

На основу члана 16., члана 61. став 1., члана 64. и члана 71. став 1., Закона о управи ("Службени гласник БиХ", број 32/02 и 102/09) и члана 14. став 3. тачка а) Закона о ваздухопловству Босне и Херцеговине ("Службени гласник БиХ", број 39/09), генерални директор Дирекције за цивилно ваздухопловство Босне и Херцеговине, доноси

## **ПРАВИЛНИК О УСКЛАЂИВАЊУ ТЕХНИЧКИХ ПРОПИСА И УПРАВНИХ ПОСТУПАКА У ПОДРУЧЈУ ЦИВИЛНОГ ВАЗДУХОПЛОВСТВА**

Члан 1.

### **(Предмет)**

Овај Правилник се примјењује на усклађивање техничких прописа и управних поступака у подручју безбједности цивилног ваздухопловства који се односе на:

- а) дизајн, производњу, употребу и одржавање ваздухоплова,
- б) комерцијални ваздушни превоз авионом, извођење операција, и
- ц) лица и организације које су укључене у обављање појединих задатака у вези са тим.

Члан 2.

### **(Појмови)**

(1) Дефиниције појмова из овог Правилника налазе се у Уредбама из Додатака I до VI овог Правилника.

(2) Изузетно од става 1. овога члана, појмови "Заједница", "право Заједнице", "Уговор о оснивању Европске заједнице", "Службени лист Европске уније", "оператер Заједнице" и "држава чланица", из Уредби из Додатака I до VI овога Правилника, читаће се у складу са тачкама 2. и 3. Додатка II ЕСАА Споразума.

(3) У смислу тумачења појма "надлежно тијело" из Уредби из Додатака I до VI овога Правилника, надлежно тијело у Босни и Херцеговини је Дирекција за цивилно ваздухопловство.

Члан 3.

### **(Додаци)**

(1) Додаци I до VI уз овај Правилник чине његов саставни дио.

(2) Додатке из става 1. овог члана чине:

- а) Додатак I. овога Правилника је пријевод Уредбе Вијећа (ЕЕЗ) 3922/91 од 16. децембра 1991. о усклађивању техничких прописа и управних поступака у подручју цивилног ваздухопловства,
- б) Додатак II. овога Правилника је пријевод Уредбе (ЕЗ-а) бр. 1592/2002 Европског парламента и Вијећа од 15. маја 2002. године о заједничким прописима у подручју цивилног ваздухопловства и оснивања Агенције за безбједност европског ваздухопловства,
- ц) Додатак III. овога Правилника је пријевод Уредбе (ЕЗ-а) бр. 1899/2006 Европског парламента и Вијећа од 12. децембра 2006. којом се измјењује и допуњује Уредба Вијећа (ЕЕЗ-а) бр. 3922/91 о усклађивању техничких прописа и управних поступака у подручју цивилног ваздухопловства,
- д) Додатак IV. овога Правилника је пријевод Уредбе (ЕЗ-а) бр. 1900/2006 Европског парламента и Вијећа од 20. децембра 2006. којом се измјењује и допуњује Уредба Вијећа (ЕЕЗ-а) бр. 3922/91 о усклађивању техничких прописа и управних поступака у подручју цивилног ваздушног саобраћаја,

е) Додатак V. овога Правилника је пријевод Уредбе Комисије (ЕЗ-а) бр. 8/2008 од 11. децембра 2007. којом се измјењује и допуњује Уредба Вијећа (ЕЕЗ-а) бр. 3922/91 о заједничким техничким правилима и управним поступцима који се примјењују на комерцијални ваздушни превоз авионима,

ф) Додатак VI. овога Правилника је пријевод Уредбе Комисије (ЕЗ-а) бр. 859/2008 од 20. августа 2008. којом се измјењује и допуњује Уредба Вијећа (ЕЕЗ-а) бр. 3922/91 о заједничким техничким прописима и управним поступцима који се примјењују на комерцијални ваздушни превоз авионом.

Члан 4.

### **(Примјењиви Заједнички ваздухопловни прописи)**

Осим примјене одредаба овога Правилника, оператери морају примјењивати и одговарајуће Заједничке ваздухопловне захтјеве (*Joint Aviation Requirements – JAR's*) који су повезани с њиховим операцијама и то:

- а) JAR-26: – *Additional Airworthinecc Requirements for Operations*; Додатни пловидбени прописи за операције;
- б) JAR-FSTD A: – *Flight Simulators Training Device*; Симулатори летења авионом;
- ц) JAR-MMEL/MEL: – *Master Minimum Equipment List/Minimum Equipment List*; Главна листа минималне опреме/Листа минималне опреме.

Члан 5.

### **(Тумачење)**

У случају нејасноћа у тумачењу и недостатака одредаба овог Правилника користиће се текст Уредби из Додатака I до VI овог Правилника на енглеском језику, како су објављени у Службеном листу Европске уније.

Члан 6.

### **(Прелазне и завршне одредбе)**

Даном ступања на снагу овога Правилника, у Правилнику о комерцијалним операцијама ваздухоплова ("Службени гласник БиХ", број 12/06), бришу се:

- а) у члану 1. став (1), ријеч "(авионом)",
- б) у члану 2. став (1), у првој реченици ријеч "авионом", и у другој реченици истог става иза ријечи JAR – OPS број "1",
- ц) члан 4. тачка ц) и е),
- д) у члану 6., став (1) у првој реченици, иза ријечи JAR-OPS, број "1" и у ставу (2), у првој реченици иза ријечи JAR –OPS број "1" и
- е) у члану 7. став (1) иза ријечи JAR –OPS број "1" и у ставу (2), у првој и у другој реченици иза ријечи JAR –OPS број "1".

Члан 7.

### **(Ступање на снагу)**

Овај Правилник ступа на снагу осмог дана од дана објављивања у "Службеном гласнику БиХ".

Број 1-3-02-2-1208-1/10

15. августа 2010. године

Бања Лука

Генерални директор

**Борђе Ратковица**, с. р.

## ДОДАТАК I.

### УРЕДБА ВИЈЕЋА (ЕЕЗ-а) бр. 3922/91 од 16. децембра 1991.

о усклађивању техничких прописа и управних поступака у подручју цивилног ваздухопловства  
ВИЈЕЋЕ ЕВРОПСКИХ ЗАЈЕДНИЦА,

узимајући у обзир Уговор о оснивању Европске економске заједнице, а посебно његов члан 84. став 2.,

узимајући у обзир приједлог Комисије[1],

узимајући у обзир мишљење Европског парламента[2],

узимајући у обзир мишљење Привредног и социјалног одбора[3],

будући да је, како је предвиђено у члану 8.а Уговора, потребно усвојити мјере како би се у раздобљу до 31. децембра 1992. постепено успоставило унутрашње тржиште; будући да унутрашње тржиште обухвата подручје без унутрашњих граница у којему је обезбјеђено слободно кретање роба, лица, услуга и капитала;

будући да је потребно одржавати високи степен опште безбједности у цивилном ваздухопловству у Европи те постојеће техничке прописе и управне поступке у државама чланицама подићи на највиши стандард какав је тренутно достигнут у Заједници;

будући да је безбједност чинилац од кључне важности у ваздушном превозу на подручју Заједнице; будући да је потребно у обзир узети Конвенцију о међународном цивилном ваздухопловству, потписану 7. децембра 1944. у Чикагу, која предвиђа имплементацију мјера које су потребне ради обезбјеђења безбједног лета ваздухопловом;

будући да би тренутна ограничења пријеноса ваздухоплова и ваздухопловних производа те одређених услуга у подручју ваздухопловства између држава чланица нарушила односе на унутрашњем тржишту;

будући да су Заједничке ваздухопловне власти (ЈАА), које је придружено тијело Европске конференције цивилног ваздухопловства (ЕСАС), договориле услове сарадње на развоју и имплементацији заједничких ваздухопловних прописа (ЈАР) у свим подручјима која се односе на безбједност ваздухоплова и њихових летова;

будући да се на основу заједничке саобраћајне политике технички прописи и управни поступци који се односе на безбједност ваздухоплова и њихових летова требају ускладити на основу заједничких ваздухопловних прописа (ЈАР);

будући да би приступање свих држава чланица Заједничким ваздухопловним властима и учествовање Комисије у њиховим поступцима олакшало такво усклађивање;

будући да би државе чланице, у сврху постизања циљева Заједнице у погледу слободе кретања лица и производа као и заједничке саобраћајне политике, требале одобрити сертификацију производа те тијела и лица задужених за дизајн, производњу, одржавање и употребу производа, не предузимајући додатне техничке мјере или оцјењивање, ако су производи, организације или особе били сертифицирани у складу са заједничким техничким прописима и управним поступцима;

будући да се могу појавити безбједносни проблеми те у том случају државе чланице морају хитно предузети све одговарајуће мјере; будући да такве мјере морају бити оправдане и будући да је, у случају када заједнички технички прописи и управни поступци имају недостатке, Комисија та која мора извршавајући своје имплементирајућа овлашћења донијети потребне измјене и допуне;

будући да је пожељно да је финансирање држава чланица, намијењено истраживању у сврху побољшања безбједности у ваздушном саобраћају, усклађено како би се обезбедило оптимално кориштење финансијских средстава и омогућило постизање највеће могуће користи;

будући да је примјерено овластити Комисију, потпомогнуту одбором стручњака које именују државе чланице, да доноси измјене и допуне заједничких техничких прописа и управних поступака усвојених од стране Вијећа које су израдиле Заједничке ваздухопловне власти,

ДОНИЈЕЛО ЈЕ ОВУ УРЕДБУ:

#### Члан 1.

1. Ова се Уредба примјењује на усклађивање техничких прописа и управних поступака у подручју безбједности цивилног ваздухопловства, као што су наведени у Анексу II., те нарочито у погледу:

– дизајна, производње, употребе и одржавања ваздухоплова

– лица и организација које учествују у тим задацима.

2. Усклађени технички прописи и управни поступци из става 1. примјењују се на све ваздухоплове које користе оператери, у смислу члана 2. тачке (а), без обзира на то јесу ли регистровани у држави чланици или у трећој земљи.

#### Члан 2.

(а) "оператер" подразумијева физичко лице с пребивалиштем у држави чланици или правно лице са сједиштем у држави чланици која користи један ваздухоплов или више ваздухоплова у складу с прописима који се примјењују у тој држави чланици или ваздушног превозника Заједнице као што је одређено у законодавству Заједнице;

(б) "производ" подразумијева цивилни ваздухоплов, мотор, пропелер или уређај;

(ц) "уређај" подразумијева сваки инструмент, опрему, механизам, апарат или додатак који се користи или је намијењен кориштењу за рад ваздухоплова током лета, без обзира на то је ли уграђен у, намијењен уградњи у или причвршћен на цивилни ваздухоплов, но који не представља дио конструкције (змаја) ваздухоплова, мотора или пропелера;

(д) "саставни дио" подразумијева материјал, дио или подсклоп на које се тачке (б) или (ц) не односе и који се користе на цивилним ваздухопловима, моторима, пропелерима или уређајима;

(е) "сертификација (производа, услуге, организације или особе) подразумијева сваки облик правног признања да тај производ, услуга, организација или лица испуњавају одговарајуће прописе. Таква сертификација обухвата два поступка:

(и) поступак провјере да производ, услуга, организација или лица испуњавају у техничком смислу мјеродавне прописе; овај се поступак назива "утврђивање техничких чињеница";

(ии) поступак службеног признања у складу с мјеродавним прописима издавањем сертификата, лиценце, одобрења или друге исправе на начин прописан националним законима и поступцима; овај се поступак назива "утврђивање правних чињеница";

(ф) "одржавање ваздухоплова" подразумијева све инспекцијске надзоре, сервисирање, измјене и поправке током животног вијека ваздухоплова како би се обезбједило да ваздухоплов остане у складу сертификацији типа и омогућио висок ниво безбједности у свим околностима; то нарочито укључује измјене које су одредила тијела која су странке договора, који су наведени у тачки (х), у складу концептима контроле пловидбености;

(г) "национална скраћеница" подразумијева захтјев или национални пропис који држава одреди поред или умјесто заједничких ваздухопловних власти;

(х) "договори подразумијевају договоре склопљене под покровитељством Европске конференције цивилног ваздухопловства (ЕСАС) у сврху сарадње на развоју и имплементацији заједничких прописа у свим подручјима која су повезана са безбједношћу ваздухоплова и њиховог лета. Ти су договори посебно наведени у Анексу I.

#### Члан 3.

Не доводећи у питање члан 11., заједничке техничке прописе и управне поступке који се у Заједници примјењују на подручја наведена у Анексу II. чине одговарајући заједнички ваздухопловни прописи из тог Анекса и који су на снази дана 1. јануара 1992.

#### Члан 4.

1. За подручја која нису наведена у Анексу II., Вијеће доноси заједничке техничке прописе и управне поступке на основу члана 84. става 2. Уговора. Комисија, када је то примјерено и што је прије могуће, предлаже одговарајуће приједлоге из тих подручја.

2. До усвајања приједлога из става 1., државе чланице могу примјењивати одговарајуће одредбе својих постојећих националних прописа.

#### Члан 5.

Државе чланице воде рачуна да њихова тијела надлежна за цивилно ваздухопловство испуњавају услове за чланство у Заједничким ваздухопловним властима (ЈАА), као што је утврђено у договорима и такве ће договоре безусловно потписати прије 1. јануара 1992.

#### Члан 6.

1. Државе чланице, не намећући додатне техничке захтјеве те не спроводећи нову евалуацију, признају производе који су дизајнирани, произведени, кориштени и одржавани у складу са заједничким техничким прописима и управним поступцима када је такве производе сертифицирала друга држава чланица. Када је изворно признање дано за одређену сврху, тј. сврхе, свако накнадно признање такођер се даје за исту сврху, тј. сврхе.

2. Постојеће производе и из њих изведене скраћенице, који нису сертифицирани у складу са заједничким техничким прописима и управним поступцима, држава чланица смије на основу својих постојећих националних прописа одобрити до тренутка доношења заједничких техничких прописа и управних поступака који се на те производе примјењују на основу ове Уредбе.

#### Члан 7.

Државе чланице признају сертификацију коју је на основу ове Уредбе издала друга држава чланица или тијело у њено име тијелима или лицима под њеном надлежношћу и у њеној овлашћења која су задужена за дизајн, производњу и одржавање производа те употребу ваздухоплова.

#### Члан 8.

1. Ниједна од горе наведених одредаба не спречава државу чланицу да одмах реагује на безбједносни проблем који се очитује услјед несреће, инцидента или искуства током употребе и који се односи било на производ који је дизајниран, произведен, кориштен или одржаван у складу с овом Уредбом било на особу, поступак или тијело које учествује у таквим задацима. Уколико безбједносни проблем произлази из:

– неодговарајућег нивоа безбједности у односу на примјену заједничких техничких прописа и управних поступака или

– недостатака у заједничким техничким прописима и управним поступцима,

држава чланица смјеста ће обавјештавати Комисију и остале државе чланице о предузетим мјерама и разлозима за њих.

2. Комисија се у случајевима из става 1. првом приликом савјетује с државама чланицама. Уколико се утврди неодговарајући ниво безбједности или недостатак у заједничким техничким прописима и управним поступцима, Комисија предлаже одговарајуће приједлоге у складу с поступцима утврђенима у члану 4. и/или члану 11.

#### Члан 9.

Државе чланице предузимају све потребне мјере за усклађивање својих истраживачких програма у сврху побољшања безбједности цивилних ваздухоплова и њиховог лета те о њима обавјештавају Комисију. Након савјетовања с државама чланицама, Комисија може предузети било коју одговарајућу иницијативу ради померања таквих националних истраживачких програма.

#### Члан 10.

Државе чланице обавјештавају Комисију о:

(а) сваком новом или измијењеном и допуњеном захтјеву или поступку који је био осмишљен или донесен у складу с поступцима предвиђенима у договорима; и

(б) свакој измјени договора; и

(ц) исходима савјетовања с индустријом и осталим заинтересираним тијелима.

#### Члан 11.

1. Комисија у складу поступку утврђеном у члану 12. доноси услијед научног и техничког напретка нужне измјене и допуне заједничких техничких прописа и управних поступака који су наведени у Анексу II. или које је донијело Вијеће у складу с чланом 4.

2. Када измјене и допуне споменуте у ставу 1. садрже националне скраћенице за државу чланицу, Комисија, у складу поступку утврђеном у члану 12., одлучује хоће ли или не ту скраћеницу унијети у заједничке техничке прописе и управне поступке.

#### Члан 12.

1. У примјени члана 8., 9. и 11. Комисији помаже одбор састављен од представника држава чланица којим предсједа представник Комисије.

2. Представник Комисије подноси одбору нацрт мјера које треба предузети. Одбор даје своје мишљење о нацрту у року који може одредити предсједник зависно о хитности ствари.

За мјере које мора донијети Вијеће на приједлог Комисије, мишљење даје већина као што је предвиђено у члану 148. ставу 2. Уговора. Гласови представника држава чланица у одбору вреднују се на начин утврђен у претходно споменутом члану. Предсједник не учествује у гласању.

3. (а) Комисија усваја предвиђене мјере ако су у складу с мишљењем одбора.

(б) Уколико предвиђене мјере нису у складу с мишљењем одбора, или ако мишљење није дато, Комисија Вијећу смјеста подноси приједлог о мјерама које је потребно предузети. Вијеће усваја приједлог квалификованом већином.

(ц) Ако Вијеће након истека три мјесеца од тренутка када му је приједлог био поднесен не усвоји приједлог, предложене мјере усваја Комисија осим ако се Вијеће обичном већином изјаснило против усвајања наведених мјера.

#### Члан 13.

1. Државе чланице међусобно пружају помоћ приликом примјене ове Уредбе и приликом праћења њене имплементације.

2. У оквиру узајамне помоћи споменуте у ставу 1. надлежна тијела држава чланица редовно размјењују све доступне информације о:

– повредама ове Уредбе које су починили нерезиденти и казнама које су им одређене за те повреде

– казнама које држава чланица одређује својим резидентима за такве повреде почињене у другим државама чланицама.

#### Члан 14.

Ова Уредба ступа на снагу 1. јануара 1992.

Ова Уредба у цијелости обвезује и непосредно се примјењује у свим државама чланицама.

Састављено у Бриселу 16. децембра 1991.

За Вијеће  
Предсједник  
H. MAIJ-WEGGEN

АНЕКС I.

#### Договори из члана 2. става 1. тачке (х)

"Договори о разради, прихватању и имплементацији захтјева заједничких ваздухопловних власти (JAR)" који су 11. септембра 1990. склопљени на Кипру.

АНЕКС II.

**Пописи важећих Заједничких ваздухопловних прописа који садрже заједничке техничке прописе и управне поступке наведене у члану 3.**

1. Уопштено и поступци

JAR 1 Дефиниције и скраћенице

2. Сертификација типа производа и њихових дијелова

JAR 22 Једрилице и моторне једрилице

JAR 25 Велики ваздухоплови

JAR AWO Операције у свим временским условима

JAR E Мотори

JAR P Пропелери

JAR APU Помоћни агрегати

JAR TSO Прописи о техничким нормама

JAR VLA Врло лагани ваздухоплови

JAR 145 Овлаштене организације за одржавање

ДОДАТАК II

УРЕДБА (ЕЗ-а) бр. 1592/2002 ЕВРОПСКОГ ПАРЛАМЕНТА И ВИЈЕЋА  
од 15. маја 2002.

о заједничким прописима на подручју цивилног ваздухопловства и оснивању Европске агенције за безбједност ваздушног саобраћаја  
(Текст од важности за ЕЕА)

ЕВРОПСКИ ПАРЛАМЕНТ И ВИЈЕЋЕ ЕВРОПСКЕ УНИЈЕ,

узимајући у обзир Уговор о оснивању Европске заједнице, а посебно његов члан 80. став 2.,

узимајући у обзир приједлог Комисије[4],

узимајући у обзир мишљење Привредног и социјалног одбора[5],

након савјетовања с Одбором регија,

поступајући у складу поступку утврђеном у члану 251. Уговора[6],

будући да:

(1) у цивилном ваздухопловству треба увијек бити обезбјеђен висок и јединствен ниво заштите европских грађана доношењем заједничких прописа о безбједности и мјерама које обезбјеђују да производи, особе и организације у Заједници удовољавају таквим правилима и онима донесенима за заштиту околине. То ће придонијети омогућавању слободног кретања роба, лица и организација на унутрашњем тржишту.

(2) Као посљедица тога, ваздухопловни производи требају подлијегати сертификацији како би се провјерило задовољавају ли основне захтјеве о пловидбености и заштити околине који се односе на цивилно ваздухопловство. Требају се утврдити одговарајући основни захтјеви у року од године дана након ступања ове Уредбе на снагу, који ће обухватити операције ваздухоплова и издавање дозвола за летачку посаду, те примјену Уредбе на ваздухоплове трећих земаља те након тога на друга подручја унутар подручја безбједности цивилног ваздухопловства.

(3) Како би се одговорило на све већу бригу за здравље и добробит путника током летова, потребно је развити дизајне ваздухоплова који боље штите безбједност и здравље путника.

(4) Потребно је хитно реаговати на основу резултата испитивања ваздухопловних несрећа, нарочито када се односе на неисправан дизајн ваздухоплова и/или оперативна питања, како би се обезбједило повјерење потрошача у ваздушни превоз.

(5) Конвенција о међународном цивилном ваздухопловству, потписана у Чикагу 7. децембра 1944. ("Чикашка конвенција"), коју су потписале све државе чланице, већ обезб минималне норме за осигуравање безбједности цивилног ваздухопловства и уз њу везане заштите околине. Основни захтјеви Заједнице и правила усвојена за њихову примјену требају обезбједити да државе чланице испуне своје обавезе утврђене Чикашком конвенцијом, укључујући оне у односу на треће земље.

(6) Ваздухопловни производи, дијелови и уређаји требају добити сертификат кад се утврди да удовољавају основним захтјевима о пловидбености и заштити околине утврђенима од стране Заједнице у складу с нормама утврђенима Чикашком конвенцијом. Комисија треба бити овлаштена утврђивати потребне имплементирајуће прописе.

(7) Како би се постигли циљеви Заједнице што се тиче слободе кретања роба, лица и услуга, као и они везани за заједничку саобраћајну политику, државе чланице требају без даљих захтјева или оцјењивања прихватити производе, дијелове и уређаје, организације или особе сертифициване у складу с овом Уредбом и њеним имплементирајућим прописима.

(8) Потребно је обезбједити довољно флексибилности како би се у обзир могле узети посебне околности као што су хитне мјере безбједности, непредвиђене или ограничене оперативне потребе, те је потребно обезбједити постизање одговарајућег нивоа безбједности другим средствима. Државе чланице требају имати право одобрити изузећа од захтјева ове Уредбе и њених имплементирајућих прописа, под условом да су иста строго ограничена у обиму и да подлијежу одговарајућој контроли од стране Заједнице.

(9) Испуњавање циљева ове Уредбе може се дјелотворно постићи кроз сарадњу с трећим земљама. У таквом се случају одредбе ове Уредбе и њених имплементирајућих прописа могу усвојити кроз споразуме које Заједница закључује с тим земљама. У одсуству таквих споразума, државама чланицама требало би ипак бити омогућено, уз услов одговарајуће контроле од стране Заједнице, да признају одобрења дата страним производима, дијеловима и уређајима, организацијама и особљу од неке треће земље.

(10) Потребно је увести одговарајуће мјере како би се и осигурала потребна заштита осјетљивих података о безбједности и јавности пружиле одговарајуће информације које се односе на ниво безбједности цивилног ваздухопловства и уз то везану заштиту околине, узимајући у обзир Уредбу (ЕЗ-а) бр. 1049/2001 Европског парламента и Вијећа од 30. маја 2001. што се тиче јавног приступа документима Европског парламента, Вијећа и Комисије<sup>[7]</sup> и односном националном законодавству.

(11) Постоји потреба за бољим споразумима у свим подручјима покривенима овом Уредбом, тако да би извјесне послове који се тренутно обављају у Заједници или на националном нивоу требало обављати једно специјализовано стручно тијело. Стога постоји потреба да се у оквиру постојеће институционалне структуре Заједнице и равнотеже снага оснује Европска агенција за безбједност ваздушног саобраћаја (European Aviation Safety Agency) која је независна у погледу техничких питања и има правну, административну и финансијску самосталност. У ту је сврху потребно и одговарајуће да то буде тијело Заједнице које је правно лице и има имплементирајуће овлашћење које му се додјељују овом Уредбом.

(12) Како би одговарајуће помагала Заједници, Агенцији треба бити допуштено развијати своју стручност у свим видовима безбједности цивилног ваздухопловства и заштите околине обухваћенима овом Уредбом. Она треба помагати Комисији у припремању потребног законодавства и помагати државама чланицама и тој дјелатности у његовој примјени. Треба бити у могућности издавати спецификације за сертификацију и материјал са смјерницама, састављати техничке налазе и издавати сертификате према потреби те помагати Комисији у праћењу примјене ове Уредбе и њених имплементирајућих прописа. Такође треба добити потребно овлашћење за испуњавање својих задатака.

(13) Комисија и државе чланице требају бити заступљене у Управном одбору како би дјелотворно контролисале функције Агенције. Тај Управни одбор треба имати сва потребна овлашћења за утврђивање буџета, проверу његовог провођења, усвајање одговарајућих финансијских прописа, утврђивање транспарентних радних поступака за доношење одлука од стране Агенције и именовање извршног директора. Такође је одговарајуће да се Агенцији омогући спровођење истраживања и организовање одговарајуће координације с Комисијом и државама чланицама. Пожељно је да Агенција помаже Заједници и њеним државама чланицама на подручју међународних односа, укључујући правила о усклађивању, признавање одобрења и техничку сарадњу, те да има право успоставити одговарајуће односе са ваздухопловним тијелима трећих земаља и међународним организацијама надлежним за питања обухваћена овом Уредбом.

(14) Јавни интерес захтијева да Агенција заснива своје дјеловање везано уз безбједност искључиво на независној стручности, уз строгу примјену ове Уредбе и прописа које Комисија усвоји за њену имплементацију. У ту сврху све одлуке Агенције које се односе на безбједност треба донијети њен извршни директор, којем треба бити остављен виши степен флексибилности за прибављање обавјештења и организовање интерног функционисања Агенције. Међутим, кад Агенција треба утврђивати нацрте прописа опште природе које спроводе национална тијела, у процес обликовања одлука требају бити укључене државе чланице.

(15) Потребно је обезбједити да стране на које утичу одлуке које донесе Агенција имају право на потребне правне лијекове на начин који одговара посебном карактеру подручја ваздухопловства. Одговарајући механизам за жалбу треба се успоставити тако да одлуке извршног директора могу подлијегати жалби која се предаје Одбору за жалбе, чије се одлуке, опет, могу предати на поступак пред Суд правде.

(16) Да би се гарантовала потпуна самосталност и независност Агенције, треба јој се одобрити самостални буџет чији приход у основи долази од доприноса из Заједнице и накнада које плаћају корисници система. Буџетски поступак Заједнице треба бити примјењив што се тиче доприноса Заједнице и било којих других субвенција на терет општег буџета Европске уније. Ревизију рачуна треба обавити Ревизорски суд.

(17) Мјере потребне за имплементацију ове Уредбе требају се донијети у складу с Одлуком Вијећа 1999/468/ЕЗ од 28. јуна 1999. која утврђује поступке за спровођење овлашћења за имплементацију које су додијељене Комисији<sup>[8]</sup>.

(18) Будући да се циљеви предложеног дјеловања, односно оснивање и јединствена примјена заједничких прописа на подручју безбједности цивилног ваздухопловства и заштите околине не могу задовољавајуће постићи од стране држава чланица те се стога, због обима ове Уредбе који обухвата цијелу Европу, могу боље постићи на нивоу Заједнице, Заједница може усвојити мјере у складу с начелом супсидијарности, како је наведено у члану 5. Уговора. У складу с начелом узајамности, како је наведено у том члану, ова Уредба не иде даље од потребног за постизање тих циљева.

(19) Прије оснивања било каквих локалних канцеларија Агенције требају се утврдити општа правила како би се појаснило који се захтјеви требају испунити и какав допринос треба дати држава чланица.

(20) Потврђено је да се треба настојати постићи укљученост европских земаља које нису чланице Европске уније како би се осигурала одговарајућа паневропска димензија у сврху побољшања безбједности цивилног ваздухопловства широм Европе. Европске земље које су склопиле споразуме са Заједницом о усвајању и примјењивању правне тековине Заједнице на подручју обухваћеном овом



Уредбом требају се повезати с њеним радом према условима који се требају договорити у оквиру тих споразума.

(21) Општи је циљ дјелотворно преношење функција и задатака из држава чланица, укључујући оне произишле из сарадње преко Заједничких ваздухопловних власти, на Агенцију без икаквог смањења садашњих нивоа безбједности и без икаквог негативног утицаја на планове сертификације. Потребно је усвојити одговарајуће мјере како би се обезбједио потребан пријелаз.

(22) Ова Уредба утврђује одговарајућу и свеобухватну основу за сертификацију ваздухопловних производа с обзиром на околину, као и за дефинисање и имплементацију заједничких техничких захтјева и административних поступака на подручју цивилног ваздухопловства. Директива Вијећа 80/51/ЕЕЗ од 20. децембра 1979. о ограничењу буке коју стварају надзвучни ваздухоплови<sup>[9]</sup> и Анекс II. Уредби Вијећа (ЕЕЗ-а) бр. 3922/91 од 16. децембра 1991. о усклађивању техничких захтјева и административних поступака на подручју цивилног ваздухопловства<sup>[10]</sup> требају се стога укинути кад за то дође вријеме, не доводећи у питање већ обављену сертификацију производа, лица и организација у складу с тим законским актима.

(23) Ова ће се Уредба примјењивати на било које друго подручје везано уз безбједност цивилног ваздухопловства на основу будућег приједлога у складу с Уговором,

ДОНИЈЕЛИ СУ ОВУ УРЕДБУ:

## Поглавље I.

### НАЧЕЛА

#### Члан 1.

#### *Подручје примјене*

1. Ова се Уредба примјењује на:

(а) пројектовање, производњу, одржавање и рад ваздухопловних производа, дијелова и уређаја, као и на особље и организације укључене у пројектовање, производњу и одржавање таквих производа, дијелова и уређаја;

(б) особље и организације укључене у рад ваздухоплова.

2. Ова се Уредба не примјењује када су производи, дијелови, уређаји, особље и организације споменути у ставу 1. укључени у војне, царинске, полицијске или сличне услуге. Државе чланице обавезују се обезбједити посвећивање дужне пажње таквим услугама колико је то практично за циљеве ове Уредбе.

#### Члан 2.

#### *Циљеви*

1. Главни циљ ове Уредбе је успостављање и одржавање високог јединственог нивоа безбједности цивилног ваздухопловства у Европи.

2. Додатни су циљеви, у подручјима обухваћенима овом Уредбом, како слиједи:

(а) обезбједити висок јединствен ниво заштите околине;

(б) омогућити слободно кретање роба, лица и услуга;

(ц) промовисати економичност у регулаторним и сертификацијским процесима те избјегавати дуплирање на националном и европском нивоу;

(д) помагати државама чланицама у испуњавању њихових обавеза према Чикашкој конвенцији, пружањем основе за заједничко тумачење и јединствену имплементацију одредби конвенције, те осигуравањем да се њене одредбе узму у обзир у овој Уредби и у прописима донесенима за њену имплементацију;

(е) промовисати мишљења Заједнице што се тиче норми и правила о безбједности цивилног ваздухопловства широм свијета успостављањем одговарајуће сарадње с трећим земљама и међународним организацијама.

3. Средства за остваривање циљева наведених у ставовима 1. и 2. су:

(а) припремање, доношење и јединствена примјена свих потребних закона;

(б) признавање, без додатних захтјева, сертификата, лиценци, одобрења или других докумената датих производима, особљу и организацијама у складу с овом Уредбом и њеним имплементирајућим прописима;

(ц) оснивање независне Европске агенције за безбједност ваздушног саобраћаја;

(д) јединствено имплементирање свих потребних закона од стране националних ваздухопловних тијела и Агенције у оквиру њихових односних подручја одговорности.

#### Члан 3.

#### *Дефиниције*

У смислу ове Уредбе:

(а) *'континуирани надзор'* значи задатке који се требају спроводити с циљем провјере настављају ли се услови под којима је потврда дана испуњавати у било које вријеме током периода важења, као и предузимање било какве заштитне мјере;

(б) *'Чикашка конвенција'* значи Конвенцију о међународном цивилном ваздухопловству и њене Анексе, потписану у Чикагу 7. децембра 1944.;

(ц) *'производ'* значи ваздухоплов, мотор или елису;

(д) 'дијелови и уређаји' значи било који инструмент, опрему, механизам, дио, апарат, прибор или уређај, укључујући комуникацијску опрему, који се користи или се намјерава користити у вођењу или управљању ваздухопловом у лету и уграђен је у или причвршћен на ваздухоплов. Укључује и дијелове конструкције ваздухоплова, мотора или елисе;

(е) 'сертификација' значи било који облик признавања да неки производ, дио или уређај, организација или лица удовољава примјенивим захтјевима укључујући одредбе ове Уредбе и њених имплементирајућих прописа, као и издавање односног сертификата која потврђује такво удовољавање;

(ф) 'квалификовано тијело' значи тијело које може обављати послове сертификације под контролом и одговорношћу Агенције;

(г) 'сертификат' значи било које одобрење, лиценцу или други документ издат као резултат сертификације.

## Поглавље II. ОСНОВНИ ЗАХТЈЕВИ

### Члан 4.

#### *Основна начела и примјењивост*

1. Ваздухоплови, укључујући било који уграђени производ, дио и уређај, који су:

(а) пројектовани или произведени од стране организације за коју Агенција или држава чланица обезбјеђује безбједносни надзор; или

(б) регистровани у земљи чланице; или

(ц) регистровани у трећој земљи и користи их оператер за којег било која држава чланица осигурава надзор радова; удовољавају овој Уредби уколико њихов регулаторни безбједносни надзор није делегиран на неку трећу земљу и не користи их оператер из Заједнице.

2. Став 1. не примјењује се на ваздухоплов споменут у Анексу II.

3. Ова Уредба нема утицаја на права трећих земаља како су спецификована у међународним конвенцијама, нарочито у Чикашкој конвенцији.

### Члан 5.

#### *Пловидбеност*

1. Ваздухоплов споменут у члану 4. ставу 1. удовољава основним захтјевима за пловидбеност утврђенима у Анексу I.

2. Удовољавање ваздухоплова регистрованих у држави чланице, те производа, дијелова и уређаја инсталираних у исте утврђује се у складу са сљедећим.

(а) Производи требају имати сертификат типа. Сертификат типа и сертификација промјена у том сертификату типа, укључујући додатне сертификате типа, издају се кад подносилац захтјева покаже да производ удовољава основи за сертификацију типа како је спецификована у члану 15., утврђеној како би се обезбједило удовољавање основних захтјева споменутих у ставу 1., те кад нема никакво обиљежје или особину која га чини несигурним за рад. Сертификат типа треба покривати производ, укључујући све дијелове и уређаје уграђене у исти.

(б) За дијелове и уређаје могу се издати посебни сертификати кад се покаже да удовољавају детаљним спецификацијама за пловидбеност утврђенима како би се обезбједило удовољавање основним захтјевима споменутих у ставу 1.

(ц) За сваки ваздухоплов издаје се појединачно увјерење о пловидбености кад се покаже да удовољава конструкцији типа одобреној у његовом сертификату типа и да односна документација, инспекције и испитивања показују да је ваздухоплов у стању за сигуран рад. То увјерење о пловидбености остаје на снази све до привременог одузимања, трајног одузимања или укидања и све док се ваздухоплов одржава у складу с основним захтјевима везанима уз континуирану пловидбеност изнијетима у тачки 1.(д) Анекса I. и имплементирајућим прописима споменутих у ставу 4.

(д) Организације одговорне за пројектовање, производњу и одржавање производа, дијелова и уређаја требају доказати своју способност и средства за извршавање одговорности везаних уз њихове повластице. Уколико се не прихвате другачије, те способности и средства признају се кроз издавање одобрења организације. Повластице дате одобреној организацији и обим одобрења требају бити спецификовани у условима одобрења.

Осим тога:

(е) од особља одговорног за враћање производа, дијела или уређаја у употребу након одржавања може се тражити одговарајући сертификат ('сертификат особља');

(ф) способност организација за обучавање за одржавање за извршавање одговорности везаних уз њихове повластице у односу на издавање сертификата споменутих у тачки (е) може се признати издавањем одобрења.

3. Изузетно од става 1. и 2.:

(а) дозвола за летење може се издати кад се покаже да је ваздухоплов способан безбједно извршити основни лет. Издаје се с одговарајућим ограничењима, нарочито за заштиту безбједности трећих страна;



(б) ограничена увјерење о пловидбености може се издати ваздухоплову за који сертификат типа није издано према ставу 2.(а). У том случају ваздухоплови требају показати да удовољавају специфичним спецификацијама за пловидбеност и одступања од основних захтјева споменутих у ставу 1. упркос томе требају обезбједити одговарајућу заштиту с обзиром на сврху. Ваздухоплови квалификовани за та ограничена сертификате и ограничења за употребу тих ваздухоплова дефинишу се према имплементирајућим прописима споменутима у ставу 4.;

(ц) када то оправдава број ваздухоплова истог типа квалификованих за ограничено увјерење о пловидбености, може се издати ограничено сертификат типа и утврђује се одговарајућа основа за сертификацију за тип.

4. У складу с поступком утврђеним у члану 54. ставу 3., Комисија доноси, прописе за примјену овога члана који нарочито наводе:

(а) услове за утврђивање и обавјештавање подносиоца захтјева о основи за сертификацију типа примјенивој на производ;

(б) услове за утврђивање и обавјештавање подносилаца захтјева о детаљним спецификацијама за пловидбеност примјенивимима на дијелове и уређаје;

(ц) услове за утврђивање и обавјештавање подносилаца захтјева о специфичним спецификацијама за пловидбеност примјенивимима на ваздухоплове квалификоване за ограничено увјерење о пловидбености;

(д) услове за издавање и дистрибуцију обавезних информација у сврху осигуравања континуиране пловидбености производа;

(е) услове за издавање, одржавање, допуњавање, привремено или трајно одузимање сертификата типа, ограничених сертификата типа, одобрење промјена у сертификатима типа, појединачних сертификата о пловидбености, ограничених сертификата о пловидбености, дозвола за летење и сертификата за производе, дијелове или уређаје, укључујући:

(и) услове о трајању сертификата и услове за обнављање сертификата кад се утврди ограничено трајање;

(ии) ограничења примјенива на издавање дозволе за летење. Та се ограничења требају нарочито односити на сљедеће:

– сврху лета,

– ваздушни простор употребиљен за лет,

– квалификацију летачке посаде,

– превоз лица осим летачке посаде;

(иии) ваздухоплове квалификоване за ограничено увјерење о пловидбености и пратећа ограничења;

(ф) услове за издавање, одржавање, допуњавање, привремено или трајно одузимање одобрења организација тражених у складу са ставом 2. тачкама (д) и (ф) те услове према којима се таква одобрења не требају тражити;

(г) услове за издавање, одржавање, допуњавање, привремено или трајно одузимање сертификата особља тражених у складу са ставом 2. тачком (е);

(х) одговорности посједника сертификата;

(и) како ваздухоплови споменути у ставу 1. који нису обухваћени ставом 2. или 3. требају показати удовољавање основним захтјевима.

5. Код утврђивања имплементирајућих прописа споменутих у ставу 4. Комисија посебно пази да:

(а) одражавају најновије и најбоље праксе на подручју пловидбености;

(б) узимају у обзир искуство ваздухоплова широм свијета у услугама те научни и технички напредак;

(ц) омогућују непосредно реаговање на утврђене узроке несрећа и тешких незгода.

#### Члан 6.

##### *Основни захтјеви за заштиту околине*

1. Производи, дијелови и уређаји требају удовољавати захтјевима за заштиту околине садржанима у Анексу 16. Чикашкој конвенцији како је издана у новембру 1999., осим њених Додатака.

2. У складу с поступком споменутих у члану 54. ставу 3., став 1. овога члана може се прилагодити с циљем усклађивања с накнадним измјенама и допунама Чикашке конвенције и њених Анекса, који ступају на снагу након доношења ове Уредбе и који постану примјениви у свим државама чланицама, у мјери у којој таква прилагођавања не проширују обим ове Уредбе.

3. Комисија треба прописати прописе за примјену става 1., користећи као нужан садржај Анекса споменутих у ставу 1., у складу с поступком утврђеним у члану 54. ставу 3.

#### Члан 7.

##### *Ваздушне операције и издавање дозвола летачкој посади*

Узимајући у обзир основна начела, примјенивост и основне захтјеве за подручја обухваћена чланом 1. ставом 1. тачком (б), Комисија што је могуће прије предаје приједлоге о томе Европском парламенту и Вијећу.

#### Члан 8.

##### *Признавање сертификата*

1. Државе чланице без даљњих техничких захтјева или оцјењивања признају сертификате издане у складу с овом Уредбом. Кад је првобитно признавање за одређену сврху или сврхе, било које накнадно признавање треба покривати само исту сврху(е).

2. До доношења имплементирајућих прописа споменутих у члану 5. ставу 4. и не доводећи у питање члан 57. став 2., сертификате које се не могу издати у складу с овом Уредбом могу се издати на основи примјењивих националних прописа.

#### Члан 9.

##### *Прихватање одобрења треће земље*

1. Изнимно од одредби ове Уредбе и прописа донесених за њену имплементацију, Агенција или ваздухопловна тијела у држави чланици могу издати сертификате на основу сертификата које су издала ваздухопловна тијела неке треће земље, како је предвиђено у споразумима о признавању између Заједнице и те треће земље.

2. (а) У одсутности споразума закљученог са Заједницом, држава чланица или Агенција може издати сертификате на основу сертификата које су издала надлежна тијела треће земље примјеном споразума који је та држава чланица закључила с дотичном трећом земљом прије степена на снагу односних одредби ове Уредбе и о којем су обавијештене Комисија и друге државе чланице. Агенција такође може издати такве сертификате у име било које државе чланице примјеном споразума који је једна од држава чланица закључила с дотичном трећом земљом.

(б) Ако Комисија сматра да:

– одредбе споразума између државе чланице и треће земље не утврђују ниво безбједности одговарајући оној спецификованој овом Уредбом и њеним имплементирајућим прописима, и/или

– би такав споразум вршио дискриминацију између држава чланица без безбједносних разлога који то траже или је противан спољашњеј политици Заједнице *vis-à-vis* треће земље,

може у складу с поступком утврђеним у члану 54. ставу 2. тражити дотичну државу чланицу да измијени споразум, привремено укине његову примјену или га одбаци, у складу члану 307. Уговора.

(ц) Државе чланице требају предузети потребне мјере за одбацивање споразума чим то буде могуће након ступања на снагу споразума између Заједнице и дотичне треће земље, за подручја обухваћена потоњим споразумом.

## Члан 10.

### *Одредбе о флексибилности*

1. Одредбе ове Уредбе и прописа донесених за њену имплементацију не смију спречавати државу чланицу да одмах реагује на проблем везан уз безбједност који укључује производ, особу или организацију који подлијежу одредбама ове Уредбе.

Ако је проблем везан уз безбједност резултат:

(а) неодговарајућег нивоа безбједности произашле из примјене ове Уредбе; или

(б) недостатка у овој Уредби или њеним имплементирајућим прописима;

држава чланица треба одмах обавјештавати Агенцију, Комисију и друге државе чланице о предузетим мјерама и разлозима за исте.

2. У складу с поступком споменутим у члану 54. ставу 3., Комисија треба одлучити, оправдавају ли неодговарајући ниво или недостатак у овој Уредби или њеним имплементирајућим прописима континуирану примјену мјера донесених према ставу 1. У том случају уједно предузима потребне кораке за допуну односног прописа. Ако се мјере државе чланице покажу неоправданима, та ће држава чланица дотичне мјере опозвати или допунити.

3. Државе чланице могу одобрити изузетке од основних захтјева утврђених у овој Уредби и њеним имплементирајућим прописима у случају непредвиђених хитних оперативних околности или оперативних потреба с ограниченим трајањем уколико то нема штетни ефекат на ниво безбједности. Агенција, Комисија и друге државе чланице обавјештавају се о било којим таквим изузецима чим се исти почну понављати или кад се одобре за периоде дужа од два мјесеца.

4. Када су мјере за које се одлучила нека држава чланица мање рестриктивне од примјењивих одредби Заједнице, Комисија треба испитати удовољавају ли ти изузеци општем циљу безбједности ове Уредбе или било којег другог прописа из права Заједнице. Ако одобрени изузеци не удовољавају општим циљевима безбједности ове Уредбе или било којег другог прописа из права Заједнице, Комисија ће донијети одлуку у складу с поступком споменутим у члану 54. ставу 4. У таквом случају држава чланица треба опозвати тај изузетак.

5. Кад се ниво заштите одговарајућа оној постигнутој примјеном имплементирајућих прописа за чланове 5. и 6. може постићи другим средствима, државе чланице могу, без дискриминације на основу националности, дати одобрење које одступа од тих имплементирајућих прописа. У таквим случајевима дотична земља чланица обавјештава Комисију да намјерава дати такво одобрење и наводи разлоге који показују потребу за одступањем од дотичног прописа, као и услове утврђене у сврху постизања одговарајућег нивоа заштите.

6. У року од три мјесеца од како је обавијештена од државе чланице у складу са ставом 5., Комисија треба покренути поступак споменут у члану 54. ставу 3. како би одлучила удовољава ли одобрење предложено у складу са ставом 5. условима утврђенима у том ставу и може ли се дати. У таквом случају јавља своју одлуку свим државама чланицама, које такође имају право примјењивати ту мјеру. На дотичну мјеру примјењују се одредбе члана 8.. Односни имплементирајући прописи могу се такође измијенити и допунити тако да одражавају ту мјеру, кроз примјену транспарентних поступака у складу с чланом 43.

## Члан 11.

### *Информацијска мрежа*

1. Комисија, Агенција, и национална ваздухопловна тијела требају размјењивати све расположиве информације у контексту примјене ове Уредбе и њених имплементирајућих прописа. Тијела којима се повјерава истраживање несрећа и незгода у цивилном ваздухопловству или анализа догађаја имају право приступа тим информацијама.

2. Не доводећи у питање право јавности на приступ документима Комисије како је утврђено у Уредби (ЕЗ-а) бр. 1049/2001, Комисија у складу с поступком споменутим у члану 54. ставу 3. доноси мјере за дистрибуцију информација споменутих у ставу 1. овога члана заинтересираним странама на властиту иницијативу Комисије. Те мјере, које могу бити изведене или појединачне, требају се заснивати на потреби:

(а) за пружањем лицама и организацијама информација које требају како би побољшале своју ваздухопловну безбједност;

(б) за ограничењем дистрибуције информације на оно што је строго тражено у сврху њених корисника како би се осигурала одговарајућа повјерљивост те информације.

3. Национална ваздухопловна тијела требају према свом националном законодавству предузети потребне мјере како би се осигурала одговарајућа повјерљивост информација које добију примјеном става 1.

4. Како би се јавност обавјештавала о општем нивоу безбједности, Агенција годишње објављује извјештај о безбједности.

Поглавље III.  
ЕВРОПСКА АГЕНЦИЈА ЗА БЕЗБЈЕДНОСТ ВАЗДУШНОГ САОБРАЋАЈА

Дио I.  
ЗАДАЦИ

Члан 12.

*Оснивање и функције Агенције*

1. У сврху имплементирања ове Уредбе оснива се Европска агенција за безбједност ваздушног саобраћаја, у даљем тексту: 'Агенција'.
2. У сврху осигуравања исправног функционисања и развоја безбједности цивилног ваздухопловства, Агенција:
  - (а) предузима било који задатак и формулише мишљења о свим питањима обухваћенима чланом 1. ставом 1.;
  - (б) помаже Комисији припремањем мјера које се требају предузети за имплементацију ове Уредбе. Кад исте обухваћају техничке прописе, а нарочито прописе који се односе на конструкцију и пројектовање и оперативне аспекте, Комисија не смије промијенити њихов садржај без претходне координације с Агенцијом. Агенција такође Комисији обезбјеђује потребну техничку, научну и административну помоћ за извршење тих задатака;
  - (ц) предузима потребне мјере у оквиру овлашћења које су јој додијељене овом Уредбом или другим законодавством Заједнице;
  - (д) спроводи инспекције и истраживања према потреби да би испунила своје задатке;
  - (е) на својим подручјима надлежности обавља у име држава чланица функције и задатке који су им додијељени мјеродавним међународним конвенцијама, нарочито Чикашком конвенцијом.

Члан 13.

*Мјере Агенције*

Агенција према потреби:

- (а) издаје мишљења упућена Комисији;
- (б) издаје спецификације за сертификацију, укључујући правилнике о пловидбености и прихватљива средства за удовољавање, као и било које материјале са смјерницама за примјену ове Уредбе и њених имплементирајућих прописа;
- (ц) доноси одговарајуће одлуке за примјену члана 15., 45. и 46.

Члан 14.

*Мишљења, спецификације за сертификацију и материјал са смјерницама*

1. Како би помогла Комисији у припремању приједлога за основна начела, примјењивост и основне захтјеве који се подносе Европском парламенту и Вијећу и у доношењу имплементирајућих прописа, Агенција припрема нацрте истих. Те нацрте Агенција предаје Комисији као мишљења.
2. Агенција у складу с чланом 43. и имплементирајућим прописима донесенима од стране Комисије припрема
  - (а) спецификације за сертификацију, укључујући правилнике о пловидбености и прихватљива средства за удовољавање; те
  - (б) материјал са смјерницама;који се користе у процесу сертификације.  
Ти документи требају одражавати најновије и најбоље праксе у дотичним подручјима те бити ажурирани уз узимање у обзир искуства ваздухоплова широм свијета у услугама, те научни и технички напредак.

