршању.

4.5 Такви фактори, у зависности од врсте операције, морају се узети у обзир директно као оперативни параметри или индиректно, примјеном одступања или резерви које се могу предвидјети при планирању података о перформансама.

5. ИНСТРУМЕНТИ, ПОДАЦИ И ОПРЕМА

5.1 Ваздухоплов мора бити опремљен сваком навигационом, комуникационом и другом опремом која је потребна за планирани лет, узимајући у обзир прописе из подручја ваздушног саобраћаја и правила летења који се примјењују током свих фаза лета.

5.2 Ако је то потребно, ваздухоплов мора бити опремљен свом потребном безбједносном и медицинском опремом и опремом за евакуацију и преживљавање, узимајући у обзир ризике повезане са подручјима летења, планираним рутама летења, висином и трајањем лета.

5.3 Сви подаци који су посади потребни за извршење лета морају бити ажурирани и доступни у самом ваздухоплову, узимајући у обзир примјењиве прописе из подручја ваздушног саобраћаја, правила летења, висине лета и подручја летења.

6. КОНТУНУИРАНА ПЛОВИДБЕНОСТ И УСКЛАЂЕНОСТ ПРОИЗВОДА СА ЖИВОТНОМ СРЕДИНОМ

6.1 Ваздухоплов се не смије користити ако нису испуњени сљедећи услови:

(a) ваздухоплов је пловидбен и способан за безбједне операције усклађене са животном средином;

(b) оперативна опрема и опрема за случај опасности, које су неопходне за планирани лет, исправне су за употребу;

(c) документ о пловидбености и, ако је примјењиво, увјерење о буци ваздухоплова су важећи, и

(d) одржавање ваздухоплов је у складу са примјењивим захтјевима.

6.2 Прије сваког лета или серије узастопних летова ваздухоплов се мора прегледати прије полијетања како би се утврдило да ли је способан за планирани лет.

6.3 Употреба ваздухоплова допуштена је само ако га након одржавања у употребу пусте квалификоване особе или организације. Потписана потврда о пуштању у употребу мора нарочито садржавати основне податке о обављеном одржавању.

6.4 Записи потребни за доказивање пловидбености и стања усклађености ваздухоплова са животном средином морају се чувати и заштитити од неовлашћених измјена током периода који је у складу са примјењивим захтјевима за континуирану пловидбеност, док се садржане информације не замијене новим

информацијама које су еквивалентне по свом обиму и појединостима, а у сваком случају најмање 24 мјесеца.

6.5 Све измјене и поправке морају бити у складу са Битним захтјевима за пловидбеност и, ако је примјењиво, за усклађеност производа са животном средином. Подаци којима се доказује усклађеност са захтјевима за пловидбеност и усклађеност производа са животном средином морају се чувати и заштитити од неовлашћених измјена.

6.6 Одговорност оператора ваздухоплова је да обезбиједи да трећа лица која обављају одржавање поштују захтјеве оператора у погледу безбједности летења (*safety*) и ваздухопловне безбједности (*security*).

7. ЧЛАНОВИ ПОСАДЕ

7.1 Број и састав посаде мора се одредити узимајући у обзир:
- (a) сертификациона ограничења ваздухоплова, укључујући, ако је примјењиво, одговарајући приказ евакуације у случају опасности;
- (b) конфигурацију ваздухоплова и
- (c) врсту и трајање операција.

7.2 Вођа ваздухоплова мора имати овлашћење да издаје све команде и да предузима сваку одговарајућу мјеру у сврху обезбјеђивања операција и безбједности ваздухоплова и особа и/или имовине које превози.

7.3 У случају опасности која угрожава операције или безбједност ваздухоплова и/или особа у њему вођа ваздухоплова мора предузети све мјере које сматра потребним ради безбједности. Када се тим радњама крше локални прописи или поступци, вођа ваздухоплова мора бити одговоран за обавјештавање одговарајућег локалног органа без одгађања.

7.4 Не доводећи у питање тачку 8.12, ако се друге особе превозе у ваздухоплову, ванредне или неуобичајене ситуације могу се симулирати само ако су те особе прије укрцавања на лет прописно обавијештене о томе и свјесне повезаних ризика.