Члан 15

*Сертификација о пловидбености и заштити околине*

1. С обзиром на производе, дијелове и уређаје споменуте у члану 4. ставу 1., Агенција, гдје је то примјењиво и како је спецификовано у Чикашкој конвенцији или њеним Прилозима, обавља у име држава чланица функције и задатке државе пројектовања, производње или регистрације кад је то везано уз одобрење конструкције. У ту сврху она нарочито:
  - (а) за сваки производ за који се тражи сертификат типа или измјена сертификате утврђује и јавља основу за сертификацију типа. Та основа за сертификацију састоји се од примјењивог правилника о пловидбености, за чије је одредбе прихваћен одговарајући ниво безбједности и специјалних детаљних техничких спецификација потребних кад својства конструкције одређеног производа или искуство с радом учине било коју од одредби правилника о пловидбености незадовољавајућом или неодговарајућом за осигуравање удовољавања основним захтјевима;
  - (б) за сваки производ за који се тражи ограничено увјерење о пловидбености утврђује и јавља специфичне спецификације за пловидбеност;
  - (ц) за сваки дио или уређај за који се тражи сертификат утврђује и јавља детаљне спецификације за пловидбеност;

(д) за сваки производ за који се тражи сертификација о заштити околине у складу с чланом 6. утврђује и јавља одговарајуће захтјеве за заштиту околине;

(е) сама или преко националних ваздухопловних тијела или квалификованих тијела проводи техничку инспекцију везану уз сертификацију производа, дијелова и уређаја;

(ф) издаје одговарајућа сертификате типа или пратеће промјене;

(г) издаје сертификате за дијелове и уређаје;

(х) издаје одговарајућа сертификате о заштити околине;

(и) измјењује и допуњује, привремено одузима или трајно одузима односно сертификат када се више не удовољава условима према којима је издана или ако правна или физичка лица која посједују сертификат не испуни обвезе које су јој наметнуте овом Уредбом или њеним имплементирајућим прописима;

(ј) осигурава функције континуиране пловидбености везане уз производе, дијелове и уређаје које је сертифицирала, укључујући неодгодиво реагирање на безбједносни проблем, те издавање и дистрибуцију примјенљивих обавезних информација.

2. С обзиром на организације, Агенција:

(а) сама или преко националних ваздухопловних тијела или квалификованих тијела проводи инспекције и ревизије организација које сертифицира;

(б) издаје и обнавља сертификате:

(и) пројектних организација; или

(ии) производних организација лоцираних унутар подручја државе чланице ако то тражи дотична држава чланица; или

(иии) организација за производњу и одржавање лоцираних изван подручја државе чланице;

(ц) измјењује и допуњује, привремено одузима или трајно одузима сертификат односно организације када се више не удовољава условима према којима је издана, или дотична организација не испуни обвезе које су јој наметнуте овом Уредбом или њеним имплементирајућим прописима.

Члан 16.

#### *Праћење примјене прописа*

1. Агенција проводи инспекције стандардизације у подручјима обухваћенима чланом 1. ставом 1. како би пратила примјену ове Уредбе и њених имплементирајућих прописа од стране националних ваздухопловних тијела те подноси извјештај Комисији.

2. Агенција проводи техничка истраживања како би пратила дјелотворност примјене ове Уредбе и њених имплементирајућих прописа, узимајући у обзир циљеве изнијете у члану 2.

3. Агенцију консултује и она даје своје мишљење Комисији о примјени члана 10.

4. Радне методе Агенције за спровођење задатака споменутих у ставовима 1., 2. и 3. подлијежу захтјевима који се требају донијети у складу с поступком споменутих у члану 54. ставу 2. и уз узимање у обзир начела утврђених у члановима 43. и 44.

Члан 17.

#### *Истраживање*

1. Агенција може покренути и финансирати истраживање све док се оно строго односи на побољшање активности у подручју њене надлежности, не доводећи у питање право Заједнице.

2. Агенција координира активности истраживања и развоја с онима Комисије и држава чланица како би се осигурала међусобна досљедност политика и активности.

3. Резултати истраживања које финансира Агенција требају се објавити уколико се не класификују као повјерљиви.

Члан 18.

#### *Међународни односи*

1. Агенција помаже Заједници и њеним државама чланицама у њиховим односима с трећим земљама у складу с односним правом Заједнице. Нарочито помаже код усклађивања прописа и међусобног признавања везано уз одобрења која потврђују задовољавајућу примјену прописа.

2. Агенција може сарађивати са ваздухопловним тијелима трећих земаља и међународним организацијама надлежним за питања обухваћена овом Уредбом у оквиру радних договора закључених с тим тијелима, у складу с односним одредбама Уговора.

3. Агенција помаже земљама чланицама да поштују своје међународне обвезе, нарочито оне према Чикашкој конвенцији.

Дио II.  
ИНТЕРНА СТРУКТУРА

Члан 19.

*Правни статус, локација, локални канцеларијаи*

1. Агенција је тијело Заједнице. Има правну особност.
2. У свакој држави чланици Агенција има најопсежнију правну функцију која се додјељује правној особи према њеним законима. Она може нарочито стицати или отуђивати покретну и непокретну имовину те учествовати у правним поступцима.
3. Агенција може оснивати своје локалне канцеларијае у државама чланицама зависно о њиховом пристанку.
4. Агенцију представља њен извршни директор.

Члан 20.

*Особље*

1. Правилник о особљу за службенике Европских заједница, Услови запошљавања других службеника Европских заједница и прописи донесени заједно с институцијама Европских заједница у сврхе примјене тога Правилника о особљу и Услови запошљавања примјењују се на особље Агенције, не доводећи у питање примјену члана 33. ове Уредбе на чланове Одбора за жалбе.
2. Не доводећи у питање члан 30., Агенција у погледу властитог особља спроводи овлашћења које се дају тијелу за именовање Правилником о особљу и Условима запошљавања других службеника.
3. Особље Агенције састоји се од строго ограниченог броја службеника које одреди или подржи Комисија или државе чланице за обављање дужности управљања. Преостало особље састоји се од послопримаца ангажованих од стране Агенције према потреби за извршење тих задатака.

Члан 21.

*Повластице и имунитет*

На Агенцију се примјењује Протокол о повластицама и имунитету Европских заједница.

Члан 22.

*Одговорност*

1. Уговорна одговорност Агенције руководи се према закону примјењивом на дотични уговор.
2. Суд правде Европских заједница има надлежност доносити пресуде према било којој арбитражној клаузули садржаној у уговору који је закључила Агенција.
3. У случају неугворне одговорности Агенција, у складу с општим начелима уобичајенима за законе држава чланица, надокнађује било какву штету коју проузрокују њени одјели или њени службеници у извршењу својих дужности.
4. Суд правде има надлежност над споровима који се односе на надокнаду за штету спомену у ставу 3.
5. Лична одговорност њених службеника према Агенцији руководи се одредбама утврђенима у Правилнику о особљу или Условима запошљавања који се на њих примјењују.

Члан 23.

*Објављивање докумената*

1. Не доводећи у питање одлуке донесене на основи члана 290. Уговора, сљедећи се документи израђују на свим службеним језицима Заједнице:
  - (а) извјештај о безбједности споменут у члану 11. ставу 4.;
  - (б) мишљења упућена Комисији према члану 14. ставу 1.;
  - (ц) годишњи општи извјештај и програм рада споменути у члану 24. ставу 2. тачкама (б) и (ц) тим редом.
2. Услуге пријевода потребне за функционирање Агенције осигурава Центар за превођење за тијела Европске уније.

Члан 24.

*Овлашћења Управнога одбора*

1. Агенција има Управни одбор.
  1. Управни одбор:
    - (а) именује извршног директора и директоре на приједлог извршног директора у складу с чланом 30.;
    - (б) до 31. марта сваке године доноси општи извјештај Агенције за претходну годину и просљеђује га Европском парламенту, Вијећу, Комисији и државама чланицама;
    - (ц) до 30. септембра сваке године и након добијеног мишљења Комисије доноси програм рада Агенције за надалазећу годину и просљеђује га Европском парламенту, Вијећу, Комисији и државама чланицама; тај се програм рада доноси не доводећи у питање годишњи буџетски поступак Заједнице и законодавни програм Заједнице у односним подручјима ваздухопловне безбједности;
    - (д) доноси смјернице за додјељивање послова сертификације националним ваздухопловним тијелима или квалификованим тијелима у договору с Комисијом;

(е) утврђује поступке за доношење одлука од стране извршног директора како је наведено у чланцима 43. и 44.;

(ф) обавља своје функције које се односе на буџет Агенције према чланцима 48., 49. и 52.;

(г) именује чланове Одбора за жалбе према члану 32.;

(х) проводи дисциплинарна овлашћења над извршним директором и над директорима у договору с извршним директором;

(и) даје мишљење о пропису о накнадама и наплатама како је наведено у члану 53. ставу 1.;

(ј) утврђује свој Пословник;

(к) одлучује о лингвистичким аранжманима с Агенцијом;

(л) допуњује, кад је то примјерено, попис докумената наведених у члану 23. ставу 1.;

(м) утврђује организацијску структуру Агенције и доноси политику о запошљавању особља Агенције.

3. Управни одбор може обавјештавати извршног директора о било којем питању које се строго односи на стратешки развој ваздухопловне безбједности, укључујући истраживање како је дефинисано у члану 17.

4. Управни одбор оснива савјетодавно тијело заинтересованих страна које ће консултовати прије доношења одлука на подручјима споменутима у ставу 2. тачкама (ц), (е), (ф) и (и). Управни одбор може одлучити консултовати савјетодавно тијело и о другим питањима споменутима у ставовима 2. и 3. Управни одбор није обавезан мишљењем савјетодавнога тијела.

#### Члан 25.

##### *Састав Управнога одбора*

1. Управни је одбор састављен од једног представника сваке државе чланице и једног представника Комисије. У ту сврху свака држава чланица и Комисија именују члана Управнога одбора и замјенску особу која заступа члана у његовој одсутности. Мандат траје пет година. Тај је мандат обновљив.

2. Кад је то примјерено, учествовање представника европских трећих земаља и услови истога утврђују се у споразумима споменутима у члану 55.

#### Члан 26.

##### *Предсједништво Управнога одбора*

1. Управни одбор бира предсједника и замјеника предсједника између својих чланова. Замјеник предсједника по службеној дужности замјењује предсједника у случају спријечености у обављању својих дужности.

2. Мандат предсједника и замјеника предсједника истиче кад престане њихово односно чланство у Управном одбору. Овисно о тој одредби, мандат предсједника или замјеника предсједника траје три године. Ти су мандати обновљиви.

#### Члан 27.

##### *Састанци*

1. Састанке Управнога одбора сазива његов Предсједник.

2. Извршни директор Агенције учествује у разматрањима.

3. Управни одбор одржава најмање два редовна састанка годишње. Осим тога, састаје се на захтјев предсједника или на захтјев најмање једне трећине својих чланова.

4. Управни одбор може позвати било коју особу чије мишљење може бити интересантно да присуствује његовим састанцима у својству посматрача.

5. Члановима Управнога одбора могу помагати савјетници или стручњаци, зависно о одредбама његовога Пословника.

6. Секретаријат за Управни одбор осигурава Агенцију.

#### Члан 28.

##### *Гласање*

1. Не доводећи у питање члан 30. став 1., Управни одбор доноси одлуке двотрећинском већином својих чланова. На захтјев члана Управнога одбора одлука споменута у члану 24. ставу 2. тачки (к) доноси се једногласно.

2. Сваки члан има један глас. Извршни директор Агенције не гласа. У одсутности члана његов замјеник има право спроводити његово право гласа.

3. Пословник утврђује детаљније договоре о гласању, а нарочито услове за члана да дјелује у име другог члана, као и сва питања о кворуму, кад је то примјерено.



## Члан 29.

### *Функције и овлашћења извршног директора*

1. Агенцијом управља њен Извршни директор, који је сасвим независан у извршавању својих дужности. Не доводећи у питање односне надлежности Комисије и Управног одбора, Извршни директор не тражи нити прима упутства било које владе или било којег другог тијела.
2. Европски парламент или Вијеће може позвати извршног директора Агенције да предочи извјештај о обављању својих задатака.
3. Извршни директор има сљедеће функције и овлашћења:
  - (а) одобравати мјере Агенције како је дефинисано у члановима 13. и 15. у оквиру ограничења специфицираних овом Уредбом, њеним имплементирајућим прописима и било којим примјењивим законом;
  - (б) одлучивати о инспекцијама и истраживањима како је утврђено у члановима 45. и 46.;
  - (ц) додјељивати послове сертификације Националним ваздухопловним тијелима или квалификованим тијелима према смјерницама које је дао Управни одбор;
  - (д) преузимати било које међународне функције и техничку сарадњу с трећим земљама према члану 18.;
  - (е) предузети све потребне кораке, укључујући доношење интерних административних упутстава и објављивање обавјештења, како би се обезбједило функционисање Агенције у складу с одредбама ове Уредбе;
  - (ф) припремати сваке године нацрт општег извјештаја и подносити га Управном одбору;
  - (г) спроводити у погледу особља овлашћења утврђене у члану 20. ставу 2.;
  - (х) састављати процјене прихода и издатака Агенције према члану 48. и спроводити буџет према члану 49.;
  - (и) делегирати своје овлашћења на друге чланове особља Агенције према прописима који ће се донијети у складу с поступком споменутим у члану 54. ставу 2.;
  - (ј) уз престанак Управног одбора доносити одлуку о оснивању локалних канцеларија у државама чланицама у складу с чланом 19. ставом 3.

## Члан 30.

### *Именовање виших службеника*

1. Извршног директора Агенције на основу заслуга и документоване компетентности и искуства релевантних за цивилно ваздухопловство именује или разрјешује Управни одбор на приједлог Комисије. Управни одбор доноси одлуку трочетвртинском већином својих чланова.
2. Извршном директору може помагати један или више директора. Ако је Извршни директор одсутан или није у стању обављати посао, замјењује га један од директора.
3. Директоре Агенције на основу професионалне компетентности релевантне за цивилно ваздухопловство именује или разрјешује Управни одбор на приједлог извршног директора.
4. Мандат извршног директора и директора траје пет година. Тај је мандат обновљив.

## Члан 31.

### *Овлашћења Одбора за жалбе*

1. У оквиру Агенција постоји један или више Одбора за жалбе.
2. Одбор или Одбори за жалбе одговорни су за одлучивање о жалбама на одлуке како је наведено у члану 35.
3. Одбор или Одбори за жалбе сазивају се према потреби. О броју Одбора за жалбе и расподјели посла одлучује Комисија према поступку споменутом у члану 54. ставу 3.

## Члан 32.

### *Састав Одбора за жалбе*

1. Одбор за жалбе састоји се од предсједника и два друга члана.
2. Предсједник и два члана требају имати замјенике који их представљају у њиховој одсутности.
3. Предсједника, друге чланова и њихове односне замјенике именује Управни одбор с пописа квалификованих кандидата који донесе Комисија.
4. Кад Одбор за жалбе сматра да то тражи природа жалбе, може позвати до два даљња члана с горе споменутог пописа за тај случај.
5. Квалификације тражене за чланове сваког Одбора за жалбе, овлашћења појединачних чланова у припремној фази одлука и услове гласања одређује Комисија према поступку споменутом у члану 54. ставу 3.

## Члан 33.

### *Чланови Одбора за жалбе*

1. Мандат чланова Одбора за жалбе, укључујући његовог Предсједника и њихове односне замјенике, траје пет година. Тај је мандат обновљив.
2. Чланови Одбора за жалбе независни су. У доношењу својих одлука нису везани никаквим упутствима.

3. Чланови Одбора за жалбе не могу обављати ниједну другу дужност у Агенцији. Функција чланова Одбора за жалбе може бити функција са скраћеним радним временом.

4. Чланове Одбора за жалбе не може се уклонити из службе или с пописа током њихових односних мандата, осим уколико постоје озбиљни разлози за такво уклањање и Комисија донесе одлуку у том смислу након добијања мишљења Управнога одбора.

#### Члан 34.

##### *Искључивање и приговори*

1. Чланови Одбора за жалбе не могу учествовати ни у једном жалбеном поступку ако у томе имају било какав лични интерес или ако су претходно били укључени као представници једне од страна у поступку или ако су учествовали у одлуци на коју се подноси жалба.

2. Ако из једног од разлога наведених у ставу 1. или из било којег другог разлога члан Одбора за жалбе сматра да не би требао учествовати у неком жалбеном поступку, треба у складу с тим обавјештавати Одбор за жалбе.

3. На чланове Одбора за жалбе приговор може изјавити било која страна у жалбеном поступку из било којих разлога наведених у ставу 1. или ако постоји сумња у пристраност. Приговор није допуштен ако је упркос познавању разлога за приговор страна у жалбеном поступку предузела процедуралне кораке. Никакав приговор не може се заснивати на националности чланова.

4. Одбор за жалбе одлучује о радњи која ће се предузети у случајевима наведенима у ставовима 2. и 3. без учествовања дотичног члана. У сврхе доношења те одлуке, дотичног члана у Одбору за жалбе замјењује његов/њен замјеник.

#### Члан 35.

##### *Одлуке које подлијежу жалби*

1. Против одлука Агенције донесених према члану 15., 46. или 53 може се уложити жалба.

2. Жалба уложена према горњем ставу 1. нема суспензивни ефекат. Међутим, Агенција може привремено одгодити примјену побијане одлуке ако сматра да околности то допуштају.

3. Жалба против одлуке која не окончава поступак што се тиче једне од страна може се донијети само у вези са жалбом против коначне одлуке, уколико одлука не предвиђа посебну жалбу.

#### Члан 36.

##### *Особе које имају право уложити жалбу*

Било које физичко или правно лице може уложити жалбу против одлуке која се односи на то лице или против одлуке која се, премда у облику одлуке која се односи на друго лице, директно и појединачно тиче прве. Стране у поступку могу бити стране у жалбеном поступку.

#### Члан 37.

##### *Временско ограничење и облик*

Жалба се заједно с изјавом о разлозима за исту треба поднијети писаним путем Агенцији у року од два мјесеца од обавјештења о тој мјери дотичној особи или, у одсутности исте, од дана кад је иста постала потоњом позната, зависно о случају.

#### Члан 38.

##### *Привремена ревизија*

1. Ако извршни директор сматра да је жалба прихватљива и добро основана, може исправити одлуку. То се не примјењује кад је подносилац жалбе противник друге стране у жалбеном поступку.

2. Ако се одлука не исправи у року од мјесец дана након пријема изјаве о разлозима за жалбу, Агенција смјеста одлучује хоће ли привремено одгодити примјену одлуке или не према другој реченици члана 35. става 2, те упућује жалбу Одбору за жалбе.

#### Члан 39.

##### *Испитивање жалбе*

1. Ако је жалба прихватљива, Одбор за жалбе испитује је ли жалба добро основана.

2. Код испитивања жалбе Одбор за жалбе поступа експедитивно. Позива стране у жалбеном поступку да поднесу своје коментаре на обавјештења које изда или на саопштења других страна у жалбеном поступку онолико често колико је то потребно, унутар одређених временских ограничења. Стране у жалбеном поступку имају право дати усмене исказе.

#### Члан 40.

##### *Одлуке о жалби*

Одбор за жалбе може проводити било која овлашћења која су унутар надлежности Агенције или може упутити случај надлежном тијелу Агенције. Потоња је обавезана одлуком Одбора за жалбе.

#### Члан 41.

##### *Поступци пред Судом правде*

1. Против одлука Одбора за жалбе може се изнијети жалба пред Судом правде према условима утврђенима у члану 230. Уговора.
2. Уколико Агенција не донесе одлуку, може се покренути поступак због пропуста доношења одлуке пред Судом правде према условима утврђенима у члану 232. Уговора.
3. Агенција је обавезна предузети потребне мјере с циљем поштовања пресуде Суда правде.

#### Члан 42.

##### *Директна жалба*

Државе чланице и институције Заједнице могу предати директну жалбу Суду правде против одлука Агенције.

#### Дио III.

### РАДНИ ПОСТУПЦИ

#### Члан 43.

##### *Поступци за израду мишљења, спецификација за сертификацију и материјала са смјерницама*

1. Чим је то могуће након ступања ове Уредбе на снагу, Управни одбор треба утврдити транспарентне поступке за издавање мишљења, спецификација за сертификацију и материјала са смјерницама споменутих у члану 13. тачкама (а) и (б).

Ти поступци:

- (а) се заснивају на стручности расположивој у ваздухопловним регулаторним тијелима држава чланица;
  - (а) укључују одговарајуће стручњаке из односне заинтересоване стране кад год је то потребно;
  - (а) обезбјеђују да Агенција објави документе и консултује шире заинтересоване стране према распореду и поступку који укључује обвезу Агенције да изради писани одговор на процес консултација.
2. Кад Агенција према члану 14. израђује мишљења, спецификације за сертификацију и материјал са смјерницама које ће примјењивати државе чланице, треба успоставити поступак за консултирање држава чланица. У ту сврху може оформити радну групу у којој свака држава чланица има право именовати стручњака.
  3. Мјере споменуте у члану 13. тачкама (а) и (б) те поступци утврђени према ставу 1. овога члана објављују се у службеној публикацији Агенције.
  4. Утврдиће се посебни поступци за непосредно поступање које треба предузети Агенција како би реаговала на безбједносни проблем и обавјештавала односне заинтересоване стране о радњи коју требају предузети.

#### Члан 44.

##### *Поступци за доношење одлука*

1. Управни одбор утврђује транспарентне поступке за доношење појединачних одлука како је утврђено у члану 13. тачки (ц).

Ти поступци:

- (а) обезбјеђују саслушање физичког или правног лица на коју ће се одлука односити и било које друге стране којих се то директно и појединачно тиче;
  - (б) обезбјеђују обавјештавање физичког или правног лица о одлуци и њено објављивање;
  - (ц) обезбјеђују обавјештење физичком или правном лицу на коју се одлука односи те било којој другој страни у поступку о правним лијековима расположивима том лицу према овој Уредби;
  - (д) обезбјеђују да одлука садржи разлоге.
2. Управни одбор такође утврђује поступке који наводе услове према којима се даје обавјештење о одлукама уз прописно узимање у обзир жалбеног поступка.
  3. Утврђују се посебни поступци за предузимање непосредног поступка од стране Агенције како би реаговала на безбједносни проблем и обавјештавала односне заинтересоване стране о поступку који требају предузети.

#### Члан 45.

##### *Инспекције земаља чланица*

1. Не доводећи у питање спровођење овлашћења које су Уговором додијељене Комисији, Агенција помаже Комисији у праћењу примјене ове Уредбе и њених имплементирајућих прописа спровођењем инспекција стандардизације надлежних тијела државе чланице како је утврђено у члану 16. ставу 1. Службеници овлаштени према овој Уредби те национална тијела тиме су овлаштена, уз удовољавање законских одредби дотичне државе чланице:

- (а) испитати односну евиденцију, податке, поступке и било који други материјал везан уз постизање нивоа ваздухопловне безбједности у складу с овом Уредбом;
- (б) узети копије или изводе из такве евиденције, података, поступака и другог материјала;
- (ц) затражити усмено објашњење на лицу мјеста;

(д) ући у било које односне просторије, на земљиште или у превозно средство.

2. Службеници Агенције овлаштени у сврху те инспекције спроводе своја овлашћења након предочења писаног овлашћења које наводи предмет, сврху инспекције и датум када треба почети. Агенција обавјештава дотичну државу чланицу о инспекцији и идентитету овлашћених службеника благовремено прије почетка инспекције.

3. Дотична држава чланица подвргава се таквој инспекцији те осигурава да се тијела или особе којих се то тиче такође подвргну инспекцији.

4. Кад инспекција према условима овога члана за собом повлачи инспекцију фирме или удружења фирми, примјењују се одредбе члана 46. Када се фирма противи таквој инспекцији, дотична држава чланица пружа потребну помоћ службеницима овлашћенима од стране Агенције како би им омогућила обављање инспекције.

5. Извјештаји састављени уз примјену овога члана требају бити расположиви на службеном језику (језицима) државе чланице гдје је инспекција извршена.

Члан 46.

#### *Истраживање фирми*

1. За примјену члана 15. Агенција може сама извршити или додијелити националним ваздухопловним тијелима или квалификованим тијелима све потребно истраживање фирми. Истраживања се требају извршити уз поштовање свих правних одредби држава чланица у којима се требају предузети. У ту сврху особе овлаштене према овој Уредби имају овлашћења:

(а) прегледати односну евиденцију, податке, поступке и било који други материјал релевантан за извршење задатака Агенције;

(б) узети копије или изводе из такве евиденције, података, поступака и другог материјала;

(ц) затражити усмено објашњење на лицу мјеста;

(д) ући у било које односне просторије, на земљиште или у превозно средство фирми.

2. Особе овлаштене у сврху тих истраживања проводе своје овлашћења након предочења писаног овлашћења које наводи предмет и сврху истраживања.

3. Благовремено прије почетка истраживања Агенција обавјештава дотичну државу чланицу на чијој ће се територији истраживање извршити о истраживању и идентитету овлашћених лица. На захтјев Агенције, службеник дотичне државе чланице помаже овлашћеним лицима у извршењу њихових дужности.

Члан 47.

#### *Транспарентност и комуникација*

1. Агенција подлијеже Уредби (ЕЗ-а) бр. 1049/2001 код рјешавања захтјева за приступ документима које има.

2. Агенција може на властиту иницијативу комуницирати на подручјима своје мисије. Нарочито осигурава да, осим објављивања утврђеног у члану 43. ставу 3., јавност и било која заинтересирана страна брзо добију објективне, поуздане и лако разумљиве информације везане уз њен рад.

3. Управни одбор утврђује практичне аранжмане за примјену става 1. и 2.

4. Било које физичко или правно лице има право обратити се Агенцији писаним путем на било којем од језика наведених у члану 314. Уговора. Она има право добити одговор на истом језику.

Дио IV.

#### **ФИНАНСИЈСКИ ЗАХТЈЕВИ**

Члан 48.

#### *Буџет*

1. Приходи Агенције састоје се од:

(а) доприноса Заједнице и било које европске треће земље с којом је Заједница закључила споразуме споменуте у члану 55;

(б) накнада које плаћају подносиоци захтјева за издавање те посједници сертификата и одобрења изданих од стране Агенције; те

(ц) наплата за објављивање, обучавање и било које друге услуге које пружа Агенција.

2. Издаци Агенције обухваћају трошкове за особље, административне трошкове те трошкове за инфраструктуру и пословање.

3. Извршни директор припрема процјену прихода и издатака Агенције за сљедећу финансијску годину и просљеђује га Управном одбору заједно с планом пословања.

4. Приходи и издаци требају бити избалансирани.

5. Управни одбор треба најкасније до 31. марта донијети нацрт процјена, укључујући пробни план пословања праћен прелиминарним програмом рада, те их прослиједити Комисији и државама с којима је Заједница закључила споразуме споменуте у члану 55.

На основу тог нацрта буџета Комисија утврђује односне процјене у прелиминарном нацрту општега буџета Европске уније, који износи пред Вијеће према члану 272. Уговора. Треба се поштивати обим потенцијалног буџета Заједнице за надолазећу годину.

Након што добију нацрт буџета, државе споменуте у првом подставу утврђују властити прелиминарни нацрт буџета.

6. Након доношења општега буџета од стране тијела надлежног за буџет Управни одбор доноси коначни буџет и радни програм Агенције, уз њихово прилагођавање доприносу Заједнице према потреби. Неодложно их просљеђује Комисији и тијелу надлежном за буџет.

7. Било која измјена буџета, укључујући план пословања, треба слиједити поступак споменут у ставу 5.

#### Члан 49.

##### *Спровођење и контрола буџета*

1. Извршни директор проводи буџет Агенције.

2. Контролу попутних и плаћање свих трошкова те контролу постојања и враћања свих прихода Агенције обавља Финансијски контролор Комисије.

3. Најкасније до 31. марта сваке године Извршни директор треба предати Комисији, Управном одбору и Ревизорском суду детаљан приказ свих прихода и издатака из претходне финансијске године.

Ревизорски суд испитује те приказе у складу с чланом 248. Уговора. Сваке године објављује извјештај о активностима Агенције.

4. Европски парламент, поступајући према препоруци Вијећа, даје Извршном директору Агенције разрешење у погледу имплементације буџета.

#### Члан 50.

##### *Борба против пријеваре*

1. У сврху борбе против пријеваре, корупције и других незаконитих активности, одредбе Уредбе (ЕЗ-а) бр. 1073/1999 Европскога парламента и Вијећа од 25. маја 1999. о истраживањима која је извршила Европска канцеларија за сузбијање пријевара (OLAF)[\[11\]](#) примјењује се без ограничења.

2. Агенција ће приступити Међуинституцијском споразуму од 25. маја 1999. о истраживањима која је извршила Европска канцеларија за сузбијање пријевара (OLAF)[\[12\]](#) и издаје без одгађања одговарајуће одредбе примјениве на све запослене Агенције.

3. Одлуке које се односе на финансирање те имплементирајући споразуми и инструменти произашли из њих изричито утврђују да Ревизорски суд и OLAF могу према потреби извршити провјере на лицу мјеста код примАОСа финансирања Агенције и агената одговорних за његову распоdjелу.

#### Члан 51.

##### *Оцјењивање*

1. Унутар три године од датума кад је Агенција преузела своје одговорности те сваких пет година након тога Управни ће одбор затражити независно спољашње оцјењивање примјене ове Уредбе.

2. Оцјењивањем се испитује колико дјелотворно Агенција испуњава своју мисију. Оно такође процјењује утицај ове Уредбе, Агенције и њених радних пракси у успостављању високог нивоа безбједности цивилног ваздухопловства. Оцјењивање треба узети у обзир мишљења власника удјела и на европском и на националном нивоу.

3. Управни одбор прима налазе оцјењивања и издаје препоруке у вези с промјенама ове Уредбе, Агенције и њених радних пракси Комисији која их заједно са својим властитим мишљењем, као и одговарајућим приједлозима, може прослиједити Европском парламенту и Вијећу. Укључује се и план дјеловања с временским распоредом, ако је то примјениво. И налази и препоруке оцјењивања требају се учинити јавно доступнима.

#### Члан 52.

##### *Финансијске одредбе*

Након што добије пристанак Комисије и мишљење Ревизорскога суда, Управни одбор доноси Финансијски пропис Агенције, који нарочито утврђује поступак за састављање и имплементацију буџета Агенције, у складу с чланом 142. Финансијског прописа примјењивог на општи буџет Европских заједница.

#### Члан 53.

##### *Пропис о накнадама и наплатама*

1. Поступајући у складу с поступком утврђеним у члану 54. ставу 3. и након консултовања Управнога одбора, Комисија доноси пропис о накнадама и наплатама.

2. Пропис о накнадама и наплатама нарочито одређује питања за која доспијевају накнаде и наплате према члану 48. ставу 1., износ накнаде и наплате те начин плаћања.

3. Накнаде и наплате плаћају се за:

(а) издавање и обнављање сертификата, као и за пратећи континуирани надзор функција;

(б) пружање услуга; одражавају стварне трошкове сваке појединачне одредбе;

(ц) обраду жалбе.

Све накнаде и наплате требају бити изражене и плативе у еврима.

4. Износ накнада и наплата утврђује се на нивоу који осигурава да приход у том погледу у начелу буде довољан за покривање пуних трошкова пружене услуге.

Допринос споменут у члану 48. ставу 1. може покривати, за пријелазно раздобље које завршава с 31. децембром четврте године од ступања ове Уредбе на снагу, издатке који се односе на фазу почетног уходавања Агенције. У складу с поступком утврђеним у члану 54. ставу 3., то се раздобље може продужити у случају потребе за највише годину дана.

ГЛАВА IV.  
ЗАВРШНЕ ОДРЕДБЕ

Члан 54.

*Одбор*

1. Комисији помаже одбор.
  2. Код упутства на овај став примјењују се чланови 3. и 7. Одлуке 1999/468/ЕЗ уз узимање у обзир одредби члана 8. исте.
  3. Код упутства на овај став примјењују се чланови 5. и 7. Одлуке 1999/468/ЕЗ уз узимање у обзир одредбе члана 8. исте.
- Раздобље наведено у члану 5. ставу 6. Одлуке 1999/468/ЕЗ износи мјесец дана.
4. Код упутства на овај став примјењује се члан 6. Одлуке 1999/468/ЕЗ.
- Прије усвајања своје одлуке Комисија ће се консултовати с одбором споменутим у ставу 1. овога члана.
- Раздобље утврђено у члану 6. тачки (б) Одлуке 1999/468/ЕЗ износи три мјесеца.
- Када нека држава чланица упућује одлуку Комисије Вијећу, Вијеће које дјелује квалификованом већином може донијети другачију одлуку унутар периода од три мјесеца.
5. Одбор доноси свој Пословник.

Члан 55.

*Учествовање европских трећих земаља*

Агенција је отворена за учествовање европских трећих земаља које су уговорне стране Чикашке конвенције и које су склопиле споразуме с Европском заједницом којима су донијеле и примјењују право Заједнице на подручју обухваћеном овом Уредбом и њеним имплементирајућим прописима.

Према односним одредбама тих споразума успостављају се споразуми који ће, *inter alia*, спецификовати природу и обим те детаљна правила за учествовање тих земаља у раду Агенције, укључујући одредбе о финансијским доприносима и особљу.

Члан 56.

*Почетак рада Агенције*

1. Агенција ће преузети послове сертификације који су јој додијељени као дужност према члану 15. од 28. септембра 2003. До тога датума државе чланице наставиће проводити примјениво законодавство и прописе.
2. Током додатног пријелазног периода од 42 мјесеца од датума споменутог у ставу 1. државе чланице могу наставити издавати сертификате и одобрења изузетно од одредби члана 5., 6., 9. и 15. према условима наведенима од стране Комисије у имплементирајућим прописима донесенима за њихову примјену. Кад у том контексту државе чланице издају сертификате на основу сертификата изданих од стране трећих земаља, имплементирајући прописи Комисије посветиће дужну пажњу начелима утврђенима у члану 9. ставу 2. тачкама (б) и (ц).
3. Изнимно од одредби члана 43., до доношења основних захтјева у складу са чланом 7. извршење одговарајућих задатака од стране Агенције може подлијегати радним поступцима договоренима са заједничким ваздухопловним властима.

Члан 57.

*Опозив*

1. Директива 80/51/ЕЕЗ и Анекс II. Уредби (ЕЕЗ-а) бр. 3922/91 опозивају се од 28. септембра 2003.
2. Одредбе члана 8. примјењују се на производе, дијелове и уређаје, организације и особе који су сертифицирани у складу с одредбама споменутима у ставу 1. овога члана.

Члан 58.

*Ступање на снагу*

Ова Уредба ступа на снагу двадесетого дана од објаве у Службеном листу Европских заједница.

Чланови 5. и 6. примјењују се од датума утврђених у имплементирајућим прописима.

Ова Уредба у цијелости обавезује и непосредно се примјењује у свим државама чланицама.

Састављено у Бриселу 15. маја 2002.

<i>За Европски парламент</i>	<i>За Вијеће</i>
<i>Предсједник</i>	<i>Предсједник</i>
P. COX	M. FISCHER BOEL

## АНЕКС I.

### Основни захтјеви за пловидбеност споменути у члану 5.

1. Интегритет производа: интегритет производа мора бити обезбјеђен за све предвиђене услове лета за радни вијек ваздухоплова. Удовољавање свим захтјевима мора се показати процјеном или анализом, поткријепљеним испитивањима у случају потребе.

1.a. Структуре и материјали: интегритет структуре мора се обезбједити кроз цијели оперативни обим ваздухоплова и доста преко истога, укључујући његов погонски систем, и одржавати кроз цијели радни вијек ваздухоплова.

1.a.1. Сви дијелови ваздухоплова чије би отказивање смањило структурални интегритет морају удовољавати слједећим условима без штетних деформација или отказивања. То укључује све ставке са значајном масом и средства за њихово учвршћивање.

1.a.1.a. Требају се размотрити све комбинације оптерећења за које се разумно очекује да ће се појавити унутар те доста преко тежина, обима тежишта, оперативног обима и вијека трајања ваздухоплова. То укључује оптерећења због налета вјетра, маневрисања, изједначавања притиска у кабини, помичне површине, контролне и погонске системе и у лету, и на земљи.

1.a.1.b. Треба размотрити сва оптерећења и могућа отказивања до којих доведу слијетања у случају опасности, било на земљу или на воду.

1.a.1.c. Динамични ефекти требају бити обухваћени у структуралном реаговању на та оптерећења.

1.a.2. Ваздухоплов мора бити без било какве аероеластичне нестабилности и прекомјерних вибрација.

1.a.3. Производни процеси и материјали употријебљени за градњу ваздухоплова морају резултирати структуралним својствима која су позната и могу се репродуковати. У обзир се требају узети било какве промјене у перформансама материјала везане уз оперативно окружење.

1.a.4. Ефекти цикличког оптерећења, деградације околине, штете са случајним и дискретним извором не смију смањивати структурални интегритет испод прихватљивог нивоа преостале снаге. Требају се донијети сва потребна упутства за осигуравање континуиране пловидбености у том погледу.

1.b. Погон: интегритет погонског система (тј. мотора и, кад је то примјерено, елисе) мора се показати кроз цијели оперативни обим погонског система и доста преко њега, и мора се одржавати кроз цијели радни вијек погонског система.

1.b.1. Погонски систем мора унутар наведених ограничења производити потисак или снагу потребну за све тражене услове лета, уз узимање у обзир утицаја и услова околине.

1.b.2. Производни процес и материјали који се користе за градњу погонског система морају резултирати познатим и поновљивим структуралним понашањем. У обзир се требају узети било какве промјене у перформансама материјала везане уз оперативно окружење.

1.b.3. Ефекти цикличког оптерећења, деградације везане уз околину и оперативне деградације те вјероватно накнадно отказивање не смију смањити интегритет погонског система испод прихватљивих нивоа. Требају се донијети сва потребна упутства за осигуравање континуиране пловидбености у том погледу.

1.b.4. Требају се донијети сва потребна упутства, информације и захтјеви за сигурну и исправну везу између погонског система и ваздухоплова.

1.c. Системи и опрема

1.c.1. Ваздухоплов не смије имати конструкцијска обиљежја или детаље за које је искуство показало да су опасни.

1.c.2. Ваздухоплов, укључујући оне системе, опрему и уређаје који се траже за сертификацију типа, или према оперативним правилима, мора функционисати како је то намјеравано према било којим предвидљивим условима рада, кроз цијели оперативни обим ваздухоплова те доста преко њега, уз узимање у обзир оперативног окружења система, опреме или уређаја. Други системи, опрема и уређаји који се не траже за сертификацију типа, или према оперативним правилима, без обзира функционишу ли исправно или неисправно, не смију смањивати безбједност и не смију штетно утјецати на исправно функционирање било којег другог система, опреме или уређаја. Системи, опрема и уређаји морају бити оперативни без потребе за изузетном вјештином или снагом.

1.c.3. Системи, опрема и пратећи уређаји ваздухоплова, разматрани засебно и у међусобном односу, морају се пројектирати тако да било које стање катастрофалног отказивања не резултира из појединачног отказивања које се није показало крајње невјеројатним, и мора постојати однос инверзије између вјероватности стања отказивања и тежине његових посљедица на ваздухоплов и људе у њему. У погледу горњег критеријума за појединачно отказивање, прихваћено је да се мора узети у обзир величина и уопштена конфигурација ваздухоплова и да то може спријечити да таквом критеријуму појединачног отказивања удовоље неки дијелови и неки системи хеликоптера и малих ваздухоплова.

1.c.4. Информације потребне за безбједно обављање лета и информације које се тичу несигурних услова морају се доставити посади или особљу за одржавање, како је примјерено, на јасан, досљедан и недвосмислен начин. Системи, опрема и контроле, укључујући знакове и најаве, морају бити дизајнирани и смјештени тако да крајње смање грешке које би могле довести до стварања опасности.



1.ц.5. Морају се предузети мјере предострожности код пројектирања како би се крајње смањиле опасности за ваздухоплов и особе у њему од разумно вјероватних пријетњи и унутар и изван ваздухоплова, укључујући заштиту од могућности значајног отказивања или сметње било којег уређаја ваздухоплова.

#### 1.д. Континуирана пловидбеност

1.д.1. Морају се утврдити упутства за континуирану пловидбеност како би се обезбједило одржавање норме за увјерење о пловидбености типа ваздухоплова кроз цијели радни вијек ваздухоплова.

1.д.2. Морају се обезбједити средства како би се омогућио преглед, подешавање, подмазивање, уклањање или замјена дијелова и уређаја према потреби за континуирану пловидбеност.

1.д.3. Упутства за континуирану пловидбеност морају бити у облику једног или више приручника, како је примјерено за количину података који се требају дати. Приручници морају покривати упутства за одржавање и поправак, информације о сервисирању, елиминисање кварова и поступке прегледа у облику који осигурава практични распоред.

1.д.4. Упутства за континуирану пловидбеност морају садржавати ограничења за пловидбеност која наводе свако обавезно вријеме за замјену, интервал за преглед и односни поступак прегледа.

#### 2. Аспекти рада производа везани уз пловидбеност

2.а. Сљедеће се мора показати ријешеним како би се осигурао задовољавајући ниво безбједности за особе у ваздухоплову или на земљи током рада производа:

2.а.1. Морају се утврдити врсте рада за које је ваздухоплов одобрен те ограничења и информације потребне за сигуран рад, укључујући ограничења везана уз околину и перформансе.

2.а.2. Ваздухоплов мора бити безбједно управљив и способан за маневрисање у свим очекиваним оперативним условима укључујући након отказивања једног или, ако је примјерено, више погонских система. У обзир треба одговарајуће узети снагу пилота, окружење у пилотској кабини, радно оптерећење пилота и друга питања везана уз људски фактор, као и фазу лета и њено трајање.

2.а.3. Треба бити могуће извршити глатки прелазак с једне фазе лета на другу без потребе за изузетним пилотским способностима, будношћу, снагом или радним оптерећењем у било којим оперативним условима.

2.а.4. Ваздухоплов мора имати стабилност која осигурава да захтјеви који се постављају пред пилота не буду претјерани уз узимање у обзир фазе лета и њеног трајања.

2.а.5. Требају се утврдити поступци за нормалне операције, отказивање и услове хитног случаја.

2.а.6. Требају се обезбједити упозорења или друга средства за одвраћање како би се спријечило прекорачење нормалног обима лета како је примјерено за тип.

2.а.7. Обилежја ваздухоплова и његових система морају омогућити безбједно враћање с екстрема обима лета на које се може наићи.

2.б. Оперативна ограничења и друге информације потребне за сигуран рад морају се ставити на располагање члановима посаде.

2.ц. Операције производа морају бити заштићене од опасности произашлих из штетних вањских и унутрашњих услова, укључујући услове околине.

2.ц.1. Нарочито се не смије појавити никакво небезбједно стање од излагања појавама као што су, али не ограничено на, неповољно вријеме, расвјета, удар птице, поља са зрачењем високе фреквенције, озон, итд., чије се појављивање разумно очекује током рада производа.

2.ц.2. Одјелци кабине морају путницима обезбједити прикладне услове превоза и одговарајућу заштиту од било које очекиване опасности произашле код операција лета или настале из ситуација опасности, укључујући опасности као што су пожар, дим, токсични плинкови и нагли губитак притиска. Мора се обезбједити пружање свих разумних прилика лицама у ваздухоплову за избегавање тешке озледе и брзо евакуирање ваздухоплова те заштита од сила успоравања у случају принудног слијетања на земљу или воду. Требају се обезбједити јасне и недвосмислене ознаке или објаве, како је потребно, како би се лицама у ваздухоплову дале упуте за одговарајуће безбједно понашање те положај и исправну употребу безбједносне опреме. Тражена безбједносна опрема мора бити лако доступна.

2.ц.3. Одјелци за посаду морају бити распоређени таквим редом да олакшавају операције лета, укључујући средства која обезбјеђују свјесност о ситуацији, те рјешавање било које очекиване ситуације и случајева опасности. Окружење одјелјака посаде не смије угрожавати способност посаде за обављање својих задатака и његово пројектовање треба бити такво да се избегава ометање за вријеме рада и погрешна употреба команди.

3. Организације (укључујући физичке особе које се баве пројектовањем, производњом или одржавањем)

3.а. Одобрења организација морају се издати кад се испуне сљедећи услови:

3.а.1. организација мора имати сва средства потребна за обим радова. Та средства обухваћају, али нису ограничена на, сљедеће: капацитете, особље, опрему, алате и материјал, документацију о задацима, одговорностима и поступцима, приступ до односних података и вођење евиденције;

3.а.2. организација мора примјењивати и водити систем управљања како би се обезбједило удовољавање тим основним захтјевима за пловидбеност те тежило постизању континуираног побољшања тог система;

3.а.3. организација мора утврдити споразуме с односном организацијом према потреби како би се обезбједило континуирано задовољавање тим основним захтјевима за пловидбеност;

3.a.4. организација мора утврдити систем за извјештавање о и/или рјешавање појава који мора користити систем за управљање под тачком 3.a.2 и аранжмани под тачком 3.a.3 како би се придонијело циљу постизања континуираног побољшања безбједности производа.

3.б. У случају организације за обуку за одржавање не примјењују се услови под тачкама 3.a.3 и 3.a.4.

АНЕКС II.

#### **Ваздухоплови споменути у члану 4. ставу 2.**

Ваздухоплови на које се не примјењује члан 4. став 1. су ваздухоплови за које није издат сертификат типа или увјерење о пловидбености на основи ове Уредбе и њених имплементирајућих прописа те који спадају у једну од сљедећих категорија:

(а) ваздухоплови који имају очигледну историјску вриједност везану уз:

(и) учествовање у важном историјском догађају; или

(ии) велик корак у развоју ваздухопловства; или

(иии) велику улогу коју је имао у оружаним снагама државе чланице;

и задовољавају један или више сљедећих критерија:

(и) њихов почетни дизајн утврђен је као старији од 40 година;

(ии) њихова је производња престала прије најмање 25 година;

(иии) у државама чланицама је још регистровано мање од 50 ваздухоплова с истим основним дизајном;

(б) ваздухоплови специфично пројектовани или модификовани за истраживање, експерименталне или научне сврхе те који ће се вјероватно производити у врло ограниченом броју;

(ц) ваздухоплови које је најмање 51 % саградио аматер или непрофитно удружење аматера у властите сврхе и без икакве комерцијалне сврхе;

(д) ваздухоплови чији је почетни дизајн био намијењен само у војне сврхе;

(е) авиони који немају више од два сједишта, чија брзина код губитка узгона или минимална брзина за стабилни лет у конфигурацији за слијетање не прелази 35 чворова калибриране ваздушне брзине (CAS) и с највећом масом код полијетања (МТОМ) не већом од:

(и) 300 кг за копнени ваздухоплов, једносјед; или

(ии) 450 кг за копнени ваздухоплов, двосјед; или

(иии) 330 кг за амфибију или ваздухоплов с пловцима, једносјед; или

(ив) 495 кг за амфибију или ваздухоплов с пловцима, двосјед, под условом да када ради и као ваздухоплов с пловцима и као копнени ваздухоплов потпада испод оба ограничења МТОМ-а, како је примјерено;

(ф) 'једрилице' са структуралном масом мањом од 80 кг код једносједа или 100 кг код двосједа, укључујући оне који се лансирају ножно;

(г) ваздухоплови без посаде с оперативном масом мањом од 150 кг;

(х) било који други ваздухоплови с укупном масом без пилота мањом од 70 кг.

ДОДАТАК III.

#### **УРЕДБА (ЕЗ-а) бр. 1899/2006 ЕВРОПСКОГА ПАРЛАМЕНТА И ВИЈЕЋА од 12. децембра 2006.**

којом се измјењује и допуњује Уредба Вијећа (ЕЕЗ-а) бр. 3922/91 о усклађивању техничких прописа и управних поступака у подручју цивилнога ваздухопловства

(Текст од значаја за Европски привредни простор)

ЕВРОПСКИ ПАРЛАМЕНТ И ВИЈЕЋЕ ЕВРОПСКЕ УНИЈЕ,

узимајући у обзир Уговор о оснивању Европске заједнице, а посебно његов члан 80. став 2.,

узимајући у обзир приједлог Комисије,

узимајући у обзир мишљење Европскога привредног и социјалнога одбора<sup>[13]</sup>,

након савјетовања с Одбором регија,

дјелујући у складу с поступком наведеним у члану 251. Уговора<sup>[14]</sup>,

будући да:

(1) Уредба (ЕЕЗ-а) бр. 3922/91<sup>[15]</sup> предвиђа опште безбједносне стандарде наведене у Анексу II. те Уредбе нарочито у односу на изглед, израду, дјеловање и одржавање ваздухоплова, као и лица и организација које су укључене у те задатке. Ти се усклађени безбједносни стандарди примјењују на све ваздухоплове којима управљају оператери у Заједници, без обзира је ли такав ваздухоплов регистрован у држави чланици или у трећој земљи.

(2) Члан 4. став 1. те Уредбе захтијева доношење заједничких техничких услова и управних поступака, на основу члана 80., става 2. Уговора, за подручја која се не наводе у Анексу II те Уредбе.

(3) Члан 9. Уредбе Вијећа (ЕЕЗ-а) бр. 2407/92 од 23. маја 1992. о издавању дозвола за ваздухопловне компаније<sup>[16]</sup> предвиђа да је издавање и ваљаност радних дозвола у свако вријеме зависно о томе посједује ли оператер важеће сертификат о способности ваздушног превоза, у којој се наводе дјелатности које покрива радна дозвола и која је у складу с критеријима који ће се утврдити очекиваном уредбом. Сада је примјерено утврдити такве критерије.

(4) Заједничке ваздухопловне власти (ЈАА) донијеле су низ усклађених правила за комерцијални ваздушни превоз ваздухопловима, названих Заједнички ваздухопловни прописи – Операције у комерцијалном ваздушном превозу (ваздухоплови) (JAR-OPS 1), с измјенама и допунама. Та правила (Измјена и допуна 8. од 1. јануара 2005.) предвиђају најмањи ниво безбједносних услова и стога представљају добру основу за законодавство Заједнице које покрива подручје дјеловања ваздухоплова. Било је потребно направити промјене JAR-OPS-а 1. ради усклађивања са законодавством и политикама Заједнице, водећи рачуна о његовим многим примјенама у привредном и социјалном подручју.

Тај се нови текст не може увести у право Европске заједнице једноставним позивањем на JAR-OPS 1. у Уредби (ЕЕЗ-а) бр. 3922/91. Потребно је Уредби додати нови Анекс који садржи заједничка правила.

(5) Ваздушним је превозницима потребно дати довољно флексибилности да ријеше непредвиђене хитне оперативне околности или оперативне потребе ограниченога трајања или да докажу да могу достићи једнак ниво безбједности другим средствима осим примјеном заједничких правила наведених у Анексу (у даљем тексту: "Анекс III."). Државе би чланице стога требале бити овлаштене за додјељују изузећа или уводе измјене заједничких техничких услова и управних поступака. С обзиром на то да би нека изузећа и измјене, у одређеним случајевима, могли довести у питање заједничке безбједносне стандарде или створити несклад на тржишту, потребно је њихово подручје строго ограничити, а њихово додјељивање подлијегати примјереном надзору Комисије. У вези с тим би Комисија требала бити овлаштена за предузимање безбједносних мјера.

(6) Постоје јасно одређени случајеви у којима би државама чланицама требало дозволити да донесу или задрже националне одредбе у вези с ограничењима времена летења и радног времена и условима за одмор, под условом да су испуњени заједнички утврђени поступци и док се не утврде правила Заједнице на основу научних чињеница и најбоље праксе.

(7) Сврха ове Уредбе је да утврди усклађене безбједносне стандарде високог нивоа, укључујући у подручју ограничења летења и радног времена те времена одмора. У неким државама чланицама постоје колективни уговори о раду и/или законодавство које предвиђа боље услове у вези с радим условима за посаду. Ништа из ове Уредбе не смије се тумачити као ограничавање могућности за склапање или одржавање тих уговора. Државама чланицама дозвољено је задржати законодавство које садржи повољније одредбе од оних које се износе у овој Уредби.

(8) Одредбе је Уредбе (ЕЕЗ-а) бр. 3922/91, које се односе на поступке одбора, потребно прилагодити на начин да се узме у обзир Одлука Вијећа 1999/468/ЕЗ од 28. јуна 1999. којом се износе поступци за остваривање овлашћења додијелених Комисији<sup>[17]</sup>.

(9) Одредбе је Уредбе (ЕЕЗ-а) бр. 3922/91, које се односе на њезино подручје, потребно прилагодити узимајући у обзир Уредбу (ЕЗ-а) бр. 1592/2002 Европскога парламента и Вијећа од 15. маја 2002. о заједничким правилима у подручју цивилнога ваздухопловства и којом се оснива Европска агенција за безбједност ваздушног саобраћаја<sup>[18]</sup>, као и њезина правила која се примјењују, а која се утврђују Уредбом Комисије (ЕЗ-а) бр. 1702/2003 од 24. септембра 2003., која наводи правила која се примјењују за издавање сертификата о способности и околину за ваздухоплове и повезане производе, дијелове и уређаје, као и за издавање потврда пројектним и производним организацијама<sup>[19]</sup> те Уредба Комисије (ЕЗ-а) бр. 2042/2003 од 20. новембра 2003. о продуживању сертификата о способности ваздухоплова и аеронаутичких производа, дијелова и уређаја и о организацијама и особљу које је укључено у ове задатке<sup>[20]</sup>.

(10) Ова Уредба, посебно одредбе о ограничењу времена летења и радном времену и условима за одмор како су наведени у пододјелку Q Анекса III., узима у обзир ограничења и минимум стандарда, који су већ утврђени у Директиви 2000/79/ЕЗ<sup>[21]</sup>. Потребно је увијек поштовати ограничења која се наводе у тој Директиви у вези с мобилним радницима у цивилном ваздухопловству. Одредбе пододјелку Q Анекса III. и остале одредбе које су одобрене према овој Уредби не би под никаквим условима требале бити шире и на тај начин предвидјети слабију заштиту тих радника.

(11) Државе би чланице требале моћи наставити с примјеном националних одредаба о ограничењима времена летења и радног времена и услова за одмор за чланове посаде, под условом да су ограничења која се одређују таквим националним одредбама испод највећег ограничења и изнад најмањег ограничења наведених у пододјелку Q Анекса III.

(12) Државе би чланице такође требале моћи наставити с примјеном националних одредаба о ограничењима времена летења и радног времена и услова за одмор за чланове посаде у подручјима која тренутно нису покривена у пододјелку Q Анекса III., на пр. најдуже дневно дозвољено раздобље летења за операције с једним пилотом и хитне медицинске операције те одредбе које се односе на смањење трајања летачке дужности или повећавање времена за одмор када се прелази више временских зона.

(13) Потребно је направити научну и медицинску процјену одредаба о ограничењима времена летења и раднога времена и условима за одмор и, ако је битно, одредаба о кабинској посади, у року од двије године након што ова Уредба ступи на снагу.

(14) Ова Уредба не би требала утицати на примјену одредаба о провјери, које се наводе у Конвенцији о међународном цивилном ваздухопловству отвореном за потписивање у Чикагу 1944. и Директиви 2004/36/ЕЗ Европскога парламента и Вијећа од 21. априла 2004. о безбједности ваздухоплова трећих земаља, које користе ваздушне луке Заједнице<sup>[22]</sup>.

(15) Краљевина Шпанија и Уједињено краљевство заједничком су декларацијом министара спољних послова тих двију земаља, у Лондону 2. децембра 1987., постигли договор ради јаче сарадње у вези с употребом ваздушне луке Гибралтар. Ти договори тек требају ступити на снагу.

(16) Стога је потребно Уредбу (ЕЕЗ-а) бр. 3922/91 измијенити и допунити с тиме у складу, ДОНИЈЕЛИ СУ ОВУ УРЕДБУ:

#### Члан 1.

Уредба (ЕЕЗ-а) бр. 3922/91 овиме се измјењује и допуњује и гласи:

1. сљедећа се уводна изјава убацује одмах након девете уводне изјаве:

"Примјена одредаба које се односе на ограничења времена летења и раднога времена могу резултирати значајним поремећајем списка предузетника чији се оперативни модели искључиво заснивају на ноћним летовима. Комисија би требала, на основу доказа које представљају дотичне странке, спровести процјену и предложити прилагођавање одредаба које се односе на ограничења времена летења и радног времена, да би се ови специјални оперативни модели узели у обзир.";

2. сљедеће се уводне изјаве убацују одмах након десете уводне изјаве:

"Европска би агенција за безбједност ваздушног саобраћаја до 16. јануара 2009. требала завршити потпуну научну и медицинску процјену пододјелка Q и, по потреби, пододјелка O Анекса III. На основу резултата те процјене, у складу с поступцима на које се односи члан 12. став 2., Комисија би требала, по потреби, без одлагања израдити и предати приједлоге ради измјене и допуне битних техничких одредаба. Током прегледа одређених одредаба на које се односи члан 8а., потребно је задржати смјер ка даљњем усклађивању услова за оспособљавање кабинске посаде, који су до сада били усвојени, ради олакшавања слободног кретања особља кабинске посаде унутар Заједнице. У том је контексту потребно преиспитати могућност даљег усклађивања квалификација кабинскога особља.";

3. посљедња уводна изјава замјењује се сљедећом уводном изјавом:

"Мјере које су потребне за примјену ове Уредбе требају се донијети у складу с Одлуком Вијећа 1999/468/ЕЗ од 28. јуна 1999., којом се утврђују поступци за остваривање овлашћења, које су додијелене Комисији[23]\*;

4. Члан 1. се овиме измјењује и допуњује и гласи:

(а) став 1. се мијења и гласи:

"1. Ова се Уредба примјењује на усклађивање техничких услова и управних поступака у подручју безбједности цивилнога ваздухопловства, који се односе на рад и одржавање ваздухоплова те особе и организације које су укључене у такве задатке.";

(б) потребно је додати сљедеће ставове:

"3. Примјена ове Уредбе на ваздушну луку Гибралтар подразумијева се не доводећи у питање законску позицију Краљевине Шпаније и Уједињенога Краљевства у вези са спором око суверенитета над територијом на којем је ваздушна лука смјештена.

4. Примјена ове Уредбе на ваздушну луку Гибралтар привремено се укида, док договори који су укључени у Заједничку декларацију и које су постигли министри иностраних послова Краљевине Шпаније и Уједињенога Краљевства, 2. децембра 1987., не ступе на снагу. Владе Шпаније и Уједињенога Краљевства приопштавају Вијећу датум ступања на снагу.";

5. сљедећа се дефиниција додаје члану 2:

"(и) "Тијело" у Анексу III. значи надлежно тијело које је издало сертификат о способности ваздушнога превоза (АОС).";

6. Члан 3. се мијења и гласи:

#### "Члан 3.

1. Не доводећи у питање члан 11., заједнички су технички услови и управни поступци, који се примјењују у Заједници у вези с комерцијалним превозом ваздухопловима, они који се наводе у Анексу III.

2. Позивање на пододјелак M Анекса III., или неку од његових одредаба, односи се на дио M Уредбе Комисије (ЕЗ-а) бр. 2042/2003 од 20. новембра 2003. о обнављају пловидбености ваздухоплова и аеронаутичких производа, дијелова и уређаја те на одобрење организација и особља које је укључено у те задатке[24]\*\* или њене релевантне одредбе."

7. Члан 4. став 1. мијења се и гласи:

"1. У вези с подручјима која нису покривена Анексом III., заједнички се технички прописи и управни поступци усвајају на основу члана 80., става 2. Уговора. Комисија, по потреби и чим је прије могуће, доставља приједлоге у вези с тим подручјима.";

8. Члан 6. се мијења и гласи:

#### "Члан 6.

Ваздухопловом којим се управља према овлашћења коју је додијелила држава чланица, у складу са заједничким техничким условима и управним поступцима, може се под истим условима управљати у другим државама чланицама, без додатних техничких услова или процјене тих других држава чланица.";

9. Члан 7. се мијења и гласи:

#### "Члан 7.

Државе чланице признају сертификате које су према овој Уредби друга држава чланица, или тијело које у њено име дјелује, издали тијелима или лицама под њиховом надлежности и власти, а на које се односи одржавање производа и рад ваздухоплова.";

10. Члан 8. се мијења и гласи:

#### "Члан 8.

1. Одредбе члана 3. до 7. не спречавају државу чланицу да одмах реагује на безбједносни проблем који укључује производ, лице или организацију које су подложне овој Уредби.

Ако безбједносни проблем произлази из непримјереног нивоа безбједности која се предвиђа заједничким техничким условима и управним поступцима или из недостатака тих услова или поступака, држава чланица одмах обавјештава Комисију и друге државе чланице о предузетим мјерама и разлозима за њихово предузимање.

Комисија одлучује, у складу с поступцима на које се односи члан 12. став 2., оправдава ли непримјерени ниво безбједности или недостаци заједничких техничких прописа и управних поступака, даљу примјену мјера, које су усвојене према првој тачки овога става. У таквом случају, Комисија предузима потребне кораке да измијени и допуни заједничке техничке прописе и управне поступке у питању, у складу с чланом 4. или чланом 11. Ако се установи да мјере државе чланице нису оправдане, она ће укинути дотичне мјере.

2. Држава чланица може додијелити изузеће од техничких прописа и управних поступака, који се наводе овом Уредбом, у случају непредвиђених хитних оперативних околности или оперативних потреба ограниченога трајања.

Комисија и друге државе чланице обавјештавају се о свим изузећима која се додјељују узастопно или на раздобље дуже од два мјесеца.

Када се Комисија и друге државе чланице обавјештавају о изузећима која је једна држава чланица додијелила у складу с другом тачком, Комисија испитује испуњавају ли изузећа безбједносне циљеве ове Уредбе или друга релевантна правила законодавства Заједнице.

Ако Комисија установи да додијељена изузећа не испуњавају безбједносне циљеве ове Уредбе или неко друго релевантно правило законодавства Заједнице, она одлучује о заштитним мјерама у складу с поступком наведеним у члану 12а.

У таквом случају, дотична држава чланица укида изузеће.

3. У случајевима када се ниво безбједности, једнак оном који се постиже примјеном заједничких техничких прописа и управних поступака наведених у Анексу III., може постићи другим средствима, државе чланице могу, без дискриминације на основу националности подносиоца захтјева и узимајући у обзир потребу да се тржишно такмичење не наруши, издати одобрење које одступа од ових одредаба.

У таквим случајевима држава чланица у питању обавјештава Комисију о својој намјери да изда такво одобрење, разлозима за то и условима који су одређени да би се обезбједило постизање једнаког нивоа безбједности.

Комисија, у року од три мјесеца након што ју је држава чланица обавјестила, започиње поступак на који се односи члан 12. став 2. ради одлучивања може ли се предложено одобрење мјере одобрити.

У таквом случају, Комисија јавља своју одлуку свим државама чланицама које имају право на примјену те мјере. Релевантне одредбе Анекса III. такође се могу измијенити и допунити како би садржавале такву мјеру.

Чланови 6. и 7. примјењују се на дотичну мјеру.

4. Независно о одредбама из става 1., 2. и 3., држава чланица може донијети или задржати одредбе које се односе на OPS 1.1105., тачку 6., OPS 1.1110., тачке 1.3. и 1.4.1., OPS 1.1115. и OPS 1.1125., тачку 2.1. пододјелка Q из Анекса III., док се не утврде правила Заједнице на основу научних чињеница и најбоље праксе.

Држава чланица обавјештава Комисију о одредбама које одлучи задржати.

У вези с националним одредбама које одступају од одредаба OPS-а 1. на које се односи прва тачка, а које државе чланице намјеравају донијети након дана почетка примјене Анекса III., Комисија у року од три мјесеца након што ју је држава чланица о томе обавјештавала, започиње поступак на који се односи члан 12., став 2., да би одлучила испуњавају ли те одредбе безбједносне циљеве ове Уредбе и остале прописе права Заједнице и могу ли се примјењивати.

Ако је тако, Комисија јавља своју одлуку о одобравању мјера свим државама чланицама које имају право примјењивати ту мјеру. Релевантне одредбе Анекса III. такође се могу измијенити и допунити како би садржавале такву мјеру.

Чланови 6. и 7. примјењују се на дотичну мјеру.";

11. убацује се сљедећи члан:

#### "Члан 8а.

1. Европска агенција за безбједност ваздушног саобраћаја завршава до 16. јануара 2009. научну и медицинску процјену одредаба пододјелка Q и, по потреби, пододјелка O Анекса III.

2. Не доводећи у питање члан 7. Уредбе (ЕЗ-а) бр. 1592/2002 Европског парламента и Вијећа од 15. маја 2002. о заједничким правилима у подручју цивилног ваздухопловства и оснивању Европске агенције за безбједност ваздушног саобраћаја[25]\*, Европска агенција за безбједност ваздушног саобраћаја помаже Комисији око припремања приједлога за преправке техничких одредаба пододјелка О и пододјелка Q Анекса III. које се примјењују.";

12. Члан 11., став 1. мијења се и гласи:

"1. Комисија, након поступка на који се односи члан 12., став 2., измјењује и допуњује заједничке техничке услове и управне поступке наведене у Анексу III. ради научног и техничког напретка";

13. Члан 12. се мијења и гласи:

"Члан 12.

1. Одбор за безбједност ваздушног саобраћаја, у даљем тексту: "Одбор", помаже Комисији.

2. Када се наводи овај став, примјењују се чланови 5. и 7. Одлуке 1999/468/ЕЗ, узимајући у обзир одредбе њеног члана 8.

Раздобље које је наведено у члану 5., ставу 6., Одлуке 1999/468/ЕЗ одређује се на три мјесеца.

3. Одбор доноси Правила поступка."

14. убацује се сљедећи члан:

"Члан 12а.

Када се наводи овај члан, примјењује се заштитни поступак наведен у члану 6. Одлуке 1999/468/ЕЗ.

Прије доношења одлуке, Комисија се савјетује с Одбором.

Раздобље које се наводи у члану 6., тачки б., Одлуке 1999/468/ЕЗ одређује се на три мјесеца.

Када држава чланица упуту одлуку Комисије Вијећу, Вијеће може квалификованом већином донијети другачију одлуку у року од три мјесеца.";

15. текст који се појављује у Анексу ове Уредбе додаје се као Анекс III.

Члан 2.

Ова Уредба ступа на снагу двадесетого дана након њеног објављивања у Службеном листу Европске уније.

Не доводећи у питање одредбе члана 11. Уредбе (ЕЕЗ-а) бр. 3922/91, Анекс III. примјењује се од 16. маја 2008.

Ова је Уредба обавезујућа у цијелости и директно се примјењује на све државе чланице.

Састављено у Стразбуру 12. децембра 2006.

<i>За Европски парламент</i> <i>Предсједник</i>	<i>За Вијеће</i> <i>Предсједник</i>
Josep BORRELL FONTELLES	Mauri PEKKARINEN

#### ДОДАТАК IV.

#### УРЕДБА (ЕЗ-а) бр. 1900/2006 ЕВРОПског ПАРЛАМЕНТА И ВИЈЕЋА од 20. децембра 2006.

којом се измјењује и допуњује Уредба Вијећа (ЕЕЗ-а) бр. 3922/91 о усклађивању техничких прописа и управних поступака у подручју цивилног ваздухопловства

ЕВРОПСКИ ПАРЛАМЕНТ И ВИЈЕЋЕ ЕВРОПСКЕ УНИЈЕ,

узимајући у обзир Уговор о оснивању Европске заједнице, а посебно његов члан 80. став 2.,

узимајући у обзир приједлог Комисије,

узимајући у обзир мишљење Европског привредног и социјалног одбора,

након савјетовања с Одбором регија,

дјелујући у складу с поступком предвиђеним у члану 251. Уговора[26]23,

будући да:

(1) Анекс III. Уредби (ЕЕЗ-а) бр. 3922/9124[27] предвиђа заједничке техничке прописе и управне поступке који се примјењују на комерцијални превоз авионом. Ти усклађени прописи и поступци примјењују се на све ваздухоплове које користе оператери Заједнице који су регистровани у држави чланици или у трећој земљи.

(2) Мјере потребне за имплементацију Уредбе (ЕЕЗ-а) бр. 3922/91 потребно је донијети у складу с Одлуком Вијећа 1999/468/ЕЗ од 28. јуна 1999. којом се утврђују поступци за извршавање Комисији датих имплементирајућих овлашћења[28]25.

(3) Нарочито је потребно Комисији дати овлашћења за одређивање услова под којима би се могло, на начин како је предвиђено Уредбом (ЕЕЗ-а) бр. 3922/91, измијенити или допунити заједнички технички прописи и управни поступци наведени у Анексу III. наведене Уредбе или би се држава чланица могла изузети од њихове примјене. Будући да су то мјере општег достигнућа те су намијењене измјени небитних



елемената Уредбе или допуни Уредбе додавањем нових небитних елемената, потребно их је донијети према регулаторном поступку с прегледом предвиђеном у члану 5. а. Одлуке 1999/468/ЕЗ.

(4) Када се због хитних разлога везаних уз одржавање одговарајућег нивоа безбједности ваздушнога саобраћаја не могу поштовати уобичајени рокови за регулаторни поступак с прегледом, потребно је Комисији омогућити примјену хитног поступка предвиђеног у члану 5. а. ставу 6. Одлуке 1999/468/ЕЗ за доношење одређених мјера.

(5) Стога се Уредба (ЕЕЗ-а) бр. 3922/1991 у складу с тиме измјењује и допуњује,  
ДОНИЈЕЛИ СУ ОВУ УРЕДБУ:

#### Члан 1.

Овиме се Уредба (ЕЕЗ-а) бр. 3922/91 измјењује и допуњује како слиједи:

1) Члан 8. измјењује се и допуњује како слиједи:

(а) Четврти подстав става 3. мијења се и гласи:

"У таквом случају Комисија саопштава своју одлуку свим државама чланицама које су овлаштене примјењивати наведену мјеру. Одговарајуће одредбе Анекса III. могу се такође измијенити и допунити у складу с чланом 11. тако да одражавају наведену мјеру.";

2) Члан 11. измјењује се и допуњује како слиједи:

(а) Став 1. мијења се и гласи:

"1. Мјере чија је сврха измијенити и допунити небитне елементе ове Уредбе тако да је допуне, које су нужне због научног и техничког напретка и које измјењују и допуњују заједничке техничке захтјеве и управне поступке наведене у Анексу III. доносе се у складу с регулаторним поступком с прегледом из члана 12. става 3. У хитним случајевима Комисија може примијенити хитни поступак из члана 12. става 4.";

(б) У ставу 2. ријечи "у члану 12." мијењају се и гласе "у члану 12. ставу 3.";

3) Члан 12. мијења се и гласи:

#### "Члан 12.

1. Комисији помаже Одбор за безбједност ваздушног саобраћаја (у даљем тексту "Одбор").

2. Приликом позивања на овај став, примјењују се чланови 5. и 7. Одлуке 1999/468/ЕЗ поштујући притом одредбе члана 8. Одлуке.

Рок предвиђен у члану 5. ставу 6. Одлуке 1999/468/ЕЗ је три мјесеца.

3. Приликом позивања на овај став, примјењује се члан 5. а. ставови 1. до 4. и члан 7. Одлуке 1999/468/ЕЗ поштујући притом одредбе члана 8. Одлуке.

4. Приликом позивања на овај став, примјењује се члан 5. а. Ставови 1., 2., 4. и 6. и члан 7. Одлуке 1999/468/ЕЗ поштујући притом одредбе члана 8. Одлуке."

#### Члан 2.

Ова Уредба ступа на снагу двадесет дана од дана објаве у Службеном листу Европске уније.

Ова Уредба у цијелости обавезује и непосредно се примјењује у свим државама чланицама.

Састављено у Бриселу 20. децембра 2006.

<i>За Европски парламент</i> Предсједник	<i>За Вијеће</i> Предсједник
Josep BORRELL FONTELLES	J. KORKEAOJA

#### ДОДАТАК V.

#### УРЕДБА КОМИСИЈЕ (ЕЗ-а) бр. 8/2008 од 11. децембра 2007.

којом се измјењује и допуњује Уредба Вијећа (ЕЕЗ-а) бр. 3922/91 о заједничким техничким прописима и управним поступцима који се примјењују на комерцијални ваздушни превоз авионом

КОМИСИЈА ЕВРОПСКИХ ЗАЈЕДНИЦА,

узимајући у обзир Уговор о оснивању Европске заједнице,

узимајући у обзир Уредбу Вијећа (ЕЕЗ-а) бр. 3922/91 о усклађивању техничких прописа и управних поступака у подручју цивилног ваздухопловства<sup>[29]</sup>26, а посебно њен члан 11. став 1.,

будући да:

(1) Уредбом (ЕЕЗ-а) бр. 3922/91 утврђено је да Комисија усваја измјене и допуне заједничких техничких прописа и управних поступака наведених у Анексу III. наведене Уредбе, које су потребне услијед научног и техничког напретка.

(2) Анекс III. Уредбе (ЕЕЗ-а) бр. 3922/91, у којем су садржани заједнички технички прописи и управни поступци који се примјењују на комерцијални ваздушни превоз, заснива се на низу усклађених правила која су донијеле Заједничке ваздухопловне власти (ЈАА), под називом Заједнички ваздухопловни прописи



за комерцијални ваздушни превоз (авиони) (JAR-OPS 1), како су измијењени и допуњени 1. јануара 2005. (измјена и допуна 8.)

(3) Од 1. јануара 2005. захтјеви JAR-OPS 1 (измјене и допуне 9. до 12.) измијењени су и допуњени ради побољшања безбједносних захтјева који су у њима садржани. Нове захтјеве ваља смјеста примјенити, у сваком случају од датума примјене Анекса III. Уредбе (ЕЕЗ-а) бр. 3922/91, односно 16. маја 2008.

(4) Како су измјене и допуне нужне, потребно је примјенити хитан поступак утврђен у члану 12. ставу 4. исте Уредбе како би се дотичним ваздушним оператерима и властима омогућило потребно раздобље прилагођавања новим захтјевима.

(5) Стога у складу томе ваља измијенити и допунити Анекс III. Уредбе (ЕЕЗ-а) 3922/91.

(6) Мјере предвиђене у овој Уредби у складу су с мишљењем Одбора за безбједност ваздушног саобраћаја установљеног у члану 12. Уредбе (ЕЕЗ-а) бр. 3922/91.,

ДОНИЈЕЛА ЈЕ ОВУ УРЕДБУ:

Члан 1.

Анекс III. Уредбе Вијећа (ЕЕЗ-а) бр. 3922/91. замјењује се Анексом ове Уредбе.

Члан 2.

Ова Уредба ступа на снагу на дан објаве у Службеном листу Европске уније.

Ова Уредба у цијелости обвезује и непосредно се примјењује у свим државама чланицама.

Састављено у Бриселу 11. децембра 2007.

*За Комисију*  
*Jacques BARROT*  
Потпредсједник

ДОДАТАК VI.

УРЕДБА КОМИСИЈЕ (ЕЗ-а) бр. 859/2008  
од 20. августа 2008.

којом се измјењује и допуњује Уредба Вијећа (ЕЕЗ-а) бр. 3922/91 о усклађивању техничких услова и управних поступака примјенивих на комерцијални превоз ваздухопловом

КОМИСИЈА ЕВРОПСКИХ ЗАЈЕДНИЦА,

узимајући у обзир Уговор о оснивању Европске заједнице,

узимајући у обзир Уредбу Вијећа (ЕЕЗ-а) бр. 3922/91 од 16. децембра 1991. о усклађивању техничких прописа и управних поступака у подручју цивилног ваздухопловства [\[30\]](#)27, а посебно њен члан 11. став 1., будући да:

(1) Уредбом (ЕЕЗ-а) бр. 3922/91 утврђено је да Комисија усваја измјене и допуне заједничких техничких прописа и управних поступака наведених у Анексу III. наведене Уредбе, које су потребне услијед научног и техничког напретка.

(2) Анекс III. Уредбе (ЕЕЗ-а) бр. 3922/91, заснива се на низу усклађених правила која су донијеле Заједничке ваздухопловне власти (ЈАА), под називом Заједнички ваздухопловни прописи за комерцијални ваздушни превоз (авиони) (JAR-OPS 1)

(3) Уредба (ЕЕЗ-а) бр. 8/2008 измијенила је и допунила Анекс III како би укључила измјене и допуне на JAR-OPS донесене од 1. јануара 2005 (Измјене и допуне 9 до 12) прије дана од којег ће овај Анекс постати примјенив (16. маја 2008).

(4) На основу додатних активности спроведених од стране Европске Агенције за безбједност ваздушног саобраћаја и у времену до прихваћања примјениве регулативе Уредбе (ЕЗ) 8/2008, овај би Анекс требао поново бити допуњен и измијењен како би укључио поједине детаљне техничке и изведбене прописе који се односе на најважније безбједносне елементе тога Анекса.

(5) Ти нови прописи би требали бити примјениви без одлагања. Ипак, индустрији и ваздухопловним властима потребно је омогућити вријеме за спровођење сложених захтјева који се односе на операције у свим временским условима и на обуку кабинског особља.

(6) Стога у складу томе ваља измијенити и допунити Анекс III. Уредбе (ЕЕЗ-а) 3922/91.

(7) Мјере предвиђене у овој Уредби у складу су с мишљењем Одбора за безбједност ваздушног саобраћаја установљеног у члану 12. Уредбе (ЕЕЗ-а) бр. 3922/91.

ДОНИЈЕЛА ЈЕ ОВУ УРЕДБУ:

Члан 1.

Анекс III Уредбе Вијећа (ЕЕЗ-а) бр. 3922/91. замјењује се Анексом ове Уредбе.

Члан 2.

1. Ова Уредба ступа на снагу на дан објаве у Службеном листу Европске уније.

2. Одредбе из Анекса ове Уредбе који се односе на OPS 1.1005, OPS 1.1010, OPS 1.1015, Додатка 1 на OPS 1.1005, Додатка 1 на OPS 1.1010, Додатка 1 на OPS 1.1015 и Додатка 3 на OPS 1.1005/1.1010/1.1015 примјениће се од 16. маја 2009.

3. Одредбе из Анекса ове Уредбе који се односе на OPS 1.430, OPS 1.435, OPS 1.440, OPS 1.450, OPS 1.455, OPS 1.460, Додатка 1 на OPS 1.430, Додатка 1 на OPS 1.440, Додатка 1 на OPS 1.450 и Додатка 1 на OPS 1.455 примјениће се од 16 маја 2011.

4. До примјене одредаба наведених у параграфима 2. и 3. наставиће се примјењивати одговарајуће одредбе Анекса Уредбе (ЕЕЗ-а) 8/2008.

Ова Уредба у цијелости обвезује и непосредно се примјењује у свим државама чланицама.

Састављено у Бриселу 20. августа 2008.

За Комисију  
Antonio TAJANI  
Потпредсједник

АНЕКС

АНЕКС III.

ПОДОДЈЕЉАК А – Подручје примјене и дефиниције

ПОДОДЈЕЉАК Б – Уопштено

ПОДОДЈЕЉАК Ц – Издавање сертификата и надзор ваздушног превозника

ПОДОДЈЕЉАК Д – Оперативни поступци

ПОДОДЈЕЉАК Е – Операције у свим временским условима

ПОДОДЈЕЉАК Ф – Извођење уопштено

ПОДОДЈЕЉАК Г – Категорије перформансе А

ПОДОДЈЕЉАК Х – Категорије перформансе Б

ПОДОДЈЕЉАК И – Категорије перформансе Ц

ПОДОДЈЕЉАК Ј – Маса и равнотежа

ПОДОДЈЕЉАК К – Инструменти и опрема

ПОДОДЈЕЉАК Л – Комуникација и навигацијска опрема

ПОДОДЈЕЉАК М – Одржавање авиона

ПОДОДЈЕЉАК Н – Летачка посада

ПОДОДЈЕЉАК О – Кабинска посада

ПОДОДЈЕЉАК П – Приручници, дневници и документација

ПОДОДЈЕЉАК Q – Ограничење времена летачке дужности, времена дужности и захтјеви гледе потребног одмора

ПОДОДЈЕЉАК Р – Превоз опасних роба зраком

ПОДОДЈЕЉАК С – Заштита

Пододјелјак А  
ПОДРУЧЈЕ ПРИМЈЕНЕ И ДЕФИНИЦИЈЕ

OPS 1.001

#### Подручје примјене

OPS Дио 1. прописује захтјеве који се примјењују у операцијама цивилних авиона у комерцијалном превозу свих ваздушних превозника чије је сједиште и, уколико постоји, његов регистровани подручни канцеларија у држави чланици, у даљњем тексту оператер. OPS 1 не примјењује се на:

(1) авионе које се користе у војне, царинске или полицијске сврхе; нити

(2) на летове који се изводе ради бацања падобранаца и противпожарне заштите, као и на с тим повезане летове позиционирања, те повратне летове на којима се превозе особе које би се обично превозиле ради бацања падобранаца или на противпожарним летовима; и

(3) на летовима који се обављају непосредно прије, током или непосредно након извођења активности радова из ваздуха под условом да су ови летови повезани с радовима из ваздуха и на којима се, осим чланова посаде, не превози више од 6 лица неопходних за обављање активности радова из ваздуха.

OPS 1.003

#### Дефиниције

(а) За сврху овог Правилника:

(1) "прихваћен/прихватљив" значи да надлежно тијело нема примједби примјерених намјераваној потреби.

(2) "одобрен (од стране надлежног тијела)" значи поткријепљен доказима/документован (од стране надлежног тијела) примјерено намјераваној потреби.

(3) "Главна листа минималне опреме (Master Minimum Equipment List (MMEL))" означава листу (укључујући преамбулу) одговарајућу типу ваздухоплова која одређује инструменте, ставке (items) и опрему или функцију која, уз одржавање захтијеваног нивоа безбједности према примјењивим спецификацијама увјерења о пловидбености, може привремено бити неоперативна или због својствене редувантности дизајна и/или због специфичних оперативних процедура и процедура одржавања, услова или ограничења, а у складу с примјењивим процедурама за континуирану пловидбеност.

(4) "Листа минималне опреме (Minimum Equipment List (MEL)) означава листу (укључујући преамбулу) која омогућује операцију ваздухоплова, према специфичним условима, с одређеним инструментима, ставкама (items) и опремом или функцијама неоперативним на почетку лета. Ову листу дефинише оператер за свој ваздухоплов, узимајући у обзир особине ваздухоплова (aircraft definition), релевантне оперативне процедуре и процедуре одржавања у складу с процедурама одобреним од стране надлежног тијела.

(б) Парт М и Парт 145 који се наводе у овом Правилнику су захтјеви дефинисани Уредбом Европске Комисије – Regulation (EC) No 2042/2003 од 20. новембра 2003.

Пододјелјак Б  
УОПШТЕНО  
OPS 1.005

#### **Уопштено**

(а) Оператер не смије обављати јавни/комерцијални ваздушни превоз другачије него је прописано у OPS Дио 1. За операције авиона оперативних способности (перформансе) категорије Б, ублажени захтјеви, могу се пронаћи у Додатку 1 OPS 1.005(а).

(б) Оператер мора удовољавати примјењивим ретроактивним захтјевима пловидбености који се односе на авионе којима се обавља јавни/комерцијални ваздушни превоз.

(ц) Сваки авион мора се користити у складу с условима из Увјерења о пловидбености и у оквиру одобрених ограничења садржаних у Приручнику за летење авионом (Aeroplane Flight Manual).

(д) Сви уређаји за вјежбање навигацијских поступака (Synthetic Training Devices – STD) као што су симулатори лета (Flight Simulators) или уређаји за оспособљавање у лету (Flight Training Devices – FTD), који се користе умјесто авиона намијењеног за обуку и/или провјеравање требају удовољавати примјењивим захтјевима за уређаје за вјежбање навигацијских поступака. Оператер који намјерава користити тај STD мора исходити одобрење надлежног тијела.

OPS 1.020

#### **Закони, прописи и поступци – одговорност ваздушног превозника**

Оператер мора гарантовати:

(1) да су сви запосленици упозорени да морају удовољавати законима, прописима и поступцима држава у којима се операције изводе, а који су везани уз обављање њихових дужности;

(2) да су сви чланови посаде упознати са законима, прописима и поступцима који се односе на обављање њихових дужности.

OPS 1.025

#### **Заједнички језик**

(а) Оператер мора омогућити да се сви чланови посаде могу споразумијевати на једном (заједничком) језику.

(б) Оператер мора омогућити да оперативно особље може разумјети језик оних дијелова Оперативног приручника у којима су описане њихове дужности и одговорности.

OPS 1.030

#### **Листа минималне опреме – дужности ваздушног превозника**

(а) Оператер мора за сваки авион утврдити Листу минималне опреме (Minimum Equipment List – MEL), коју треба одобрити надлежно тијело. Листа се мора заснивати на Главној листи минималне опреме (Master Minimum Equipment List – MMEL) (уколико постоји), коју је прихватило надлежно тијело, али не смије бити мање захтјевна.

(б) Оператер мора оперирати авионом у складу с MEL-ом, осим уколико надлежно тијело не одреди другачије. Ни у којем случају не смије се допустити операција с мање ограничења од оних које садржи MMEL.

OPS 1.035

#### **Систем квалитета**

(а) Оператер мора успоставити јединствен систем квалитета и именовати водитеља система квалитете (Quality Manager) ради надзора усклађености с прописаним поступцима, да би се осигурала пловидбеност авиона и безбједност летења. Надзор усклађености мора укључивати систем повратних информација до одговорног руководиоца (Accountable Manager) (види такођер OPS 1.175(x)) ради предузимања корективних радњи ако је потребно.

(б) Систем квалитета мора укључивати програм којим се осигурава квалитет (Quality Assurance Programme), а који садржи поступке за провјеру изводе ли се операције у складу с примјењивим захтјевима, стандардима и поступцима.

(ц) Систем квалитета и водитеља квалитета мора прихватити надлежно тијело.

(д) Систем квалитета мора бити описан у одговарајућој документацији.

(е) Упркос одредби става (а) надлежно тијело може прихватити два водитеља за квалитет, једног за летачке операције и другог за одржавање авиона, под условом да оператер има једну организацијску јединицу квалитете (Quality Management Unit) која је одговорна за јединствену примјену кроз цијелу операцију.

#### OPS 1.037

##### **Програм спречавања несрећа и безбједности лета**

(а) Оператер мора успоставити програм спречавања несрећа и безбједности лета (Accident prevention and flight safety programme), који може бити саставни дио система квалитета, укључујући:

- (1) програме за стицање и усвајање спознаје о опасности код свих лица укључених у операције;
  - (2) план извјештавања о догађајима ради упоређивања и процјене одговарајућих извјештаја о незгодама и несрећама с циљем идентификовања неповољних трендова или препознавања мањкавости у интересу безбједности лета. План мора заштитити идентитет извјестиоца и омогућити да се извјештаји могу подносити анонимно; и
  - (3) процјене информација које се односе на несреће и незгоде и њихово објављивање, али не и приписивање кривице; и
  - (4) програм праћења података о лету (Flight data monitoring programme) за авионе чија МСТОМ прелази 27000 кг. Програм праћења података о лету (Flight data monitoring – FDM) је проактивно кориштење дигиталних података о лету приликом извођења рутинских операција, а у циљу побољшања безбједности. Програм праћења података о лету не спроводи се ради доказивања одговорности и кажњавања, те се мора обезбједити одговарајућа заштита извора података; и
  - (5) именовање особе одговорне за спровођење програма.
- (б) Приједлози за корективне мјере који произлазе из програма спречавања несрећа и безбједности лета морају бити у одговорности особе одговорне за спровођење програма.
- (ц) Ефикасност промјена које произлазе из приједлога корективних мјера идентификованих програмом спречавања несрећа и безбједности лета мора надзирати водитељ за квалитету (Quality Manager).

#### OPS 1.040

##### **Чланови посаде**

(а) Оператер мора обезбједити да сви оперативни чланови летачке и кабинске посаде буду обучени и да имају потребно знање за обављање додијељених им дужности.

(б) За чланове посаде који нису чланови кабинског особља, али који имају дужности у путничкој кабини ваздухоплова, оператер мора обезбједити да ови чланови посаде:

- (1) не доведу у забуну путника, на начин да их путник замјени с чланом кабинске посаде;
- (2) не заузимају мјеста (assigned station) предвиђена за чланове кабинске посаде;
- (3) не ометају чланове кабинске посаде у њиховим дужностима.

#### OPS 1.050

##### **Информације у свези с трагањем и спашавањем**

Оператер мора обезбједити да битне информације које су потребне за намјерани лет, а односе се на службе трагања и спашавања буду лако доступне у кокпиту авиона.

#### OPS 1.055

##### **Информације о опреми у случају опасности и опреми за спашавање у авиону**

Оператер мора гарантовати да су за непосредну и тренутну везу са средиштима за координацију трагања и спашавања, доступне листе које садрже информације о опреми у случају опасности и опреми за преживљавање која се налази у авиону. Информација мора садржавати, зависно о примјењивости, податке о броју, боји и врсти сплави за спашавање и пиротехничке опреме, појединости о медицинским средствима за прву помоћ, залихама воде, те врсти и фреквенцијама преносиве радио-опреме у случају опасности.

#### OPS 1.060

##### **Пристајање на воду (Ditching)**

Оператер не смије оперисати авионом с више од 30 одобрених путничких сједала на летовима изнад воде, на удаљености од копна погодног за слијетање у случају нужде, већој од 120 минута при брзини крстарења, или 400 наутичких милља, што је мање, осим уколико авион испуњава услове за присилно слијетање на воду прописане важећим прописима о пловидбености.

#### OPS 1.065

##### **Превоз бојног оружја и стрелјива**

(а) Оператер не смије превозити бојно оружје и стрелјиво уколико није исходило одобрење свих укључених држава.

(б) Оператер мора обезбједити да бојно оружје и стрелјиво буде:

- (1) смјештено у авиону на мјесту које није доступно путницима током лета; и
- (2) ако се ради о ватреном оружју, ненапуњено; осим када прије лета добије сагласност свих држава којих се то тиче да се може превозити такво бојно оружје и бојно стрелјиво у околностима које се у цијелости или дјелимично разликују од оних назначених у овом ставу.

(ц) Оператер мора гарантовати да је вођа ваздухоплова, прије почетка лета, упознат са свим појединостима и смјештајем у авиону бојног оружја и стрелјива које се намјерава превозити.

OPS 1.070

**Превоз спортског оружја и стрелјива**

(а) Оператер мора предузети све потребне мјере како би био сигуран да му се пријавило спортско оружје и стрелјиво које треба превозити.

(б) Оператер који пристане превозити спортско оружје и стрелјиво мора обезбједити да оно буде:

(1) смјештено у авиону на мјесту које није доступно путницима током лета, осим ако надлежно тијело не установи да то није могуће и одобри да се могу примити другачије процедуре;

(2) ненапуњено, ако се ради о ватреном оружју или другом оружју које се може напунити стрелјивом.

(3) Стрелјиво спортског оружја може се превозити у пријављеној путничкој пртљази уз становита ограничења, у складу с Техничким упутствима (види OPS 1.1160(б)(5)), као што је дефинисано у OPS 1.1150(а)(15).

OPS 1.075

**Начин превоза путника**

(а) Превозник мора предузети све мјере како би обезбједио да се током лета нико не налази у дијелу авиона који није намијењен смјештају путника, осим ако вођа ваздухоплова привремено не допусти приступ у неки дио авиона:

(1) ради предузимања мјера неопходних за безбједност авиона, путника, животиња или робе у њему;

(2) у којем се превози роба или пртљаг, а тај дио је утврђен доступним за путнике током лета.

OPS 1.080

Намјерно остављено празно

OPS 1.085

**Одговорности посаде**

(а) Члан посаде је одговоран за правилно обављање својих дужности;

(1) које се односе на безбједност авиона и лица које се на њему налазе;

(2) које су наведене и описане у Оперативном приручнику.

(б) Члан посаде мора:

(1) извијестити вођу ваздухоплова о свим грешкама, отказима, кваровима и оштећењима за које сматра да могу утицати на пловидбеност или безбједно оперисање авионом укључујући и системе за случај опасности.

(2) извијестити вођу ваздухоплова о догађајима који су угрозили или су могли угрозити безбједно извођење операција; и

(3) поступити у складу с упутством ваздушног превозника за извјешћивање о изванредним догађајима у складу с OPS 1.037 (а)(2). У сваком случају, копија извјештаја о изванредном догађају мора се предати вођау авиона.

(ц) Ништа у горњем параграфу (б) не обавезује члана посаде да извјештава о догађају о којем је већ извијестио други члан посаде.

(д) Члан посаде не смије обављати дужности у авиону у сљедећим случајевима:

(1) док је под дјеловањем неког лијека који може утицати на његове способности и тиме угрозити безбједност;

(2) након рођења на великим дубинама док не прође утврђено вријеме;

(3) након давања крви док не прође утврђено вријеме;

(4) уколико примјењиви медицински захтјеви нису испуњени или уколико члан посаде посумња да није у стању обављати своје дужности;

(5) ако зна или посумња да ће бити преуморан, или се осјећа неспремним до те мјере да би лет могао бити угрожен.

(е) Члан посаде ће бити условљен одговарајућим захтјевима у погледу конзумирања алкохола, које дефинише оператер и прихвата надлежно тијело, а који неће бити мање рестриктивни од сљедећих захтјева:

(1) забрањена конзумација алкохола најмање 8 сати прије јављања на дужност или прије почетка времена дежурства (standby);

(2) концентрација алкохола у крви не смије бити већа од 0,2 промила на почетку времена летачке дужности;

(3) није допуштено конзумирати алкохол током радног времена или током времена дежурства.

(ф) Вођа ваздухоплова мора:

(1) бити одговоран за безбједност свих чланова посаде, путника и терета у авиону, од тренутка његовог/њеног уласка у авион до тренутка изласка након завршетка лета;

(2) бити одговоран за оперисање и безбједност авиона од тренутка када авион започне вожњу у сврху таксирања прије узлијетања до тренутка потпуног заустављања и гашења погонских мотора;

- (3) имати овлаштење за издавање наредаба које сматра потребнима ради постизања безбједности авиона, лица или имовине која се превози у њему;
- (4) имати овлаштење за искрцавање било које особе или било којег дијела терета који могу, по његово/њеном мишљењу, представљати потенцијалну опасност за безбједност авиона или лица у њему;
- (5) не допустити превоз лица за које сумња да су под утицајем алкохола или лијекова и које би у таквом стању могле угрозити безбједност авиона или лица у њему;
- (6) имати право одбити превоз неприхватљивих, депортираних или притворених лица уколико њихов превоз представља ризик за безбједност авиона или лица у њему;
- (7) гарантовати да су сви путници упознати с излазима за случај опасности и локацијом и начином употребе безбједносне опреме и опреме за случај опасности;
- (8) гарантовати да су сви оперативни поступци и контролне листе (check list) усклађене с Оперативним приручником.
- (9) забранити члановима посаде да обављају било какве радње за вријеме узлијетања, почетног пењања, завршног прилаза и слијетања, осим оних које су потребне за безбједно извођење операција авиона.
- (10) спријечити:
- (и) онеспособљивање, искључивање или брисање података с уређаја за снимање података о лету или брисање снимљених података након лета у случају несреће или незгоде о којима се обавезно подноси извјештај,
- (ии) онеспособљивање или искључивање уређаја за снимање звукова у пилотској кабини (voice recorder) током лета, осим ако сматра да би се снимљени подаци, који би се иначе аутоматски избрисали, морали похранити за потребе истраге о незгоди или несрећи, а исто тако не смије допустити да се снимљени подаци ручно избришу за вријеме или након лета у случају несреће или незгоде о којима се обавезно подноси извјешће;
- (11) одлучити да ли ће преузети авион с неисправностима које су допуштене по CDL или MEL; и
- (12) обезбједити да се обави предполетни преглед (pre-flight inspection).
- (г) Вођа ваздухоплова или пилот којем је додијељена функција управљања авионом, у случају изванредних догађаја који захтијевају тренутно доношење одлука и предузимање радњи, мора предузети радње које сматра потребним у датим околностима. У тим случајевима може, у интересу безбједности, одступити од правила, оперативних поступака и метода.

*OPS 1.090*

#### **Ауторитет вође ваздухоплова**

Оператер мора предузети све потребне мјере како би особе које се превозе авионом поступале по законитим наредбама вође ваздухоплова, а у интересу безбједности авиона, лица и имовине која се превози.

*OPS 1.095*

#### **Овлашћења за таксирање авиона**

Оператер мора предузети све потребне мјере како би обезбједио да по маневарским површинама аеродрома, авионом који је под његовом надлежношћу не таксира лица која није члан летачке посаде, осим уколико та лица која сједи за управљачким командама авиона:

- (1) има овлашћења од стране ваздушног превозника или именованог агента и оспособљена је за;
- (и) таксирање авионом;
- (ии) кориштење радио телефона; и
- (2) је примила инструкције у вези с распоредом аеродромских површина, рутама, ознакама, свјетлима, сигнаlima контроле ваздушне пловидбе и инструкцијама, фразеологијом и процедурама, и способна је удовољити оперативним стандардима потребним за сигурну вожњу авиона по аеродрому.

*OPS 1.100*

#### **Приступ пилотској кабини**

(а) Оператер мора обезбједити да нико осим чланова летачке посаде нема приступ у пилотску кабину или се у њој превози, осим ако је та лица:

- (1) оперативни члан посаде;
- (2) представник надлежног тијела, одговоран за сертификарање, издавање дозвола, или обављање надзора ако је то потребно у обављању његових дужности;
- (3) има одобрење и приступ кабини у складу с упутствима садржаним у Оперативном приручнику.
- (б) Вођа ваздухоплова мора гарантовати:
- (1) у интересу безбједности, да приступ у пилотску кабину неће проузроковати одвраћање пажње и/или утицати на извођење лета;
- (2) да су све особе које се превозе у пилотској кабини упознате с важећим безбједносним поступцима.
- (ц) За доношење коначне одлуке о приступу у пилотску кабину одговоран је вођа ваздухоплова.

*OPS 1.105*

**Недозвољени превоз**

Оператер мора предузети све потребне мјере да се у авиону не може скрити лица или роба.

*OPS 1.110*

**Пријеносне електроничке направе**

Оператер мора предузети све потребне мјере и не смије допустити да било ко користи пријеносне електронске уређаје које би могле негативно утицати на рад ваздухопловних система и опреме

*OPS 1.115*

**Алкохол и лијекови/дрого**

Оператер не смије допустити да било тко уђе или се нађе у авиону под утицајем алкохола или лијекова/дрога у тој мјери да би могао угрозити безбједност авиона или лица у њему, и с тим у вези мора предузети све потребне мјере.