7.5 Ниједан члан посаде не смије допустити да се његова способност обављања задатака и одлучивања погорша до те мјере да се због посљедица замора угрози безбједност лета, узимајући у обзир, између осталог, накупљени умор, недостатак сна, број прелетених сектора, ноћне смјене или промјене временских зона. Периоди одмора морају бити довољно дуги да члановима посаде омогуће опоравак од посљедица претходних дужности и да се добро одморе до почетка идућег периода летачке дужности.

7.6 Члан посаде не смије обављати додијељене дужности у ваздухоплову ако је под утицајем психоактивних супстанци или алкохола или ако није способан обављати своју дужност усљед повреде, замора, лијекова, болести или других сличних узрока.

8. ДОДАТНИ ЗАХТЈЕВИ ЗА КОМЕРЦИЈАЛНИ ВАЗДУШНИ ПРЕВОЗ И ДРУГЕ ОПЕРАЦИЈЕ КОЈЕ СУ ПРЕДМЕТ ЗАХТЈЕВА У ВЕЗИ СА СЕРТИФИКАЦИЈОМ ИЛИ ДАВАЊЕМ ИЗЈАВЕ И КОЈЕ СЕ ОБАВЉАЈУ АВИОНИМА, ХЕЛИКОПТЕРИМА ИЛИ ВАЗДУХОПЛОВИМА СА НАГИБНИМ РОТОРОМ

8.1 Операција се предузима само ако су испуњени сљедећи услови:
- (a) оператор ваздухоплова мора директно или у оквиру аранжмана са трећим странама располагати средствима која су потребна с обзиром на величину и обим операција. Та се средства састоје, између осталог, од ваздухоплова, објеката, управљачке структуре, особља, опреме, документације о задацима, одговорностима и поступцима, приступа релевантним подацима и вођења евиденције;
- (b) оператор ваздухоплова мора ангажовати само одговарајуће квалификовано и оспособљено особље и успоставити и одржавати програме обуке и провјере за чланове посаде и друго одговарајуће особље које је потребно како би се обезбиједило важење њихових сертификата, овлашћења и квалификација;
- (c) у зависности од врсте активности која се обавља и величини организације, оператор ваздухоплова мора успоставити и одржавати систем управљања ради обезбјеђивања усклађености са Битним захтјевима наведеним у овом анексу и управљања безбједносним ризицима с циљем континуираног побољшања овог система;
- (d) оператор ваздухоплова мора успоставити систем извјештавања о догађајима као дио система управљања из тачке (c) како би допринио остварењу циља континуираног побољшања безбједности. Систем извјештавања о догађајима у складу је са прописом којим се уређује извјештавање о догађајима у цивилном ваздухопловству.

8.2 Операције се смију обављати само у складу са оперативним приручником оператора ваздухоплова. Такав приручник мора садржавати сва потребна упутства, информације и поступке за све ваздухоплове у употреби и за оперативно особље у погледу обављања њихових дужности. Морају се навести ограничења у погледу трајања лета, трајања летачке дужности и периода одмора за чланове посаде. Оперативни приручник и његове ревизије морају бити у складу са одобреним летачким приручником те се, према потреби, мијењају.

8.3 Оператер ваздухоплова утврђује, по потреби, поступке како би се смањиле посљедице неприхватљивог понашања путника по безбједност летачких операција.

8.4 Оператор ваздухоплова мора израдити и одржавати програме ваздухопловне безбједности (*security programmes*) прилагођене ваздухопловима и врсти операције, укључујући посебно:
- (a) обезбјеђивање безбједности пилотске кабине;
- (b) контролну листу за поступак претраге ваздухоплова;
- (c) програме обуке, и
- (d) заштиту електронских и рачунарских система ради спречавања намјерног и ненамјерног ометања и нарушавања тих система.

8.5 Када мјере безбједности могу негативно утицати на безбједност операција, морају се процијенити ризици и развити одговарајући поступци за ублажавање безбједносних ризика, што може захтијевати употребу специјализоване опреме.