*OPS 1.120*

**Угрожавање безбједности**

Оператер мора предузети све потребне мјере како би спријечио да било ко због лакомислености или немарности поступа или пропусти поступити тако:

- (1) да угрози авион или особе на њему;
- (2) да проузрокује или омогући да авион угрози неку особу или имовину.

*OPS 1.125*

**Документи који морају бити у авиону**

(а) Оператер мора обезбједити да се за вријеме лета у авиону налазе изворници или копије сљедећих докумената:

- (1) Потврде о регистрацији авиона;
  - (2) Увјерења о пловидбености;
  - (3) изворник или копија Потврде о буци (ако је примјењиво), укључујући, пријевод на енглеском језику, када је иста издана од стране власти надлежне за издавање потврде о буци;]
  - (4) изворник или копија Сертификата о способности (АОС);
  - (5) Дозволе за рад радиостанице;
  - (6) изворник или копија полисе обезбјеђења за штету према трећим лицама.
- (б) Сваки члан летачке посаде мора на сваком лету имати важећу дозволу с одговарајућим овлаштењима за намјеравани лет.

*OPS 1.130*

**Приручници који се морају налазити у авиону**

Оператер мора гарантовати:

- (1) да се у авиону налазе важећи дијелови Оперативног приручника који се односе на дужности посаде;
- (2) да су дијелови Оперативног приручника који су потребни за лет, лако доступни посади у авиону;
- (3) да се у авиону налази важећи Приручник за летење авионом (Aeroplane Flight Manual) осим уколико надлежно тијело не утврди да Оперативни приручник прописан у OPS 1.045, Додатак 1, дио Б садржи потребне податке за тај авион.

*OPS 1.135*

**Додатни подаци (информације) и обрасци који се морају налазити у авиону**

(а) Оператер мора обезбједити да се, осим докумената и приручника прописаних у OPS 1.125 и OPS 1.130, у авиону на сваком лету налазе сљедећи подаци (информације) и обрасци који се односе на врсту и подручје операције:

- (1) оперативни план лета, који садржи најмање оне податке који се траже у OPS 1.1060;
- (2) Техничка књига авиона, која садржи најмање оне податке који се траже у Парт М, параграф М.А. 306 – Систем техничке документације књиге ваздухоплова ваздушног превозника
- (3) подаци о испуњеном АТS плану лета;
- (4) одговарајући NOTAM/AIS подаци;
- (5) одговарајући метеоролошки подаци;
- (6) документација о маси и равнотежи, као што је наведено у Пододјелку Ј;
- (7) обавјештење о посебним категоријама путника као што је заштитарско особље ако нису чланови посаде, инвалиди, неприхватљиви путници, депортиране особе и особе под полицијском пратњом;
- (8) обавјештење о посебном терету, укључујући опасне робе, с писменом информацијом вођау авиона, како је прописано у OPS 1.1215(ц);
- (9) важеће мапе и карте с припадајућим документима као што је прописано у OPS 1.290 (б)(7);



(10) сви остали документи које могу тражити државе преко којих се лет обавља, као што су попис терета, попис путника итд.;

(11) обрасци које треба попуњавати у складу са захтјевима надлежних тијела и ваздушног превозника.

(б) Надлежно тијело може допустити да подаци наведени у ставу (а) или дио тих података не морају бити у штампаном облику. Потребно је обезбједити прихватљив стандард о доступности, употребљивости и поузданости.

#### OPS 1.140

##### **Подаци који остају на земљи**

(а) Оператер мора обезбједити:

(1) барем за вријеме лета или серије летова:

(и) да на земљи остану подаци који се односе на лет и који су примјерени врсти операције;

(ии) да се ти подаци сачувају док се не прибави дупликат на мјесту гдје ће бити похрањени у складу с OPS 1.1065; или, ако је то неизводиво,

(иии) да се ти подаци носе у ватроотпорној кутији у авиону.

(б) Подаци из става (а) укључују:

(1) копију оперативног плана лета, гдје је то примјерено;

(2) копију одговарајућег дијела (дијелова) техничке књиге авиона;

(3) посебну NOTAM документацију за руту, уколико ју је превозник издао;

(4) документацију о маси и равнотежи, уколико се захтијева (према OPS 1.625);

(5) обавјештење о посебном терету.

#### OPS 1.145

##### **Овлаштење за преглед**

Оператер мора допустити лицима које је овластило надлежно тијело да се у било које вријеме укрцају на авион, и да лете у било којем авиону којим се оперише у складу с АОС-ом изданим од надлежног тијела, те им допусти приступ у пилотску кабину с тим да вођа ваздухоплова може одбити приступ ако се, по његову/њеном мишљењу, тиме угрожава безбједност авиона.

#### OPS 1.150

##### **Вођење документације и записника**

(а) Оператер мора:

(1) омогућити лицама које је овластило надлежно тијело приступ свим документима и записима који се односе на извођење летачких операција или одржавање; и

(2) у разумном времену приправити све документе и записнике које затражи надлежно тијело.

(б) Вођа ваздухоплова ће на тражење особе коју је овластило надлежно тијело у утврђеном времену прибавити документацију која се треба налазити у авиону.

#### OPS 1.155

##### **Чување документације**

(а) Оператер мора:

(1) обезбједити да се сва изворна документација или копије коју мора чувати, похрани и чува прописано вријеме, чак и у случају када престане бити оператер тог авиона;

(2) омогућити новом ваздушном превознику приступ записима о времену летачке дужности, дужности и времену одмора коју је дужан чувати за члана посаде, уколико тај члан посаде постане члан посаде другог ваздушног превозника.

#### OPS 1.160

##### **Чување, израда и кориштење записа уређаја за снимање података о лету (flight-recorder)**

(а) Чување записа

(1) оператер је дужан након несреће авиона на којем се налази уређај за снимање података о лету, колико је то могуће, чувати изворно забиљежене податке који се односе на несрећу и који су похрањени у уређају још 60 дана, осим ако тијело надлежно за истрагу не одлучи другачије;

(2) ако надлежно тијело није претходно издало дозволу, оператер авиона на којем се налази уређај за снимање података о лету, након несреће о којој је дужан поднијети извјештај, обавезан је, колико је то могуће, чувати изворно забиљежене податке који се односе на ту незгоду још 60 дана, осим ако тијело надлежно за истрагу не одлучи другачије;

(3) осим тога, када надлежно тијело то наложи, оператер авиона у којем се налази уређај за снимање података о лету, чуваће изворно забиљежене податке још 60 дана, уколико тијело надлежно за истрагу не одлучи другачије;

(4) У случају када је уређај за снимање података о лету обавезан на авиону, оператер је дужан:

(и) сачувати записе за вријеме оперисања како је прописано у OPS 1.715, 1.720 и 1.725, осим што се за потребе тестирања и одржавања уређаја за снимање података о лету може, у вријеме тестирања, избрисати најстарији забиљежени материјал у трајању до једног сата;

(и) чувати документ који садржи податке потребне за поновно позивање и претварање похрањених података у техничке јединице.

(б) Приправљање забиљежених података.

Оператер авиона у којем се налази уређај за снимање података о лету мора у утврђеном раздобљу на захтјев надлежних тијела припремити податке забиљежене уређајем за снимање података о лету који су доступни или похрањени.

(ц) Кориштење забиљежених података

(1) снимке уређаја за снимање звукова у пилотској кабини (cockpit voice recorder) смију се користити само за потребе истраге у случају несреће или незгоде о којој треба поднијети извјештај, осим уз сагласност свих чланова посаде на које се снимак односи.

(2) записи уређаја за снимање података о лету смију се користити само за потребе истраге у случају несреће или незгоде осим када записе:

(и) користи оператер искључиво за потребе пловидбености или одржавања;

(и) користи за установљавање идентитета лица (de-identified); или

(и)и) разоткрива из безбједносних разлога.

OPS 1.165

### **Закуп авиона (Leasing)**

(а) Појмови

Појмови који се употребљавају у овом члану имају сљедеће значење:

(1) Закуп авиона без посаде (Dry lease) – закуп кад се авион користи у складу с АОС-ом закупопримца.

(2) Закуп авиона с посадом (Wet lease) – закуп кад се авион користи у складу с АОС-ом закуподавца.

(б) Закуп авиона између ваздушних превозника Европске Заједнице:

(1) Давање у закуп авиона с посадом (Wet lease out). Оператер Европске Заједнице који изнајмљује авион с комплетном посадом другом ваздушном превознику Европске Заједнице, у складу с Уредбом Вијећа (ЕЕС) Но. 2407/92 од 23. маја 1992 године о лиценцирању ваздушних превозника, задржава све функције и одговорности прописане у Пододјелјку Ц, остаје и даље оператер авиона.

(2) За сваки закуп, осим давања у закуп авиона с посадом

(и) осим у случају предвиђеном у ставу (б)(1), оператер Европске Заједнице, који користи авион или уступа авион другом ваздушном превознику Европске Заједнице, мора од надлежног тијела прибавити претходну сагласност за кориштење авиона. Уговор о закупу мора садржавати услове који су дио сагласности.

(и) они дијелови уговора о закупу које је одобрило надлежно тијело, осим уговора који се односе на авион и комплетну посаду у којима није предвиђено преузимање функција и одговорности, сматраће се у односу на закупљени авион као измене АОС-а под којим се одвијају летови.

(ц) Закуп авиона између ваздушног превозника Европске Заједнице и другог субјекта који није оператер Европске Заједнице:

(1) Узимање у закуп авиона без посаде

(и) оператер Европске Заједнице не смије узети у закуп авион без посаде од субјекта који није оператер Европске Заједнице, осим уз сагласност надлежног тијела. Уговори о закупу морају садржавати све услове који су дио сагласности.

(и) оператер Европске Заједнице мора обезбједити, када се ради о узимању авиона без посаде, да се о свим одступањима у односу на услове прописане у Пододјелјцима К, Л и/или OPS 1.005(б), обавјештава надлежно тијело и од њега прибави сагласност;

(2) Узимање у закуп авиона с посадом

(и) оператер Европске Заједнице не смије узети у закуп авион с посадом од субјекта који није оператер Европске Заједнице без сагласности надлежног тијела;

(и) оператер Европске Заједнице мора обезбједити, с обзиром на авионе који су узети у закуп с посадом:

(А) да безбједносне норме закуподавца с обзиром на одржавање и операције буду једнаке стандардима утврђеним овим прописом;

(Б) да је закуподавац оператер који посједује АОС издат од државе која је потписница Чикашке конвенције;

(Ц) да авион има стандардну увјерење о пловидбености издану у складу с ICAO Annex 8. Стандардне увјерења о пловидбености издане од Државе Чланице (Member State) која није држава одговорна за издавање АОС-а, прихватиће се без даљњег поступка када су издане у складу с Парт-21; и

(Д) удовољавање свим условима које примјењује надлежно тијело закупопримца.

(3) Давање у закуп авиона без посаде

(и) оператер Европске Заједнице може дати у закуп авион без посаде за комерцијални ваздушни превоз ваздушном превознику државе потписнице Чикашке конвенције ако су испуњени сљедећи услови:

(А) да је надлежно тијело ослободило ваздушног превозника обвезе задовољавања одговарајућих одредаба OPS, дијела 1, након што је авион избрисан из сертификате о способности (АОС), и након што је надлежно инострано тијело писмено преузело одговорност за надгледање одржавања и оперисања авионом;

(Б) да се авион одржава у складу с одобреним програмом одржавања;

(4) Давање у закуп авиона с посадом.

Оператер Европске Заједнице који изнајмљује авион с укупном посадом другом субјекту, у складу с Уредбом Вијећа (ЕЕС) Но. 2407/92 од 23. маја 1992 године о лиценцирању ваздушних превозника, и који задржава све функције и одговорности прописане у Пододјелјку Ц, остаје и надаље оператер авиона.

#### Додатак 1 OPS 1.005(а)

### Операције авионима оперативних способности класе Б

(а) Појмови

(1) Операције од А до А – полијетање и слијетање се обавља с истог мјеста.

(2) Операције од А до Б – полијетање и слијетање се обавља на различитим мјестима.

(3) Ноћ – сати између краја сумрака и почетка свитања или неког другог периода између заласка сунца и изласка сунца, уколико је прописано од надлежног тијела.

(б) Операције на које се примјењује овај додатак, могу се изводити у складу са слиједећим олакшицама:

(1) OPS 1.035 Систем квалитета: У случају врло малих ваздушних превозника, позицију водитеља система квалитета (Quality Manager) може обављати номинирана одговорна лица уколико се користе спољашњи аудитори. Ово се примјењује и у случају гдје одговорни руководитељ (Accountable Manager) има једну или више руководећих позиција.

(2) Резервисано

(3) OPS 1.075 Начин превозења путника: Није потребан за VFR операције с једномоторним авионима.

(4) OPS 1.100 Приступ пилотској кабини:

(и) Оператер мора успоставити правила за превоз путника на пилотском сједишту.

(ии) Вођа мора обезбједити да:

(А) превозење путника на пилотском сједишту не изазове одвраћање пажње и/или сметње у управљању летом; и

(Б) је путник који сједи на пилотском сједишту упознат са одговарајућим ограничењима и безбједносним процедурама

(5) OPS 1.105 Неовлаштени превоз: Не захтјева се за VFR операције с једномоторним авионом.

(6) OPS 1.135 Додатне информације и обрасци који се морају налазити у авиону

(и) Од А до А VFR операције с једномоторним авионима дању, слједеће документе није потребно носити:

(А) Оперативни план лета;

(Б) Техничка књига авиона;

(Ц) Документација припреме лета NOTAM/AIS;

(Д) Метеоролошке информације;

(Е) Обавјештење о путницима посебне категорије и сл.; и

(Ф) Обавјештење о специјалном терету укључујући и опасне робе и сл.

(ии) За VFR операције од А до Б с једномоторним авионима дању није потребно носити обавјештење о путницима посебне категорије као што је описано у OPS 1.135(а)(7).

(иии) За VFR операције од А до Б, оперативни план лета може бити у једноставнијем облику и мора испунити захтјеве према врсти операције.

(7) OPS 1.215 Употреба службе контроле лета (ATS): За VFR операције с једномоторним авионима дању, не-обавезни контакт с контролом лета (ATS) мора се одржавати у ступњу који одговара природи операције. Служба трагања и спасавања мора се обезбједити према OPS 1.300.

(8) OPS 1.225 Оперативни минимум аеродрома: За VFR операције, стандардни VFR оперативни минимуми нормално удовољавају овом захтјеву. Гдје је потребно оператер мора одредити додатне захтјеве узимајући у обзир такве чиниоце као што су покривање радио сигнала, терен, природу терена за полијетање и слијетање, услове летења и капацитет ATS-а.

(9) OPS 1.235 Процедура смањења буке: Не примјењује се за VFR операције једномоторних авиона.

(10) OPS 1.240 Руте и подручја операција: Став (а)(1) не примјењује се за VFR операције од А до А с једномоторним авионима дању.

(11) OPS 1.250 Успостављање минималних висина лета:

За VFR операције дању, овај захтјев примјењује се према слједећем: оператер мора обезбједити да се оперисање спроводи само на таквим рутама или кроз таква подручја на којима се може одржавати безбједно летење изнад терена и мора узети у обзир слједеће факторе: температуру, терен, неповољне метеоролошке услове (нпр. јака турбуленција, силазне ваздушне струје, корекције за температуру и варијације у притисаку при одступању од стандардних вриједности).

(12) OPS 1.255 Планирање горива:

(и) За летове од А до А оператер мора одредити минималну количину горива са којом се лет мора завршити. Ова минимална завршна количина горива (final reserve) не смије бити мања од количине потребне за летење у времену од 45 минута.

(ии) За летове од А до Б оператер мора обезбједити да предполетни израчун употребљивог горива потребног за лет укључује:

(А) Гориво које ће се потрошити прије полијетања, ако је значајно (Taxi-fuel);

(Б) Гориво потребно да се долети до одредишта (Trip-fuel);

(Ц) Резервно гориво (Reserve-fuel)

(1) Гориво за непредвиђене ситуације (Contingency fuel) – гориво које није мање од 5% од планираног трип фуел-а или у случају препланирања током лета (in-flight-replanning) 5% од trip fuel-а за преостали дио лета;

(2) Гориво завршне резерве (Final reserve) – гориво потребно за летење за додатни период од 45 минута (клипни мотори) или 30 минута (млазни мотори);

(Д) Гориво за долет до алтернатије преко одредишног аеродрома, ако је алтернација за одредишни аеродром потребна (Alternate fuel)

(Е) Додатно гориво које вођа може тражити као додатак потребном гориву према ставовима од (А) – (Д) горе.

(13) OPS 1.265 Превоз неприхватљивих лица, депортираних лица и затвореника: За VFR летове с једномоторним авионима и на летовима на којима се неће превозити неприхватљиве особе, депортиране особе и затвореници, оператер не мора успоставити процедуре за превозење таквих лица.

(14) OPS 1.280 Смјештај путника: Не примјењује се за VFR операције с једномоторним авионима.

(15) OPS 1.285 Обавјештавање путника (briefing): Демонстрација и обавјештавање путника мора бити примјерено врсти оперисања. У једнопилотским операцијама, пилоту се не смију додијелити послови који му одвраћају пажњу од летачких дужности.

(16) OPS 1.290 Припрема лета:

(и) Оперативни план лета од А до А није потребан.

(ии) за А до Б операције у VFR условима дању – оператер мора обезбједити да је једноставнији облик оперативног плана лета, који одговара врсти оперисања, испуњен за сваки лет.

(17) OPS 1.295 Избор аеродрома: Не примјењује се за VFR операције. Потребне инструкције за употребу аеродрома и мјеста за полијетање и слијетање требају се издати према OPS 1.220.

(18) OPS 1.310 Чланови посаде на својим позицијама: За VFR операције, инструкције за ову материју захтијевају се само ако се летење обавља с два пилота.

(19) OPS 1.375 Поступање са горивом током лета: Додатак 1 OPS 1.375 није потребно примјењивати за VFR летове с једномоторним авионима дању.

(20) OPS 1.405 Почетак и наставак прилаза: Не примјењује се за VFR операције.

(21) OPS 1.410 Оперативне процедуре – висина прелета прага стазе слијетања: Не примјењује се за VFR операције.

(22) OPS 1.430 до 1.460 укључујући додатке: Не примјењује се за VFR операције.

(23) OPS 1.530 Полијетање:

(и) Став (а) примјењује се са слиједећим додацима. Надлежно тијело може, од случаја до случаја, прихватити податке о перформансама авиона дефиниране од стране ваздушног превозника и на основу демонстрирања и/или документованог искуства. Ставови (б) и (ц) примјењују се са слиједећим додацима. Гдје се не може удовољити захтјевима овог параграфа због физичких ограничења која се односе на продужење стазе и гдје постоји јасан јавни интерес и потреба за оперисање, надлежно тијело може прихватити, од случаја до случаја, другачије податке о перформансама авиона (performance data), који нису у супротности с Приручником за летење авионом (AFM) који се односе на специјалне процедуре дефинисане од стране ваздушног превозника на основу демонстрирања и/или документованог искуства.

(ии) Оператер који жели обављати операције према ставу (и) мора претходно исходити одобрење од надлежног тијела које издаје АОС. Такво одобрење ће:

(А) Одредити тип авиона;

(Б) Одредити врсту оперисања;

(Ц) Одредити аеродром(е) и узлетно-слетне стазе на које се односи;

(Д) Ограничити да се полијетање врши у VMC условима;

(Е) Одредити квалификацију посаде;

(Ф) Бити ограничено на авионе за које је прво овлаштење за тип (Type Certificate) издано прије 1 јануара 2005 г.

(иии) Оперирање мора бити прихваћено од државе у којој се аеродром налази.

(24) OPS 1.535 Сигурна удаљеност у односу на препреке при полијетању- вишемоторни авиони;

(и) ставове (а)(3), (а)(4), (а)(5), (б)(2), (ц)(1), (ц)(2) и додаток не примјењују се за VFR операције дању.

(ии) За IFR и VFR операције дању, ставови (б) и (ц) примјењују се са слиједећим варијацијама:

(А) Визуелно вођење по путањи лета могуће је ако је видљивост у лету 1500 м или више.

(Б) Потребна максимална ширина коридора је 300 м када је видљивост у лету 1500 м или више.

(25) OPS 1.545 Слијетање –одредишни и алтернативни аеродроми:

(и) Члан се примјењује са слиједећим додацима. Када се захтјеви овог члана не могу примијенити због физичких ограничења која се односе на продужење стазе и гдје постоји јасан јавни интерес и потреба за оперисање, надлежно тијело може прихватити, од случаја до случаја, другачије податке о перформансама авиона (performance data), који нису у супротности с Приручником за летење авионом (AFM) које се односе на специјалне процедуре, израђене од стране ваздушног превозника на основу демонстрације и/или документованог искуства.

(ии) Оператер који жели проводити операције према ставу (и) мора претходно исходити одобрење надлежног тијела које издаје АОС. Такво одобрење ће:

(А) Одредити тип авиона;

(Б) Одредити врсту оперисања;

(Ц) Одредити аеродром(е) и узлетно-слетне стазе на које се односи;

(Д) Ограничити да се завршни прилаз и слијетање врши у VMC условима;

(Е) Одредити квалификацију посаде;

(Ф) Бити ограничено на авионе за које је прво овлаштење за тип (Type Certificate) издато прије 1 јануара 2005 г.

(иии) Оперисање мора бити прихваћено од државе у којој се аеродром налази.

(26) OPS 1.550 Слијетање на суху стазу:

(и) Члан се примјењује са слиједећим додацима. Када се захтјеви овог члана не могу примијенити због физичких ограничења која се односе на продужење стазе и гдје постоји јасан јавни интерес и потреба за оперирање, надлежно тијело може прихватити, од случаја до случаја, другачије податке о перформансама авиона (performance data), који нису у супротности с Приручником за летење авионом (AFM) који се односе на специјалне процедуре, израђене од стране ваздушног превозника на основу демонстрације и/или документованог искуства.

(ии) Оператер који жели проводити операције према ставу (и) мора претходно исходити одобрење надлежног тијела које издаје АОС. Такво одобрење ће:

(А) Одредити тип авиона;

(Б) Одредити врсту оперисања;

(Ц) Одредити аеродром(е) и узлетно-слетне стазе на које се односи

(Д) Ограничити да се завршни прилаз и слијетање врши у VMC условима;

(Е) Одредити квалификацију посаде;

(Ф) Бити ограничено на авионе за које је прво овлаштење за тип (Type Certificate) издано прије 1 јануара 2005 г.

(иии) Оперисање мора бити прихваћено од државе у којој се аеродром налази.

(27) Резервисано

(28) OPS 1.650 VFR операције дању:

Став 1.650 се примјењује са слиједећим додацима. Једномоторни авиони, с првим издавањем индивидуалне увјерења о пловидбености (Certificate of Airworthiness) прије 22. маја 1995 г., надлежно тијело може изузети из захтјева у ставовима (ф), (г), (х), и (и) ако би извршење захтијевало накнадну уградњу.

(29) Парт М, став М.А.704, Приручник организације за вођење континуиране пловидбености (Continuing Airworthiness Management Exposition) може бити прилагођен операцијама које ће се изводити.

(30) Парт М, став М.А.306, Оператеров систем техничке документације књиге ваздухоплова (Operator's technical log system)

Надлежно тијело може одобрити скраћени образац система техничке књиге авиона према врсти операција које ће се изводити.

(31) OPS 1.940 Састав летачке посаде:

Ставке (а)(2), (а)(4), и (б) не примјењују се за VFR операције дању, изузев када се у потпуности мора примијенити (а)(4) уколико се захтијевају два пилота према OPS 1.

(32) OPS 1.945 Обука за нови тип авиона и провјера

(и) Став (а)(7) – Летење на линијама под надзором (Line flying under supervision) – (LIFUS) може се спроводити на било којем авиону у примјенљивој класи. Потребан налет LIFUS летења зависи о сложености операција које ће се изводити.

(ии) Не захтијева се став (а)(8).

(33) OPS 1.955 Именовање вођа:

Став (б) се примјењује како слиједи. Надлежно тијело може прихватити скраћену обуку за вођу, према типу операција које ће се изводити.

(34) OPS 1.960 Вође који посједују професионалну пилотску дозволу (CPL):

Став (а)(1)(и) се не примјењује за VFR операције дању.

(35) OPS 1.965 Периодична обука и провјера (Recurrent training and checking):

(и) Став (а)(1) мора се примијенити за VFR операције дању како слиједи. Све обуке и провјере морају одговарати типу операција и класи авиона на којем ће члан летачке посаде оперисати, узимајући у обзир посебну опрему која ће се користити.

(ии) Став (а)(3)(ии) се примјењује како слиједи. Обуку на авиону може вршити испитивач за овлаштење за класу (Class Rating Examiner) – CRE, испитивач летења (Flight Examiner) – FE, или испитивач за овлаштење за тип (Type Rating Examiner) – TRE.

(иии) Став (а)(4)(и) се примјењује како слиједи. Провјеру стручности може спроводити испитивач за овлаштења за тип (TRE), испитивач за овлаштење за класу (CRE) или одговарајуће квалификован вођа одређен од стране ваздушног превозника и прихватљив надлежном тијелу, школован у CRM концепту и процјени CRM стручности.

(ив) Став (б)(2) мора се примијенити за VFR операције дању како слиједи. У случајевима када се операције спровode током сезоне не дуже од 8 мјесеци за редом, 1 провјера стручности је довољна. Ова провјера стручности мора се обавити прије почетка комерцијалног ваздушног превоза.

(36) OPS 1.968 Школовање пилота за било које пилотско сједиште: Додатак 1 не примјењује се за VFR операције једномоторним авионима дању.

(37) OPS 1.975 Квалификација за руте и аеродроме:

(и) За VFR операције дању, ставови (б), (ц) и (д) се не примјењују, изузев у случају када оператер мора исходити специјално одобрење државе у којој се аеродром налази примјеном додатних захтјева.

(ии) За IFR операције или VFR операције ноћу, као алтернатива тачкама (б) – (д), квалификација за руте и аеродроме може се обновити:

(А) Изузев за операције на најзахтјевније аеродроме, обављањем најмање 10 сектора у подручју оперисања за вријеме претходних 12 мјесеци уз додатну потребну самосталну припрему.

(Б) Оперисање на најзахтјевнијим аеродромима може се обављати само уколико:

(1) је вођа оспособљен за аеродроме у претходних 36 мјесеци; и то посјеђивањем као активни члан летачке посаде или као посматрач (observer).

(2) су прилази извршени у VMC условима с примјенљиве минималне секторске висине; и

(3) је направљена одговарајућа самостална припрема прије лета.

(38) OPS 1.980 Управљање већим бројем типова или варијаната

(и) Не примјењује се ако су операције ограничене на једно-пилотску класу авиона с клипним моторима за VFR операције дању.

(ии) За IFR и VFR операције ноћу, захтјеви из Додатка 1 OPS 1.980, став (д)(2)(и) за 500 сати у одговарајућој позицији члана посаде прије примјене повластица овлаштења из 2 дозволе, смањено је на 100 сати или сектора ако се једно од овлаштења односи на класу. Провјера у лету мора се обавити прије него се пилоту додјеле дужности вођаа.

(39) OPS 1.981 Управљање хеликоптерима и авионима:

Став (а)(1) не примјењује се ако су операције ограничене на једно-пилотску класу авиона с клипним моторима.

(40) Резервисано

(41) OPS 1.1060 Оперативни план лета:

Није потребан за VFR операције дању од А до А. За VFR операције дању од А до Б захтјеви се примјењују, али план лета може бити у поједностављеној форми према врсти операција која ће се спроводити (види OPS 1.135)

(42) OPS 1.1070 Приручник организације за вођење континуиране пловидбености (Continuing Airworthiness Management Exposition)

Приручник организације за вођење континуиране пловидбености се може прилагодити операцијама које ће се изводити.

(43) OPS 1.1071 Техничка књига ваздухоплова (Aeroplane technical log)

Примјењује се као што је дефинирано у Парт М, став М.А.306. Оператеров систем техничке документације књиге ваздухоплова (Operator's technical log system)

(44) Резервисано

(45) Резервисано

(46) OPS 1.1240 Програми оспособљавања:

Програми оспособљавања морају бити прилагођени врсти операција које ће се изводити. Програми самосталног учења могу се прихватити за VFR операције.

(47) OPS 1.1250 Контролна листа за поступак претраге авиона:

Не примјењује се за VFR операције дању.

Додатак 1 OPS 1.125

**Документи који морају бити у авиону**

Види OPS 1.125

У случају губитка или крађе докумената одређених према OPS 1.125, дозвољен је наставак операција док авион не слети у базу или на аеродром на којем се могу додати замјенски документи.

**Пододјелјак Ц**

**ИЗДАВАЊЕ СЕРТИФИКАТА И НАДЗОР ВАЗДУШНОГ ПРЕВОЗНИКА**

OPS 1.175

**Општа правила за издавање Сертификата о способности (АОС)**

Напомена: 1: Додатак 1 овом члану поближе одређује садржај и услове издавања АОС-а.

Напомена 2: Додатак 2 овом члану поближе одређује захтјеве руковођења и организације.

(а) Оператер не смије користити авион у комерцијалном ваздушном превозу, осим у складу с условима из Сертификата о способности (АОС).

(б) Подносилац захтјева за издавање АОС-а, или измјену АОС-а, мора надлежном тијелу допустити испитивање свих предложених операција са става безбједности.

(ц) Подносилац захтјева за издавање АОС-а:

(1) не смије имати АОС који је издало друго тијело, осим ако су се о томе договорили надлежна тијела;

(2) мора имати главно сједиште и регистровану пословну канцеларију, уколико постоји, у држави надлежној за издавање АОС-а;

(3) мора уписати авионе којима ће оперисати у складу с АОС-ом у регистар државе надлежне за издавање АОС-а; и

(4) мора надлежном тијелу доказати да је у стању безбједно изводити операције.

(д) Уколико оператер има авион регистрован у другој Држави Чланици (Member State), одговарајући споразум мора бити дефинисан како би се обезбједио одговарајући надзор безбједности.

(е) Оператер мора допустити надлежном тијелу приступ у своју организацију и авионе, те обезбједити приступ уговорну Парт 145 организацију за одржавање, ради утврђивања континуираног удовољавања захтјевима OPS 1.

(ф) АОС се може измијенити, поништити или укинути уколико надлежно тијело закључи да оператер више не може изводити операције на сигуран начин.

(г) Оператер мора удовољити захтјевима надлежног тијела тако да:

(1) је организација руковођења примјерена и добро усклађена у односу на ниво и врсту операција; и

(2) су дефинисане процедуре за надзор операција.

(х) Оператер мора именовати одговорног руководиоца (accountable manager), којег ће прихватити надлежно тијело, и који ће имати овлашћења да може обезбједити да се све операције и одржавање финансирају и изводе у складу с нормама које захтијева надлежно тијело.

(и) Оператер мора именовати особе, које ће прихватити надлежно тијело, одговорне за руковођење и надзирање слиједених подручја,

(1) летачке операције;

(2) систем одржавања;

(3) оспособљавање посаде; и

(4) операције на земљи.

(ј) Једно лице може покривати више од једне позиције, уколико је то прихватљиво надлежном тијелу, али за ваздушне превознике који запошљавају 21 или више лица с пуним радним временом захтјева се да најмање двије особе покрију четири подручја одговорности.

(к) За ваздушне превознике који запошљавају 20 или мање лица с пуним радним временом, једну или више номинираних позиција може покривати одговорни руководиоца (accountable manager), ако је то прихватљиво надлежном тијелу.

(л) Оператер мора обезбједити да се сваки лет изводи у складу с одредбама Оперативног приручника.

(м) Оператер мора примјерено обезбједити средства (facilities) за снабдевање авиона на тлу ради безбједног извођења летова.

(н) Оператер мора обезбједити да сви његови авиони буду опремљени и посада оспособљена у складу са захтјевима за подручје и врсту операција.

(о) Оператер мора удовољавати захтјевима одржавања у складу с одредбама Парт М, за све авионе којима оперира под условима из свог АОС-а.

(п) Оператер мора доставити надлежном тијелу копију Оперативног приручника, као што је поближе одређено у Пододјелјку П, и све измјене и допуне приручника.

(р) Оператер мора, оперативне објекте и постројења (facilities), те средства подршке у главној оперативној бази, одржавати примјерено за подручје и врсту операције.

#### OPS 1.180

#### **Издавање, измјене и континуирана ваљаност АОС-а**

- (а) Ваздушном превознику ће се издати АОС, одобрити промјена или продужити ваљаност АОС-а, уколико:
- (1) авиони којима лети имају Увјерење о пловидбености издату у складу с Уредбом Вијећа Европске заједнице Но. 1702/2003 од 24. септембра 2003 о сертификацији ваздухоплова, производа и дијелова, као и о сертификацији дизајна и пројектних производних организација. Увјерење о пловидбености издата од стране Државе Чланице која није држава одговорна за издавање АОС-а, прихватиће се без даљњег поступка ако је издана у складу с одредбама Парт-21;
  - (2) од надлежног тијела има одобрен систем одржавања у складу с одредбама Парт М, Пододјелјак Г; и
  - (3) надлежном тијелу пружи доказе да је способен:
    - (и) успоставити и одржати примјерену организацију;
    - (ии) успоставити и одржавати систем квалитете у складу с OPS 1.035;
    - (иии) удовољити условима из програма оспособљавања;
    - (ив) удовољавати захтјевима у вези с одржавањем који су у складу с врстом и обимом наведених операција, укључујући и појединости које су прописане у OPS 1.175(г) до (о); и
  - (в) удовољити одредби OPS 1.175.
- (б) Без обзира на одредбе OPS 1.185(ф), оператер мора надлежно тијело обавјештавати у најкраћем року о било којој промјени података који су предложени у складу с OPS 1.185(а) наведеном у наставу.
- (ц) Уколико није увјерено да су удовољени услови из става (а), надлежно тијело може затражити да се један или више демонстрацијских летова изведу као комерцијални летови.

#### OPS 1.185

#### **Административни услови**

- (а) При подношењу захтјева за прво издавање АОС-а, његову измјену или продужење ваљаности, оператер мора доставити:
- (1) службени назив и пословно име подносиоца захтјева, његову адресу и поштанску адресу;
  - (2) опис предложене операције;
  - (3) опис организације руковођења;
  - (4) име одговорног руководиоца (accountable manager);
  - (5) имена одговорних лица (post holders), укључујући особе одговорне за летачке операције, систем одржавања, оспособљавање посаде и операције на земљи, заједно с њиховим квалификацијама и искуством;
  - (6) Оперативни приручник.
- (б) С обзиром на систем одржавања ваздушног превозника, при првом издавању АОС-а, његовој промјени или продужењу ваљаности, када је то примјерено, за сваки тип авиона којим ће се оперисати треба доставити сљедеће податке:
- (1) Приручник организације за вођење континуиране пловидбености ваздушног превозника (Operator's continuing airworthiness management exposition);
  - (2) програм (programme) одржавања авиона ваздушног превозника;
  - (3) техничку књигу авиона;
  - (4) када је то примјерено, техничке спецификације уговора о одржавању између ваздушног превозника и организације за одржавање овлаштене по Парт-145;
  - (5) број авиона.
- (ц) Захтјев за прво издавање АОС-а мора се поднијети најкасније 90 дана прије почетка намјераване операције, с тим да се Оперативни приручник може поднијети најкасније 60 дана прије почетка намјераване операције.
- (д) Захтјев за измјену АОС-а мора се поднијети најмање 30 дана прије намјераване операције, осим ако се другачије не договори.
- (е) Захтјев за продужење ваљаности АОС-а мора се поднијети најмање 30 дана прије истека његове ваљаности, осим ако се другачије не договори.
- (ф) О промјенама одговорних лица, осим у изузетним околностима, мора се обавјештавати надлежно тијело најмање 10 дана прије намјераване промјене.

#### Додатак 1 OPS 1.175

#### **Садржај и услови Сертификата о способности (АОС)**

У АОС-у се поближе наводи:

- (а) Назив и локација (главно сједиште пословања) ваздушног превозника;
- (б) Датум издавања и раздобље ваљаности;
- (ц) Опис врсте одобрених операција;
- (д) Тип (типове) авиона за које има дозволу за употребу;



(е) Регистрацијску ознаку (регистрацијске ознаке) авиона, осим када оператер исходи сагласност за систем којим може надлежно тијело извјестити о регистрацијским ознакама авиона којима оперише под својим АОС-ом;

(ф) Подручја одобрених операција;

(г) Посебна ограничења; и

(х) Посебна одобрења/сагласности као што су нпр.:

– CAT II/CAT III (укључујући одобрени минимум)

– (MNPS) Minimum Navigation Performance Specification

– (ETOPS) Extended Range Operations Twin Engined Aeroplanes

– (RNAV) Area Navigation

– (RVSM) Reduced Vertical Separation Minima

– Превоз опасних роба.

– Одобрење да може одржавати почетну обуку система безбједности (initial safety training) члановима кабинске посаде и, уколико је примјењиво, издати потврду (attestation) према Пододјељку О, оним ваздушним превозницима који одржавају такву обуку директно или индиректно.

#### *Додатак 2 OPS 1.175*

### **Руковођење и организација ималаца АОС-а**

(а) Уопштено

Оператер мора имати стабилну и учинковиту руководну структуру како би обезбједио безбједно извођење летачких операција. Именоване одговорне особе морају имати руководне способности и одговарајуће техничке/оперативне квалификације у ваздухопловству.

(б) Именоване одговорне особе

(1) у Оперативном приручнику мора се налазити опис дужности и одговорности именованих лица, укључујући и њихова имена, а о свакој њиховој стварној или намјерованој промјени или промјени дужности мора се писмено обавјештавати надлежно тијело.

(2) оператер мора у случају одсутности именоване одговорне особе предузети одговарајуће мјере ради обезбјеђења континуираног надзора.

(3) лица коју је ималац АОС-а именовано одговорном особом не смије бити одговорна лица коју је именовано други ималац АОС-а, осим ако то прихвати одговарајуће надлежно тијело.

(4) особе које су номиниране као одговорне особе морају имати уговор о раду с довољном сатницом у односу на обим и врсту операција тако да могу обављати руководне функције.

(ц) Примјереност особља и надзор над особљем

(1) чланови посаде. Оператер мора запослити довољан број чланова летачке и кабинске посаде за планиране операције, обучених и провјерених у складу с Пододјељком Н и Пододјељком О, како је примјерено;

(2) земаљско особље

(и) број земаљског особља зависи о природи и нивоу операција. Одјели за операције и земаљско опслуживање морају бити попуњени обученим особљем које потпуно разумије своје одговорности унутар организације.

(ии) оператер, који уговара обављање појединих услуга с другом организацијом, задржава одговорност за придржавање примјерених стандарда. У тим околностима, задатак је именоване одговорне особе гарантовати да сваки запосленик из уговорне организације удовољава траженим стандардима;

(3) надзор

(и) број именованих надзорника овиси о структури ваздушног превозника и броју запосленог особља.

(ии) дужности и одговорности надзорника морају бити одређене, а повјерене летачке обавезе уређене тако да му могу олакшати обављање других њему повјерених надзорничких послова.

(иии) надзор над члановима посаде и земаљским особљем морају обављати особе које посједују искуство и особне квалитете довољне да се постигну стандарди одређени у оперативном приручнику.

(д) Смјештајне погодности

(1) оператер у свакој оперативној бази мора обезбједити довољно расположивог простора за рад особља које је повезано са безбједношћу летачких операција. Дужна се пажња мора посветити потребама земаљског особља које је повезано с оперативним контролом, чувањем и објавама важних података, те особљу за планирање лета.

(2) канцеларијаске службе (office services) морају бити у стању да без кашњења дистрибуирају оперативне упуте и друге информације свима којима су намијењене.

(е) Документација.

Оператер мора договорити израду приручника, измјена и допуна, те друге документације.

**Термини**

Доље наведени појмови користе се у контексту овог прописа

- (а) Адекватни (Прихватљиви) Аеродром. Аеродром који оператер сматра задовољавајућим, водећи рачуна о примјењивим захтјевима перформанси и карактеристикама полетно слетне стазе у очекиваном времену употребе, расположивости аеродрома и опреме са потребним помоћним сервисима као што су контрола летења, довољна расвјета, комуникације, метеоролошки сервис, навигацијска средства и хитни сервиси.
- (б) ETOPS (Операције повећаног долета с двомоторним авионом) ETOPS операције су операције с двомоторним авионом одобрене од надлежног тијела (ETOPS approval) за оперисање изван досега прага (threshold distance) одређеног у складу OPS 1.245(а) од адекватног аеродрома.
- (ц) Алтернативни ETOPS аеродром по рути је адекватни аеродром који додатно, у очекиваном времену употребе, има контролу летења и најмање једну инструменталну процедуру прилаза.
- (д) ERA (En-route Alternate Airport) Алтернативни аеродром на рути. Прихватљиви аеродром уз руту који се може захтијевати у фази планирања.
- (е) 3% ERA Алтернативни Аеродром на рути изабран у сврху смањења количине горива за непредвиђене ситуације на 3%.
- (ф) Изолирани Аеродром. Ако је то прихватљиво надлежном тијелу, одредишни аеродром може се сматрати изолираним аеродромом ако је количина потребног горива (за скретање плус коначна резерва.) до најближег адекватног алтернативног аеродрома дестинације већа од:  
За авионе се реципрочним моторима, гориво потребно за 45 минута лета плус 15% планираног времена летења на нивоу крстарења или два сата што је мање или  
За авионе с турбинским моторима, гориво за два сата лета на нормалној крстарећој потрошњи изнад одредишног аеродрома укључујући завршну резерву горива.
- (г) Еквивалентна позиција. Позиција која може бити утврђена по DME удаљености примјерено позиционираног NDB или VOR, SRE или PAR или неког другог погодног фикса између 3 и 5 миља од прага по којима се може утврдити позиција авиона.
- (х) Критичне фазе лета. Критичне фазе лета су убрзавање за полијетање, полијетање, финални прилаз, слијетање укључујући успоравање на стази и било која друга фаза лета по дискрецији вође ваздухоплова.
- (и) Гориво за непредвиђене околности. Гориво потребно да се компензују непредвиђени фактори који могу имати утицаја на потрошњу горива до одредишног аеродрома као што су одступања појединих авиона од предвиђене потрошње горива, одступања од прогнозираних временских услова и одступања од планиране руте и/или нивоа крстарења/висине.
- (ј) Одвојене стазе. Стазе на истом аеродрому које су одвојене површине за слијетање. Ове стазе се могу покривати или крижати на начин ако је једна стаза блокирана то не пријечи планиране операције на другој стази. Свака стаза мора имати одвојену процедуру прилажења темељену на засебним навигацијским средствима.
- (к) Одобрена брзина крстарења с једним неисправним мотором. За ETOPS операције одобрена брзина крстарења с једним неисправним мотором за намјеравано подручје операција мора бити брзина унутар сертифицираних лимита за авион, коју одреди оператер а одобри надлежно тијело.
- (л) ETOPS подручје. ETOPS подручје је подручје које обухваћа ваздушни простор унутар којег ETOPS одобрени авион остаје унутар разлике специфицираног времена лета у мирном ваздуху (у стандардним условима) на одобреној брзини с једним не радећим мотором од адекватног ETOPS алтернативног аеродрома на рути.
- (м) Отпрема (Dispatch). Етопс минимуми се планирају до отпреме. Отпрема је када се авион први пута помакне властитим погоном у сврху полијетања.

*OPS 1.195*

**Оперативна контрола**

Оператер мора:

- (а) Установити и примјењивати методе оперативне контроле које је одобрило надлежно тијело; и
- (б) Примјењивати оперативну контролу над свим летовима који се обављају под условима из његовог АОСа.

*OPS 1.200*

**Оперативни приручник**

Оператер мора начинити Оперативни приручник у складу с одјелјком П за кориштење и усмјеривање оперативног особља.

#### OPS 1.205

##### **Стручност оперативног особља**

Оператер мора гарантовати да је особље одређено за земаљске или летачке операције или директно повезано са земаљским или летачким операцијама правилно школовано, да је демонстрирало могућност обављања одређених задатака и да је свјесно одговорности и односа тих дужности с цијелом операцијом.

#### OPS 1.210

##### **Утврђивање поступака**

(а) Оператер мора утврдити поступке и инструкције, за сваки тип авиона, који садрже послове земаљског особља и чланова посаде авиона, послове за све типове операција на земљи и током лета.

(б) Оператер мора утврдити систем листа провјере (check list) који ће користити посада авиона за све фазе операција авионом у нормалним, ненормалним и у условима у случају опасности да би обезбједио да се слиједи оперативне процедуре у Оперативном приручнику.

(ц) Оператер неће захтијевати од посаде авиона да изводи било какве активности током критичних фаза лета осим оних које су потребне за безбједно управљање авионом. (види OPS 1.192)

#### OPS 1.215

##### **Кориштење услуга контроле ваздушног саобраћаја**

Оператер мора гарантовати да се услуге контроле ваздушног саобраћаја (Air Tra c Service) користе за све летове кад су доступне.

#### OPS 1.216

##### **Оперативне инструкције током лета**

Оператер мора гарантовати да су његове оперативне инструкције током лета (in-flight operational instruction), које укључују и промјене у плану лета када је примјењиво, координиране с одговарајућом јединицом службе контроле ваздушног саобраћаја, прије трансмисије тих инструкција према авиону.

#### OPS 1.220

##### **Одобравање аеродрома од стране ваздушног превозника (види OPS 1.192)**

Оператер ће одобрити само оне аеродроме који су примјерени за тип авиона и операцију(је) која се изводи.

#### OPS 1.225

##### **Оперативни минимум аеродрома**

(а) Оператер ће одредити оперативни минимум аеродрома, утврђен у складу с OPS 1.430 за сваки полазни, одредишни или алтернативни аеродром који је одобрен за кориштење у складу OPS 1.220

(б) Свако повећање критерија које је одредило надлежно тијело треба се додати минимуму утврђеном у складу с тачком (а).

(ц) Минимуми за одређени тип прилаза и поступци за слијетање биће употребљиви:

(1) ако је опрема на земљи приказана на одобреној карти оперативна за тај поступак;

(2) ако су системи у авиону који су потребни за тип прилаза оперативни;

(3) кад су успостављени критеријуми потребних перформанси авиона;

(4) ако је посада примјерено оспособљена.

#### OPS 1.230

##### **Поступци инструменталног одласка и прилаза**

(а) Оператер ће гарантовати кориштење поступака инструменталног одласка и прилаза што их је одобрила држава у којој се налазе аеродроми.

(б) Упркос тачки (а), вођа ваздухоплова може прихватити одобрење контроле лета да скрене с објављене руте одласка или прилаза ако су у обзир узети критерији за надвисивања препрека и ако су узети у обзир услови у којима се лети. Завршни прилаз треба летјети визуално или по утврђеној процедури инструменталног прилаза.

(ц) Другачије поступке од оних које се требају користити у складу с тачком (а) могу примјенити само оператери ако их одобри надлежно тијело државе у којој се аеродром налази и ако је то прихватило надлежно тијело ваздушног превозника.

#### OPS 1.235

##### **Поступци за избегавање буке (види OPS 1.192)**

Оператер мора успоставити одговарајуће процедуре одласка (departure) и прилаза (arrival/approach) за сваки тип ваздухоплова у складу са:

(а) Оператер мора обезбједити да је безбједност приоритет у односу на избегавање буке, и

(б) Ове процедуре морају бити једноставне и сигурне за извођење и да битно не повећавају радно оптерећење посаде током критичних фаза лета, и

(ц) За сваки тип авиона морају се одредити двије одлазне (departure) процедуре у складу с ICAO Doc. 8168 ("Procedures for Air Navigation Service " PANS-OPS), Volume 1:

- (1) Процедура смањења буке 1 (NADP 1) креирана за смањење буке при приближавању (close-in); и
- (2) Процедура смањења буке 2 (NADP 2) креирана за смањење буке при одлажењу (distant noise abatement); и
- (3) Додатно свака процедура смањења буке у профилу пењања може имати само један слијед акција

*OPS 1.240*

#### **Руте и подручја оперисања**

(а) Оператер мора гарантовати да се операције одвијају само на рутама и подручјима:

- (1) на којима је обезбједио земаљску опрему и службе, укључујући одговарајуће метеоролошке службе за планиране операције;
- (2) за које су перформансе авиона који се намјеравају користити одговарајуће да задовоље захтјеве минималне висине лета;
- (3) на којима опрема авиона који се намјерава користити удовољава минималној потребној опреми за планиране операције;
- (4) за које су карте и мапе примјерени и на располагању (види OPS 1.135(a)(9));
- (5) на којима су на располагању одговарајући аеродроми унутар граница времена/удаљености по OPS 1.245 ако се користе двомоторни авиони;
- (6) на којима су на располагању површине које омогућују безбједно присилно слијетање ако се користе једномоторни авиони.

(б) Оператер мора гарантовати да се операције одвијају у складу са свим ограничењима на рути или подручју операција што их је утврдило надлежно тијело.

*OPS 1.241*

#### **Операције у одређеном ваздушном простору са смањеним вертикалним раздвајањем (Reduces Vertical Separation Minima-RVSM)**

Оператер не смије оперисати авионом у дијеловима ваздушног простора гдје се, у складу с регионалним уговором о ваздушној пловидби, примјењује минимум вертикалног раздвајања од 300 м (1000 ft) осим ако то надлежно тијело није одобрило (RVSM одобрење).(види OPS 1.872).

*OPS 1.243*

#### **Операције у подручјима у којима се захтијевају одређене навигацијске перформансе**

(а) Оператер се мора побринути да авион не оперише у подручјима, или дијеловима ваздушног простора, или на рутама за које су прописане одређене навигацијске перформансе, уколико авион није сертификован у складу с тим одредбама и уколико није исходио оперативно одобрење од стране надлежног тијела, ако се оно захтјева.(види такођер OPS 1.865(ц)(2), OPS 1.870 и 1.872).

(б) Оператер чији авион оперише у подручју наведеном у ставу (а) мора обезбједити да ће сви поступци за непредвиђене околности које је одредило надлежно тијело одговорно за ваздушни простор, бити садржани у Оперативном приручнику.

*OPS 1.245*

#### **Највећа удаљеност одговарајућег аеродрома, за двомоторне авионе без ETOPS одобрења (види OPS 1.192)**

(а) Осим ако нема посебно одобрење надлежног тијела, а које је у складу с OPS 1.246(a) (ETOPS одобрење), оператер неће оперисати с двомоторним авионом на рути која има тачке што су даље од одговарајућег аеродрома (у стандардним условима и мирном ваздуху), него за авионе:

(1) Категорија перформансе А с:

(и) максималним допуштеним бројем путничких сједишта 20 или више; или

(ии) максималном масом приликом полијетања 45.360 кг или више,

од удаљености која се прелети за 60 минута с једним неисправним мотором при брзини крстарења која је одређена тачком (б) доле; или

(2) Категорија перформансе А са:

(и) Максималним допуштеним бројем путничких сједишта 19 или мање; и

(ии) Максималном масом приликом полијетања мањом од 45 360 кг,

од удаљености која се прелети за 120 минута или, ако је одобрено од надлежног тијела, до 180 минута за турбо-млазне авионе, при брзини крстарења с једним неисправним мотором одређеној према тачки (б) доле.

(3) Категорија перформансе В или С:

(и) удаљеност која се прелети за 120 минута при брзини крстарења с једним неисправним мотором која је одређена тачком (б); или

(ии) 300 наутничких миља што је мање.

(б) Оператер мора одредити брзину за израчунавање максималне удаљености до одговарајућег аеродрома за сваки тип или варијанту двомоторног авиона, која не прелази VMO која се заснива на стварној брзини авиона (TAS) што је авион може одржавати с једним неисправним мотором.

(ц) Оператер мора гарантовати да су сљедећи подаци, одређени за сваки тип или варијанту, укључени у Оперативни приручник:

(1) брзина крстарења с једним неисправним мотором која је одређена у тачки (б):

(2) највећа удаљеност од одговарајућег аеродрома која је одређена у складу са тачкама (а) и (б).

Напомена: Горе специфициране брзина намијењене су само за одређивање највеће удаљености до адекватног аеродрома.

#### OPS 1.246

### Операције повећаног долета с двомоторним авионима (ETOPS)

#### (види OPS 1.192)

(а) Оператер неће обављати операције изван досега прага (threshold distance) која је одређена у складу с OPS 1.245 осим ако му надлежно тијело то није одобрило (ETOPS одобрење).

(б) Прије провођења ETOPS летова, оператер мора обезбједити да је доступан одговарајући ETOPS алтернативни аеродром по рути, унутар или од оператера одобреног времена за скретање или времена девијације (diversion time) које се заснива на MEL ограничењима, које је краће (види такођер OPS 1.297 (д)).

#### OPS 1.250

### Одређивање минималних висина лета

(а) Оператер мора одредити минималне висине лета и начине за одређивање тих висина за све дијелове (сегменте) руте на којима ће летјети, а које обезбјеђују прописано надвисивање препрека узимајући у обзир услове из Пододјељка Ф до И.

(б) Сваки начин одређивања минималних висина лета мора одобрити надлежно тијело.

(ц) Ондје гдје су минималне висине лета које је одредило надлежно тијело државе преко које се лети више од оних које је одредио оператер, вриједиће већа вриједност.

(д) Оператер ће при одређивању минималне висине лета у обзир узети сљедеће чиниоце:

(1) тачност којом се може одредити положај авиона;

(2) могућа одступања у показивању висиномјера који се користи;

(3) карактеристике терена (нпр. нагле промјене надморске висине) на рути или у подручјима гдје ће се операције проводити.

(4) могућност наиласка на непогодне метеоролошке услове лета (нпр. јака турбуленција и ниспона струјања);

(5) могуће нетачности на ваздухопловним картама.

(е) При удовољавању прописаним условима у тачки (д) треба узети у обзир

(1) корекције за одступање температуре и притиска од стандардних вриједности

(2) захтјев контроле лета (ATC);

(3) све предвидљиве случајност током планиране руте.

#### OPS 1.255

### Планирање горива (Fuel policy)

#### (види додатак 1 и додатак 2 OPS 1.255)

(а) Оператер мора утврдити политику планирања горива ради планирања лета и препланирања током лета како би обезбједио да сваки авион на лет носи довољно горива за планирану операцију и резерву за може битно одступање од планираних операција.

(б) Оператер мора обезбједити да се планирање летова заснива на (1) и (2) доље:

(1) поступцима и подацима који су израчунати из Оперативног приручника или важећих података о авиону;

(и) подацима произвођача авиона или

(ии) специфични подаци авиона изведени из система праћења потрошње горива.

(2) оперативним условима под којима се лет треба провести укључујући:

(и) стварне податке потрошње горива авиона;

(ии) предвиђене масе;

(иии) очекиване временске услове;

(ив) поступке и ограничења контроле лета

(ц) Оператер мора обезбједити да предполетни буџет искористивог горива које је потребно за лет укључује:

(1) гориво за таксирање; и

(2) гориво за лет; и

(3) резерву горива која се састоји од:

- (и) горива за непредвиђене ситуације (Contingency fuel) (види OPS 1.192); и
- (ии) горива за алтернацију, ако је одредишни алтернативни аеродром потребан (ово не искључује да се аеродром полијетања узме као аеродром слијетања); и
- (иии) завршне резерве горива;
- (ив) додатнога горива ако је потребно за тип операције (нпр. ETOPS);
- (4) додатно гориво ако то захтијева вођа ваздухоплова.
- (д) Оператер мора обезбједити да процедуре за израчунавање потрошње горива током лета (in-flight replanning), када је потребно наставити лет дуж промијењене руте или до новог одредишта, укључују:
- (1) гориво потребно за преостали дио лета; и
- (2) резерву горива која се састоји од:
  - (и) горива за непредвиђене ситуације; и
  - (ии) горива за алтернацију, ако је алтернативни аеродром захтјеван (ово не искључује могућност да се аеродром полијетања узме као алтернативни аеродром слијетања); и
  - (иии) завршне резерве горива; и
  - (ив) додатнога горива ако је потребно за тип операције (нпр. ETOPS);
- (3) додатно гориво ако то захтјева вођа ваздухоплова.

OPS 1.260

#### **Превоз лица с ограниченом могућношћу кретања**

(Persons with Reduced Mobility – PRM)

- (а) Оператер ће утврдити поступке за превоз лица с ограниченом могућношћу кретања (PRM).
- (б) Оператер мора гарантовати да су PRM смјештени тако да не заузимају сједишта гдје би њихов смјештај могао:
  - (1) ометати посаду у њиховом раду;
  - (2) ометати прилаз опреми за случај опасности;
  - (3) ометати евакуацију авиона у случају изванредне ситуације.
- (ц) Вођа ваздухоплова треба бити обавијештен о томе када ће се превозити PRMs.

OPS 1.265

#### **Превоз неприхватљивих, депортираних лица и затвореника**

Оператер мора утврдити поступке за превоз неприхватљивих, депортираних лица или затвореника, који гарантују безбједност авиона и путника у њему. Вођа треба бити обавијештен о томе кад се наведене особе морају превозити.

OPS 1.270

#### **Смјештај пртљага и терета (види Додатак 1 OPS 1.270)**

- (а) Оператер мора утврдити поступке који гарантују да се у путничку кабину уноси само она пртљага коју је могуће примјерено и безбједно смјестити.
- (б) Оператер мора утврдити поступке како би обезбједио да сва пртљага, унијета у путничку кабину, а која би могла проузроковати озљеде или штету или блокирати пролазе и излазе у случају да се помакне, буде смјештена у претинце за пртљагу, конструиране тако да спријече помицање.

OPS 1.275

Намјерно остављено празно

OPS 1.280

### Смјештај путника

Оператер мора утврдити поступке којима ће обезбједити да су путници смјештени тако да у случају изванредне евакуације могу помоћи, а не ометати евакуацију авиона.

OPS 1.285

### Обавјештавање путника

Оператер мора гарантовати:

(а) Уопштено:

(1) да ће путници бити усмено обавијештени о безбједносним мјерама. Обавјештавање се може у потпуности или дјеломично обавити уз помоћ аудио-визуелне презентације.

(2) да ће путницима обезбједити упуте (safety briefing card) с информацијама које сликовним инструкцијама (упутствима) објашњавају употребу средстава за изванредне ситуације и излазе које би путници требали користити.

(б) Прије полијетања

(1) путнике укратко треба обавјештавати, ако се то на њих односи:

(и) о правилима гледе пушења;

(ии) о наслоњачу сједишта, који треба бити у подигнутом положају, а помоћни столић поспремљен;

(иии) о смјештају излаза за евакуацију;

(ив) о смјештају и кориштењу ознака за евакуацију на поду авиона;

(в) о смјештању ручне пртљаге;

(ви) о ограничењу кориштења мобилних електроничких уређаја;

(вии) о смјештају и садржају упутстава с обавјештењама о изванредним ситуацијама;

(2) путницима треба демонстрирати:

(и) употребу безбједносних појасева и/или безбједносног система везивања (safety harnesses), укључујући и објашњење за везивање и одвезивање безбједносних појасева и /или безбједносног система везивања;

(ии) локација и кориштење опреме за кисеоник кад је то потребно (OPS 1.770 и OPS 1.775). Путници такођер требају бити обавијештени да угасе сва средства за пушење када се користи кисеоник;

(иии) смјештај и кориштење појасева за спасавање ако је потребно (OPS 1.825).

(ц) Послије полијетања:

(1) ако је примјењиво путнике треба подсјетити:

(и) на правила о пушењу;

(ии) на употребу безбједносних појасева и/или безбједносног система везивања укључујући и безбједносне предности када је путник везан у сједишту независно о томе да ли су свјетла обавезног везивања упаљена.

(д) Прије слијетања

(1) Ако је примјењиво путнике треба подсјетити:

(и) на правила о пушењу;

(ии) на употребу безбједносних појасева и/или безбједносног система везивања;

(иии) на то да наслоњач сједишта треба бити у подигнутом положају, а помоћни столић поспремљен;

(ив) на смјештај ручне пртљаге;

(в) на ограничење при кориштењу мобилних електроничких уређаја

(е) Послије слијетања

(1) Путнике треба подсјетити:

(и) на правила о пушењу;

(ии) на кориштење безбједносних појасева и/или безбједносне опреме

(ф) У изванредним ситуацијама током лета, путнике треба упознати с поступцима који могу бити примјерени у односу на ситуацију.

OPS 1.290

### Припрема за лет

(а) Оператер треба гарантовати да је попуњен оперативни план лета за сваки предвиђени лет.

(б) Вођа ваздухоплова неће започети лет ако се није увјерио:

(1) да је авион пловидбен;

(2) да се авионом не управља супротно од онога што је одређено Листом одступања (Configuration Deviation List – CDL)

- (3) да су на располагању инструменти и опрема прописана у Пододјелјцима К и Л;
- (4) да су инструменти и опрема у исправном стању како је прописано у MEL-у;
- (5) да су доступни они дијелови Оперативног приручника који су потребни за одвијање лета;
- (6) да су у авиону документи и формулари прописани у OPS 1.125 и OPS 1.135
- (7) да су доступне важеће карте, мапе и остала документација или идентични подаци који покривају намјерану операцију авиона, укључујући било које одступене које се реално може очекивати. Уз ове податке треба укључити таблице претварања/конверзије као потпору операцијама у којима се користе метричке мјере висине, надморске висине и нивоа лета;
- (8) да су на располагању сва прикладна земаљска опрема и сервиси;
- (9) да се могу задовољити услови за лет прописани у Оперативном приручнику, а у односу на гориво, угље и кисик, минималну безбједносну висину, оперативни минимум аеродрома и расположивост алтернативних аеродрома, гдје је то потребно;
- (10) да је терет правилно распоређен и безбједно причвршћен;
- (11) да је маса авиона, приликом полијетања таква да омогућује спровођење лета у складу с Пододјелјцима Ф до И;
- (12) да се могу задовољити другим оперативним ограничењима осим оних прописаних тачкама (9) и (11).

#### OPS 1.295

#### **Избор аеродрома**

(а) Оператер треба утврдити поступке за избор одредишног аеродрома и/или алтернативних аеродрома у складу с OPS 1.220 приликом планирања лета.

(б) Оператер треба одабрати и одредити у оперативном плану лета полетни алтернативни аеродром ако се из метеоролошких разлога или перформанси не би било могуће вратити на аеродром полијетања. Полетни (take-off) алтернативни аеродром у односу на полазни (departure) аеродром мора се налазити унутар:

(1) за двомоторне авионе,

(и) један сат лета при брзини крстарења с једним неисправним мотором, у складу с AFM, у мирном ваздуху и стандардним условима који се темеље на стварној маси у полијетању; или

(ии) у одобреном ETOPS времену девијације, које се заснива на MEL ограничењима, до максимално два сата, при брзини крстарења с једним неисправним мотором, у складу с AFM условима у мирном ваздуху и стандардним условима који се темеље на стварној маси у полијетању за авионе и посаде овлаштене за ETOPS; или

(2) два сата лета при брзини крстарења с једним неисправним мотором а у складу са AFM у мирном ваздуху и стандардним условима који се темеље на стварној маси у полијетању, за авионе с три или четири мотора; и

(3) ако AFM не садржи брзину крстарења с једним неисправним мотором, брзина која ће се користити за израчунавање треба бити она брзина која се може постићи с преосталим мотором (моторима) кад им је снага подешена на максималну континуирану снагу.

(ц) Оператер мора одабрати најмање једну алтернативну дестинацију за сваки IFR лет осим:

(1) у оба случаја:

(и) ако дужина планираног лета од полијетања до слијетања или, у случају препланирања током лета у складу OPS 1.255(д), преостало вријеме до одредишта не прелази 6 сати; и

(ии) ако су двије одвојене стазе (види OPS 1.192) на располагању на одредишном аеродрому употребљиве и ако су метеоролошки услови који превладавају такви да ће у периоду од сат времена прије, па до сат времена послје предвиђеног времена доласка на одредишни аеродром, подница бити на најмање 2000 ft или висина кружења + 500 ft, што је веће, и да ће видљивост бити најмање 5 км.

(2) ако је одредишни аеродром изолиран

(д) Оператер мора одредити два одредишна алтернативна аеродрома у случају:

(1) да прогнозе или извјештаји о временским условима за дестинацију или било која њихова комбинација, показују током периоде које започиње један сат прије, а завршава један сат послје предвиђеног времена доласка, да ће временски услови бити испод одговарајућег планираног минимума (види OPS 1.297(б)); или

(2) ако нису доступне никакве метеоролошке информације.

(е) Оператер мора у оперативном плану лета одредити потребне алтернативне аеродроме.

#### OPS 1.297

#### **Минимуми за планирање IFR летова**

(а) Минимум за планирање алтернативних аеродрома за полијетање. Оператер ће одабрати аеродром као алтернативни аеродром за полијетање (take-off alternate), када одговарајући метеоролошки извјештај или прогноза или њихова комбинација означава да ће током периода који започиње један сат прије и завршава један сат послје предвиђеног времена доласка на аеродром временски услови бити на одређеном минимуму за слијетање или изнад њега, у складу са OPS 1.225. Подницу треба узети у обзир када су на



располагању једино непрецизни прилази и прилаз у визуелном кругу (circling approaches). Сва ограничења која се односе на операције с једним неисправним мотором морају се узети у обзир.

(б) Минимум за планирање одредишног аеродрома (изузев изолираних аеродрома). Оператер ће одредити само одредишни аеродром када:

(1) временски извјештај или прогноза или њихова комбинација означава да ће током периода које започиње један сат прије, а завршава један сат послје предвиђеног времена доласка на аеродром, временски услови бити на планираном минимуму или бољи, како слиједи:

(и) RVR/видљивост одређена у складу с OPS 1.225; и

(ии) за непрецизни прилаз или кружни прилаз (circling approach), подница на минималној висини одлуке или изнад (MDH); или

(2) су два одредишна алтернативна аеродрома изабрана према OPS 1.295(д)

(д) Минимуми планирани за:

Одредишни алтернативни аеродром, или

Изолирани аеродром, или

3% ERA аеродром, или

Рутни алтернативни аеродром захтјеван у фази планирања

Оператер ће изабрати аеродром за неку од ових намјена само онда када временски извјештај или прогноза или њихова комбинација означава да ће током периоде које започиње један сат прије, а завршава један сат послје предвиђеног времена доласка на аеродром, временски услови бити на планираном минимуму као у табlici 1 доље:

Таблица 1

Одредишног алтернативног аеродрома, изолираног аеродрома, 3% ERA и рутног алтернативног аеродрома

Тип прилаза	Минимум за планирање
Сат II и III	Сат I (Напомена1)
Сат I	Непрецизни прилаз (Напомене 1 и 2)
Непрецизни прилаз	Непрецизни прилаз (Напомене 1 и 2) плус 200 ft / 1000 м
Прилаз у визуелном кругу	Прилаз у визуелном кругу

Напомена 1; RVR

Напомена 2; Подница треба бити на MDH или изнад

(д) Минимум за планирање алтернативног аеродрома на рути за ETOPS операције. Оператер ће одабрати аеродром као алтернативни аеродром на рути за ETOPS операције, само ако одговарајући метеоролошки извјештаји или прогнозе или њихова комбинација, означава да ће између предвиђеног времена слијетања и истека једног сата након задњег могућег времена слијетања постојати услови израчунати додавањем додатних ограничења из таблице 2. Оператер мора у Оперативном приручнику описати методу одређивања оперативног минимума на планираном ETOPS рутном алтернативном аеродрому.

Таблица 2

Минимум за планирање – ETOPS

Могућност прилаза	Подница облака (ceiling) изнад алтернативног летјелишта	Минимална метеоролошка видљивост/RVR
Процедуре прецизних прилаза.	Одобрена DH/DA плус повећање од 200 ft	Одобрена видљивост плус повећање за 800 метара
Непрецизни прилаз или Прилаз у визуелном кругу	Одобрена MDH/MDA плус повећање оф 400 ft	Одобрена видљивост плус повећање за 1500 метара

OPS 1.300

### Предаја ATS плана лета

Оператер мора гарантовати да лет неће започети ако ATS план лета није предан, или нису предане одговарајуће информације тако да се могу активирати службе за узбуну ако је то потребно.

OPS 1.305

**Пуњење горивом/истакање горива када су путници у авиону или се укрцавају, односно искрцавају (види Додатак 1 – OPS 1.305)**

Оператер мора гарантовати да се ниједан авион неће допуњавати или истакати "Avgas" или "wide cut" врстама горива (нпр. Јет-В или еквивалентно гориво) или онда кад би могло доћи до мијешања таквих врста горива, када су путници у авиону или када се путници укрцавају или искрцавају. У свим осталим случајевима морају се предузети потребне мјере предострожности, на авиону мора радити оспособљено особље које је приправно започети и водити евакуацију авиона с помоћу најповољнијих, најекспедитивнијих могућих средстава.

OPS 1.307

**Пуњење/истакање "wide-cut" горива**

Оператер треба утврдити поступке за пуњење/истакање горива за млазне моторе (wide-cut fuels – нпр. Јет-В или еквивалентним), ако се то захтјева.

OPS 1.308

**Гурање и вуча**

(а) Оператер мора обезбједити да су све процедуре везане за гурање (push back) и вучу (towing) усклађене с одговарајућим ваздухопловним стандардима и процедурама.

(б) Оператер мора обезбједити да се позиционирање авиона прије и после таксирања не изводи без руде за вучу (towbar) осим уколико:

(1) је авион заштићен својим дизајном од оштећења система управљања носним точком због извођења операција вуче без руде за вучу, или

(2) ће систем/процедуре упозорити/алармирати летачку посаду да се такво оштећење може десити или да се оштећење већ догодило, или

(3) је возило за вучу без руде дизајнирано да спречи оштећење типа авиона.

OPS 1.310

**Чланови посаде на својим позицијама**

(а) Чланови летачке посаде

(1) током полијетања и слијетања сваки члан летачке посаде мора се налазити на својој позицији у складу с дужношћу коју обавља;

(2) током осталих фаза лета сваки члан летачке посаде авиона, на дужности у пилотској кабини авиона, треба остати на својој позицији осим ако је његова одсутност неопходна за обављање задатака који су повезани с операцијом, или из физиолошких потреба, ако најмање један квалификовани пилот остане за командама авиона читаво вријеме лета.

(3) током свих фаза лета сваки члан летачке посаде авиона, на дужности у пилотској кабини авиона мора бити приправан. Уколико се уочи изостанак приправности користити ће се одговарајуће противмјере. Уколико се запази неочекивани умор, процедуре контролисаног одмора (controlled rest), организованог од стране вођа, могу се користити уколико радне обавезе то допуштају. Овакв контролисани одмор се не смије сматрати дијелом дневног одмора (rest period) у сврху рачунања ограничења времена лета (flight time) нити се смије користити за оправдавање било којег радног времена (duty period).

(б) Чланови кабинског особља. Током критичних фаза лета у свим дијеловима авиона гдје се налазе путници, мора се налазити члан кабинског особља авиона на мјесту које је предвиђено за њега

OPS 1.311

**Минималан број кабинског особља потребног на авиону за вријеме операција на земљи с путницима (види додатак 1 OPS 1.311)**

Оператер мора обезбједити да, када је било ко од путника на авиону, минималан број кабинског особља у складу OPS 1.990(а), (б), (ц) и (д) буде присутан у путничкој кабини, осим:

(а) Када је авион на земљи на паркирној позицији, број кабинског особља на авиону може бити смањен за број одређен у OPS 1.990 (а), (б) и (ц). Минималан број кабинског особља захтјеван у оваквим случајевима мора бити један члан на сваки пар излаза за случај опасности на нивоу пода на свакој путничкој платформи (passenger deck), или један на сваких 50 или дијела од 50 путника на авиону, што је више, обезбјеђујући да:

(1) је оператер утврдио процедуру евакуације путника са смањеним бројем кабинског особља коју прихватају надлежне власти и која обезбјеђује исти ниво безбједности; и

(2) не врши се допуњавање или истакање горива, и

(3) водитељ кабинског особља (senior cabin crew member) је одржао брифинг кабинском особљу за безбједно укрцавање путника (pre-boarding safety briefing); и

(4) водитељ кабинског особља присутан је у путничкој кабини; и

(5) проведена је провјера кабине прије укрцавања (pre-boarding-check)

Ово смањење није дозвољено када је број кабинског особља одређен према OPS 1.990 (д)

(б) За вријеме искрцавања када је преостали број путника на авиону мањи од 20, минимални број кабинског особља на авиону може бити смањен испод минималног броја потребног кабинског особља захтијеваног према OPS 1.990 (а), (б), (ц) и (д) обезбјеђујући да:

(1) је оператер утврдио процедуру евакуације путника са смањеним бројем кабинског особља коју прихваћају надлежне власти и која обезбјеђује исти ниво безбједности; и

(2) је водитељ кабинског особља присутан у путничкој кабини.

OPS 1.313

#### **Употреба слушалица (headset)**

(а) Сваки члан летачке посаде на дужности у летачкој кабини мора носити слушалице са уграђеним микрофоном или еквивалентно у складу OPS 1.650 (п) и /или 1.652(с) и користити их као примарни уређај за слушање гласовне комуникације са службом контроле летења:

– На земљи

– Када гласовном комуникацијом прима АТС информације и одобрења (ATC clearance)

– Када раде мотори

– У лету испод прелазне висине или 10,000 стопа, што је више; и

– Кад вођа процијени неопходним

(б) у условима из горњег параграфа, уграђени микрофон или еквивалентни мора бити у позицији да омогући обострану (two-way) комуникацију.

OPS 1.315

#### **Помоћна средства за евакуацију у изванредним ситуацијама**

Оператер мора утврдити поступке којима ће гарантовати да се прије таксирања, полијетања и слијетања, и када је безбједно и примјерено то урадити, ставе у стање приправности средства која помажу и аутоматски се активирају при евакуацији у случају опасности.

OPS 1.320

#### **Сједишта, безбједносни појасеви и безбједносни систем везивања**

(а) Чланови посаде авиона

(1) током полијетања и слијетања, и када вођа ваздухоплова то сматра потребним у интересу безбједности авиона, сваки члан посаде авиона мора бити привезан свим уграђеним безбједносним појасевима и безбједносним системом везивања (safety harnesses);

(2) током осталих фаза лета сваки члан посаде у пилотској кабини авиона мора бити примјерено привезан безбједносним појасом док се налази на својој позицији.

(б) Путници

(1) прије полијетања и слијетања, током таксирања и кад је то потребно из безбједносних разлога, вођа ваздухоплова мора гарантовати да је сваки путник у авиону на своме сједишту или лежају, привезан безбједносним појасом, или безбједносним системом везивања, уколико је уграђен, правилно обезбјеђен;

(2) оператер треба обезбједити, а вођа ваздухоплова гарантовати да сједење више лица на једном сједишту авиона буде допуштено само на одређеним мјестима, и то само једног одраслог и једнога малог дјетета. Такво сједиште мора бити ваљано обезбјеђено додатним појасом или помагалом за ограничавање кретања.

OPS 1.325

#### **Осигурање путничке кабине и кухиње/кухиња (galley(s))**

(а) Оператер треба утврдити поступке који гарантују да током таксирања, полијетања и слијетања сви излази за евакуацију буду слободни.

(б) Вођа ваздухоплова треба гарантовати да прије полијетања, слијетања и кад се то чини потребним у сврху безбједности, сав пртљаг и опрема буду правилно обезбјеђени.

OPS 1.330

#### **Смјештај опреме за случај опасности**

Вођа ваздухоплова треба гарантовати да прикладна опрема за случај опасности буде лако доступна за хитну употребу.

OPS 1.335

#### **Пушење у авиону**

(а) Вођа мора гарантовати да ни једној особи у авиону не буде допуштено пушење:

(1) кад год то сматра потребним у интересу безбједности;

(2) кад је авион на земљи, осим ако је то посебно одобрено у складу с поступцима у Оперативном приручнику;

(3) изван простора одређених за пушење, у пролазу и у WC-у.

(4) у одјељку за терет и/или у осталим просторима гдје се вози терет који није смјештен у контејнерима заштићеним од ватре или покривен покривачем отпорним на пламен;

(5) у оним дијеловима кабине гдје се доводи кисеоник.

#### OPS 1.340

##### **Метеоролошки услови**

(а) На IFR летовима вођа ваздухоплова ће само:

(1) започети полијетање;

(2) наставити иза тачке од које вриједи преправљени план лета (revised flight plan) у случају преправљања плана током лета, кад су доступне информације које означавају да су предвиђени метеоролошки услови, у планираном времену доласка, на одредишту и/или алтернативном аеродрому прописаном у OPS 1.295 на планираном минимуму или изнад, а који је прописан у OPS 1.297.

(б) На IFR летовима, вођа ваздухоплова ће наставити према планираном одредишном аеродрому само ако задње информације указују на то да ће у предвиђено вријеме доласка, временски услови на одредишту или на најмање једном алтернативном одредишном аеродрому бити на планираном оперативном минимуму за тај аеродром.

(ц) На IFR летовима вођа ваздухоплова ће наставити летјети до:

(1) тачке одлуке кад се користи процедуром за редуцирану количину горива за непредвиђене ситуације (Reduced Contingency Fuel Procedure) (види додаток 1 за OPS 1.255)

(2) прије одређене тачке (pre-determined point) када се користи поступак с прије одређеном тачком (види додаток 1 за OPS 1.255)

када доступне информације означавају да су предвиђени метеоролошки услови у вријеме доласка на одредишту и/или алтернативном аеродрому прописаном у OPS 1.295 на оперативном минимуму аеродрома, прописаном у OPS 1.225, или изнад њега.

(д) На VFR летовима вођа ваздухоплова ће започети с полијетањем само кад важеће метеоролошко извјешће или прогноза или њихова комбинација показују, да ће метеоролошки услови на рути или дијелу руте којом ће се летјети у VFR условима, у одговарајућем времену, бити такви да омогућују извршење по тим правилима.

#### OPS 1.345

##### **Лед и остали контаминати – поступци на земљи**

(а) Оператер мора утврдити поступке који ће се примијенити када је потребно обавити разлеђивање (de-icing) или спречавање залеђивања (anti-icing) на земљи и за то везане прегледе авиона.

(б) Вођа неће започети с полијетањем прије него што су вањске површине слободне од било каквих контамината који би могли негативно утицати на перформансе авиона и/или управљање авиона осим онда кад је то допуштено у Приручнику за летење авионом.

#### OPS 1.346

##### **Лед и остали контаминати – поступци у лету**

(а) Оператер мора утврдити поступке за летове у очекиваним или стварним условима залеђивања.

(б) Вођа неће започети лет нити намјерно летјети у очекиваним или стварним условима залеђивања ако авион није сертификован и није опремљен за такве услове.

#### OPS 1.350

##### **Снадбјевање горивом и уљем**

Вођа ваздухоплова ће само онда започети с полијетањем или наставити у случају препланирања током лета (in-flight re-planning) када је сигуран да авион носи планирану количину употребивог горива и уља, најмање потребну да се лет безбједно оконча, узимајући у обзир оперативне услове који се могу предвидјети.

#### OPS 1.355

##### **Услови за полијетање**

Прије полијетања, вођа мора бити сигуран да, према информацијама које су му доступне, вријеме на аеродрому и стање стазе коју намјерава користити неће спријечити безбједно полијетање и одлазак.

#### OPS 1.360

##### **Одређивање минимума за полијетање**

Прије полијетања, вођа ваздухоплова треба бити сигуран да су RVR или видљивост у смјеру полијетања авиона једнака или боља од важећег минимума.

#### OPS 1.365

##### **Минималне висине лета**

Вођа ваздухоплова или пилот којем је повјерено извођење лета неће летјети испод одређених минималних висина лета осим кад је то потребно за полијетање и слијетање.

#### OPS 1.370

##### **Симулирање ненормалних ситуација током лета**

Оператер мора утврдити поступке којима ће гарантовати да се ненормалне или изванредне ситуације, које захтијевају примјену дијела или цијеле процедуре за ненормалне или изванредне ситуације и симулацију ИМС вјештачким средствима, не симулирају током комерцијалног ваздушног превоза.

### Планирање горива током лета

Оператер мора утврдити поступке којима ће гарантовати спровођење провјеравања количине горива у лету и управљање горивом врше према сљедећим критеријима:

(а) провјера горива у лету:

(1) Вођа мора обезбједити да се провјера горива у лету врши у правилним интервалима. Искористива преостала количина горива мора бити уписана и процијењена:

(и) упоређивањем стварне и планиране потрошње;

(ии) провјером да је преостало искористиво гориво довољно да се изврши лет у складу члану (б) управљање горивом у лету (in flight fuel management) доље; и

(иии) утврђивањем очекиваног преосталог искористивог горива на одредишном аеродрому

(2) Стварни подаци о гориву морају бити забиљежени

(б) Управљање горивом у лету (in-flight fuel management)

(1) лет мора бити вођен тако да очекивано искористиво гориво преостало у тренутку доласка на одредишни аеродром није мање од:

(и) потребно алтернативно гориво плус коначна резерва горива, или

(ии) коначна резерва горива ако се не захтјева алтернативни аеродром

(2) Међутим, ако је као резултат провјере количине горива у лету, очекивана количина преосталог употребљивог горива у тренутку доласка на одредишни аеродром мања од:

(и) потребног алтернативног горива плус коначна резерва горива, вођа мора узети у обзир саобраћај и укупне оперативне услове на одредишном аеродрому, алтернативном одредишном аеродрому и на било којем другом адекватном аеродрому при доношењу одлуке да ли ће наставити до одредишног аеродрома или ће скренути да би извршио безбједно слијетање с не мање од коначне резерве горива, или

(ии) коначне резерве горива ако се не захтијева алтернативни аеродром, вођа мора предузети одговарајуће акције и наставити до адекватног аеродрома да би извршио безбједно слијетање с не мање од коначне резерве горива.

(3) Вођа ће објавити опасност (emergency) када је буџетска употребива количина горива на слијетању на најближи адекватни аеродром гдје се може извршити безбједно слијетање мања од коначне резерве горива.

(4) Додатни услови за специфичне процедуре.

(и) На лету уз кориштење RCF процедуре да би наставио према одредишном аеродрому 1, вођа мора обезбједити да преостала употребљива количина горива на тачки одлуке буде најмање збир:

гориво потребно од тачке одлуке до одредишног аеродрома 1; и

горива за непредвиђене ситуације једнако 5% горива потребног од тачке одлуке до одредишног аеродрома 1

гориво до алтернатије за одредишни аеродром 1 ако је одредишни аеродром 1 потребан; и

коначна резерва горива

(ии) На лету уз кориштење PDP процедуре да би наставио према одредишном аеродрому, вођа мора обезбједити да преостала употребива количина горива на РДР буде најмање збир:

горива потребног од PDP до одредишног аеродрома; и

горива за непредвиђене ситуације од PDP до одредишног аеродрома буџетатог према додатку 1 на OPS 1.255 став 1.3;и

горива потребног према додатку 1 на OPS 1.255 став 3.1д

OPS 1.380

### Намјерно остављено празно

OPS 1.385

### Кориштење додатног кисеоника

Вођа ваздухоплова мора гарантовати да чланови летачке посаде авиона који су укључени у послове везане за безбједно управљање авионом у лету континуирано користе додатни кисеоник кад год висина кабине пријеђе 10.000 ft за раздобље дуже од 30 минута и кад год висина кабине пријеђе 13.000 ft.

OPS 1.390

### Космичка радијација

(а) Оператер мора током лета узети у обзир изложеност космичкој радијацији свих чланова посаде док су на дужности (укључујући позицију) и мора предузети сљедеће мјере за оне чланове посаде који могу бити изложени радијацији већој од 1 mSv на годину

(1) Процјена изложености;

(2) Узети у обзир процијењену изложеност радијацији када се уређују планови рада у сврху смањена дозе за чланове посаде који су високо изложени радијацији;

(3) Обавјештавати чланове посаде, на које се односи, о здравственом ризику који њихов посао укључује;

(4) Обезбједити да план рада за женске чланове посаде, од момента када обавјештење ваздушног превозника да су трудне, одржавају дозу радијације за фетус најнижу могућу која се разумно може постићи, и у сваком случају обезбједити да доза радијације не прелази 1 mSv за преостали дио трудноће;

(5) Обезбједити да се индивидуални записи чувају за оне чланове посаде који су подвргнути високој изложености. Ова изложеност треба бити записана за особе на годишњем основу и онда када напусте оператера

(б) (1) Оператер неће оперисати авионом изнад 15 000 м (49 000 ft) ако опрема одређена у OPS 1.680(a)(1) није употребљива, или ако се поступци описани у OPS 1.680(a)(2) не примјењују.

(2) Вођа или пилот коме је управљање лета повјерено мора започети понирање када су граничне вриједности доза козмичке радијације одређене у Оперативном приручнику пријеђене.

*OPS 1.395*

#### **Откривање близине тла (Ground proximity detection)**

Кад било који члан посаде или систем за упозорење близине тла открије близину земље, вођа ваздухоплова или пилот којем је повјерено управљање лета мора обезбједити да ће се одмах предузети потребне корективне радње како би се успоставили безбједни услови лета.

*OPS 1.398*

#### **Употреба Система за избегавање судара (ACAS)**

Оператер мора успоставити поступке да осигура:

(а) када је ACAS уграђен и употребљив, мора се користити у лету у начину рада (mode) да омогући приказивање Resolution Advisories (RA), осим уколико такав начин рада не одговара условима који постоје у том моменту

(б) када је непримјерено приближавање другог ваздухоплова (RA) откривено помоћу ACAS-а, вођа или пилот коме је управљање лета повјерено мора тренутно предузети сваку корективну акцију показану са RA, осим уколико то не угрожава безбједност авиона.

Корективна акција:

(и) не смије никада бити у супротности с акцијом показаном са RA

(ии) мора поступати према резолуцијској информацији чак и када је у супротности с вертикалним елементом путе ATC-а.

(иии) мора свести одступања на минимум тј. на одступања која су нужна за поступање према резолуцијским информацијама.

(ц) да је прописана ACAS ATC комуникација одређена.

(д) да ће се након разрешења конфликта авион одмах вратити инструкцији или одобрењу контроле ваздушног саобраћаја ATC.

*OPS 1.400*

#### **Услови за прилаз и слијетање**

Прије започињања прилаза за слијетање, вођа ваздухоплова треба бити сигуран да, према подацима који су му доступни, вријеме на аеродрому и услови на стази коју намјерава користити неће пријечити сигуран прилаз, слијетање или прекинути прилаз, а узимајући у обзир информације о перформансама које су садржане у Оперативном приручнику.

*OPS 1.405*

#### **Започињање и настав прилаза**

(а) Вођа ваздухоплова или пилот којем је повјерено извођење лета може започети инструментални прилаз без обзира на RVR/видљивост, али неће наставити с прилазом иза спољашњег маркера (Outer Marker), или еквивалентне позиције, ако је RVR/видљивост мања од траженог минимума. (види OPS 1.192)

(б) Ондје гдје RVR није доступан, вриједности RVR-а могу се израчунати прерачунавањем јављене видљивости у складу с додатком 1 OPS 1.430 став (х).

(ц) Ако послјије прелета спољашњег маркера или еквивалентне позиције, у складу са ставом (а), RVR/видљивост падне испод прихватљивог минимума, прилаз се може наставити до DA/H или MDA/H.

(д) Ондје гдје не постоји вањски маркер или еквивалентна позиција, вођа ваздухоплова или пилот којем је повјерено управљање лета мора донијети одлуку да настави или прекине прилаз прије снижавања испод 1000 ft изнад аеродрома на дијелу завршног прилаза. Ако је MDA/H на или изнад 1000 ft изнад аеродрома, оператер мора одредити висину, за сваку процедуру прилаза, испод које прилаз не смије бити настављен ако је видљивост /RVR мања од прихватљивог

(е) Прилаз се може наставити испод DA/H или MDA/H и слијетање се може завршити ако се угледају и виде потребне визуелне референце на DA/H или MDA/H.

(ф) Видљивост/RVR у зони слијетања (touch-down zone) треба увијек провјеравати. Ако је објављена и важна (relevant) видљивост RVR на средњој тачки (mid-point) и на крају стазе (stop end), такође се провјерава. Минимална видљивост/RVR за средњу тачку је 125 м или видљивост/RVR потребна за зону слијетања ако је мања, и 75 м за крај стазе. За авионе опремљене са системом управљања послјије слијетања или системом контроле, минимална видљивост/RVR за средњу тачку је 75 м.

Напомена: Важан (relevant) – значи дио стазе који се користи за вријеме фазе велике брзине слијетања, до брзине од отприлике 60 чворова.

*OPS 1.410*

**Оперативни поступци – висина прелета прага стазе**

Оператер мора утврдити оперативне поступке како би авион који се користи у прецизном прилазу прелетио праг стазе на безбједној (довољној) висини, при чему је авион у слетној конфигурацију положају за слијетање.

*OPS 1.415*

**Дневник лета (Journey log)**

Вођа ваздухоплова мора обезбједити да се испуни дневник лета.

*OPS 1.420*

**Пријављивање догађаја (Occurrence reporting)**

(а) Појмови

(1) Незгода – догађај, који није несрећа, повезан с операцијама ваздухоплова, који утиче или може утицати на безбједност операције.

(2) Озбиљна незгода – незгода која укључује и околности које показују да се несрећа замало догодила.

(3) Несрећа – догађај везан за операције ваздухоплова који се десио у времену у коме је неко лице укрцано у ваздухоплов са намјером да лети до времена кад су све особе искрцане у којем:

(и) је лице смртно страдало или озбиљно повријеђено као резултат:

(А) јер је била у ваздухоплову;

(Б) директног контакта са било којим дијелом ваздухоплова, укључујући дијелове који су се одвојили са ваздухоплова или;

(Ц) директној изложености струји млазног мотора;

изузев ако су повреде од природних узрока, саморањавањем или узроковане од стране друге особе, или када су повреде код "слијепих путника" скривених изван подручја које је нормално доступно путницима и посади, или

(ии) ваздухоплов је претрпио оштећење или структурални квар који неповољно утиче на структуралну чврстоћу, способности или летне карактеристике ваздухоплова; и захтјева значајније поправке или замјену покварених дијелова; изузев за оштећење или квар мотора, када је оштећење ограничено на мотор, или његову оплату или помоћни уређај; или оштећење ограничено на пропелер, врхове крила, антене, гуме, кочнице, оплату, мала удубљења или рупе на оплати ваздухоплова:

(иии) ваздухоплов је нестао или је потпуно недоступан.

(б) Извјештавање о незгоди. Оператер мора успоставити процедуре за извјештавање о незгоди узимајући у обзир одговорности описане доле и околности описане у доњем ставу (д).

(1) OPS 1.085 (б) одређује одговорност чланова посаде о извјештавању о незгоди која угрожава или би могла угрозити безбједност операције.

(2) Вођа ваздухоплова или оператер мора поднијети извјештај надлежном тијелу о незгоди која угрожава или би могла угрозити безбједност операције.

(3) Извјештај се мора предати у року од 72 сата када је незгода идентификована, осим ако изузетне околности то спријече.

(4) Вођа мора обезбједити да се сви познати или сумњиви технички кварови и свако прекорачење техничких ограничења која су се догодили док је он био одговоран за лет буду уписани у техничку књигу авиона. Ако недостаци или прекорачења техничких ограничења угрожавају или би могли угрозити безбједност оперисања, вођа мора додатно поднијети извјешће надлежном тијелу у складу с тачком (б)(2) горе.

(5) У случају да је незгода пријављена према тачки (б)(1), (б)(2) и (б)(3) горе, произишла или се односи на било који квар, неправилан рад или недостатак авиона, његове опреме или било који дио земаљске опреме, или која узрокује или може узроковати неповољан утицај на настав пловидбености авиона, оператер мора обавјештавати организацију одговорну за дизајн или снабдјевача, или ако је примјењивао организацију одговорну за континуирану пловидбеност, истовремено када је извјештај поднешен надлежном тијелу.

(ц) Извјештавање о несрећама и озбиљним незгодама.

Оператер мора успоставити процедуре за извјештавање о несрећама и озбиљним незгодама узимајући у обзир одговорност описану доле и услове описане у тачки (д) доље.

(1) Вођа мора обавјештавати ваздушног превозника о несрећи или озбиљној незгоди која се догодила док је он био одговоран за лет. У случају да вођа није у стању поднијети извјештај, овај посао мора предузети други члан посаде ако је у стању то учинити, обзиром на замјену за вођа одређеном од ваздушног превозника

(2) Оператер мора обезбједити да надлежно тијело државе ваздушног превозника, најближе одговарајуће тијело (ако није надлежно тијело у држави ваздушног превозника), и било која друга организација коју

треба обавјештавати према захтјеву државе ваздушног превозника, буде обавијештено на најбржи могући начин о несрећи или озбиљној незгоди и – у случају само несреће- најмање прије него се авион помјери, изузев ако посебне околности то спречавају.

(3) Вођа или оператер авиона мора поднијети извјештај надлежном тијелу у држави ваздушног превозника у року од 72 сата од времена кад се несрећа или озбиљна незгода догодила.

(д) Посебни извјештаји.

Догађаји за које треба користити посебне обавјештења и извјештаје описани су доле;

(1) Незгода у ваздушном саобраћају (Air Traffic Incidents) Вођа мора без кашњења обавјештавати надлежну контролу лета о незгоди и мора их обавјештавати о намјери да ће поднијети извјештај о незгоди у ваздушном саобраћају по завршетку лета кад год је ваздухоплов током лета био угрожен са:

(и) Блиским сусретом са било којим другим уређајем за летење;

(ии) Погрешном процедуром у ваздушном саобраћају или непридржавањем важеће процедуре у лету од стране службе контроле лета или летачке посаде;

(иии) Кваром уређаја у служби контроле лета. Поред тога вођа мора обавјештавати и надлежно тијело о незгоди.

(2) Системи за избегавање судара у ваздуху ACAS – резолуцијска информација. Вођа мора обавјештавати надлежну контролу лета и поднијети ACAS извјешће надлежном тијелу када год је ваздухоплов током лета вршио маневар као одговор на ACAS резолуцијску информацију.

(3) Опасност од птица и удари птица

(и) Вођа мора одмах обавјештавати локалну надлежну контролу лета када је год уочена опасност од птица

(ии) Ако је примијетио да се удар птице догодио, вођа мора поднијети писмено извјешће о удару птице после слијетања надлежном тијелу, када год је ваздухоплов за који је он одговоран претрпио удар птице који је узроковао значајно оштећење на ваздухоплову или губитак или квар било којег важног система. Ако је установљен удар птице, а вођа није присутан оператер је одговоран за подношење извјешћа.

(4) Незгоде и несреће с опасним робама. Оператер мора о незгодама и несрећама с опасним робама извијестити надлежно тијело и надлежно тијело у држави гдје се десила несрећа или незгода, у складу с Додатком 1 OPS-а 1.1225. Први извјештај мора послати у року од 72 сата након догађаја, уколико посебне околности то не онемогуће, и садржавати податке који су у том тренутку познати. Када је то потребно, и што је прије могуће, мора послати допунски извјештај с додатним информацијама. (види такође OPS 1.1225)

(5) Незаконито дјеловање. Пошто се на ваздухоплову догоди незаконито дјеловање, вођа, или у његовој одсутности оператер, мора поднијети извјештај чим је могуће локалном надлежном тијелу и надлежном тијелу државе ваздушног превозника. (види такође OPS 1.1245)

(6) Сусретање са могућим опасним условима. Вођа мора обавјештавати одговарајућу службу контроле лета чим је могуће, када се током лета уоче услови могуће опасности као што су неправилности на земаљским или навигационим уређајима, метеоролошки феномени или облак вулканског пепела.

*JAR-OPS 1.425*

## **Резервисано**

*Додатак 1 OPS 1.255*

### **Планирање горива**

Оператер мора успоставити компанијску процедуру планирања горива, укључујући израчунавање количине горива која мора бити на авиону у одласку, према следећим критеријумима планирања:

#### **1. Основна процедура**

Употребљива количина горива на полијетању мора бити количина од:

1.1 количине горива за таксирање која не смије бити мања од очекиване количине која ће бити употребљена прије полијетања. Локални услови на аеродрому поласка и потрошња АPU морају се узети у обзир;

1.2 гориво за лет (trip fuel) што укључује:

(а) гориво за полијетање и пењање од елевације аеродрома до иницијалног нивоа крстарења/ висине узимајући у обзир очекивану руту одлажења (departure routing); и

(б) гориво од врха успињања до врха понирања укључујући стрма пењања и понирања;и

(ц) горива од врха понирања до тачке гдје започиње прилаз узимајући у обзир прилазну процедуру; и

(д) гориво за прилаз и слијетање на одредишни аеродром.

1.3 Гориво за неочекиване ситуације, осим оног описаног у параграфу 2 " редукована количина горива за непредвиђене ситуације", која мора бити већа од а. или б. доле:

(а) или:

(и) 5% планираног горива за лет или у случају поновног планирања у лету, 5% количине горива за преостали дио пута или



(ии) Не мање од 3% планиране количине горива до дестинације, у случају препланирања у лету 3% од количине горива за лет преостали дио пута, обезбјеђујући да је расположив рутни алтернативни аеродром у складу додатку 2 на OPS 1.255 или

(иии) Количина горива довољна за 20 мин. лета базирана на планираној потрошњи горива за лет, ако је оператер успоставио програм праћења потрошње горива појединих авиона, и користи податке утврђених таквим програмом; или

(ив) Количини горива базирано на статистичкој методи одобреној од надлежног тијела која осигурава одговарајуће статистичко покривање одступена планиране и стварне количине горива за лет. Ова метода се користи за праћење потрошње горива за сваку комбинацију пара град/авион а Оператер користи ову методу за статистичку анализу за израчунавање горива за непредвиђене ситуације за комбинацију одређеног пара град/авион

(б) Количини горива за лет од 5 минута при брзини у кругу чекања (holding speed) на 1500 ft (450м) изнад одредишног аеродрома у стандардној конфигурацији.

1.4 Алтернативно гориво које мора:

(а) укључити:

(и) Гориво за неуспјели прилаз од одговарајуће MDA/DH на одредишном аеродрому до висине неуспјелог прилаза узимајући у обзир цјеловиту процедуру неуспјелог прилаза;и

(ии) Гориво за пењање од висине неуспјелог прилаза до нивоа крстарења/висине узимајући у обзир очекивану руту одласка; и

(иии) Гориво за лет потребно од врха пењања до врха понирања узимајући у обзир очекивану руту;и

(ив) Гориво за понирање од врха понирања до тачке гдје започиње прилажење,узимајући у обзир очекивану процедуру прилажења

(в) Гориво потребно за прилажење и слијетање на алтернативни одредишни аеродром изабран у складу OPS 1.295.

(б) Гдје су потребна два одредишна алтернативна аеродрома у складу OPS 1.295 (д) бити довољно да се настави до алтернативног аеродрома који захтјева већу количину алтернативног горива.