8.6 Оператор ваздухоплова мора именовати једног пилота у оквиру чланова летачке посаде за вођу ваздухоплова.

8.7 Спречавање замора мора се постићи у оквиру система управљања ризиком од замора. Такав систем за један лет или серију летова треба обухватити трајање лета, периоде летачке дужности, периоде дужности и прилагођени период одмора. Ограничењима успостављеним у оквиру система управљања ризиком од замора морају се у обзир узети сви релевантни фактори који доприносе замору, као што су, посебно, број пређених сектора, промјене временских зона,

недостатак сна, поремећаји циркадијског ритма, ноћни рад, путовања из мјеста становања у мјесто рада и обратно, накупљено вријеме дужности у датим периодима, подјела додијељених задатака између чланова посаде и такође повећање броја чланова посаде.

8.8 Оператор ваздухоплова мора обезбиједити да задатке наведене у тачки 6.1 и задатке описане у тачкама 6.4 и 6.5 контролише организација одговорна за управљање континуираном пловидбеношћу која мора испуњавати захтјеве из Анекса којим се дефинишу Битни захтјеви за пловидбености прописа којим се утврђује континуирана пловидбеност ваздухоплова и ваздухопловних производа, дијелова и уређаја и одобравање организација и особља који се баве овим пословима и Анекса којим се дефинишу Битни захтјеви у погледу усклађености производа са животном средином прописа којим се утврђује сертификација пловидбености и еколошка сертификација ваздухоплова и ваздухопловних производа, дијелова и уређаја и сертификација пројектних и производних организација.

8.9 Оператор ваздухоплова мора обезбиједити да пуштање у употребу, које се захтијева у тачки 6.3 издаје организација која је квалификована за одржавање производа, дијелова и неуграђене опреме. Та организација мора испуњавати захтјеве из Анекса којим се дефинишу Битни захтјеви за пловидбеност прописа којим се утврђује континуирана пловидбености ваздухоплова и ваздухопловних производа, дијелова и уређаја и одобравање организација и особља који се баве овим пословима.

8.10 Организација из тачке 8.8. израђује приручник у којем се описују сви поступци организације у погледу континуиране пловидбености, а који је намијењен предметном особљу и у којем се наводе упутства за то особље.

8.11 Ако је то примјењиво, члановима посаде мора бити доступан систем контролних листа за употребу у свим фазама операције ваздухоплова у уобичајеним, ванредним и у условима и ситуацијама опасности. Морају се успоставити поступци за све разумно предвидиве ванредне ситуације.

8.12 Ситуације у случају опасности или неуобичајене ситуације не смију се симулирати када се превозе путници или терет.

АНЕКС X

НЕПРИМЈЕЊИВЕ ОДРЕДБЕ

Непримјењиве одредбе Уредбе комисије (ЕУ) број 965/2012 од 5. октобра 2012. године о утврђивању техничких захтјева и административних поступака у вези са летачким операцијама у складу са Уредбом (ЕЗ) број 216/2008 Европског парламента и Савјета су:

Члан 6.

(Одступања)

(2) Одступајући од члана 5. став (1), ваздухопловима из члана 4. став (5) Уредбе (ЕЗ) бр. 216/2008, у случају авиона, операције се изводе у складу с условима одређеним у Одлуци Комисије C(2009) 7633 од 14. октобра 2009. године, када се употребљавају у CAT операцијама. О било каквој промјени у операцији која утиче на услове одређене у тој одлуци обавјештава се Комисија и Европска агенција за безбједност ваздушне пловидбе (даље у тексту "Агенција") прије него што се та промјена спроведе.

Држава чланица, осим адресата Одлуке C(2009) 7633, која намјерава користити одступање предвиђено у тој одлуци, обавјештава о својој намјери Комисију и Агенцију прије спровођења одступања. Комисија и Агенција процјењују у којем степену промјена или предвиђена употреба одступа од услова из Одлуке C(2009) 7633 или утиче на првобитну процјену безбједности изведену у контексту те одлуке. Ако оцјена покаже да промјена или предвиђена употреба не одговара првобитној оцјени безбједности изведеној на основу Одлуке C(2009) 7633, предметна држава чланица подноси нови захтјев за одступање у складу с чланом 14. став (6) Уредбе (ЕЗ) бр. 216/2008.