1.5 Коначна резерва горива, која мора бити:

(а) За авионе са реципрочним моторима количина горива за 45 минута лета;или

(б) За авионе с турбинским моторима количина горива за лет од 30 минута на брзини круга чекања, на 1500 ft (450 м) изнад елевације аеродрома у стандардним условима, израчуната са очекиваном масом при доласку на алтернативни одредишни аеродром или одредишни аеродром када алтернативни одредишни аеродром није потребан

1.6 Минимално додатно гориво које ће омогућити

(б) Авиону да понире како је потребно и продужи до адекватног алтернативног аеродрома у случају квара мотора или губитка притиска у кабини, које год захтјева већу количину горива засновану на претпоставци да ће такав квар настати у најкритичнијој тачки на рути; и

(и) чекати тамо 15 минута на 1500ft (450м) изнад елевације аеродрома у стандардним условима: и

(ии) извршити прилажење и слијетање,

изузетно ово додатно гориво је само потребно ако је минимална количина горива која се рачуна у складу с параграфом 1.2 до 1.5 изнад недовољна за овакав случај и

(ц) Чекање у кругу 15 минута на 1500 ft (450м) изнад елевације аеродрома у стандардним условима када се лет изводи без алтернативног одредишног аеродрома;

1.7 Додатно гориво на дискрецију вође

2. Процедура с редуцираним горивом за непредвиђене ситуације (RCF)

Ако поступак планирања горива ваздушног превозника укључује пријелетно планирање горива до одредишног аеродрома 1 (комерцијалног одредишта) са процедуром редуциране количине горива за непредвиђене ситуације користећи тачку одлуке на рути и одредишни аеродром 2 (изборну дестинацију за надопуњавање горива), употребљива количина горива на авиону при одласку мора бити већа од 2.1 или 2.2 доле:

1.1. Збир од:

(а) Горива за таксирање; и

(б) Горива за лет потребног до одредишног аеродрома 1, преко тачке одлуке; и

(ц) Горива за непредвиђене ситуације је не мање од 5% од очекиване потрошње горива од тачке одлуке до одредишног аеродрома 1; и

(д) Горива за алтернацију или без њега ако је тачка одлуке мање од шест сати удаљена од одредишног аеродрома 1 и ако су испуњени захтјеви из OPS 1.295 (ц)(1)(ии); и

(е) Коначне резерве горива; и

(ф) Додатне количине горива ако је захтјева вођа

2.2. Збир од:

(а) Горива за таксирање; и

- (б) Горива за лет потребног до одредишног аеродрома 2, преко тачке одлуке; и
- (ц) Количине горива за непредвиђене ситуације једнаке и не мање од буџета у складу ставу 1.3 горе од полазног аеродрома до одредишног аеродрома 2; и
- (д) Горива за алтернацију ако је потребан одредишни аеродром 2; и
- (е) Коначне резерве горива; и
- (ф) Додатне количине горива; и
- (г) Додатне количине горива на захтјев вођаа

### 3. Процедура с унапријед одређеном тачком (PDP процедуре)

Ако процедура планирања горива ваздушног превозника укључује планирање до алтернативног одредишног аеродрома када је удаљеност између одредишног аеродрома и алтернативног аеродрома таква да је лет могућ једино преко унапријед одређене тачке једног од њих, количина употребљивог горива на авиону при одласку мора бити већа од 3.1 или 3.2 доље

#### 3.1 Збир од:

- (а) Горива за таксирање; и
  - (б) Горива за лет потребног од одлазног аеродрома до одредишног аеродрома преко унапријед одређене тачке; и
  - (ц) Количине горива за непредвиђене ситуације буџетате у складу ставу 1.3; и
  - (д) Додатне количине горива, ако је потребно, али не мање од:
    - (и) За авионе са реципрочним моторима, горива потребног за 45 минута лета плус 15% времена лета планираног на нивоу крстарења или два сата, што је мање: или
    - (ии) За авионе с турбинским моторима горива потребног за два сата на потрошњи крстарења изнад одредишног аеродрома
- Ово не смије бити мање од коначне резерве горива; и
- (е) Додатне количине горива на захтјев вођа

#### 3.2 Збир од:

- (а) Горива за таксирање; и
  - (б) Горива за лет потребног од одлазног аеродрома до одредишног аеродрома преко унапријед одређене тачке; и
  - (ц) Количине горива за непредвиђене ситуације буџетате у складу ставу 1.3; и
  - (д) Додатне количине горива, ако је потребно, али не мање од:
    - (и) За авионе са реципрочним моторима, горива потребног за 45 минута лета: или
    - (ии) За авионе с турбинским моторима горива потребног за 30 минута лета на брзини круга чекања на 1500 ft (450м) изнад елевације алтернативног одредишног аеродрома у стандардним условима.
- Ово не смије бити мање од коначне резерве горива; и
- (е) Додатне количине горива на захтјев вођаа

### 4. Процедура изолираног аеродрома

Ако процедура планирања горива ваздушног превозника укључује планирање до изолираног аеродрома, посљедња могућа тачка скретања на било који расположиви алтернативни аеродром користиће се као унапријед одређена тачка. Види параграф 3 изнад)

#### *Додатак 2 OPS 1.255*

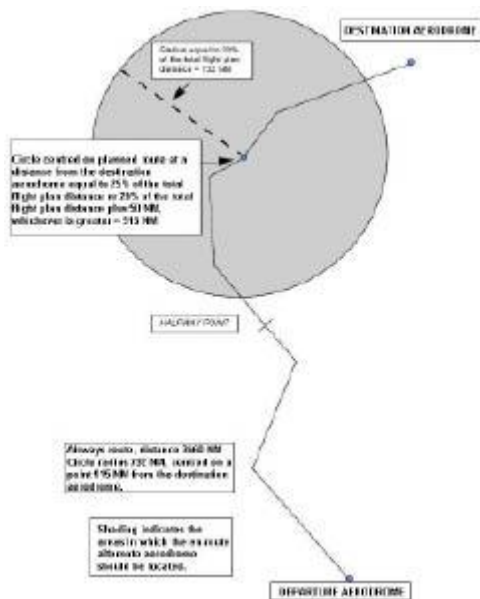
#### **Планирање горива**

Позиција 3% алтернативног аеродрома на рути (3% ERA) у сврху редуцирања количине горива за непредвиђене ситуације на 3% (види Додатак 1 на OPS 1.255 (3.1)(а)(ии) и OPS 1.192).

3% ERA аеродром мора бити унутар круга радијуса једнаког 20% укупне дужине планираног лета, чији центар лежи на планираној рути на удаљености од 25% укупне дужине планираног лета одредишног аеродрома или најмање 20% укупне дужине планираног лета плус 50 NM, што је веће. Све удаљености морају бити рачунате у мирном ваздуху (види слику 1)

#### *Слика 1*

Локација 3% алтернативног аеродрома на рути (3% ERA) у сврху смањивања количине горива за непредвиђене ситуације на 3%



Додатак 1 OPS 1.270

### Смјештај пртљага и терета

Поступци које оператер утврди како би гарантовао да су ручна пртљаг и терет примјерено и безбједно смјештени морају узети у обзир следеће:

- (1) сваки предмет који се уноси у кабину мора се смјестити на мјесто гдје се може онемогућити његово помицање;
- (2) ограничење масе означене на или уз простор (касету) за смјештај пртљага не смије се прекорачити.
- (3) смјештање пртљага испод сједишта не смије се допустити осим кад је сједиште опремљено препрекама за задржавање и ако је пртљаг такве величине да је препрека може задржати;
- (4) предмети се не смију одлагати у WC или на преграде које нису опремљене за задржавање предмета ради спречавања покретања према напријед, постранце или горе осим кад преграда има натпис с одређеном највећом масом која се тамо може смјестити;
- (5) пртљаг и терет смјештени у касету не смију бити такве величине која би онемогућила безбједно затварање поклопаца;
- (6) пртљаг и терет не смију бити смјештени тамо гдје могу ометати прилаз опреми за случај опасности; и
- (7) морају се провести провере прије полијетања, слијетања, и кад год је упален знак за везање безбједносних појасева, или ако је другачије одређено, како би се гарантовало да је пртљаг смјештен тако да не може ометати евакуацију авиона или проузроковати озљеду уколико падне (или се покрене). Провере морају бити примјерене у односу на фазу лета.

Додатак 1 OPS 1.305

### Пуњење горивом/истакање горива приликом укрцавања или искрцавања путника

Оператер мора утврдити оперативне поступке за пуњење горивом/истакање горива када су путници у авиону или приликом укрцавања или искрцавања путника, те гарантовати да је подузео следеће мјере предострожности:

- (1) једно квалификовано лице мора бити на тачно одређеној позицији током операције пуњења горивом док су путници у авиону. То лице мора бити оспособљено за спровођење поступака у случају опасности који се односе на заштиту од пожара, гашење пожара, одржавање везе, започињање и руковођење евакуацијом;
- (2) двострана комуникација између земаљске посаде која надзире пуњење горивом и квалификованог особља у авиону се мора успоставити и бити доступна путем интерног комуникацијског система у авиону или другим примјереним начином;
- (3) посада, особље и путници морају бити упозорени да ће се авион пунити /истакати горивом;
- (4) знак "везите се" ("Fasten Seat Belts") мора бити искључен;
- (5) ознака "не пушите" ("No smoking") мора бити укључена, заједно с освјетљењем унутрашњости како би се омогућила идентификација/препознавање излаза за случај опасности;
- (6) путницима се мора рећи да одвежу безбједносне појасеве и да се суздрже од пушења;
- (7) минимално потребан број кабинског особља одређен према OPS 1.990 мора бити у авиону и спреман за изванредну евакуацију.
- (8) ако се установи присутност пара горива у авиону, или се уочи било која друга опасност током пуњења горива, одмах се мора престати с пуњењем;

(9) површине на земљи испод излаза које су намијењене за изванредну евакуацију и простори за надувавање тобогана морају бити чисти;

(10) морају се обезбједити предуслови за сигурну и брзу евакуацију.

*Додатак 1 OPS 1.311*

**Минималан број кабинског особља потребног на авиону за вријеме операција с путницима на земљи**

Када оперише према OPS 1.311 оператер мора успоставити оперативне процедуре да осигура:

(1) електричну енергију расположиву на авиону

(2) да су водитељу кабинске посаде доступна средства за покретања евакуације или да је најмање један члан летачке посаде у авиону

(3) да су позиције кабинског особља и одговарајуће дужности спецификоване у Оперативном приручнику;и

(4) да кабинско особље остане свјесно позиције сервисних и возила за укрцај која се налазе у близини излаза.

Пододјелјак Е

ОПЕРАЦИЈЕ У СВИМ ВРЕМЕНСКИМ УСЛОВИМА

*OPS 1.430*

**Оперативни минимум аеродрома – уопштено  
(види додатак 1 (стари) и додатак 1 (нови) OPS 1.430)**

(а)(1) За сваки аеродром који оператер планира користити, мора утврдити оперативни минимум аеродрома који није нижи од вриједности наведених у додатку 1 (стари) или додатку 1 (нови). Методе одређивања таквог минимума морају бити прихватљиве надлежном тијелу. Такав минимум не смије бити нижи за такав аеродром од онога који је већ утврдила држава у којој се аеродром налази, осим кад то држава посебно одобри. Употреба HUD, HUDLS или EVS може допустити операције са мањом видљивости од оне која одговара оперативном минимуму аеродрома. Држава која објављује оперативни минимум аеродрома може такође објавити прописе за умањене минимуме видљивости везане уз кориштење HUD или EVS.

(а)(2) Вез обзира на горњи (а)(1) став, израчунавање минимума током лета за алтернативни аеродром који није планиран и/или за прилазе користећи EVS биће спроведено у складу са методом прихватљивом надлежном тијелу.

(б) При одређивању оперативног минимума аеродрома, који се односи на одређену операцију, оператер мора узети у обзир:

(1) тип, перформансе и карактеристике управљања авиона;

(2) састав летачке посаде, њихову стручност и искуство;

(3) димензије и карактеристике стазе која би се могла користити;

(4) примјереност и радне карактеристике визуелних или не визуелних земаљских средстава за навођење; (види додатак 1 (нови) у OPS 1.430 таблица ба);

(5) опрему на авиону, а у сврху навигације и/или контроле путање лета авиона, како је то примјерено, током полијетања, прилаза, равнања (flare), слијетања, протрчавања (roll-out) и прекинутог прилаза.

(6) препреке у прилазу, прекинутом прилазу и започетом пењању који су потребни за извршавање непредвиђених поступака и прибављање потребног надвисивања препрека;

(7) најмању допуштену надморску /релативну висину лета изнад препрека за поступке инструменталног прилаза;

(8) начине одређивања и добијања метеоролошких извјештаја; и

(9) техника пилотирања која ће се користити у завршном прилазу.

(ц) Категорије авиона које се спомињу у овом Пододјелјку требају бити одређене према методама из додатка 2 OPS 1.430 (ц).

(д)(1) Све прилазе треба одлетјети као стабилизиране прилазе (SAp) уколико другачије није одобрило надлежно тијело за одређени прилаз на одређену стазу.

(д)(2) Све непрецизне прилазе треба одлетјети кориштењем технике завршног прилажења континуираним снижавањем (CDFA) уколико другачије није одобрило надлежно тијело за одређени прилаз на одређену стазу. Када се рачуна минимум у складу са додатком 1 (нови), оператер треба обезбједити да је примијењени минимум RVR увећан за 200 метара (м) за авионе Категорије А/В и за 400 метара за авионе Категорије С/Д за прилазе који се не лете кориштењем CDFA технике, обезбјеђујући то да завршне RVR/CMV вриједности не прелазе 5000 м.

(д)(3) Вез обзира на захтјеве у (д)(2) изнад, надлежно тијело може изузети ваздушног превозника од захтјева за повећањем RVR када не примјењује CDFA технику.

(д)(4) Изузетак који је описан у ставу (д)(3) мора бити ограничен на локације гдје постоји јасан јавни интерес да задрже тренутне операције. Изузеци морају бити базирани на искуству ваздушног превозника, тренинг програму и квалификацијама летачког особља. Изузеци морају бити ревидирани у одређеним интервалима и морају бити укинута чим се средства побољшају у мјери да је могућа примјена CDFA технике.

(е)(1) Оператер мора обезбједити да се или додаток 1 (стари) или додаток 1 (нови) примјењују према OPS 1.430. Наравно, оператер мора обезбједити да се додаток 1 (нови) према OPS 1.430 примјењује не касније од три године након датума објаве.

(е)(2) Без обзира на захтјеве у (е)(1) изнад, надлежно тијело може изузети ваздушног превозника од захтјева за повећањем RVR изнад 1500м (авиони Категорије A/B) или изнад 2400м (авиони Категорије C/D), када одобрава операцију на одређену стазу гдје није практично летјети прилаз користећи CDFA технику или гдје критериј у ставу (ц) додатка 1 (нови) према OPS 1.430 не може бити задовољен.

(е)(3) Изузетак који је описан у ставу (е)(2) мора бити ограничен на локације гдје постоји јасан јавни интерес да задрже тренутне операције. Изузеци морају бити базирани на искуству ваздушног превозника, тренинг програму и квалификацијама летачког особља. Изузеци морају бити ревидирани у одређеним интервалима и морају се укинути чим се побољша опрема тако да допусти примјену CDFA технике.

#### OPS 1.435

### Појмови

Појмови који се користе у овом пододјелку имају сљедећа значења:

(1) Прилаз у визуелном кругу (Circling) – визуелни дио инструменталног прилаза да би се авион довео у позицију за слијетање на слетну стазу која није примјерено смјештена за прилаз из правца.

(2) поступци при смањеној видљивости (Low Visibility Procedures – LVP) – поступци који се примјењују на аеродрому ради безбједног извођења операција током одвијања прилаза нижих од стандардне Категорије I, различитих од стандардне Категорије II, Категорије II и III (Category II and III) и полијетања у условима смањене видљивости.

(3) полијетање при смањеној видљивости (Low visibility Take-Off– LVTO) – полијетање када је видљива дужина стазе (Runway Visual Range – RVR) мања од 400 м.

(4) систем за управљање авионом (Flight control system) – систем који укључује систем за аутоматско слијетање и/или мијешани систем за слијетање.

(5) у случају квара пасивног система за управљање авионом (Fail-Passive flight control system) – систем управљања авионом је "fail-passive" ако у случају отказа нема већих промјена у тримању или скретања са путање или промјене положаја, али се слијетање не одвија аутоматски. За пасивни аутоматски систем пилот преузима управљање авионом после отказа система.

(6) У случају квара оперативног система за управљање авионом (Fail-Operational Flight control system) – систем управљања авионом је "fail-operational" ако у случају отказа испод висине упозорења, прилаза, равнања и слијетања може завршити аутоматски. У случају отказа, аутоматски систем за слијетање ће радити као "fail-passive" систем;

(7) У случају квара оперативан мјешовити систем за слијетање (Fail-operational hybrid landing system) – систем који се састоји од примарног "fail-passive" аутоматског система за слијетање и секундарнога независног система за вођење авиона, који омогућује да после отказа примарног система пилот слети авионом ручно.

(8) Визуелни прилаз (visual approach) – прилаз у којем дио или цијели поступак инструменталног прилаза није завршен те се лет наставља по визуалним ознакама на терену.

(9) Завршно прилажење континуираним снижавањем (CDFA). Специфична техника за летење у сегменту завршног прилаза при процедури непрецизног инструменталног прилаза са сталним снижавањем, без хоризонталног лета, са висине или изнад висине фикса завршног прилаза до тачке отприлике 15м (50ft) изнад прага стазе на коју се слијеће или тачке гдје треба почети маневар поравнавања за тип ваздухоплова на који лети.

(10) Стабилизирани прилаз (SAP). Прилаз који се лети на контролисани и примјерен начин у смислу конфигурације, енергије и контроле путање прилаза од прије одређене тачке или висине доље до тачке 50 стопа изнад прага или тачке гдје је започиње маневар поравнавања ако је виша.

(11) Head-Up display (HUD). Дисплеј систем који презентира информације лета на предње екстерно видно поље пилота и који значајно не умањује екстерни поглед.

(12) Head-up систем вођења за слијетање (HUDLS). Цијели систем у ваздухоплову који пружа head-up вођење пилоту за вријеме прилаза и слијетања и/или прекинутог прилаза. Он укључује све сензоре, рачунаре, доводе снаге, индикаторе и контроле. HUDLS се обично користи за вођење примарног прилаза до висине одлуке од 50 ft.

(13) Hibrid head-up систем вођења за слијетање (Hibrid HUDLS). Систем који се састоји од примарног аутоматског система слијетања који је код отказа пасиван и секундарног самосталног HUD/HUDLS који омогућава пилоту да заврши слијетање ручно након отказа примарног система.

Напомена: Обично, секундарни самостални HUD/HUDLS омогућава вођење које је нормално у облику информације управљања, али алтернативно може давати информацију ситуације (или девијације).

(14) Систем побољшаног вида (EVS). Електронски начин пројектовања приказа спољашњег призора у реалном времену кроз кориштење сензора приказа.

(15) Конвертирана метеоролошка видљивост (CMV). Вриједност (еквивалентна RVR) која је добијена из приопштене метеоролошке видљивости, а која је конвергирана у складу са захтјевима у овом пододјелку.

(16) Операција испод стандардне Категорије I. Инструментални прилаз Категорије I и операција слијетања кориштењем DH Категорије I, са RVR мањим од оног који је нормално придружен аплицираним DH.

(17) Операције које нису стандардна Категорија II. Инструментални прилаз Категорије II и операција слијетања на стазу гдје неки или сви елементи система освјетљења према ICAO анексу 14 прецизног прилаза Категорије II нису доступни.

(18) GNSS систем слијетања (GLS). Операција прилаза кориштењем проширене GNSS информације да се омогући вођење ваздухоплова базирано на његовој латералној и вертикалној GNSS позицији. (Он користи геометријску висинску референцу за своју косину завршног прилаза.)

#### OPS 1.440

#### **Операције у условима смањене видљивости – општа правила оперисања (види додатак 1 OPS 1.440)**

(а) Оператер не смије изводити операције Категорије II, које нису стандардна категорија II или III осим:

(1) кад авион има одобрење за операције с висином одлуке испод 200 ft, или без висине одлуке, и кад је опремљен у складу с CS-AWO или еквивалентно прихватљиво од надлежног тијела;

(2) кад је успостављен и одржаван прописан систем за снимање прилаза и/или успјелог или неуспјелог аутоматског слијетања како би се провјеравала укупна безбједност операције;

(3) кад је операције одобрило надлежно тијело;

(4) кад посаду авиона чине најмање два пилота;

(5) кад се висина одлуке одређује с помоћу радио-висиномјера.

(б) Оператер не смије изводити полијетања у условима смањене видљивости кад је RVR мањи од 150 м (за авионе Категорије А, В и С) или RVR 200 м (за авионе Категорије D) осим ако то не одобри надлежно тијело.

(ц) Оператер не смије изводити операције ниже од стандарда Категорије I осим ако то не одобри надлежно тијело.

#### OPS 1.445

#### **Операције у условима смањене видљивости – услови аеродрома**

(а) Оператер не смије користити аеродроме за операције Категорије II или III осим у случају кад аеродром има одобрење за такве операције што га је издала држава у којој се налази.

(б) Оператер мора провјерити јесу ли утврђени поступци за услове смањене видљивости (LVP), те да ли су они на снази, на оним аеродромима на којима ће се обављати операције у условима смањене видљивости.

#### OPS 1.450

#### **Операције у условима смањене видљивости – оспособљавање и оспособљеност (квалификације) (види додатак 1 OPS 1.450)**

Оператер мора гарантовати да, прије извођења полијетања у условима смањене видљивости, ниже од стандарда Категорије I, које нису стандардна категорија II, операције Категорије II и III или прилазе кориштењем EVS:

(1) сваки члан посаде авиона:

(и) буде оспособљен и да прође провјере прописане у додатку 1 укључујући и оспособљавање на симулатору лета у операцијама до граничне вриједности RVR/CMV-а и висине одлуке која је у складу с одобрењем ваздушног превозника; и

(ии) буде оспособљен у складу с додатком 1;

(2) оспособљавање и провјере у складу су с детаљним програмом оспособљавања који је одобрило надлежно тијело и који је укључен у Оперативни приручник. Оспособљавање и допуна оспособљавања прописани су у пододјелјку Н;

(3) оспособљеност летачке посаде авиона буде специфична у погледу операција и типа авиона.

#### OPS 1.455

#### **Операције у условима смањене видљивости – оперативни поступци**

#### **(види додатак 1 OPS 1.455)**

(а) Оператер мора утврдити поступке и упуте који се користе за полијетање у условима смањене видљивости, прилазе кориштењем EVS, ниже од стандарда Категорије I, које нису стандардна категорија II, за операције категорија II и III. Поступци морају бити укључени у Оперативни приручник и садржавати дужности посаде авиона током таксирања, полијетања, прилаза, поравнања прије слијетања (flare), протрчавања (roll-out), слијетања, прекинутог прилаза.

(б) Вођа ваздухоплова мора се увјерити у то:

(1) да је стање визуелних и не визуелних средстава довољно добро прије полијетања у условима смањене видљивости, прилазе кориштењем EVS, ниже од стандарда Категорије I, које нису стандардна категорија II или прилаза Категорије II или III;

(2) да су на снази одговарајуће LVP према информацијама добивеним од контроле лета, прије полијетања у условима смањене видљивости, ниже од стандарда Категорије I, које нису стандардна категорија II или прилаза Категорије II или III;

(3) да је посада авиона правилно оспособљена прије него што започне с полијетањем у условима смањене видљивости с RVR мањим од 150 м (за авионе категорија А, В и С) или 200 м (за авионе Категорије D), прилазе кориштењем EVS, ниже од стандарда Категорије I, које нису стандардна категорија II или прилаз Категорије II или III.

*OPS 1.460*

**Операције у условима смањене видљивости – минимална потребна опрема**

(а) Оператер мора уврстити у Оперативни приручник попис минималне опреме која мора бити исправна приликом започињања полијетања у условима смањене видљивости, ниже од стандарда Категорије I, које нису стандардна категорија II, прилазе кориштењем EVS или прилаза Категорије II или III, а у складу с AFM или другим одобреним документом.

(б) Вођа се мора увјерити у то да је стање авиона и одговарајућих авионских система у лету примјерено одређеној операцији која ће се изводити.

*OPS 1.465*

**VFR оперативни минимум  
(види додатак 1 OPS 1.465)**

Оператер мора гарантовати да се:

(1) VFR летови изводе у складу с Правилима визуелног летења (VFR) и у складу с таблицом у додатку 1 OPS 1.465;

(2) специјални VFR летови неће започети кад је видљивост мања од 3 км и да се неће никако изводити кад је видљивост мања од 1,5 км.

*Додатак 1 (стари) OPS 1.430*

**Аеродромски оперативни минимум**

(а) Минимум за полијетање

(1) Уопштено

(и) минимума за полијетање које одреди оператер морају бити изражени као видљивост или ограничење RVR-а, узимајући у обзир важне чиниоце за сваки аеродром на који се планира слијетати и карактеристике авиона. Ондје гдје се појављује специфична потреба да се виде и заобиђу препреке на одлету и/или за присилно слијетање, додатни услови (нпр. подница) морају се дефинисати;

(ии) вођа не смије започети с полијетањем ако временски услови на аеродрому полијетања нису једнаки минимуму за слијетање или бољи од минимума за слијетање за тај аеродром, осим у случају кад постоји примјерен алтернативни аеродром;

(иии) када је објављена метеоролошка видљивост испод оне која је потребна за полијетање и када RVR није објављен, полијетање се може започети само ако вођа ваздухоплова може одредити да су RVR/видљивост уздуж стазе за полијетање једнаки прописаном минимуму или бољи.

(ив) када нема расположивих података о видљивости и RVR-у, полијетање се може започети само ако вођа може одредити да су RVR/видљивост дуж стазе за полијетање једнаки захтијеваном минимуму или бољи.

(2) Визуелне ознаке. Минимум за полијетање мора се одредити како би се обезбједила довољна видљивост за вођење и контролисање авиона у случају прекинутог полијетања у неповољним условима или у неким случајевима настава с полијетањем након отказа критичне погонске јединице (critical power unit);

(3) Потребна RVR/видљивост

(и) за више моторне авионе, чије су перформансе такве да у случају отказа критичне погонске јединице у било којој тачки полијетања, авион може стати или наставити с полијетањем до висине од 1.500 ft изнад аеродрома, док избјегава препреке по одређеним траженим критеријима, минимум за полијетање што га је утврдио оператер мора бити изражен као вриједност RVR/видљивост, не мања од оних у таблици 1 осим у изузецима из тачке (4).

*Таблица 1.: RVR/ВИДЉИВОСТ ЗА ПОЛИЈЕТАЊЕ*

RVR/видљивост за полијетање	
Опрема	RVR/видљивост (Напомена 3)
Ништа (само дан)	500 м
Свјетла ивице стазе и/или ознаке средишње црте стазе	250/300 м (Напомена 1&2)
Свјетла ивице и средишње црте стазе	200/250 м (Напомена 1)

Свјетла ивице и средишње црте стазе те вишеструке информације о RVR-у	150/200 м (Напомена 1&4)
---	--------------------------

Напомена 1: Веће вриједности вриједје за авионе Категорије D.

Напомена 2: За операције ноћу потребна су најмање свјетла за руб и крај стазе.

Напомена 3: Објављене вриједности RVR/видљивости које се односе на почетни дио полијетања могу се замијенити процјеном пилота.

Напомена 4: Потребне вриједности RVR-а морају бити постигнуте за све RVR тачке мјерења с изузетком из Напомене 3.

(и) за више моторне авионе чије су перформансе такве да не може задовољити услове перформанси из тачке (а)(3)(и) горе, у случају отказа критичне погонске јединице, може се појавити потреба да одмах поновно слете и да уоче и избјегну препреке у подручју полијетања. Такви авиони могу летјети према сљедећим минимумима за полијетање ако могу удовољити захтјевима прописаним за избјегавање препрека, претпостављајући да је дошло до отказа мотора на специфицираној висини. Минимум за полијетање који је утврдио оператер мора се заснивати на висини према којој се може направити чиста путања лета у полијетању (*net take-off flight path*) с једним неисправним мотором. Минималан RVR који се може користити не смије бити мањи од вриједности у табlici 1 или табlici 2.

**Таблица 2.: ПРЕТПОСТАВЉЕНА ВИСИНА ОТКАЗА МОТОРА ИЗНАД СТАЗЕ У ОДНОСУ НА RVR/ВИДЉИВОСТ**

RVR/видљивост за полијетање-путања лета	
Претпостављена висина отказа мотора изнад стазе за полијетање	RVR/видљивост (Напомена 2)
< 50 ft	200 м
51 – 100 ft	300 м
101 – 150 ft	400 м
151 – 200 ft	500 м
201 – 300 ft	1000 м
> 300 ft	1500 м (Напомена 1)

Напомена 1: 1500 м је такође прихватљиво ако се не може одредити позитивна путања лета авиона.

Напомена 2: Објављене вриједности које приказују RVR/видљивост за први дио полијетања могу се замијенити процјеном пилота

(и) кад вриједност RVR-а или метеоролошка видљивост није доступна, вођа ваздухоплова неће започети с полијетањем, осим онда кад може одредити да стварни услови задовољавају минимум за полијетање;

(4) Изузеци од горње тачке (а)(3)(и):

(и) зависно о одобрењу надлежног тијела и ако су задовољени услови из тачака (А) до (Е), оператер може смањити минимални RVR за полијетање на 125 м (за Категорије авиона А, В и С) или 150 м RVR (за категорију авиона D):

(А) када се користе поступци за услове смањене видљивости;

(Б) када су у употреби свјетла средишње црте високог интензитета на размаку од 15 м или мање и свјетла ивице стазе јаког интензитета на размаку 60 м или мање;

(Ц) када је посада авиона успјешно завршила оспособљавање на симулатору лета који је одобрен за тај поступак.

(Д) када је сегмент од 90 м видљивости из пилотске кабине авиона на прагу стазе за полијетање.

(Е) када су потребне вриједности RVR-а на свим тачкама за мјерење;

(и) зависно о одобрењу надлежног тијела, оператер авиона који користи одобрени систем за хоризонтално вођење авиона за вријеме полијетања може смањити минимум RVR за полијетање на мање од 125 м (за авионе категорија А, В и С) или 150 м (за авионе Категорије D) али не мање од 75 м ако је заштита стазе и објеката примјерена операцији слијетања Категорије III.

(б) Непрецизни прилаз

(1) Минимум система

(и) оператер мора гарантовати да минимум система за поступке непрецизног прилаза, који се темеље на кориштењу ILS-а без вођења по висини (само LLZ), VOR, NDB, SRA и VDF нису ниже од MDH из табlice 3.

**Таблица 3.: МИНИМУМ СИСТЕМА ЗА СРЕДСТВА НЕПРЕЦИЗНОГ ПРИЛАЗА**



Минимум система	
Средство	Најнижа MDH
ILS (без вођења по висини – LLZ)	250 ft
SRA (престаје на ½ NM)	250 ft
SRA (престаје на 1 NM)	300 ft
SRA (престаје на 2 NM)	350 ft
VOR	300 ft
VOR / DME	250 ft
NDB	300 ft
VDF (QDM & QGH)	300 ft

(2) минимална апсолутна висина снижавања – оператер мора гарантовати да минимална висина снижавања за непрецизни прилаз није нижа од:

(и) OCH/OCL за категорију авиона;

(ии) минимума система

(3) визуелне ознаке – пилот не смије наставити с прилазом испод MDA/MDH осим у случају кад је најмање једна од сљедећих визуелних ознака за стазу на коју намјерава слетјети јасно видљива и коју пилот може препознати:

(и) елементи система прилазних свјетала;

(ии) праг писте;

(иии) ознаке прага писте;

(ив) свјетла прага писте;

(в) свјетлосне ознаке прага писте;

(ви) визуални индикатор за вођење авиона по висини;

(виџ) зона додира или ознаке зоне додира;

(виџџ) свјетла зоне додира;

(их) свјетла ивице стазе;

(х) остале визуелне ознаке које прихвати надлежно тијело;

(4) Захтијевани RVR – минимуми које мора користити оператер за непрецизне прилазе су:

Таблица 4.а: RVR ЗА НЕПРЕЦИЗНИ ПРИЛАЗ – СВА СРЕДСТВА (ПОТПУНА ОПРЕМА)

Минимум непрецизног прилаза – сва средства (Напомене (1), (5), (6) и (7))				
MDH	RVR/категија авиона			
	A	B	C	D
250-299 ft	800 м	800 м	800 м	1200 м
300-449 ft	900 м	1000 м	1000 м	1400 м
450-649 ft	1000 м	1200 м	1200 м	1600 м
650 ft и више	1200 м	1400 м	1400 м	1800 м

Таблица 4.б: RVR ЗА НЕПРЕЦИЗНИ ПРИЛАЗ – СРЕДЊА ОПРЕМЉЕНОСТ СРЕДСТВИМА (СРЕДЊА ОПРЕМА)

Минимум непрецизног прилаза – средња опрема (Напомене (2), (5), (6) и (7))				
MDH	RVR/категија авиона			
	A	B	C	D

250-299 ft	1000 м	1100 м	1200 м	1400 м
300-449 ft	1200 м	1300 м	1400 м	1600 м
450-649 ft	1400 м	1500 м	1600 м	1800 м
650 ft и више	1500 м	1500 м	1800 м	2000 м

Таблица 4.ц: RVR ЗА НЕПРЕЦИЗНИ ПРИЛАЗ – ОСНОВНА СРЕДСТВА (ОПРЕМА)

Минимум непрецизног прилаза – основна средства (Напомене (3), (5), (6) и (7))				
MDH	RVR/категија авиона			
	A	B	C	D
250-299 ft	1200 м	1300 м	1400 м	1600 м
300-449 ft	1300 м	1400 м	1600 м	1800 м
450-649 ft	1500 м	1500 м	1800 м	2000 м
650 ft и горе	1500 м	1500 м	2000 м	2000 м

Таблица 4.д: RVR ЗА НЕПРЕЦИЗНИ ПРИЛАЗ – БЕЗ ПРИЛАЗНИХ СВЈЕТЛОСНИХ СРЕДСТАВА (ОПРЕМЕ)

Минимум непрецизног прилаза – без прилазних свјетлосних средстава(Напомене (1), (5), (6) и (7))				
MDH	RVR/категија авиона			
	A	B	C	D
250-299 ft	1500 м	1500 м	1600 м	1800 м
300-449 ft	1500 м	1500 м	1800 м	2000 м
450-649 ft	1500 м	1500 м	2000 м	2000 м
650 ft и горе	1500 м	1500 м	2000 м	2000 м

Напомена 1: Потпуно опремљена стаза с ознакама на дужини 720 м или више има прилазна свјетла HI/MI, свјетла ивице стазе, свјетла почетка и краја стазе. Свјетла морају бити упаљена.

Напомена 2: Средње опремљена стаза с ознакама је она која има у дужини 420-719 м HI/MI прилазна свјетла, свјетла ивица стазе, свјетла почетка и завршетка стазе. Свјетла морају бити упаљена.

Напомена 3: Основна опремљеност значи ознаке стазе, <420 м HI/MI прилазних свјетала, било која дужина LI прилазних свјетала, свјетла ивице стазе, свјетла почетка и завршетка стазе. Свјетла морају бити упаљена.

Напомена 4: Без прилазне свјетлосне опреме; има ознаке стазе, свјетла ивице стазе, свјетла почетка стазе, свјетла завршетка стазе, или је без свјетала.

Напомена 5: Таблице се односе само на конвенционалне прилазе с нормалним степеном снижавања не већим од 4 степена. Већи степени снижавања ће обично захтијевати да се на MDH види и систем за визуелно навођење по висини (нпр. PAPI).

Напомена 6: Наведене бројке су објављене вриједности RVR-а или видљивости претворене у RVR према ставу (х) доле.

Напомена 7: MDH наведена у таблицама 4а, 4б, 4ц и 4д односи се на основне прорачуне минималне висине снижавања MDH. Кад се одабере примјерен RVR, нема потребе заокруживати вриједности на најближих 10 стопа, које се могу учинити из оперативних разлога (нпр. конверзија MDA).

(5) операције ноћу – за операције по ноћи морају бити укључена најмање свјетла ивице стазе, свјетла почетка и краја стазе.

(ц) Прецизни прилаз – операције Категорије I

(1) Уопштено. Операције Категорије I инструменталног прецизног прилаза и слијетања изводе се користећи се ILS, MLS или PAR с висином одлуке не нижом од 200 ft и с RVR не мањим од 550 м.

(2) Висина одлуке. Оператер мора гарантовати да висина одлуке која ће се користити за прецизни прилаз Категорије и није нижа од:

(и) минималне висине одлуке одређене у Приручнику за летење авионом, ако је наведена;

(и) минималне висине до које се може користити средство за прецизан прилаз без визуелних ознака.

(иии) OCH/OCL за категорију авиона;

(ив) 200 ft;

(3) Визуелне ознаке. Пилот не смије наставити прилаз испод висине одлуке за категорију I, која је одређена у складу с тачком (ц)(2), осим ако није најмање једна од сљедећих визуелних ознака за стазу на коју се намјерава слетјети јасно видљива и препознатљива пилоту:

(и) дијелови система прилазних свјетала;

(ии) праг стазе;

(иии) ознаке прага стазе;

(ив) свијетла прага стазе;

(в) идентификацијска свијетла прага стазе;

(ви) визуални индикатор за навођење по висини;

(вии) зона додира или ознаке зоне додира авиона;

(виии) свјетла зоне додира авиона;

(их) свјетла ивице стазе;

(4) Захтијевани RVR. Минимум који оператер може користити за операције Категорије I су:

Таблица 5. RVR ЗА ПРИЛАЗ КАТЕГОРИЈЕ I СА СРЕДСТВИМА И DH

Минимум за категорију I				
Висина одлуке (Напомена 7)	RVR/средства (Напомена 5)			
	Потпуна (Напомене 1 и 6)	Средња (Напомене 2 и 6)	Основна (Напомена 3 и 6)	Без (Напомене 4 и 6)
200 ft	550 м	700 м	800 м	1000 м
201-250 ft	600 м	700 м	800 м	1000 м
251-300 ft	650 м	800 м	900 м	1200 м
301 ft и више	800 м	900 м	1000 м	1200 м

Напомена 1: Потпуно опремљена стаза с ознакама значи 720 м или више прилазних свјетала HI/MI, свјетла ивице стазе, свјетла почетка и краја стазе. Свјетла морају бити упаљена.

Напомена 2: Средње опремљена стаза с ознакама састоји се од ознака стазе, 420-719 м HI/MI прилазних свјетала, свјетала ивице стазе, свјетала почетка и завршетка стазе. Свјетла морају бити упаљена.

Напомена 3: Основно опремљена стаза с ознакама садржава ознаке стазе, <420 м HI/MI прилазних свјетала, било која дужина LI прилазних свјетала, свјетла ивице стазе, свјетла почетка и завршетка стазе. Свјетла морају бити укључена.

Напомена 4: Вез прилазних свјетала садржава ознаке стазе, свјетла ивице стазе, свјетла почетка стазе, свјетла завршетка стазе или је без свјетала.

Напомена 5: Наведене бројке су вриједности објављеног RVR-а или видљивости претворене у RVR према ставу (х).

Напомена 6: Таблица вриједи за уобичајене прилазе са степеном снижавања до 4. степена и укључујући 4. степен.

Напомена 7: DH у табlici 5. односи се на почетно израчунавање DH. Кад се изабере RVR, нема потребе да се заокружује на најближих 10 стопа, што се може користити у оперативне сврхе (нпр. прерачунавања DA).

(5) Операције с једним пилотом – за операције с једним пилотом, оператер мора израчунати минимални RVR за све прилазе који су у складу с OPS 1.430 и овим додатком. RVR мањи од 800 м није допуштен осим кад се користи примјерен аутопилот који је укључен с ILS или MLS, у којем случају вриједи нормални минимуми. Висина одлуке која се користи не смије бити мања од 1.25 помножено с минималном висином коју аутопилот може користити;

(6) Операције ноћу. За операције по ноћи требају бити упаљена најмање свјетла ивице, краја и прага стазе.

(д) Прецизни прилаз – операције Категорије II

(1) Уопштено. Операција Категорије II је прецизни инструментални прилаз и слијетање који користе ILS или MLS:

(и) с висином одлуке мањом од 200 ft али не мањом од 100 ft;

(ии) с RVR не мањим од 300 м;

- (2) висина одлуке – оператер мора гарантовати да висина одлуке за операције Категорије II не буде нижа:
- (и) од минималне висине одлуке спецификоване у AFM, ако је прописана;
  - (ии) од минималне висине до које се може користити средство за прецизни прилаз без потребних визуелних ознака;
  - (иии) од OCH/OCL за категорију авиона;
  - (ив) од висине одлуке до које је посада авиона овлаштена летјети;
  - (в) од 100 ft.

(3) визуелне ознаке – пилот не смије наставити прилаз испод висине одлуке Категорије II која је одређена у складу с тачком (д)(2), осим ако визуелне ознаке садрже најмање три свјетла у низу која чине средишње црте прилазних свјетала, свјетла зоне додира, свјетла средишње црте стазе, или свјетла ивице стазе, или је уочена задовољавајућа комбинација ових свјетала која се стално уочавају. Ова визуелна ознака мора укључивати попречне елементе земаљске расподеле свјетала, нпр. попречну пречку прилазних свјетала или свјетла прага стазе за слијетање или баретту свјетла зоне додира;

(4) захтијевани RVR – најнижи минимум који оператер смије користити у операцијама Категорије II:

Таблица 6. RVR ЗА КАТЕГОРИЈУ II, ПРИЛАЗ S DH

Минимум Категорије II		
Укључивање аутоматског система за слијетање (Auto-coupled) испод DH (Напомена 1)		
Висина одлуке	RVR/ Категорије А, В, и С авиона	RVR/ Категорије D авиона
100 ft–120ft	300 м	300 м (Напомена 2)/ 350 м
121 ft–140ft	400 м	400 м
141 ft и горе	450 м	450 м

Напомена 1: Укључивање аутоматског пилота за слијетање испод висине одлуке (DH) у овој табlici значи трајно кориштење аутоматског система за управљање авионом до висине која није виша од 80% од висине одлуке (DH), која се примјењује. Пловидбени прописи могу, преко минималне висине укључивања аутоматског система управљања авионом, утицати на висину одлуке (DH) која ће се примјенити.

Напомена 2: 2 300 м може се користити за авионе Категорије D који изводе аутоматско слијетање.

(е) Прецизни прилаз – операције Категорије III

(1) Уопштено. Операције Категорије III су подијељене на сљедећи начин:

(и) Операције Категорије III А. Инструментални прецизни прилаз и слијетање користећи ILS или MLS:

(А) с висине одлуке ниже од 100 ft;

(В) с RVR не мањим од 200 м;

(ии) Операције Категорије III В. Прецизни инструментални прилаз и слијетање користећи ILS или MLS:

(А) с висине одлуке ниже од 50 ft или без висине одлуке;

(В) с RVR мањим од 200 м, али не мањим од 75 м;

Напомена: Када се DH и RVR не односе на исту категорију, RVR ће одредити према којој категорији ће се одвијати операције.

(2) Висина одлуке. За операције код којих се користи висина одлуке, оператер мора гарантовати да висина одлуке није нижа од:

(и) минималне висине одлуке одређене у AFM, ако је прописана;

(ии) минималне висине до које се може користити средство за прецизни прилаз без потребне визуелне ознаке;

(иии) висине одлуке до које је посада авиона овлаштена оперисати;

(3) Операције без висине одлуке. Операције без висине одлуке могу се изводити само:

(и) ако је операција без висине одлуке одобрена у Приручнику за летење авионом (AFM);

(ии) ако навигацијско помоћно средство за прилаз и опрема аеродрома могу подржати операције без висине одлуке;

(иии) ако оператер има одобрење за операције Категорије III без висине одлуке;

Напомена: За стазу за категорију III мора се претпоставити да се могу подржати операције Категорије III без висине одлуке осим ако то није посебно ограничено и објављено у AIP или NOTAM-у.

(4) Визуелне ознаке

(и) при операцији Категорије III А, и при операцији Категорије III с пасивним системом, пилот не смије наставити прилаз испод висине одлуке која је одређена у складу с тачком (е)(2) осим у случају кад је визуелна ознака која обухвата најмање три свјетла у низу која су дио средишње црте прилазних

средстава, свјетла зоне додира, или свјетла средишње црте стазе, или свјетла ивице стазе, или кад је постављена комбинација и када се она одржава;

(ии) у операцијама Категорије III В с пасивним системом уз употребу висине одлуке пилот не смије наставити прилаз испод висине одлуке, одређене у складу са горњом тачком (е)(2), осим кад се визуелне ознаке које садрже најмање једно свјетло средишње црте континуирано могу видјети;

(иии) За операције Категорије III без висине одлуке нема захтјева за визуелним контактом са стазом за слијетање прије додира.

(5) Потребан RVR – најнижи минимум који оператер смије користити за операције Категорије III су:

Таблица 7. RVR ЗА ПРИЛАЗЕ КАТЕГОРИЈЕ III СА СИСТЕМОМ ЗА УПРАВЉАЊЕ АВИОНОМ И ДН

Минимуми за категорију III			
Категорија прилаза	Висина одлуке (ft)Напомена 2	Систем за управљање авионом	RVR (м)
IIIA	Мање од 100 ft	Не захтијева се	200 м
IIIB	Мање од 100 ft	Пасивни систем	150 м(Напомена 1)
IIIB	Мање од 50 ft	Пасивни систем	125 м
IIIB	Мање од 50 ft или нема ДН	Оперативни систем	75 м

Напомена 1: За авионе одобрене у складу с CS-AWO 321(б)(3) или еквивалентно.

Напомена 2: Сувишност система управљања одређена је у складу с CS-AWO према минималној дозвољеној висини одлуке.

(ф) Прилаз у визуелном кругу:

(1) најнижи минимум који оператер користи за прилаз у визуелном кругу:

Таблица 8. ВИДЉИВОСТ И МДН ЗА ПРИЛАЗ У ВИЗУЕЛНОМ КРУГУ ПРЕМА КАТЕГОРИЈИ АВИОНА

	Категорија авиона			
	A	B	C	D
МДН	400 ft	500 ft	600 ft	700 ft
Минимална метеоролошка видљивост	1.500 м	1.600 м	2.400 м	3.600 м

(2) прилаз у визуелном кругу с описаном путањом лета је одобрен поступак у складу с овим чланом

(г) Визуелни прилаз – оператер не смије користити RVR мањи од 800 м за визуелни прилаз;

(х) Прерачунавање објављене метеоролошке видљивости у RVR

(1) оператер треба обезбједити да се прерачуната метеоролошка видљивост у RVR не користи за израчунавање минимума за полијетање, минимума категорија II и III или кад је објављен RVR;

Напомена: Уколико је RVR изнад највеће вриједности према процјени оператера аеродрома ("RVR већи од 1500м"), не сматра се као јављени RVR у том смислу и може се употријебити таблица конверзије.

(2) приликом прерачунавања метеоролошке видљивости у RVR у свим случајевима осим оним у тачки (х)(1), оператер мора гарантовати да ће се користити сљедећа таблица:

Таблица 9. ПРЕРАЧУНАВАЊЕ ВИДЉИВОСТИ У RVR

Дијелови система за освјетљавање у употреби	RVR = објављена метеоролошка видљивост X (пута)	
	дан	ноћ
НI прилазна свјетла и свјетла стазе	1.5	2.0
Било које друго инсталирано освјетљење осим прије наведеног	1.0	1.5
Без освјетљења	1.0	Не примјењује се

Додатак 1 (нови) OPS 1.430

#### Аеродромски оперативни минимум

(а) Минимум за полијетање

(1) Уопштено

(и) минимуми за полијетање које одреди оператер морају бити изражени као видљивост или ограничење RVR-а, узимајући у обзир важне чиниоце за сваки аеродром на који се планира слијетати и карактеристике

авиона. Ондје гдје се појављује специфична потреба да се виде и заобиђу препреке на одлету и/или за присилно слијетање, додатни услови (нпр. подница) морају се дефинисати;

(ии) вођа не смије започети с полијетањем ако временски услови на аеродрому полијетања нису једнаки минимуму за слијетање или бољи од минимума за слијетање за тај аеродром, осим у случају кад постоји примјерен алтернативни аеродром;

(иии) када је објављена метеоролошка видљивост испод оне која је потребна за полијетање и када RVR није објављен, полијетање се може започети само ако вођа ваздухоплова може одредити да су RVR/видљивост уздуж стазе за полијетање једнаки прописаном минимуму или бољи.

(ив) када нема расположивих података о видљивости и RVR-у, полијетање се може започети само ако вођа може одредити да су RVR/видљивост дуж стазе за полијетање једнаки захтијеваном минимуму или бољи.

(2) Визуелне ознаке – минимум за полијетање мора се одредити како би се осигурала довољна видљивост за вођење и контролисање авиона у случају прекинутог полијетања у неповољним условима или у неким случајевима настава с полијетањем након отказа критичне погонске јединице (critical power unit);

(3) потребна RVR/видљивост

(и) за више моторне авионе, чије су перформансе такве да у случају отказа критичне погонске јединице у било којој тачки полијетања, авион може стати или наставити с полијетањем до висине од 1.500 ft изнад аеродрома, док избјегава препреке по одређеним траженим критеријима, минимум за полијетање што га је утврдио оператер мора бити изражен као вриједност RVR/видљивост, не мања од оних у табlici 1 осим у изузецима из тачке (4).

Таблица 1. RVR/ВИДЉИВОСТ ЗА ПОЛИЈЕТАЊЕ

RVR/видљивост за полијетање	
Опрема	RVR/видљивост (Напомена 3)
Ништа (само дан)	500 м
Свјетла ивице стазе и/или ознаке средишње црте стазе	250/300 м(Напомена 1&2)
Свјетла ивице и средишње црте стазе	200/250 м(Напомена 1)
Свјетла ивице и средишње црте стазе те вишеструке информације о RVR-у	150/200 м(Напомена 1&4)

Напомена 1: Веће вриједности вриједје за авионе Категорије D.

Напомена 2: За операције ноћу потребна су најмање свјетла за ивицу и крај стазе.

Напомена 3: Објављене вриједности RVR/видљивости које се односе на почетни дио полијетања могу се замијенити процјеном пилота.

Напомена 4: Потребне вриједности RVR-а морају бити постигнуте за све RVR тачке мјерења с изузетком из Напомене 3.

(ии) за више моторне авионе чије су перформансе такве да не може задовољити услове перформанси из тачке (а)(3)(и) горе, у случају отказа критичне погонске јединице, може се појавити потреба да одмах поновно слете и да уоче и избјегну препреке у подручју полијетања. Такви авиони могу летјети према слједећим минимумима за полијетање ако могу удовољити захтјевима прописаним за избјегавање препрека, претпостављајући да је дошло до отказа мотора на специфицираној висини. Минимум за полијетање који је утврдио оператер мора се заснивати на висини према којој се може направити чиста путања лета у полијетању (net take-off flight path) с једним неисправним мотором. Минималан RVR који се може користити не смије бити мањи од вриједности у табlici 1 или табlici 2.

Таблица 2. ПРЕТПОСТАВЉЕНА ВИСИНА ОТКАЗА МОТОРА ИЗНАД СТАЗЕ У ОДНОСУ НА RVR/ВИДЉИВОСТ

RVR/видљивост за полијетање-путања лета	
Претпостављена висина отказа мотора изнад стазе за полијетање	RVR/ видљивост (Напомена 2)
< 50 ft	200 м
51 – 100 ft	300 м
101 – 150 ft	400 м
151 – 200 ft	500 м
201 – 300 ft	1000 м

> 300 ft

1500 м (Напомена 1)

Напомена 1: 1500 м је такођер прихватљиво ако се не може одредити позитивна путања лета авиона.

Напомена 2: Објављене вриједности које приказују RVR/видљивост за први дио полијетања могу се замијенити процјеном пилота

(иии) кад вриједност RVR-а или метеоролошка видљивост није доступна, вођа ваздухоплова неће започети с полијетањем, осим онда кад може одредити да стварни услови задовољавају минимум за полијетање;

(4) Изузеци од горње тачке (а)(3)(и)

(и) зависно о одобрењу надлежног тијела и ако су задовољени услови из тачака (А) до (Е), оператер може смањити минимални RVR за полијетање на 125 м (за Категорије авиона А, В и С) или 150 м RVR (за категорију авиона D):

(А) када се користе поступци за услове смањене видљивости;

(Б) када су у употреби свјетла средишње црте високог интензитета на размаку од 15 м или мање и свјетла ивице стазе јаког интензитета на размаку 60 м или мање;

(Ц) када је посада авиона успјешно завршила оспособљавање на симулатору лета који је одобрен за тај поступак.

(Д) када је сегмент од 90 м видљивости из пилотске кабине авиона на прагу стазе за полијетање.

(Е) када су потребне вриједности RVR-а на свим тачкама за мјерење;

(ии) зависно о одобрењу надлежног тијела, оператер авиона који користи или:

(А) одобрени систем за хоризонтално вођење или;

(Б) одобрени HUD/HUDLS за вријеме полијетања може смањити минимум RVR за полијетање на мање од 125 м (за авионе категорија А, В и С) или 150 м (за авионе Категорије D) али не мање од 75 м ако је заштита стазе и објеката примјерена операцији слијетања Категорије III.

(б) Операције Категорије I, APV и непрецизног прилаза.

(1) Операције Категорије I инструменталнога прецизног прилаза и слијетања изводе се користећи се ILS, MLS, GLS (GNSS/GBAS) или PAR с висином одлуке не нижом од 200 ft и с RVR не мањом од 550м, осим ако је другачије одобрено од надлежних власти.

(2) Операција непрецизног прилаза (NPA) је инструментални прилаз кориштењем било којег уређаја описаног у табlici 3 (минимуми система), са MDH или DH не нижим од 250 ft и RVR/CMV не нижим од 750 м, осим ако је другачије одобрено од надлежних власти.

(3) Операција APV је инструментални прилаз који користи латерално и вертикално вођење, али не испуњава постављене захтјеве за операције прецизног прилаза и слијетања, са DH не нижом од 250 ft и RVR не мањом од 600 м осим ако је другачије одобрено од надлежних власти.

(4) Висина одлуке (DH). Оператер мора гарантовати да висина одлуке која ће се користити за прецизни прилаз Категорије I није нижа од:

(и) минималне висине до које се може користити средство за прецизан прилаз без визуелних ознака; или

(ии) OCH/OCL за категорију авиона; или

(иии) висине одлуке објављене процедуре прилаза гдје је примјењива; или

(ив) 200 ft за операције прилаза Категорије I; или

(в) минимума система у табlici 3; или

(ви) најниже висине одлуке одређене у Приручнику за летење авионом (AFM) или еквивалентном документу, ако је наведена;

она која је већа.

(5) минимална висина снижавања (MDH). Оператер мора гарантовати да минимална висина снижавања за прилаз није нижа од:

(и) OCH/OCL за категорију авиона; или

(ии) минимума система у табlici 3; или

(иии) минималне висине снижавања одређене у Приручнику за летење авионом (AFM) ако је наведена;

она која је већа.

(6) визуелне ознаке – пилот не смије наставити с прилазом испод MDA/MDH осим у случају кад је најмање једна од слједећих визуелних ознака за стазу на коју намјерава слетјети јасно видљива и коју пилот може препознати:

(и) елементи система прилазних свјетала;

(ии) праг писте;

(иии) ознаке прага писте;

(ив) свјетла прага писте;

(в) свјетлосне ознаке прага писте;

(ви) визуални индикатор за вођење авиона по висини;

- (ви) зона додира или ознаке зоне додира;
- (ви)и) свјетла зоне додира;
- (и)х) свјетла ивице стазе;
- (х) остале визуелне ознаке које прихвати надлежно тијело.

Таблица 3. МИНИМУМ СИСТЕМА НАСУПРОТ СРЕДСТВА

Минимум система	
Средство	Најнижа MDH
LLZ са или без DME	250 ft
SRA (престаје на ½ NM)	250 ft
SRA (престаје на 1 NM)	300 ft
SRA (престаје на 2 NM или више)	350 ft
PHAV/LNAV	300 ft
VOR	300 ft
VOR / DME	250 ft
NDB	350 ft
NDB/DME	300 ft
VDF	350 ft

(ц) Критериј за утврђивање RVR/претворена метеоролошка видљивост (референтна таблица 6)

(1) Са циљем одређивања најниже допуштене вриједности RVR/CMV наведених у табlici 6 (примјењивих на поједину групу прилаза) инструментални прилаз треба испуњавати најмање слиједеће захтјеве средстава и придружене услове:

(и) Инструментални прилаз са одређеним вертикалним профилем до и укључујући 4.5° за ваздухоплове Категорије А и В, или 3.77° за ваздухоплове Категорије С и D, осим ако је другачији кут прилаз одобрен од надлежних власти, гдје су средства:

(А) ILS/MLS/GLS/PAP; или

(Б) APV; и

гдје траг завршног прилаза не скреће више од 15 степени за ваздухоплове Категорије А и В или не више од 5 степени за ваздухоплове Категорије С и D.

(и)и) Инструментални прилаз кориштењем CDFA технике са номиналним вертикалним профилем, до и укључујући 4.5° за ваздухоплове Категорије А и В, или 3.77° за ваздухоплове Категорије С и D, осим ако је другачији угао прилаз одобрен од надлежних власти, гдје су средства NDB, NDB/DME, VOR, VOR/DME, LLZ, LLZ/DME, VDF, SRA и/или RNAV/LNAV, са сегментом завршног прилаза од најмање 3NM, што такође испуњава слиједеће критерије:

(А) траг завршног прилаза не скреће више од 15 степени за ваздухоплове Категорије А и В или не више од 5 степени за ваздухоплове Категорије С и D; и

(Б) Доступност FAF или другог примјереног фикса гдје је снижавање иницирано, или је удаљеност од THR доступна преко FMS/RNAV или DME; и

(Ц) Ако је MAPт одређен временом, удаљеност од FAF до THR је ≤ 8 NM.

(и)и)и) Инструментални прилаз гдје средства NDB, NDB/DME, VOR, VOR/DME, LLZ, LLZ/DME, VDF, SRA и/или RNAV/LNAV, не испуњавају критеријуме у ставу (ц)(1)(и)и) изнад, или са MDH ≥ 1200ft.

(2) Неуспјели прилаз, након што је прилаз одлетјет примјеном CDFA технике, биће извршен када се досегне висина одлуке или MAPт, који се досегне први. Латерални дио процедуре неуспјелог прилаза мора се одлетјети по MAPт осим ако је другачији одобreno на прилазној карти.

(д) Одређивање RVR/CMV/минимум видљивости за категорију I, APV и операције непрецизног прилаза

(1) Минимум RVR/CMV/видљивости ће бити највећа вриједност добивена из таблице 5 или таблице 6 али не већа од максималне вриједности приказане у табlici 6 гдје је примјењива

(2) Вриједности у табlici 5 су добивене из формуле испод.

$$\text{Потребни RVR/видљивост (м)} = [(DH/MDH \text{ (ft)} \times 0,3048 \text{ тан} \alpha)] - \text{дужина прилазних свјетала (м)}$$

Напомена 1 α је калкулацијски угао, чија је основна вриједност 3.00 степени повећава се поступно



(3) Са одобрењем надлежне власти, формула се може користити са тренутном косином прилаза и/или тренутном дужином прилазних свјетала за поједину стазу.

(4) Ако се прилаз лети са сегментом хоризонталног лета на или изнад MDA/H, 200 метара треба додати за Cat A и B авионе и 400 метара за Cat C и D авионе на минималну RVR/CMV вриједност добивену при примјени таблице 5 и 6.

Напомена: Додана вриједност одговара времену/дужини потребној да се авион постави у завршно снижавање.

(5) RVR мањи од 750 метара како је приказано у таблици 5 може се користити:

(и) операције прилаза Категорије I на стазе са FALS (види испод), свјетла стазе на зони слијетања (RTZL) свјетла средине стазе (RCLL) под условом да DH није већи од 200 ft; или

(ии) операције прилаза Категорије I на стазе без RTZL и RCLL када се користи одобрени HUDSL, или еквивалентни одобрени систем, или када се проводи спрегнути прилаз или летење прилаза са усмјеривачем лета DH једнаком или већем од 200 ft. ILS се не смије прогласити као ограничено средство; или

(иии) за APV операције прилаза на стазе са FALS, RTZL и RCLL када се користи одобрени HUD.

(6) Надлежно тијело може одобрити вриједности RVR ниже од оних даних у таблици 5, за HUDLS и операције аутоматског слијетања у складу са ставом (е) овог додатка.

(7) Визуелна помоћна средства укључују стандардне дневне ознаке стазе и прилазна и свијетла стазе (свијетла ивице стазе, свијетла прага, свијетла краја стазе и у неким случајевима свијетла зоне слијетања и/или средине стазе). Прихватљива конфигурација прилазних свјетала је класификована и наведена у таблици 4 испод.

(8) Вез обзира на захтјеве у ставу (д)(7) изнад, надлежно тијело може одобрити вриједности RVR релевантне на свјетлосни систем основног прилаза (BALS) да се користе на стазама гдје су прилазна свијетла ограничена по дужини испод 210м због терена или воде, али гдје је најмање један попречно свјетло доступно.

(9) За ноћне операције или сваку операцију гдје је потребно одобрење за свјетла стазе и прилаза, свијетла морају бити упаљена и употребљива осим за што је наведено у таблици 6а.

Таблица 4. СИСТЕМИ ПРИЛАЗНИХ СВЈЕТАЛА

OPS класа средства	Дужина, конфигурација и јачина прилазних свјетала
FALS (Потпуни систем прилазних свјетала)	ICAO: Прецизни прилаз CAT I свјетлосни систем (HIALS 720м ≥) дужински кодирана црта средине, Barrette црта средине
IALS (Средњи систем прилазних свјетала)	ICAO: Једноставни систем прилазних свјетала (HIALS 420 – 719м) један извор, Barrette
BALS (Основни систем прилазних свјетала)	Било који други систем прилазних свјетала (HIALS, MIALS или APLS 210-419м)
NALS (Нема система прилазних свјетала)	Било који други систем прилазних свјетала (HIALS, MIALS или APLS <210м) или нема прилазних свјетала

Таблица 5. RVR/CMV (VIDI ТАБЛИСУ 11) НАСУПРОТ DH/MDH

		Класа свјетлосних средства				
DH или MDH		FALS		FALS		
		Види став (д)(5), (д)(6) и (д)(10) о RVR < 750 м				
Ft		Метара				
200	- 210	550	750	1000	1200	
211	- 220	550	800	1000	1200	
221	- 230	550	800	1000	1200	
231	- 240	550	800	1000	1200	
241	- 250	550	800	1000	1300	
251	- 260	600	800	1100	1300	
261	- 280	600	900	1100	1300	

281	-	300	650	900	1200	1400
301	-	320	700	1000	1200	1400
321	-	340	800	1100	1300	1500
341	-	360	900	1200	1400	1600
361	-	380	1000	1300	1500	1700
381	-	400	1100	1400	1600	1800
401	-	420	1200	1500	1700	1900
421	-	440	1300	1600	1800	2000
441	-	460	1400	1700	1900	2100
461	-	480	1500	1800	2000	2200
481		500	1500	1800	2100	2300
501	-	520	1600	1900	2100	2400
521	-	540	1700	2000	2200	2400
541	-	560	1800	2100	2300	2500
561	-	580	1900	2200	2400	2600
581	-	600	2000	2300	2500	2700
601	-	620	2100	2400	2600	2800
621	-	640	2200	2500	2700	2900
641	-	660	2300	2600	2800	3000
661	-	680	2400	2700	2900	3100
681	-	700	2500	2800	3000	3200
701	-	720	2600	2900	3100	3300
721	-	740	2700	3000	3200	3400
741	-	760	2700	3000	3300	3500
761	-	800	2900	3200	3400	3600
801	-	850	3100	3400	3600	3800
851	-	900	3300	3600	3800	4000
901	-	950	3600	3900	4100	4300
951	-	1000	3800	4100	4300	4500
1001	-	1100	4100	4400	4600	4900
1101	-	1200	4600	4900	5000	5000
1201 и изнад			5000	5000	5000	5000

Таблица 6. МИНИМАЛНИ И МАКСИМАЛНИ ПРИМЈЕЊИВИ RVR/ПРЕТВОРЕНА МЕТЕОРОЛОШКА ВИДЉИВОСТ (ВИДИ ТАБЛИЦУ 11) ЗА ИНСТРУМЕНТАЛНИ ПРИЛАЗ ДО САТ I МИНИМУМА (ДОЊА И ГОРЊА ОГРАНИЧЕЊА):

Средство/услови	RVR/CMV (м)	Категорија ваздухоплова			
		A	B	C	D
ILS, MLS, GLS, PAP и APV	Мин	У складу са таблицом 5			
	Макс	1500	1500	2400	2400
NDB, NDB/DME, VOR, VOR/DME, LLZ, LLZ/DME, VDF, SRA, RNAV/LNAV са процедуром која испуњава критеријуме у ставу (ц)(1)(ии):	Мин	750	750	750	750
	Макс	1500	1500	2400	2400
For NDB, NDB/DME, VOR, VOR/DME, LLZ, LLZ/DME, VDF, SRA, RNAV/LNAV: – не испуњава критеријуме у ставу (ц)(1)(ии) изнад, или – са DH или MDH $\geq$ 1200 ft	Мин	1000	1000	1200	1200
	Макс	У складу са таблицом 5 ако се лети кориштењем CDFA технике, иначе се примјењује додавање од 200/400 м на вриједности у табелици 5, али не на резултате чија вриједност прелази 5000 м.			

Таблица 6.а НЕИСПРАВНА ИЛИ ЛОША ОПРЕМА – УТИЦАЈ НА МИНИМУМ ЗА СЛИЈЕТАЊЕ

Неисправна или лоша опрема (напомена 1)	Утицај на минимум за слијетање				
	CAT IIIB (напомена 2)	CAT IIIA	CAT II	CAT I	Непрецизни
ILS резервни предајник	Није допуштен		Нема утицаја		
Вањски маркер	Нема утицаја ако је замијењен са објављеном еквивалентном позицијом				Није примјењив
Средњи маркер	Нема утицаја				Нема утицаја осим ако се користи као MAPT
Систем процјене RVR у зони слијетања	Привремено може бити замијењен са RVR предње позиције ако је одобрено од Државе аеродрома. RVR може бити јављен људским проматрањем			Нема утицаја	
RVR средње позиције или зауставног краја	Нема утицаја				
Анемометар стазе која се користи	Нема утицаја ако је други земаљски извор доступан				
Целиометар	Нема утицаја				
Прилазна свјетла	Није допуштено за операције са DH > 50ft		Нема утицаја	Минимум као да нема средстава	
Прилазна свјетла осим задњих 210 м	Нема утицаја		Нема утицаја	Минимум као да нема средстава	
Прилазна свјетла осим задњих 420 м	Нема утицаја			Минимум као да нема средстава	
Неисправна или лоша опрема (напомена 1)	Утицај на минимум за слијетање				
	CAT IIIB (напомена 2)	CAT IIIA	CAT II	CAT I	Непрецизни
Причивно напајање за прилазна свјетла	Нема утицаја				
Цијели систем	Није допуштено			Дан – минимум као да	

свјетала стазе		нема средстава Ноћ – Није допуштено	
Рубна свјетла	Само дан; Ноћ – Није допуштено		
Свјетла средине	црте Дан – RVR 300м Ноћ – Није допуштено	Дан – RVR 300м Ноћ – 550м	Нема утицаја
Размак црте повећан на 30 м	свјетала средине RVR 150м	Нема утицаја	
Свјетла у зони слијетања	Дан – RVR 200м Ноћ – 300м	Дан – RVR 300м Ноћ – 550м	Нема утицаја
Причовно напајање за свјетла стазе	Није допуштено		Нема утицаја
Систем свјетала стаза за вожење	Нема утицаја – осим кашњења због умањене фреквенције кретања		

Напомена 1: Услови примјењиви на таблицу ба:

- (а) Вишеструки откази свјетала стазе других од наведених у табlici ба нису прихватљиви.
- (б) Недостаци прилазних и свјетала стазе обрађују се засебно.
- (ц) Операције Категорије II или III. Комбинација недостатака на свјетлима стазе и опреми за процјену RVR није допуштена.
- (д) Други откази, осим ILS, утјећу само на RVR, а не на DH.

Напомена 2: За операције CAT IIIB без DH, ће обезбједити да, за авионе који су одобрени за спровођење операција без DH са најнижим RVR ограничењима, се слиједеће примјењује у складу са садржајем таблице ба:

- (а) RVR. На аеродрому треба бити доступна најмање једна RVR вриједност;
- (б) Свјетла стазе
  - (и) Нема рубних свјетала стазе, или нема свјетла средине – дан – RVR 200 м; ноћ – није допуштено;
  - (ии) Нема TDZ свјетала – нема ограничења;
  - (иии) Нема причовног напајања за свјетла стазе – дан – RVR 200 м; ноћ – није допуштено.
- (10) Операције са једним пилотом. За операције са једним пилотом, оператер мора израчунати минимални RVR/видљивост за све прилазе у складу са OPS 1.430 и овим додатком.
  - (и) RVR мањи од 800 метара, као што је приказано у табlici 5, може се користити за прилазе Категорије I, користећи нешто од наведеног, најмање доље до примјењиве DH:
    - (А) примјерен аутопилот, спрегнут са ILS или MLS који нису проглашени као ограничени; или
    - (Б) одобрени HUDLS (укључујући, гдје је примјерено EVS), или еквивалентни одобрени систем.
  - (ии) Гдје RTZL и/или RCLL нису доступни, минимални RVR/CMV неће бити мањи од 600 м.
  - (иии) RVR мањи од 800 метара, као што је означавано у табlici 5, може се користити за APV операције на стазама са FALS, RTZL и RCLL када се користи одобрени HUDLS, или еквивалентни одобрени систем, или када се спроводи спрегнути прилаз до DH једнак или већи од 250 ft.
- (е) (ф) Ниже од стандардних операција Категорије I
  - (1) Висина одлуке.

Код ниже од стандардне операције Категорије I висина одлуке на смије бити нижа од:

- (и) Минималне висине одлуке наведене у AFM, ако су наведене; или
- (ии) Минималне висине до које се средство прецизног прилаза може користити без потребне визуелне референце; или
- (иии) OCH за категорију авиона; или
- (ив) Висине одлуке до које одобрено оперисати летачкој посади; или
- (в) 200 ft.

која је од тога већа.

(2) Врста средства.

ILS / MLS који подржавају ниже од стандардних операција Категорије I морају бити неограничена средства са равним смјером ( $\leq 3^\circ$  помак) и ILS мора бити сертификован на:

(и) Класа I/T/1 за операције до минимума RVR од 450м; или

(ии) Класа II/D/2 за операције RVR мањег од 450м.

Једно ILS средство је прихватљиво се проводе перформансе 2. нивоа.

(3) Потребан RVR/CMV.

Најнижи минимум који ће користити оператер за ниже од стандардне операције Категорије I је наведен у табlici 6б испод:

Таблица 6.б: НИЖЕ ОД СТАНДАРДНЕ КАТЕГОРИЈЕ И МИНИМУМ RVR/CMV НАСУПРОТ СИСТЕМУ ПРИЛАЗНИХ СВЈЕТАЛА

Ниже од стандардне Категорије I минимум						
DH(ft)			Класа свјетлосног средства			
			FALS	IALS	BALS	NALS
			RVR/CMV (метара)			
			200	-	210	400
211	-	220	450	550	650	800
221	-	230	500	600	700	900
231	-	240	500	650	750	1000
241	-	249	550	700	800	1100

Напомена 1: Визуелна помоћна средства укључују стандардне дневне ознаке стазе, прилазна свијетла, свијетла ивице стазе, свијетла прага, свијетла краја стазе и, за операције испод 450м, треба укључити свијетла зоне слијетања и/или средине стазе.

(4) Визуелне ознаке. Пилот неће наставити прилаз испод висине одлуке осим ако визуелне ознаке садрже најмање 3 свјетла у низу која чине средишње црте прилазних свјетала, или свјетла зоне додира, или свјетла средишње црте стазе, или свјетла ивице стазе, или је уочена задовољавајућа комбинација ових свјетала која се стално уочавају. Ова визуелна ознака мора укључивати попречне елементе земаљске расподеле свјетала, нпр. попречну пречку прилазних свјетала или свјетла прага стазе за слијетање или баретту свјетла зоне додира осим ако је операција проведена кориштењем одобреног HUDLS употребљив до најмање 150ft.

(5) Одобрење.

За спровођење операција испод стандарда Категорије I:

(и) Прилаз треба одлетјети спрегнуто са аутоматским слијетањем; или треба користити одобрени HUDLS употребљив до најмање 150ft изнад прага.

(ии) Авион треба бити сертификован у складу са CS-AWO да спроводи операције Категорије II;

(иии) Систем ауто-слијетања треба бити одобрен за операције Категорије IIIA;

(ив) Захтјеви доказивања у употреби требају бити довршени у складу са додатком 1 на OPS 1.440 параграф (х);

(в) Треба извршити тренинг наведен у додатку 1 на OPS 1.450 параграф (х), који треба садржавати вјежбу и провјеру на симулатору летења кориштењем примјерених земаљских и визуелних средстава на најнижем примјењивом RVR;

(ви) Оператер мора обезбједити да су постављене процедуре смањене видљивости и у операцији аеродрома на који се намјерава слетјети; и

(виџ) Оператер треба бити одобрен од надлежног тијела.

(ф) Прецизни прилаз – операције Категорије II и операције другачије од стандардне Категорије II

(1) Уопштено.

(и) Операција Категорије II је прецизни инструментални прилаз и слијетање кориштењем ILS или MLS са:

(А) висином одлуке мањом од 200 ft, али не мањом од 100ft;

(Б) RVR не мањим од 300 м;

(ии) Операција другачија од стандардне Категорије II је прецизни инструментални прилаз и слијетање кориштењем ILS или MLS који испуњавају захтјеве средства постављене у ставу (иџ) испод са:

(А) висином одлуке мањом од 200 ft, али не мањом од 100ft; (види таблицу 7б испод) и

(Б) RVR не мањим од 350/400 м. (види таблицу 7б испод)

(иџ) ILS / MLS који подржавају операције другачије од стандардне Категорије II требају бити неограничена средства са равним смјером ( $\leq 3^\circ$  помак) и ILS мора бити сертификован на:

- (А) Класа I/T/1 за операције до RVR 450м и DH 200ft или више; или  
 (Б) Класа II/D/2 за операције RVR мањег од 450м или до DH мањој од 200ft.

Једно ILS средство је прихватљиво се проводе перформансе 2. нивоа.

(2) Висина одлуке. Оператер мора гарантовати да висина одлуке за:

(и) операције другачије од Категорије II и Категорије II не буде нижа од:

(А) од минималне висине одлуке специфициране у AFM, ако је прописана; или

(Б) од минималне висине до које се може користити средство за прецизни прилаз без потребних визуелних ознака; или

(Ц) од OCH за категорију авиона; или

(Д) од висине одлуке до које је посада авиона овлаштена летјети; или

(Е) 100 ft.

која је од тога већа.

(3) Визуелне ознаке. Пилот неће моћи наставити прилаз испод висине одлуке Категорије II или другачије од Категорије II која је одређена у складу с тачком (д)(2), осим ако визуелне ознаке садрже најмање три свјетла у низу која чине средишње црте прилазних свјетала, или свјетла зоне додира, или свјетла средишње црте стазе, или свјетла ивице стазе, или је уочена задовољавајућа комбинација ових свјетала која се стално уочавају. Ова визуелна ознака мора укључивати попречне елементе земаљске расподјеле свјетала, нпр. попречну пречку прилазних свјетала или свјетла прага стазе за слијетање или barette свјетла зоне додира осим ако је операција проведена кориштењем одобреног HUDLS до слијетања;

(4) (и) захтијевани RVR – најнижи минимум који оператер смије користити у операцијама Категорије II је:

Таблица 7.а: RVR ЗА ОПЕРАЦИЈЕ КАТЕГОРИЈЕ II НАСУПРОТ DH

Минимум Категорије II		
Висина одлуке (ft)	Укључивање аутоматског систем за слијетање (Auto-coupled) испод DH (Напомена 1а)	
	RVR Категорије авиона А, В, и С	RVR Категорија авиона D
100 – 120	300 м	300/350м (Напомена 2а)
121 – 140	400 м	400 м
141 ft и више	450 м	450 м

Напомена 1а: Укључивање аутоматског пилота за слијетање испод висине одлуке (DH) / одобрени HUDLS у овој табlici значи трајно кориштење аутоматског система за управљање авионом или HUDLS до висине која није виша од 80% од висине одлуке (DH). Пловидбени прописи могу, преко минималне висина укључивања аутоматског система управљања авионом, утицати на висину одлуке (DH) која ће се примијенити.

Напомена: 2а: 300 м може се користити за авионе Категорије Д који изводе аутоматско слијетање.

(и) захтијевани RVR – најнижи минимум који оператер смије користити у операцијама другим од стандардне Категорије II је:

Таблица 7.б: ДРУГО ОД СТАНДАРДНЕ КАТЕГОРИЈЕ II МИНИМУМ RVR НАСУПРОТ СИСТЕМУ ПРИЛАЗНИХ СВЈЕТАЛА

Друго од стандардне Категорије II минимум					
Аутоматско слијетање или одобрени HUDLS кориштен до слијетања					
Класа свјетлосног средства					
	FALS	IALS	BALS	NALS	
Види параграф (д)(5), (д)(6) и (д)(10) о RVR < 750м					
	CAT A - C	CAT D	CAT A - D	CAT A - D	CAT A - D
DH (ft)	RVR Метара				
100-120	350	400	450	600	700
121-140	400	450	500	600	700

141-160	450	500	500	600	750
161-199	450	500	550	650	750

Напомена: Визуелна помоћна средства потребна за спровођење операција другачијих од стандардне Категорије II укључују стандардне дневне ознаке стазе и прилазна и свијетла стазе (свијетла ивице стазе, свијетла прага, свијетла краја стазе). За операције RVR 400 м или мање, свијетла средине стазе морају бити доступна. Конфигурација прилазних свјетала је класифицирана и наведена у табlici 4 изнад.

(иии) За спровођење операција другачијих од стандардне Категорије II оператер мора обезбједити да су постављене процедуре смањене видљивости и у операцији аеродрома на који се намјерава слетјети.

(г) Прецизни прилаз – операције Категорије III

(1) Уопштено. Операције Категорије III су подијељене на сљедећи начин:

(и) Операције Категорије III А. Инструментални прецизни прилаз и слијетање користећи ILS или MLS:

(А) с висине одлуке ниже од 100 ft; и

(В) с RVR не мањим од 200 м;

(ии) Операције Категорије III В. Прецизни инструментални прилаз и слијетање користећи ILS или MLS:

(А) с висине одлуке ниже од 100 ft или без висине одлуке; и

(В) с RVR не мањим од 200 м.

Напомена: Када се DH и RVR не односе на исту категорију, RVR ће одредити према којој категорији ће се одвијати операције.

(2) Висина одлуке. За операције код којих се користи висина одлуке, оператер мора гарантовати да висина одлуке није нижа од:

(и) минималне висине одлуке одређене у AFM, ако је прописана; или

(ии) минималне висине до које се може користити средство за прецизни прилаз без потребне визуелне ознаке; или

(иии) висине одлуке до које је посада авиона овлаштена оперисати;

(3) Операције без висине одлуке. Операције без висине одлуке могу се изводити само:

(и) ако је операција без висине одлуке одобрена у Приручнику за летење авионом (AFM); и

(ии) ако навигацијско помоћно средство за прилаз и опрема аеродрома могу подржати операције без висине одлуке; и

(иии) ако оператер има одобрење за операције Категорије III без висине одлуке;

Напомена: За стазу за категорију III мора се претпоставити да се могу подржати операције Категорије III без висине одлуке осим ако то није посебно ограничено и објављено у AIP или NOTAM-у.

(4) Визуелне ознаке

(и) При операцији Категорије III А, и при операцији Категорије IIIB с пасивним системом, или са употребом одобреног HUDLS, пилот не смије наставити прилаз испод висине одлуке која је одређена у складу с тачком (г)(2) осим у случају кад је визуелна ознака која обухваћа најмање три свјетла у низу која су дио средишње црте прилазних средстава, свјетла зоне додира, или свјетла средишње црте стазе, или свјетла ивице стазе, или кад је постављена комбинација и када се она одржава.

(ии) У операцијама Категорије IIIB с пасивним системом или са хибридном системом за слијетање (укључујући нпр. HUDLS) уз употребу висине одлуке пилот не смије наставити прилаз испод висине одлуке, одређене у складу са горњом тачком (е)(2), осим кад се визуелне ознаке које садрже најмање једно свјетло средишње црте континуирано могу видјети.

(5) Потребан RVR. Најнижи минимум који оператер смије користити за операције Категорије III су:

**Таблица 8. RVR ЗА ПРИЛАЗЕ КАТЕГОРИЈЕ III. НАСУПРОТ DH И СИСТЕМА ЗА УПРАВЉАЊЕ/ВОЂЕЊЕ АВИОНА СА СТАЗЕ**

Минимуми за категорију III.			
Категорија прилаза	Висина одлуке (ft) (Напомена 2)	Систем за управљање/вођење авиона с стазе	RVR (м)
IIIA	Мање од 100 ft	Не захтијева се	200 м
IIIB	Мање од 100 ft	Пасивни систем	150 м (Напомена 1)
IIIB	Мање од 50 ft	Пасивни систем	125 м
IIIB	Мање од 50 ft или нема DH	Оперативни систем (Напомена 3)	75 м

Напомена 1: За авионе одобрене у складу с CS-AWO 321(б)(3) или еквивалентно.

Напомена 2: Сувишност система управљања одређена је у складу с CS-AWO према минималној дозвољеној висини одлуке.

Напомена 3: Одређени оперативни систем се може састојати од хибридног оперативног система.

(х) Систем побољшаног вида

(1) Пилот који користи систем побољшаног вида сертификован у сврху овог параграфа и кориштен у складу са процедурама и ограничењима одобреног летачког приручника, може:

(и) Наставити прилаз испод DH или MDH до 100 ft изнад висине прага стазе обезбјеђујући да је бар једна од слиједећих визуелних референци приказана и препознатљива на систему побољшаног вида:

(А) Елементи прилазних средстава; или

(Б) Праг стазе, идентификован са најмање једним од слиједећег: почетак површине стазе за слијетање, свјетла прага, идентификациска свјетла прага; и зону додира, идентификовану са најмање једним од слиједећег: површина стазе зоне додира при слијетању, свјетла зоне додира, маркери зоне додира или свјетла стазе.

(ии) Редуцирајте израчун RVR/CMV прилаза из вриједности колоне 1 таблице 9 испод у вриједност у колони 2:

Таблица 9. ПРИЛАЗ КОРИШТЕЊЕМ EVS RVR/CMV РЕДУКЦИЈЕ НАСУПРОТ НОРМАЛНОМ RVR/CMV

RVR/CMV нормално потребна	RVR/CMV за прилаз кориштењем EVS
550	350
600	400
650	450
700	450
750	500
800	550
900	600
1000	650
1100	750
1200	800
1300	900
1400	900
1500	1000
1600	1100
1700	1100
RVR/CMV нормално потребна	RVR/CMV за прилаз кориштењем EVS
1800	1200
1900	1300
2000	1300
2100	1400
2200	1500
2300	1500
2400	1600



2500	1700
2600	1700
2700	1800
2800	1900
2900	1900
3000	2000
3100	2000
3200	2100
3300	2200
3400	2200
3500	2300
3600	2400
3700	2400
3800	2500
3900	2600
4000	2600
4100	2700
4200	2800
4300	2800
4400	2900
4500	3000
4600	3000
4700	3100
4800	3200
4900	3200
5000	3300

(2) Параграф (х)(1) изнад може једино бити кориштен за ILS, MLS, PAP, GLS и APV операције са DH не нижом од 200 ft прилаз летјет одобреним вертикалним вођењем по путањи лета до MDH или DH не ниже од 250 ft.

(3) Пилот неће наставити прилаз испод 100 ft висине изнад прага стазе за одређену стазу, осим ако је најмање једна визуелна референца, наведена испод, јасно видљива и идентификована пилоту без ослањања на EVS:

(А) свјетла или ознаке прага; или

(Б) свјетла или ознаке зоне додира.

(и) намјерно остављено празно

(ј) Прилаз у визуелном кругу

(1) Минимална висина снижавања (MDH). MDH за прилаз у визуелном кругу ће бити виши од:

(и) Објављени OCH прилаза у визуелном кругу за категорију авиона; или

(ии) Минимална висине прилаза у визуелном кругу добијене из таблице 10 испод; или

(иии) DH/MDH планиране процедуре инструменталног прилаза.

(2) Минимална висина снижавања (MDA). MDA за прилаз у визуелном кругу ће се израчунати додавањем објављене висине аеродрома на MDH, као што је одређено са (1) изнад.

(3) Видљивост. Минимална видљивост за прилаз у визуелном кругу ће бити виша од:

(и) Видљивости при прилазу у визуелном кругу за категорију авиона, ако је објављена; или

(ии) Минималне видљивости добивене из таблице 10 испод; или

(иии) RVR/CMV добивен из таблица 5 и 6 за планирање процедуре инструменталног прилаза.

(4) Вез обзира на захтјеве у под-ставу (3) изнад, надлежно тијело може изузети оператера од захтјева за већом видљивости изнад која је добивена из таблице 10.

(5) Изузетак који је описан у ставу (4) мора бити ограничен на локације гдје постоји јасан јавни интерес да задрже тренутне операције. Изузеци морају бити базирани на искуству ваздушних превозника, тренинг програму и квалификацијама летачког особља. Изузеци морају бити ревидирани у одређеним интервалима.

**Таблица 10. МИНИМАЛНА ВИДЉИВОСТ И MDH ЗА ПРИЛАЗ У ВИЗУЕЛНОМ КРУГУ ПРЕМА КАТЕГОРИЈИ АВИОНА**

	Категорија авиона			
	A	B	C	D
MDH (ft)	400	500	600	700
Минимална метеоролошка видљивост (м)	1500	1600	2400	3600

(2) Прилаз у визуелном кругу с описаном путањом лета је одобрен поступак у складу с овим чланом.

(к) Визуелни прилаз. Оператер не смије користити RVR мањи од 800 м за визуални прилаз;

(л) Прерачунавање објављене метеоролошке видљивости у RVR/CMV.

(1) Оператер треба обезбједити да се метеоролошка видљивост у RVR/CMV не користи за минимума за полијетање, за израчунавање било којег другог траженог RVR минимума мањег од 800 м, или кад је објављен RVR;

Напомена: Уколико је RVR изнад највеће вриједности према процјени оператера аеродрома ("RVR већи од 1500м"), не сматра се као јављена вриједност у сврху овог параграфа.

(2) Приликом прерачунавања метеоролошке видљивости у RVR у свим случајевима осим оним у тачки (л)(1), оператер мора гарантовати да ће се користити сљедећа таблица:

**Таблица 11. ПРЕРАЧУНАВАЊЕ МЕТЕОРОЛОШКЕ ВИДЉИВОСТИ У RVR/CMV**

Дијелови система за освјетљавање у употреби	RVR/CMV = објављена метеоролошка видљивост X (пута)	
	дан	ноћ
Н1 прилазна свјетла и свјетла стазе	1.5	2.0
Било које друго инсталирано освјетљење осим прије наведеног	1.0	1.5
Вез освјетљења	1.0	Не примјењује се

*Додатак 2 OPS 1.430 (ц)*

### Категорије авиона – операције у свим временским условима

(а) Разврставање авиона

Критеријум који је узет у обзир за разврставање авиона по категоријама јесте означавана брзина на прагу стазе (VAT) која је једнака брзини слома узгона (VSO) помноженој с 1,3 или VSIG помноженој са 1,23 у конфигурацији за слијетање на максимално одобреној маси за слијетање. Ако су обоје VSO и VSIG на располагању, користит ће се већи резултат (VAT). Категорије авиона које су подијељене по (VAT) вриједности су у табlici:

Категорија авиона	VAT
A	Мања од 91 чвора (кт)
B	Од 91 до 120 чвора (кт)
C	Од 121 до 140 чвора (кт)
D	Од 141 до 165 чвора (кт)

Конфигурација за слијетање коју треба узети у обзир одређује оператер или произвођач авиона.

(б) Трајна промјена Категорије (максимална маса за слијетање)

(1) оператер мора успоставити сталну, нижу масу слијетања, и користити ту масу за одређивање VAT ако то одобри надлежно тијело.

(2) ова категорија дефинише на за дане авионе биће стална вриједност и независна о условима који се мијењају због свакодневне употребе у операцијама.

#### *Додатак 1 OPS 1.440*

#### **Операције у условима смањене видљивости –општи оперативни прописи**

(а) Уопштено. Сљедећи поступци се односе на увођење и одобравање операција у условима смањене видљивости.

(б) Демонстрација оперативне способности. Демонстрација оперативне способности спроводи се због одређивања или вредновања употребе и ефикасности одговарајућих система за управљање авионом у лету, укључујући HUDLS ако је примјерено, оспособљавања, процедура летачке посаде, програма одржавања и приручника који се користе за операције категорија II/III.

(1) ако је захтијевана висина одлуке (DH) 50 ft или већа мора се обавити најмање 30 прилаза и слијетања у операцијама уз кориштење система за операције Категорије II/III који су уграђени у захтијевани тип авиона. Ако је висина одлуке (DH) мања од 50 ft, мора се обавити најмање 100 прилаза и слијетања уколико надлежно тијело не одобри другачије.

(2) ако оператер има различите варијанте истог типа авиона који користи исте основне системе за управљање и приказивање података (display), или различите основне системе за управљање и приказивање података на истом типу авиона, оператер мора доказати да различите варијанте имају задовољавајуће перформансе, али не треба у цијелости изводити демонстрацију оперативне способности за сваку варијанту авиона.

(3) уколико број неуспјелих прилаза премаши 5% од укупног броја (нпр. незадовољавајућа слијетања, прекиди везе на системима) програм процјењивања мора се поступно повећавати за најмање 10 прилаза и слијетања, све док укупан постотак неуспјелих прилаза не буде мањи од 5%.

(ц) Прикупљање података о демонстрацији оперативне способности. Сваки подносилац захтјева мора развити методу прикупљања података (нпр. образац који ће користити летачка посада) ради уписивања обављених прилаза и слијетања. Коначни подаци и збирни извјештај мора се доставити надлежном тијелу ради процјене.

(д) Анализа података. Неуспјешни прилази и/или аутоматска слијетања морају се документирати и проанализирати.]

(е) Континуирани надзор

(1) након стицања основног одобрења оператер мора стално надзирати операције да би открио нежељене токове прије него постану опасни. За постизање тог циља могу се користити извјештаји летачке посаде авиона;

(2) сљедеће информације се морају чувати дванаест мјесеци:

(и) укупан број прилаза, по типу авиона, кад је опрема авиона у лету за Категорије II и III за стварне успјешне прилазе или за вјџбе прилаза гдје се примјењују минимума за Категорије II или III;

(ии) забилешке о неуспјелим прилазима и/или аутоматским слијетањима по аеродромима и регистрацији авиона за сљедеће Категорије:

(А) грешке у системима авиона у лету;

(Б) проблеми са системима на земљи (инфраструктуром);

(Ц) прекинути прилази због инструкција контроле лета (АТС);

(Д) остали разлози;

(3) оператер мора утврдити за сваки авион поступке за надзирање перформанси аутоматског система за слијетање или HUDLS перформансе до додира, када је примјерено.

(ф) Пријелазно раздобље

(1) Оператер без претходних искустава с категоријом II или III:

(и) ваздушном превознику без претходног искуства с категоријом II или III може се одобрити да изводи операције Категорије II или IIIА након што стекне минимално шестомјесечно искуство у операцијама Категорије I на одређеном типу авиона;

(ии) по завршетку шестомјесечних операција Категорије II или IIIА на одређеном типу авиона, ваздушном превознику се могу одобрити операције Категорије IIIB. Кад добије такво одобрење, надлежно тијело може одредити веће минимуме од најмањих који се односе за додатно раздобље. Повећање минимума се нормално односи само на RVR и/или ограничења за операције без висине одлуке, и мора бити одређено тако да оне не захтијевају промјене оперативних поступака.

(2) (и) Оператер с претходним искуством с категоријом II или III. Оператер с претходним искуством с категоријом II или III може добити одобрење за скраћење пријелазног периода подношењем захтјева надлежном тијелу.

(ии) Оператер овлаштен за операције Категорије II и III који користи упарене процедуре прилаза, са или без аутоматског слијетања, а затим користи мануално летење операција Категорије II или III користећи HUDLS сматрати ће се као "Нови оператер Категорије II/III" за сврху одредбе показног периода.

(г) Одржавање опреме за категорију II, категорију III и LVTO – упутства за одржавање опреме на авиону мора донијети оператер, у сурадњи с произвођачем, и укључити их у програм одржавања који је прописан у OPS 1.910 и који мора одобрити надлежно тијело.

(х) Избор аеродрома и узлетно-слетних стаза

(1) Прије отпочињања операције Категорије III мора се потврдити свака комбинација тип авиона/уграђена опрема/узлетно-слетна стаза с најмање једним успјешно обављеним прилазом и слијетањем у условима за категорију II или бољим условима.

(2) За узлетно-слетне стазе које немају прописан терен испред прага писте, или имају неки други предвидиви или познати недостатак прије отпочињања ниже од стандардне Категорије I, другачијих од стандардних операција Категорије II или Категорије III мора се потврдити свака комбинација тип авиона/уграђена опрема/узлетно-слетна стаза у операцијама стандардне Категорије I или бољим условима.

(3) Уколико оператер има различите варијанте истог типа авиона у складу са под ставом 4 испод, који користи исте основне системе за управљање и приказивање података (display), или различите основне системе за управљање и приказивање података на истом типу авиона у складу са под ставом 4 испод, оператер мора доказати да различите варијанте имају задовољавајуће операцијске перформансе, али оператер не треба у цијелости изводити демонстрацију оперативне способности за сваку комбинацију варијанта/узлетно-слетна стаза.

(4) У сврху параграфа (х), тип авиона или варијанта типа авиона се сматра истим типом/варијантом ако има исти или слични:

(и) Ниво технологије, укључујући:

(А) FGS и припадајуће показиваче и команде;

(Б) FMS и ниво интеграције са FGS

(Ц) Употреба HUDLS.

(ии) Оперативне процедуре, укључујући:

(А) Висина упозорења;

(Б) Мануално слијетање/аутоматско слијетање;

(Ц) Вез операција висине одлуке

(Д) Употреба HUD/HUDLS у хибридним операцијама.

(иии) Карактеристике руковања, укључујући:

(А) Мануално слијетање од аутоматски или HUDLS вођеног прилаза;

(Б) Мануални прекид прилаза из аутоматског прилаза;

(Ц) Аутоматски/ручни излазак са стазе.

(5) Оператери који користе исти тип/класу или варијанту типа авиона у складу са ставом 4 изнад могу се користити искуством и подацима другог оператера ради удовољавања условима из овог параграфа.

(6) Оператер који проводе операције друге од стандардне Категорије II требају бити у складу са додатком 1 OPS 1.440 – Операције у условима смањене видљивости – општа правила оперисања примјењива на операције Категорије 2.

#### *Додатак 1 OPS 1.450*

#### **Операције у условима смањене видљивости– оспособљавање и оспособљеност**

(а) Уопштено: оператер мора гарантовати да програми оспособљавања чланова летачке посаде авиона за операције у условима смањене видљивости укључују теоријско оспособљавање, оспособљавање на симулатору лета и/или оспособљавање у лету. Оператер може скратити садржај курса како је прописано у тачкама (2) и (3), ако такав садржај прихвати надлежно тијело.

(1) чланови летачке посаде авиона који немају искуства у Категорији II или Категорији III морају завршити комплетан програм оспособљавања прописан у ставовима (б),(ц) и (д).

(2) чланови посаде авиона с искуством у операцијама Категорије II или Категорије III код сличних типова операција (аутоматски упарени/аутоматско слијетање, HUDLS/хибрид HUDLS или EVS) или Категорије II мануалним слијетањем ако је примјерено за другог ваздушног превозника заједнице могу завршити:

(и) скраћени курс теоријског оспособљавања ако се оперише на различитом типу/класи од оне на којем је претходно стечено искуство Категорије II или III;

(ии) Скраћени курс, симулатора летења и/или тренажни лет ако се оперише на истом типу/класи и варијанти истог типа или класе којем је претходно стечено искуство Категорије II или III. Скраћени курс

треба садржавати најмање захтјеве из под параграфа (д)(1), (д)(2)(и) или (д)(2)(ии), кад је то примјерено, и (д)(3)(и). Са одобрењем надлежног тијела, оператер може редуцирати број прилаза/слијетања потребних према подставу (д)(2)(и) ако тип/класа или варијанта типа или класе имају исти или сличан:

(А) Ниво технологије – систем управљачких команди/вођења (FGS); и

(Б) Оперативне процедуре – у цијелости;

(Ц) Карактеристике руковања (види параграф 4 испод);

ако је претходно оперисано типом или класом, иначе се захтјеви из (д)(2)(и) требају испунити у потпуности.

(Д) Употреба HUD/хибридни HUDLS;

(Е) Употреба EVS.

(3) Чланови летачке посаде авиона с искуством у операцијама Категорије II или Категорије III са ваздушним превозником могу завршити скраћени курс оспособљавања из теорије, на симулатору лета и/или оспособљавања у лету.

Скраћени курс код измјене:

(и) Типа/класе авиона мора садржавати најмање услове прописане тачкама (д)(1), (д)(2)(и) или (д)(2)(ии), кад је то примјерено, и (д)(3)(и);

(ии) На другачију варијанту авиона унутар истог типа или класе која има исти или слични:

(А) Ниво технологије – систем управљачких команди/вођења (FGS); и

(Б) Оперативне процедуре;

(Ц) Карактеристике руковања (види параграф 4 испод);

(Д) Употреба HUD/хибридни HUDLS;

(Е) Употреба EVS.

ако је претходно оперирано типом или класом, тада курс разлике или примјерено упознавање разлика варијанти испуњава захтјеве скраћеног курса.

(иии) На другачију варијанту авиона унутар истог типа или класе која има значајно другачији:

(А) Ниво технологије – систем управљачких команди/вођења (FGS); и

(Б) Оперативне процедуре;

(Ц) Карактеристике руковања (види параграф 4 испод);

(Д) Употреба HUD/хибридни HUDLS;

(Е) Употреба EVS

Тада захтјеви под-параграфа (д)(1), (д)(2)(и) или (д)(2)(ии), кад је то примјерено, и (д)(3)(и) требају бити испуњени. Са одобрењем надлежног тијела, оператер може редуцирати број прилаза/слијетања потребних према под-ставу (д)(2)(и).