(4) Одступајући од члана 5, државе чланице могу до 30. јуна 2018. године наставити захтијевати посебно одобрење и додатне захтјеве у погледу оперативних поступака, опреме, квалификација чланова посаде и њихове обуке за операције комерцијалног ваздушног превоза (CAT) хеликоптерима на мору у складу са њиховим националним правом. Државе чланице обавјештавају Комисију и Агенцију о додатним захтјевима који се примјењују на таква посебна одобрења. Ти захтјеви не смију бити мање ограничавајући од оних из анекса III и IV.

(5) До 2. септембра 2017. године изузећа одобрена прије 22. марта 2017. године у складу са чланом 8. став (2) Уредбе (ЕЕЗ) бр. 3922/91, како је предвиђено чланом 6. став (5) Уредбе (ЕУ) бр. 965/2012, те примјењиво прије 22. марта 2017. године, сматрају се еквивалентним одобрењима наведенима под CAT.POL.A.300(a) Анекса IV (Дио-CAT). Након 2. септембра 2017. године та изузећа нису важећа за операције са једномоторним авионима.

Ако је било каква промјена у операцији ових авиона, која утиче на услове одређене у тим изузећима, предвиђена у периоду од 22. марта 2017. до 2. септембра 2017. године, о тој се промјени обавјештава Комисија и Агенција прије њеног спровођења. Комисија и Агенција процјењују предвиђену промјену у складу са чланом 14. став (5) Уредбе (ЕЗ) бр. 216/2008.

Анекс II

ARO.OPS.225 Одобрење Плана за гориво/енергију

(e) Не доводећи у питање наведено под ARO.GEN.120(d) и (e), надлежни орган обавјештава Агенцију о почетку евалуације алтернативних начина усклађивања који се односе на планове за гориво/енергију.

ARO.OPS.226 Одобрење и надзор Програма обуке која се заснива на доказима (EBT)

(e) Не доводећи у питање ARO.GEN.120(d) и (e), надлежни орган обавјештава Агенцију када започне евалуацију алтернативних начина усклађивања који се односе на EBT.

ARO.RAMP.105 Критеријуми за одређивање приоритета

(b) Овај списак укључује:
- (1) операторе ваздухоплова утврђене на основу анализе расположивих података у складу са ARO.RAMP.150(b)(4);
- (2) операторе или ваздухоплове о којим је Агенцију обавијестила Комисија, а који су утврђени на основу:
  - (i) мишљења које је у контексту спровођења мишљења Комитета за ваздухопловну безбједност (ASC), у смислу примјене Уредбе

(ЕЗ) бр. 2111/2005, о неопходности накнадних провјера са циљем дјелотворне усаглашености са одговарајућим безбједносним стандардима, кроз обављање инспекцијског прегледа на платформи; или

(ii) информација које је Комсија прибавила од држава чланица, на основу члана 4(3) Уредбе (ЕЗ) бр. 2111/2005.

(3) ваздухоплове које, на територији која подлијеже одредбама Уговора, користе оператори наведени у Анексу В листе оператера којима је забрањено летење на основу Уредбе (ЕЗ) бр. 2111/2005.

(4) ваздухоплове које користе оператори сертификовани у држави која спроводи регулаторни надзор над операторима наведеним у листи наведен под (3);

(5) ваздухоплове које користи оператор треће земље који врши летове први пут унутар или изван подручја које је предмет одредби Уговора, или оператор чије је одобрење издато у складу са Уредбом (ЕУ) бр. 452/2014 ограничено или обновљено након суспензије или одузимања.

(c) Списак се израђује у складу са поступком који је успоставила Агенција, послије сваког ажурирања списка Заједнице у којем су наведени оператери којима је забрањено летење на основу Уредбе (ЕЗ) бр. 2111/2005, у сваком случају најмање једном свака четири мјесеца.

ARO.RAMP.106 Тестирање на алкохол

(a) Надлежни орган спроводи тестирање летачке и кабинске посаде на алкохол.

(b) Агенција ставља на располагање надлежним органима попис оператора из Уније и из трећих земаља у сврху давања предности тестирању на алкохол у оквиру програма инспекцијских прегледа на платформи у складу са ARO.RAMP.105 на основу анализе ризика коју обавља Агенција, узимајући у обзир поузданост и учинковитост постојећих програма тестирања.

(c) При одабиру оператора чија се летачка и кабинска посада тестира на алкохол, надлежни орган служи се листом утврђеном у складу са наведеним под (b).

(d) У свим случајевима када се подаци о тестирању на алкохол увршатавају у централизовану базу података у складу са ARO.RAMP.145(b) надлежни орган обезбјеђује да ти подаци не садрже личне податке чланова посаде.

(e) Ако постоји оправдан разлог или сумња, тестирање на алкохол може се спровести у сваком тренутку.

(f) Методологија за тестирање на алкохол подразумијева признате стандарде квалитета којима се обезбјеђују тачни резултати тестирања.

(g) Члану летачке посаде или члану кабинске посаде који одбије сарађивати током тестирања или за којег је позитивним тестом утврђено да је под утицајем алкохола не дозвољава се обављање дужности.

ARO.RAMP.145 Извјештавање

(c) Када год информације из ARO.RAMP.110 покажу да постоји потенцијална пријетња за безбједност, такве се информације такође без одгађања саопштавају сваком надлежном органу и Агенцији.

ARO.RAMP.150 Задаци Агенције који се односе на координацију

(a) Агенција управља и поступа са алатима и поступцима потребним за чување и размјену:

(1) информација из ARO.RAMP.145, употребом образаца из додатака III и IV;

(2) информација добијених од трећих земаља или међународних организација са којим су склопљени одговарајући споразуми или од организација с којим је Агенција склопила одговарајуће споразуме у складу са чланом 27.(2) Уредбе (ЕЗ) број 216/2008.

(b) Ово управљање укључује сљедеће задатке:

(1) чување података из држава чланица који су релевантни за безбједносне информације о ваздухопловима који слијећу на аеродроме смјештене на подручју примјене Уговора;

(2) развој, одржавање и трајно ажурирање централизоване базе података која садржи све информације наведене под (a) (1) и (2);

(3) обезбјеђење потребних измјена и унапређења апликације базе података;

(4) анализирање централизоване базе података и других релевантних информација о безбједности ваздухоплова и летачких операција, те на основу тога:

(i) савјетовање Комисије и надлежних органа о тренутним мјерама или накнадној политици;

(ii) обавјештавање Комисије и надлежних органа о могућим безбједносним проблемима;

(iii) предлагање координисаних мјера Комисији и надлежним органима, када је то потребно ради безбједности, те обезбјеђење координације таквих мјера на техничком нивоу;

(5) повезивање са другим европским институцијама и органима, међународним организацијама и надлежним органима трећих земаља ради размјене информација.

ARO.RAMP.155 Годишњи извјештај

Агенција припрема и доставља Комисији годишњи извјештај о систему инспекцијских прегледа на платформи, који садржи најмање сљедеће информације:

(a) статус напретка система;

(b) статус инспекцијских прегледа обављених у тој години;

(c) анализу резултата инспекцијских прегледа са назначеним категоријама налаза;

(d) мјере предузете током године;

(e) приједлоге за даље побољшање система инспекцијских прегледа на платформи; и

(f) анексе који садрже спискове инспекцијских прегледа разврстаних према држави операције, типу ваздухоплова, оператору и омјерима по ставкама.

Непримјењиве одредбе Уредбе (ЕУ) 2018/1139 Европског парламента и Савјета од 4. јула 2018. године о заједничким правилима у подручју цивилног ваздухопловства и оснивању Агенције Европске уније за безбједност ваздушне пловидбе и измјени уредби (ЕЗ) бр. 2111/2005, (ЕЗ) бр. 1008/2008, (ЕУ) бр. 996/2010, (ЕУ) бр. 376/2014 и директива 2014/30/ЕУ и 2014/53/ЕУ Европског парламента и Савјета и стављању ван снаге уредби (ЕЗ) бр. 552/2004 и (ЕЗ) бр. 216/2008 Европског парламента и Савјета и Уредбе Савјета (ЕЕЗ) бр. 3922/91 које се односе на област летачких операција, Поглавље III - Материјални захтјеви, Одјељак III - Летачке операције су:

Члан 31.

Спроведбени акти у погледу летачких операција

(1) Како би се обезбиједило уједначено спровођење Битних захтјева из члана 29. и усклађеност са њима, за

операције ваздухоплова из члана 2. став (1) тачка b), осим ваздухоплова на даљинско управљање (дрон), Комисија на основу принципа утврђених у члану 4. и ради остваривања циљева утврђених у члану 1, доноси спроведбене акте којима се утврђују детаљне одредбе у вези са:

(a) посебним правилима и поступцима за операције ваздухоплова у складу са Битним захтјевима из члана 29;

(b) правилима и поступцима за издавање, одржавање, измјену, ограничавање, привремено одузимање или укидање потврде из члана 30. став (1) тачка b), и за ситуације у којима се такве потврде захтијевају;

(c) правилима и поступцима за давање изјаве оператора ваздухоплова из члана 30. става (1) тачке a), и за ситуације у којима се такве изјаве захтијевају;

(d) привилегијама и одговорностима носиоца потврде из члана 30. став (1) тачке b) и оператора ваздухоплова који дају изјаве из члана 30. став (1) тачка a);

(e) додатним захтјевима потребним за обезбјеђење усклађености са Битним захтјевима из члана 29. који се примјењују на операторе ваздухоплова који су основани, имају пребивалиште/боравиште или главно мјесто пословања на подручју на којем се примјењују Уговори када ти оператори склопе уговоре о летовима под заједничком кодом или уговоре о закупу ваздухоплова или када изводе операције ваздухопловом регистрованим у трећој земљи;

(f) правилима и поступцима за операторе ваздухоплова из члана 30. став (1) у вези са састављањем MEL или истовјетног документа, те за ситуације у којима се он захтијева;

(g) правилима и поступцима у складу са којима ваздухоплов треба бити опремљен потребном опремом и инструментима повезанима са безбједношћу, укључујући уређаје за снимање података о лету и/или средства из члана 30. став (7), и правила и поступке за чување, заштиту, употребу и, ако је то примјењиво, безбједан пренос предметних података.

Ти спроведбени акти доносе у складу са поступком испитивања из члана 127. став (3).

(2) При доношењу тих спроведбених аката, Комисија обезбјеђује усклађеност са Битним захтјевима из члана 29. ове Уредбе и узима у обзир међународне стандарде и препоручене праксе, посебно оне наведене у Анексу 6 Чикашке конвенције.

Члан 32.

(Делегирана овлашћења)

(1) За операције ваздухоплова из члана 2. став (1) тачка b), осим ваздухоплова на даљинско управљање (дрон), Комисија је овлашћена за доношење делегираних аката у складу са чланом 128. којим се утврђују детаљна правила у вези са:

(a) условима које оператори из члана 30. став (1), и њихови чланови посаде ваздухоплова морају испуњавати у вези са ограничењима времена проведеног на лету и на дужности, као и захтјеве у вези са одмором чланова посаде ваздухоплова;

(b) условима и поступцима потребнима за обезбјеђење усклађености са Битним захтјевима из члана 29. у погледу одобрења појединачних планова радног времена и времена на лету која издају национални надлежни органи и издавања мишљења Агенције о тим плановима у складу са чланом 76. став (7).

(2) У погледу операција ваздухоплова из члана 2. став (1) тачка b), осим ваздухоплова на даљинско управљање (дрон), Комисија је овлашћена за доношење делегираних аката у складу са чланом 128. ради измјене Анекса V и, ако је то примјењиво, анекса VII и VIII када је то потребно због техничког, оперативног или научног развоја или доказа о безбједности у вези са летачким операцијама, како би се остварили циљеви утврђени у члану 1. и у мјери потребној за остварење тих циљева.