(4) оператер мора обезбједити када се спроводе операције Категорије II и Категорије III са различитим варијантама авиона унутар истог типа или класе да разлике и/или сличности авиона узимају озбиљно код таквих операција, узимајући у обзир најмање слиједеће:

(и) Ниво технологије, укључујући:

(А) FGS и припадајуће показиваче и команде;

(Б) FMS и ниво интеграције са FGS

(Ц) Употреба HUDLS/HUDLS са хибридном системом и/или EVS.

(ии) Оперативне процедуре, укључујући:

(А) Отказно-пасивна / отказно-оперативна, висина упозорења;

(Б) Мануално слијетање/аутоматско слијетање;

(Ц) Без операција висине одлуке

(Д) Употреба HUD/HUDLS у хибридном операцијама.

(иии) Карактеристике руковања, укључујући:

(А) Мануално слијетање од аутоматског HUDLS и/или EVS вођеног прилаза;

(Б) Мануални прекид прилаза из аутоматског прилаза;

(Ц) Аутоматски/ручни излазак са стазе.

(б) Теоријско оспособљавање. Оператер мора гарантовати да теоријско оспособљавање за операције у условима смањене видљивости укључује најмање:

(1) карактеристике и ограничења ILS и/или MLS система;

(2) карактеристике визуелних средстава за навођење;

(3) карактеристике операција у магли;

(4) оперативне могућности и ограничења појединих система авиона да укључује HUD симболику и EVS карактеристике ако је потребно;

(5) ефекат падалина, накупљања леда, смицања вјетра на малим висинама и турбуленције;

(6) ефекат отказа појединог система авиона;

- (7) употреба и ограничења система процјене RVR-a;
- (8) начела у вези с условима за одређивање надвисивања препрека;
- (9) препознавање радње коју треба предузети у случају отказа система на земљи;
- (10) поступке и мјере опреза које треба поштовати у вези с помаком (командних) површина током операција када је RVR 400 м или мања те све додатне поступке који су потребни у условима када је RVR мањи од 150 м (200 м за авионе Категорије D);
- (11) значење висине одлуке која се заснивају на радио-висиномјеру и ефекат профила терена у прилазу на читавање радио-висиномјера и система за аутоматски прилаз/слијетање;
- (12) важност и значење висине упозорења (Alert Height) ако је примјењива, те радње у случају отказа изнад и испод висине упозорења;
- (13) услове оспособљености пилота да би стекли и могли задржати овлаштење за операције у условима смањене видљивости Категорије II или III;
- (14) важност правилног сједења и положаја очију.
- (ц) Оспособљавање на симулатору лета и/или оспособљавање у лету
- (1) оператер мора гарантовати да оспособљавање на симулатору лета и/или оспособљавање у лету у условима смањене видљивости садржи:
- (и) провјере задовољавајућег рада опреме на земљи и у лету;
- (ии) резултате на минимумима који проузрокују промјене у статусу опреме инсталиране на земљи;
- (иии) праћење:
- (Б) аутоматског система управљања авионом и показивача стања система за аутоматско слијетање с наглашавањем радњи које се требају предузети у случају отказа тог система; и
- (Ц) HUD/HUDLS/EVS статуса вођења и упозорења ако је потребно, да укључује HDD.
- (ив) радње које се морају предузети у случају отказа, као што су откази мотора, електричног система, хидрауличног система и система управљања авионом;
- (в) резултате због познатих неисправности и употребе листе минималне опреме авиона;
- (ви) оперативна ограничења проузрокована дозволом о пловидбености авиона;
- (вии) смјернице о визуелним ознакама које је потребно уочити на висини одлуке заједно с информацијом о највећем одступању, које је на путањи лета допуштено у понирању и по смјеру;
- (виии) важност и значење висине упозорења (Alert Hight) ако се примјењује и радње у случају отказа изнад и испод висине упозорења;
- (2) оператер мора гарантовати да је сваки члан летачке посаде авиона оспособљен за обављање своје дужности и о потребној координацији с другим члановима посаде авиона. У највећој могућој мјери за ову намјену се морају користити примјерено опремљени симулатори лета;
- (3) оспособљавање се мора обављати по фазама које садрже нормалне операције на исправном авиону и с потребном опремом, али укључујући све временске услове на које се може наићи и детаљне приказе отказа система авиона или опреме који могу утјецати на операције Категорије II или III. Ако системи авиона укључују кориштење мјешовитих или других специјалних система (као што су HUD/HUDLS, или опрема за побољшање видљивости), тада чланови летачке посаде авиона морају вјежбати кориштење тих система у нормалним и изванредним приликама, и то током оспособљавања на симулатору;
- (4) морају се увјежбавати поступци у неуспјелим операцијама примјерени за полијетање у условима смањене видљивости операција Категорија II и III;
- (5) за авионе за које не постоји одређени типски симулатор доступан да репрезентира специфични авион, оператер мора гарантовати да ће се фаза визуалног оспособљавања у лету за операције Категорије II спроводити на симулатору лета који је за ту намјену одобрило надлежно тијело. Такво школовање мора садржавати најмање четири прилаза. Оспособљавање и поступци који су специфични за тип авиона морају се вјежбати на авиону;
- (6) основно оспособљавање за Категорије II и III мора садржавати најмање сљедеће вјежбе:
- (и) прилаз, користећи се прописним системом за навођење, аутопилотом и системима контроле уграђеним у авион, до прикладне висине одлуке, и пријелаз на визуални лет и слијетање;
- (ии) прилаз са свим исправним моторима користећи примјерен систем за навођење авиона, аутопилот, HUDLS/и/или EVS и систем управљања уграђен у авион, за управљање до висине одлуке након које слиједи поступак прекинутог прилаза; све без вањских визуелних ознака;
- (иии) ондје гдје је то примјерено, прилаз који користи аутоматски систем управљања авионом с могућношћу равнања авиона, слијетања и одржавања правца;
- (ив) нормалан рад свих потребних система с кориштењем и без кориштења визуелних знакова на висини одлуке;
- (7) сљедеће фазе оспособљавања морају садржавати најмање:
- (и) прилазе с отказом мотора у разним фазама прилаза;
- (ии) прилазе с отказом критичне опреме (нпр. електричног система, система за аутоматско управљање авионом, система ILS/MLS на земљи и/или у ваздуху и показивача стања);

(иии) прилазе гдје отказ система за аутоматско управљање авионом и/или HUD/HUDLS/EVS на малој висини захтијева:

(А) пријелаз на ручно управљање командама за изравнавање авиона прије слијетања, у слијетању и при одржавању смјера авиона послје слијетања, или прекинути прилаз;

(Б) прелазак на ручно управљање командама авиона или аутоматски пријелаз на нижи степен да би одлетио прекинути прилаз од висине једнаке висини одлуке или мање од висине одлуке, укључујући оне које могу резултирати слијетањем на стазу;

(ив) отказе система који могу резултирати великим отклонима показивача по правцу или висини, изнад и испод DH, у условима минималне видљивости, одобреним за операцију. У наставку, мора се наставити слијетање на руке ако приказ изнад главе (Head-up display) покаже нижи степен аутоматског управљања авионом или чак само поравнање авиона прије слијетања;

(в) отказе и поступке одређене за тип или варијанту авиона;

(8) Програм оспособљавања мора омогућити вјежбе за свладавање отказа и грешака који захтијевају пријелаз на виши минимум;

(9) Програм оспособљавања мора укључивати управљање авионом када, током отказа пасивног прилаза Категорије III, отказ проузрочи искључивање аутопилота на висини једнакој висини одлуке или нижој од висине одлуке када је задњи објављени RVR 300 м или мање;

(10) кад се спроводи полијетање с RVR-ом 400 м или мање, оспособљавање мора укључивати отказе система и отказе мотора који резултирају наставом и прекидом полијетања.

(11) Програм обуке мора укључивати, гдје је потребно, прилазе гдје су откази HUDLS и/или EVS опреме на малој висини укључују или:

(и) Враћање на HUD да би управљали прекинутим прилазом; или

(ии) Враћање на лет без, или неисправним, HUDLS вођењем да би управљали прекинутим прилазом са висине одлуке или испод, укључујући оне које могу резултирати додиром стазе.

(12) Оператер треба обезбједити да када подузима полијетање у условима смањене видљивости, операције ниже од Стандардне Категорије I, друго од Стандардне Категорије II, и Категорије II и III користи HUD/HUDLS или хибридни HUD/HUDLS или EVS, гдје је потребно, програм вјежбе и провјере садржи, кориштење HUD/HUDLS у нормалним операцијама током свих фаза лета.

(д) Захтјеви обуке за нови тип авиона за извођење полијетања у условима смањене видљивости, ниже од стандардне Категорије I, друго од стандардне Категорије II, прилаз кориштењем EVS и операција Категорије II и III. Оператер мора гарантовати да ће сваки члан летачке посаде завршити сљедеће оспособљавање за летење у условима смањене видљивости, ако прелази на нови тип/класу или ново извођење (варијанту) авиона на којем ће се изводити полијетање у условима смањене видљивости, ниже од стандардне Категорије I, друго од стандардне Категорије II, прилаз кориштењем EVS са RVR 800м или мање и операције Категорије II и III. Захтјеви у свези с искуством члана летачке посаде да похађа скраћени курс описани су у тачкама (а)(2), (а)(3) и (а)(4), изнад:

(1) оспособљавање на земљи – одговарајући захтјеви описани у ставу (б) узимају у обзир оспособљеност и искуство члана летачке посаде за категорију II и III;

(2) оспособљавање на симулатору лета и/или оспособљавање у лету:

(и) најмање 6 (8 за HUDLS са или без EVS) прилаза и/или слијетања на симулатору лета. Захтјев за 8 HUDLS прилаза може бити редуциран на 6 када се проводе операције хибридним HUDLS. Види под-параграф (4)(и) испод.

(ии) ондје гдје не постоји одређени тип симулатора, најмање 3 (5 за HUDLS и/или EVS) прилаза укључујући најмање једно продужење на други круг на авиону. За операције хибридног HUDLS потребна су минимално 3 прилаза, укључујући најмање једно продужење за нови прилаз.

(иии) одговарајуће додатно оспособљавање ако то захтјева нека посебна опрема, нпр. приказивање података изнад главе или опрема за побољшање видљивости. Када се код операција прилаза користи EVS са RVR мањом од 800м, минимално 5 прилаза, укључујући потребно најмање једно продужење авионом на нови прилаз.

(3) оспособљеност летачке посаде – захтјеви оспособљености летачке посаде прецизно су одређени за ваздушног превозника и према типу авиона којим оперира.

(и) оператер мора гарантовати да је сваки члан летачке посаде успјешно обавио провјеру прије извођења операција Категорије II и III;

(ии) провјера описана у ставу (и) може се замијенити успјешно завршеним оспособљавањем на симулатору лета и/или у лету како је описано у тачки (д)(2).

(4) летење на линијама под надзором – оператер мора гарантовати да ће се сваки члан летачке посаде подврћи летењу на линијама под надзором (LIFUS):

(и) за категорију II, када се захтјева ручно слијетање или HUDLS прилаз до слијетања, су потребна најмање:

(А) 3 слијетања послје искључења аутопилота;

(Б) 4 слијетања са кориштењем HUDLS до додиром;

осим овога само једно мануално слијетање (2 користећи HUDLS до додира) је потребно кад се вјежба тражена у подставу (д)(2) изнад проведена у симулатору летења квалификованог за конверзију без лета на авиону.

(ии) за категорију III, најмање 2 аутоматска слијетања осим ако:

(А) се тражи само једно аутоматско слијетање онда када је обављено оспособљавање из тачке (д)(2) на симулатору летења (Full Flight Simulator) квалификованог за школовање без летења на авиону;

(Б) Аутоматско слијетање није потребно током LIFUS када вјежба потребна под-ставом (д)(2) изнад спроведена у симулатору летења квалификованог за конверзију без лета на авиону (ZFT) и када је члан успјешно завршио ZFT курс конверзије за тип;

(Ц) Члан летачке посаде, увјежбан и квалификован у складу са ставом (Б) изнад, квалификован је да оперише током провођења LIFUS до најниже одобрених DA(H) и RVR као што је наведено у оперативном приручнику.

(иии) За прилазе Категорије III кориштењем HUDLS до слијетања минимално 4 прилаза.

(е) Заповједно искуство и искуство на типу.

(1) Прије започињања операција Категорије II, слједећи додатни захтјеви се могу примјењивати на вођаа или на пилоте којима ће се препустити управљање летом, а који су први пут на одређеном типу/класи авиона:

(и) 50 сати или 20 сектора на типу, укључујући летење на линији под надзором;

(ии) 100 метара се мора додати примјенљивом RVR минимуму за категорију II, када операција захтјева мануално слијетање Категорије II или употребу HUDLS до слијетања све док не изврши:

(А) укупно 100 сати или 40 сектора на типу, укључујући LIFUS на типу;

(В) укупно 50 сати или 20 сектора, укључујући LIFUS на типу гдје је члан летачке посаде прије квалифициран за операције мануалног слијетања Категорије II са оператером исте заједнице;

(С) За операције HUDLS захтјеве сектора у параграфима (е)(1) и (е)(2) треба увијек примјењивати, сати на типу/класи не испуњавају захтјеве у потпуности.

(2) Прије започињања операција Категорије III, слједећи додатни захтјеви се могу примјењивати на вођаа или на пилоте којима ће се препустити управљање летом, а који су први пут на одређеном типу авиона:

(и) 50 сати или 20 сектора на типу, укључујући летење на линији под надзором;

(ии) 100 метара се мора додати примјенљивом RVR минимуму за категорију II или категорију III, ако пилот претходно није био оспособљен за операције категорија II и III с ваздушним превозником заједнице, док не изврши укупно 100 сати или 40 сектора на типу, укључујући летење на линијама под надзором.

(3) надлежно тијело може одобрити смањење споменутих услова у свези са заповједним искуством за чланове летачке посаде који имају заповједно искуство у операцијама категорија II и III.

(ф) Полијетање при смањеној видљивости на стази с RVR мањом од 150/200 м

(1) оператер мора гарантовати да ће прије одобрења за обављање полијетања при видљивости мањој од 150 м (испод 200 м за авионе Категорије D) пилот обавити слједеће оспособљавање:

(и) нормално полијетање у минимално одобреним условима видљивости (RVR);

(ии) полијетање у минимално допуштеним условима видљивости (RVR) с кваром једног мотора између V1 и V2 или чим то безбједносни разлози допусте,

(иии) полијетање у минимално допуштеним условима видљивости (RVR) с кваром једног мотора прије V1 који резултирају прекинутим полијетањем.

(2) оператер мора гарантовати да је оспособљавање захтијевано у тачки (1) обављено на одобреном симулатору лета. Оспособљавање мора обухватити употребу било којега посебног поступка и опреме. Ондје гдје не постоји одобрени симулатор лета, надлежно тијело може одобрити такво оспособљавање на авиону без захтјева за задовољавањем услова минималне видљивости (RVR) (види додатак 1 OPS 1.965);

(3) оператер мора гарантовати да је члан посаде авиона обавио провјеру прије провођења полијетања у условима смањене видљивости у RVR мањем од 150 м (мањи од 200 м за авионе Категорије D), ако је примјењиво. Провјера се може замијенити само успјешно обављеним оспособљавањем на симулатору лета и/или у лету прописаном у тачки (ф)(1) или с почетном преобуком на одређеном типу авиона.

(г) Периодична обука и провјеравање – операције у условима смањене видљивости.

(1) Оператер мора гарантовати да ће, везано уз уобичајену периодичну обуку и провјере стручности, провјерити знање и способност пилота да обавља задатке везане за одређену категорију операције, за коју је овлаштен. Тражени број прилаза који ће бити извршени у симулатору лета током периоде ваљаности провјере стручности коју обавља оператер (како је задано у OPS 1.965(б)) мора бити најмање 2, (4 када се HUDLS и/или EVS користе до слијетања) од којих једно мора бити слијетање на најнижем одобреном RVR; с тим да се 1 (2 за HUDLS и/или операције кориштењем EVS) од њих може замијенити прилазом и слијетањем авионом користећи одобрене поступке Категорије II или III. Током провјере стручности коју обавља оператер (оператер профiciencies цхецк) мора се одлетјети један прекинути прилаз. Ако је оператер овлаштен за спровођење полијетања с RVR-ом мањим од 150/200 м, најмање један LVTO до најнижега примјењивог минимума мора се летјети током спровођења провјере стручности. (види IEM OPS 1.450 (б)(и));



(2) за операције Категорије III, оператер мора користити симулатор лета одобрен за обуку за категорију III;

(3) оператер мора гарантовати да је за операције Категорије III, на авиону с отказом пасивног система управљања авионом, укључујући HUDLS, учињен најмање једанпут прекинути прилаз у раздобљу од три узастопне оперативне провјере стручности коју спроводи оператер, као резултат отказа аутопилота на висини одлуке или испод висине одлуке кад је објављен RVR 300 м или мање;

(4) надлежно тијело може одобрити оспособљавање и провјере ради обнављања знања за операције Категорије II и LVTO на одређеном типу авиона, ако није на располагању одобрени симулатор лета који представља тај одређени тип авиона или неку прихватљиву замјену.

Напомена: Освјежавање знања LVTO и Категорије II/III која се заснива на аутоматским прилазима и/или аутоматским слијетањем одржава се периодичном обуком и провјерама прописаним у овом ставу.

(х) Додатни захтјеви тренинга за ваздушне превознике који проводе операције ниже од стандардне Категорије I, прилазе кориштењем EVS и друге од стандардне Категорије II.

(1) Оператер који проводи операције ниже од стандардне Категорије I треба бити у складу са захтјевима додатка 1 OPS 1.450 – Операције у условима смањене видљивости – оспособљавање и оспособљеност примјењивих на операције Категорије II да укључују захтјеве који се односе на HUDLS (ако је потребно). Оператер може комбиновати те додатне захтјеве гдје је примјерено за провести да оперативне процедуре буду компатибилне. Током тренинга конверзије укупан број потребних прилаза неће бити већи од проведених захтјева OPS пододјелка Н тренинг се проводи користећи најнижи примјењиви RVR. Током редовног тренинга и провјере оператер може такође комбиновати понуђене засебне захтјеве који испуњавају горе наведене захтјеве оперативне процедуре, који омогућавају да се проведе најмање један прилаз једном у сваких 18 мјесеци користећи минимум ниже од стандардне Категорије I.

(2) Оператер који проводи операције ниже од стандардне Категорије I треба бити у складу са захтјевима додатка 1 OPS 1.450 – Операције у условима смањене видљивости – оспособљавање и оспособљеност примјењивих на операције Категорије II да укључују захтјеве који се односе на HUDLS (ако је потребно). Оператер може комбиновати те додатне захтјеве гдје је примјерено за провести да оперативне процедуре буду компатибилне. Током тренинга конверзије укупан број потребних прилаза неће бити мањи од оних који су потребни испуни тренинг Категорије II користећи HUD/HUDLS. Током редовног тренинга и провјере оператер може такође комбиновати понуђене засебне захтјеве који испуњавају горе наведене захтјеве оперативне процедуре, који омогућавају да се проведе најмање један прилаз једном у сваких 18 мјесеци користећи минимум други од стандардне Категорије II.

(3) Оператер који проводи операције прилаза кориштењем EVS са RVR од 800м или мање треба бити у складу са захтјевима додатка 1 OPS 1.450 – Операције у условима смањене видљивости – оспособљавање и оспособљеност примјењивих на операције Категорије II да укључују захтјеве који се односе на HUD (ако је потребно). Оператер може комбиновати те додатне захтјеве гдје је примјерено за провести да оперативне процедуре буду компатибилне. Током тренинга конверзије укупан број потребних прилаза неће бити мањи од оних који су потребни испуни тренинг Категорије II користећи HUD. Током редовног тренинга и провјере оператер може такође комбиновати понуђене засебне захтјеве који испуњавају горе наведене захтјеве оперативне процедуре, који омогућавају да се проведе најмање један прилаз једном у сваких 12 мјесеци користећи EVS.

#### *Додатак 1 OPS 1.455*

#### **Операције у условима смањене видљивости – оперативни поступци**

(а) Уопштено. Операције у условима смањене видљивости обухваћају:

(1) полијетање "на руке" (са или без електроничког система за навођење или HUDLS/хибрид HUD/HUDLS);

(2) прилаз с аутопилотом до испод DH, с равнањем "на руке", слијетањем и одржавањем правца на земљи;

(3) прилаз кориштењем HUDLS/хибрид HUD/HUDLS и/или EVS;

(4) прилаз с аутоматским пилотом након којег слиједи аутоматско равнање авиона, аутоматско слијетање авиона и ручно одржавање правца на земљи;

(5) прилаз с аутоматским пилотом након којег слиједи аутоматско равнање, аутоматско слијетање и аутоматско одржавање правца авиона на земљи, када је RVR који се примјењује мањи од 400 м.

Напомена 1: Мјешовити систем се може користити у било којем од ових начина извођења операција.

Напомена 2: Остали облици система за навођење или приказивање могу бити потврђени и одобрени.

(б) Поступци и оперативне инструкције

(1) Тачна врста и обим поступака и датих упутстава зависе о опреми која се користи на авиону и поступцима у пилотској кабини авиона. У Оперативном приручнику оператер мора јасно дефинисати дужности чланова летачке посаде авиона током полијетања, прилаза, равнања за слијетање, одржавање правца на стази и прекинутог прилаза. Посебан нагласак мора се дати одговорности летачке посаде авиона током преласка из услова лета по инструменталним правилима на летење по правилима визуалног летења, те поступцима који се требају користити приликом смањења видљивости или кад се догоди отказ. Посебна пажња се мора посветити расподјели задатака у пилотској кабини тако да се јамчи смањење оптерећења пилота који доноси одлуке или обавља прекинути прилаз, те да му се омогући да се може посветити надгледању и процесу доношења одлука;

(2) оператер мора детаљно приказати оперативне поступке и упуте у Оперативном приручнику. Упуте морају бити у складу с ограничењима и обавезним поступцима садржаним у Приручнику за летење авионом и требају између осталог садржавати сљедеће тачке:

- (и) провјере – да се утврди задовољавајуће функционисање опреме авиона, прије лета и за вријеме лета;
- (ии) утицаје на минимуме који проузрокују промјене стања опреме на земљи и опреме у авиону;
- (иии) поступке за полијетање, прилаз, равнање, слијетање, одржавање правца на земљи и прекинутог прилаза;
- (ив) поступке које треба слиједити у случају отказа, упозорења која укључују HUD/HUDLS/EVS и осталих изванредних ситуација;
- (в) минималне визуелне ознаке које су потребне;
- (ви) важност правилног сједења и положаја очију;
- (вии) радње које могу бити неопходне приликом смањења броја визуелних ознака;
- (виии) расподелу задатака посади приликом спровођења поступака према тачкама (и) до (ив) и (ви) како би се омогућило да се вођа ваздухоплова посвети искључиво надзору и доношењу одлука;
- (их) захтјев да се све обавјештења о висини испод 200 ft требају заснивати на радио-висиномјеру и да један пилот настави надгледати инструменте авиона све до његова слијетања;
- (х) захтјеве за заштиту подручја осјетљивости уређаја за одређивање смјера прилаза (Localiser);
- (хи) употребу информација које се односе на брзину вјетра, смицање вјетра, турбуленцију, загађеност писте и кориштење вишеструких процјена RVR-а;
- (хии) поступке који се требају користити за:
  - (А) Ниже од Стандардне Категорије I
  - (Б) Друго од Стандардне Категорије II
  - (Ц) Прилази кориштењем EVS; и
  - (Д) Вјежбање прилаза и слијетања на стазе за које нису утврђени потпуни поступци прилаза за категорију II и категорију III;
- (хиии) оперативна ограничења која настају из потврде о пловидбености;
- (хив) податке о највећем допуштеном одступену од путање лета у понирању за уређај за одређивање смјера прилаза (Localiser) и/или ILS-а;

#### Додатак 1 OPS 1.465

#### Минимална видљивост за VFR операције

Класа ваздушног простора	A B C D E (Напомена 1)	F G
		Изнад 900 м (3.000 ft) AMSL или изнад 300 м (1.000 ft) изнад терена, које је више
		На или испод 900 м (3.000 ft) AMSL или 300 м (1.000 ft) изнад терена, које је више
Удаљеност од облака	1.500 м хоризонтално 300 м (1.000 ft) вертикално	Изван облака и у видокругу површине тла
Видљивост у лету	8 км на и изнад 3050 м (10.000 ft) AMSL (Напомена 2) 5 км испод 3050 м (10 000 ft) AMSL	5 км (Напомена 3)

Напомена 1: VMC минимуми за ваздушни простор класе А су укључени ради давања смјерница, али не подразумевају прихваћање VFR летова у ваздушном простору класе А

Напомена 2: Кад је висина пријелазне висине мања од 3.050 м (10.000 ft) AMSL, треба се користити FL100 умјесто 10.000ft.

Напомена 3: Авиони Категорије А и В могу оперирати у видљивости до 3.000 м, ако одговарајућа служба ATS допусти летење по видљивости мањој од 5 км, и кад су околности такве да је вјеројатност сусретања с осталим прометом врло мала те кад је IAS 140 кт (чвора) или мања.

Пододјељак Ф  
ИЗВОЂЕЊЕ УОПШТЕНО  
OPS 1.470

#### Подручје примјене

(а) Оператер мора гарантовати да вишемоторни авиони покретани турбоелисним моторима с максимално допуштеним бројем путничких сједишта, више од 9 или максималне масе у полијетању веће од 5.700 кг, и сви вишемоторни, турбомлазни авиони оперишу у складу с пододјељком Г (категирија перформансе А).

(б) Оператер мора гарантовати да авиони покретани елисом с максимално допуштеним бројем путничких сједала 9 или мање, и максималне масе у полијетању 5.700 кг или мање, оперирају у складу с пододјелком Х (категорија перформансе В).

(ц) Оператер мора гарантовати да авиони покретани клипним моторима с максимално допуштеним бројем путничких сједала већим од 9 или максималне масе у полијетању веће од 5.700 кг оперирају у складу с пододјелком И (категорија перформансе С).

(д) Ондје гдје се потпуно удовољавање захтјевима одговарајућег пододјелка не може исказати због специфичних конструктивних особина (нпр. надзвучни авиони, или авиони за слијетање на воду), оператер мора примјенити одобрене норме извођења које гарантују разину безбједности једнаку оној у одговарајућем одјелку.

#### OPS 1.475

##### Уопштено

(а) Оператер мора гарантовати да маса авиона:

(1) на почетку полијетања или у случају препланирања током лета

(2) у тачки од које се примјењује исправљени оперативни план лета; не буде већа од масе при којој се захтјеви одговарајућег пододјелка могу испунити, за лет који ће се предузети узимајући у обзир очекивано смањење у маси ако лет тече даље, и за такво испуштање горива како је одређено у посебном захтјеву.

(б) Оператер мора гарантовати да ће се одобрени подаци за извођење утврђени у Приручнику за летење авионом користити ради удовољавања захтјева одговарајућег пододјелка, допуњени ако је потребно, другим подацима прихватљивим надлежном тијелу као што је описано у одговарајућем одјелку. Кад се примјењују прописи описани у одговарајућем одјелку, може се узети у обзир неки оперативни податак који је већ уграђен у Приручник за летење авионом – да се избјегне двострука употреба података.

(ц) При удовољавању захтјевима одговарајућег пододјелка, дужна пажњу мора се посветити конфигурацији авиона, утицају околине и рад система који имају неповољан утицај на способности авиона.

(д) За способности авиона, влажна полетно-слетна стаза, осим травнате стазе, може се сматрати сухом.

(е) Оператер мора узети у обзир тачност графичког приказа приликом процјењивања усклађености с захтјевима полијетања примјењујућег пододјелка.

#### OPS 1.480

##### Појмови

(а) Изрази употребљавани у одјелцима Ф, Г, Х, И, и Ј имају сљедеће значење:

(1) *расположива дужина за убрзавање за заустављање / Accelerate – stop distance available/ –(ASDA)* – расположива дужина затрчавања у полијетању плус дужина продужетка за заустављање (stopway), ако је таков продужетак за заустављање надлежно тијело обзанило употребљивим, те је способан поднијети масу авиона под превладавајућим оперативним условима.

(2) *онечишћена (контаминирана) стаза* – сматра се да је стаза онечишћена кад је више од 25 посто површине стазе (било у изолираним подручјима или не) у оквиру захтијеване дужине и ширине која се користи, покривена:

(и) површинском водом дубине веће од 3 мм (0,125 ин) или бљузгавицом или рахлим; снијегом, који одговара дубини воде већој од 3 мм (0,125 ин);

(и) снијегом који је збијен у чврсту масу која се одупире даљем збијању и држи се стиснут или ако се прикупља ломи се у грудце (чврсти снијег);

(ии) ледом, укључујући и мокар лед.

(3) *влажна стаза* – стаза се сматра влажном када није суха, и када јој влажност не даје сјајан изглед;

(4) *суха стаза* – суха стаза је она која није ни мокра ни онечишћена (контаминирана), а подразумијева чврсту стазу која је посебно припремљена, са жљобовима и порозном подлогом, и одржавана тако да задржи ефективно кочење за суху стазу чак и када је присутна влажност;

(5) *расположива дужина слетне стазе (LDA)* – дужина стазе коју је надлежно тијело прогласило расположивом, и која је погодна за вожњу авиона при слијетању;

(6) *максимално допуштен распоред путничких сједишта* – максималан број путничких сједишта у поједином авиону, искључујући пилотска сједишта или сједишта у пилотској кабини и сједишта кабинског особља која користи оператер, што их је одобрило надлежно тијело и који је тачно одређен у Оперативном приручнику;

(7) *расположива дужина стазе за полијетање – (TODA)* – расположива дужина стазе за полијетање плус расположива дужина очишћена од препрека (clearway);

(8) *узлетна маса* – узлетном масом авиона (масом у полијетању) сматра се маса авиона, укључујући сваког и све што се превози на почетку полијетања;

(9) *расположива дужина затрчавања у полијетању / (TORA)* – дужина стазе коју је надлежно тијело прогласило расположивом и која је погодна за протрчавање на земљи при полијетању авиона;

(10) *мокра стаза* – стаза се сматра мокром кад је њена површина покривена водом, или нечим сличним, у количини која је мања од оне поближе одређене у тачки (а)(2), или када на њој има довољно влаге да изазива појаву рефлексije, али без значајнијих подручја стајаће воде.

(б) Појмови "дужина убрзања и заустављања", "дужина полијетања", "протрчавање у полијетању", "чиста путања лета у полијетању", чиста путања лета на рути с једним неисправним мотором", "чиста путања лета на рути с два неисправна мотора" су, у односу на авион, одређени у условима за пловидбеност под којима је исхођена Увјерење о пловидбености, или како то одреди надлежно тијело ако се установи да дефиниција не одговара за приказивање удовољавања извођењу ограничења оперативних перформанси.

Пододјељак Г  
КАТЕГОРИЈА ПЕРФОРМАНСЕ А  
OPS 1.485

**Уопштено**

(а) Оператер мора гарантовати удовољавање захтјевима овога пододјељка, с тим да се одобрени подаци о перформансама, утврђени у Приручнику за летење авионом могу допунити, ако је потребно, другим од надлежног тијела прихваћеним подацима, ако су одобрени подаци за извођење из Приручнику за летење авионом недостатни у односу на:

(1) обрачун за разумно очекиване неповољне оперативне услове, као полијетање и слијетање на контаминирану стазу;

(2) отказ мотора у свим фазама лета.

(б) Оператер мора гарантовати да су у случају мокре и онечишћене стазе, подаци о перформансама одређени у сагласности с примјенљивим захтјевима за сертификацију великих авиона или слично уколико је то прихватљиво надлежном тијелу.

OPS 1.490

**Полијетање**

(а) Оператер мора гарантовати да маса у полијетању не прелази максималну масу у полијетању означену у Приручнику за летење авионом за висину по притиску и температури околине на аеродрому с којег се обавља полијетање.

(б) Оператер мора удовољити сљедећим захтјевима кад одређује максимално допуштену масу у полијетању:

(1) расположива дужина за убрзавање за заустављања не смије бити већа од расположиве дужине за убрзавање за заустављање;

(2) дужина полијетања не смије премашивати расположиву дужину полијетања, а заједно с дужином очишћене стазе (clearway) не смије прелазити пола расположиве дужине стазе за залет код полијетања;

(3) залет при полијетању не смије бити већи од дужине расположиве за залет при полијетању.

(4) Удовољавање захтјевима овог става мора бити приказано употребом појединачне вриједности V1 брзине за прекинуто полијетање и настав полијетања;

(5) на мокрој и онечишћеној стази, маса у полијетању не смије бити већа од масе допуштене за полијетање на сухој стази под истим условима.

(ц) Када приказује удовољавање захтјевима става (б) оператер мора узети у обзир сљедеће:

(1) висину по притиску на аеродрому;

(2) околну температуру на аеродрому;

(3) стање површине на стази и врсту површине на стази

(4) нагиб стазе у правцу полијетања,

(5) не више од 50 посто објављене чеоне компоненте вјетра и не мање од 150 посто објављене леђне компоненте вјетра;

(6) губитак дужине стазе због поравнања авиона прије полијетања, ако га има

OPS 1.495

**Избјегавање препрека у полијетању**

(а) Оператер мора гарантовати да чиста путања лета авиона у полијетању избјегава све препреке, с окомитом удаљеношћу од најмање 35 ft или водоравном удаљеношћу од најмање 90 м плус 0.125 x D гдје је D водоравна удаљеност коју је авион прелетио од краја расположиве дужине стазе полијетања или од краја дужине полијетања ако је заокрет планиран прије краја расположиве дужине полијетања. За авионе с размаком крила мањим од 60 м вриједи водоравно избјегавање препрека од пола размака крила авиона плус 60 м, плус 0,125x D може се користити.

(б) Када доказује удовољавање захтјевима става (а), оператер мора узети у обзир сљедеће:

(1) масу авиона на почетку затрчавања у полијетању,

(2) барометарску висину на аеродрому;

(3) температуру околине на аеродрому;

(4) не више од 50 посто објављене челне компоненте вјетра или не мање од 150 посто објављене леђне компоненте вјетра.

(ц) Када доказује удовољавање захтјевима става (а):

(1) промјена путање неће се допустити до тачке на којој је чиста путања лета постигла висину (height) једнаку половини размака крила, али не мање од 50 ft изнад висине краја расположивог протрчавања у

полијетању. При томе се претпоставља да до висине (height) 400 ft нагиб авиона није већи од 150. Изнад висине од 400 ft нагиб авиона већи од 150, али мањи од 250 може се користити.

(2) на било којем дијелу чисте путање лета у полијетању на којем се авион нагиње више од 150 мора избјежавати све препреке на водоравној удаљености означеној у ставовима (а), (д) и (е) овога члана и окомитој даљености од најмање 50 ft; и

(3) оператер мора користити посебне поступке што их одобрава надлежно тијело, за примјену повећаног угла нагиба већег од 200 између 200 ft и 400 ft, али не већег од 300 изнад 400 ft (види додатак 1 OPS 1495(ц)(3));

(4) мора се узети у обзир одговарајући ефекат угла нагиба авиона на оперативне брзине и путању лета укључујући повећање удаљености што произлази из повећане оперативне брзине.

(д) Кад удовољава захтјевима става (а), за оне случајеве код којих планирана путања лета не захтјева промјену путање за више од 150, оператер не мора узети у обзир оне препреке које имају попречну удаљеност већу од:

(1) 300 м, ако је пилот у стању одржавати захтијевану навигацијску прецизност ондје гдје се могу појавити подручја с препрекама

(2) 600 м, за летове у свим другим условима;

(е) Кад удовољава захтјевима става (а) за оне случајеве код којих планирана путања лета не захтјева промјену путање за више од 150, оператер не мора узети у обзир оне препреке које имају попречну удаљеност већу од:

(1) 600 м, ако је пилот у стању одржавати захтијевану навигацијску прецизност ондје гдје се могу појавити подручја с препрекама;

(2) 900 м, за летове у свим другим условима.

(ф) Оператер мора утврдити поступак у неочекиваним ситуацијама како би удовољио захтјевима OPS 1.495, обезбједити сигурне руте избјегавајући препреке и омогући авиону да удовољи захтјевима на рути по OPS 1.500, или слијетање на аеродром поласка, или на алтернативни аеродром за полијетање

*OPS 1.500*

#### **Отказ једног мотора на рути**

(а) Оператер мора гарантовати да при отказу једног мотора подаци чисте путање лета садржани у Приручнику за летење авионом одговарају метеоролошким условима који се очекују на лету, те да удовољавају ставу (б) или (ц) на свим тачкама уздуж руте. Чиста путања лета мора имати позитиван градијент на 1.500 ft изнад аеродрома гдје се претпоставља обавити слијетање послје отказа мотора. У метеоролошким условима који захтјевају рад система за заштиту од леда, мора се узети у обзир утицај његове употребе на чисту путању лета.

(б) Градијент чисте путање лета мора бити позитиван на најмање 1.000 ft изнад цијелог терена и препрека уздуж руте у 9,3 км (5 NM) на обје стране планиране путање.

(ц) Чиста путања лета мора омогућити авиону да настави лет с висине крстарења до аеродрома гдје слијетање може бити обављено у складу с OPS 1.515 или 1.520 што је примјерено, а чиста путања лета за избјегавање окомитих препрека мора бити најмање 2000 ft. Сав терен и препреке уздуж руте унутар 9,3 км (5 NM) на било којој страни намјераване путање морају бити у складу с тачкама (1) до (4):

(1) претпоставља се квар мотора на најкритичнијој тачки дуж руте:

(2) узет је у обзир утицај вјетра на путању лета;

(3) испуштање горива у ваздуху је допуштено до количине која омогућује досезање аеродрома с прописаном резервом горива ако се користи безбједносни поступак,

(4) аеродром на који је предвиђено слијетање авиона након отказа мотора мора удовољити сљедећим захтјевима:

(и) у вези с захтјевима перформанси за очекивану масу при слијетању;

(ии) временски извјештај или прогноза, или било која њихова комбинација, и извјештај о условима на аеродрому показују да безбједно слијетање може бити обављено у предвиђеном времену слијетања.

(д) При удовољавању OPS 1.500 оператер мора повећати ширину граница из става (б) и (ц) на 18,5 км (10 NM) ако навигацијска прецизност не задовољава 95 посто обухваћене висине.

*OPS 1.505*

#### **На рути – авиони с три или више мотора, отказ двају мотора**

(а) Оператер мора гарантовати да ни на једној тачки уздуж намјераване путање нити један авион с три или више мотора неће бити удаљен више од 90 минута, са свим моторима у погону на брзини крстарења великог долета, на стандардној температури у мирном ваздуху, од аеродрома који задовољава услове извођења за очекивану масу слијетања, осим ако не удовољава ставовима (б) до (ф).

(б) Подаци о чистој путањи лета при отказу двају мотора морају допуштати авиону да настави лет, у очекиваним метеоролошким условима, од тачке гдје се претпоставља да ће два мотора отказати истовремено, до аеродрома на који је могуће обавити слијетање и потпуно зауставити авион кад се употребљава описани поступак за слијетање с два неисправна мотора. Чиста путања лета мора окомито избјежавати препреке, на цијелом терену најмање 2.000 ft и препреке уздуж руте унутар 9,3 км (5 NM) на

обје стране планиране путање. На висинама и у метеоролошким условима који захтијевају употребу система против залеђивања, утјецај употребе овога система на чисту путању лета мора се узети у обзир. Ако навигацијска прецизност не задовољава 95 посто обухваћене висине, оператер мора повећати горњу ширину граница на 18,5 км (10 NM).

(ц) Под претпоставом да ће два мотора отказати на најкритичнијој тачки тог дијела руте, гдје је авион више од 90 минута, са свим моторима при путној брзини за дуге долете уз стандардну температуру у мирном ваздуху, удаљен од аеродрома који удовољава захтијеваним способностима за његову очекивану масу слијетања.

(д) Чиста путања лета мора имати позитиван градијент на 1.500 ft изнад аеродрома гдје се претпоставља слијетање послје отказа двају мотора.

(е) Испуштање горива у ваздуху је допуштено до количине која омогућује досезање аеродрома с прописаном резервом горива, ако се користи безбједносни поступак.

(ф) Очекивана маса авиона на тачки гдје се претпоставља отказ двају мотора не смије бити мања од оне која укључује довољно горива за наставак лета до аеродрома за који се претпоставља да ће се на њему обавити слијетање, и да стигне тамо најмање на 1.500 ft непосредно изнад подручја слијетања и послје тога да лети на тој висини још 15 минута.

#### OPS 1.510

##### **Слијетање – Одредишни и алтернативни аеродроми**

(а) Оператер мора гарантовати да маса слијетања авиона одређена према OPS 1.475 (а), не прелази максималну масу слијетања одређену за висину и температуру околине очекивану у предвиђено вријеме слијетања на одредишту и алтернативном аеродрому.

(б) За инструменталне прилазе с градијентом неуспјелог прилаза већим од 2,5 посто, оператер мора провјерити да очекивана маса авиона у слијетању омогућује неуспјели прилаз с градијент пењања једнаким или већим од примјењивог градијента у конфигурацији и брзини неуспјелог прилаза с отказом једног мотора. Види примјењиве захтјеве при сертификацији великих авиона. Употребу других метода мора одобрити надлежно тијело.

(ц) За инструменталне прилазе с висином одлуке (heights) испод 200 ft оператер мора провјерити да очекивана маса авиона на слијетању омогућује градијент пењања у неуспјелом прилазу с отказом критичног мотора и с брзином и конфигурацијом употребљаваном за продужење на други круг најмање 2,5 посто или објављени градијент, оно што је веће (види CS AWO 243). Употребу некога другог начина мора одобрити надлежно тијело.

#### OPS 1.515

##### **Слијетање – сува стаза**

(а) Оператер мора гарантовати да маса авиона у слијетању, одређена у складу с OPS 1.475 (а), за предвиђено вријеме слијетања на одредишни аеродром или на неки алтернативни аеродром, омогућује слијетање с пуним заустављањем на висини од 50 ft изнад прага стазе:

(1) за авионе покретане турбомлазним моторима унутар 60 % расположиве дужине стазе;

(2) за авионе покретане турбоелисним моторима унутар 70 % расположиве дужине стазе;

(3) за поступке стрмог прилаза надлежна тијела могу одобрити употребу података о дужини стазе у складу с тачкама (а) (1) и (а) (2) када је то примјерено, темељено на висини заслона (screen height) мањој од 50 ft, али не мањој од 35 ft (види додатак 1 OPS 1.515 (а) (3));

(4) кад удовољава ставовима (а)(1) и (а)(2), надлежно тијело може изузетно одобрити, ако за то постоји потреба (види додатак 1), да се изводи операција кратког слијетања у складу с додацима 1 и 2, заједно с другим додатним условима које надлежно тијело сматра потребним с циљем гарантовања прихватљивег нивоа безбједности у одређеном случају.

(б) При удовољавању захтјевима става (а), оператер мора узети у обзир сљедеће:

(1) висину аеродрома;

(2) не више од 50 посто чеоне компоненте вјетра или не мање од 150 посто леђне компоненте вјетра;

(3) нагиб стазе у правцу слијетања ако је већи од +/- 2 %.

(ц) при удовољавања захтјевима става (а), мора се претпоставити да ће:

(1) авион слетјети на најповољнију стазу у мирном ваздуху;

(2) авион слетјети највјероватније на стазу која је одређена, узимајући у обзир вјероватни правац и брзину вјетра, карактеристике управљања авиона на земљи, и друге услове као средства за слијетање и терен;

(д) Ако оператер није у могућности удовољити захтјевима у ставу (ц) (1) за одредишни аеродром који има једну стазу, гдје слијетање зависи о одређеној компоненти вјетра, авион може одлетјети ако су одређена два алтернативна аеродрома који омогућују пуно удовољавање захтјева у ставовима (а), (б) и (ц). Прије започињања прилаза за слијетање на аеродром одредишта, вођа се мора увјерити да је слијетање могуће у пуном складу с OPS 1.510 и ставовима (а) и (б).

(е) Ако оператер није у могућности удовољити ставу (ц)(2) за аеродром одредишта, авион може одлетјети ако је одређен алтернативни аеродром који омогућује пуно удовољавање ставовима (а), (б) и (ц).

#### OPS 1.520

### **Слијетање – мокра и контаминирана стаза**

(а) Када одговарајући метеоролошки извјештаји или прогнозе или њихова комбинација показују да ће стаза у предвиђено вријеме доласка бити мокра, оператер мора гарантовати да ће најмања расположива дужина слијетања бити 115 % од захтијеване дужине слијетања одређене према OPS 1.515.

(б) Када одговарајући метеоролошки извјештаји или прогнозе или њихова комбинација показују да ће стаза у предвиђено вријеме доласка бити контаминирана, оператер мора гарантовати да ће расположива дужина слијетања бити најмања дужина слијетања одређена у складу с горњим ставом (а), или најмање 115 % дужине слијетања одређене у складу с одобреним подацима дужине слијетања на контаминирани стази или слично, прихваћено од надлежног тијела, она која је већа.

(ц) Дужина слијетања на мокру стазу краћа него што захтијева став (а), али не мања него што захтијева OPS 1.515 (а) може се користити ако Приручник за летење авионом садржи посебне додатне информације о дужини слијетања на мокру стазу.

(д) Дужина слијетања на посебно припремљену контаминирани стазу краћа него захтијевана у горњем ставу (б), али не мања него што захтијева OPS 1.515 (а), може се користити ако Приручник за летење авионом садржи посебне додатне информације о дужини слијетања на контаминираним стазама.

(е) При удовољавању захтјева у ставовима (б), (ц) и (д), услови OPS 1.515 морају бити одговарајуће примјењени, а изузетно OPS 1.515 (а)(1) и (2) не морају бити примјењени у односу на став (б).

*Додатак 1 OPS-у 1.495 (ц) (3)*

### **Одобрење за повећани угао нагиба**

(а) За употребу повећаног угла нагиба потребно је посебно одобрење. Морају бити задовољени сљедећи услови:

(1) Приручник за летење авионом мора садржавати одобрене податке за захтијевано повећање оперативне брзине и податке који омогућују конструкцију путање лета узимајући у обзир повећани угао нагиба и брзину;

(2) Због навигацијске тачности мора бити на располагању визуелно вођење;

(3) Метеоролошки минимуми и ограничења брзине вјетра морају бити назначена за сваку стазу и одобрени од надлежног тијела;

(4) Оспособљавање у складу с OPS 1.975.

*Додатак 1 OPS-у 1.515(а)(3)*

### **Поступак за стрме прилазе**

(а) Надлежно тијело може одобрити захтјев за стрми прилаз при којем се користе углови равнине понирања од 4,5° или више и висине изнад заслона (screen height) мање од 50 ft, али не мање од 35 ft, гарантујући да су задовољени сљедећи услови:

(1) Приручник за летење авионом мора навести максимално одобрени угао равнине понирања, сва друга ограничења, уобичајене, неуобичајене поступке, поступке у случају опасности за стрми прилаз, као и допуне измјене) података о дужини стазе кад се користе услови стрмог прилаза;

(2) на сваком аеродрому на којем се обављају поступци стрмог прилаза мора бити на располагању примјерен систем приказивања равнине понирања (glidepath reference system) који садржи барем визуелни систем показивања путање;

(3) за сваку стазу која ће се користити за стрми прилаз морају бити одређени и одобрени метеоролошки минимуми. У обзир се мора узети сљедеће:

(и) положај препрека;

(ии) врста ознаке (референције) за путању понирања и вођење по стази, као што су визуелна средства, MLS, D-NAV, ISL, ILZ, VOR, NDB;

(иии) минималне визуелне ознаке које се захтијевају на DH и MDA;

(ив) расположива опрема авиона у лету;

(в) оспособљеност пилота и посебно познавање (појединог) аеродрома;

(ви) ограничења и поступци у Приручнику за летење авионом;

(виџ) услови за неуспјели прилаз.

#### Додатак 1 OPS-у 1.515(а)(4)

##### Операција кратког слијетања

(а) За потребе OPS 1.515(а)(4) удаљеност која је кориштена за израчунавање допуштене масе слијетања може садржавати објављену површину безбједносног подручја и објављену расположиву даљину за слијетање. Надлежно тијело може одобрити такве операције у складу са сљедећим условима:

(1) *демонстрација потребе за операцијама кратког слијетања*. Мора постојати јасан јавни интерес и оперативна потреба за оваквим операцијама, било због удаљености аеродрома или због физичких ограничења у односу на дужину стазе;

(2) *авион и оперативни услови*:

(и) операције кратког слијетања биће одобрене само за авионе код којих окомита удаљеност између пилотског ока и најнижег дијела точка, с авионом који је успоставио нормалну равнину понирања, не прелази 3 метра;

(ии) при утврђивању аеродромских оперативних минимума видљивост/RVR не смије бити мања од 1,5 км. У Оперативном приручнику морају бити назначена додатна ограничења за вјетар;

(иии) за такве операције, у Оперативном приручнику морају бити наведени услови за минимално искуство пилота, оспособљавање и посебно, упознатост с аеродромом;

(3) претпоставља се да је висина (height) преласка изнад почетне тачке кориштене дужине објављеног безбједног подручја 50 ft.

(4) *додатни услови*: надлежно тијело може одредити додатне услове које сматра потребним за сигурну операцију узимајући у обзир карактеристике типа, ортографске особине у подручју прилаза, расположива прилазна средства и разматрање неуспјелог прилаза/прекинутог слијетања. Такви додатни услови могу бити, нпр. захтјев за VASI/PAPI врсту визуелног система показатеља понирања.

#### Додатак 2 OPS-у 1.515(а)(4)

##### Аеродромски услови за операције кратког слијетања

(а) Употребу безбједносног подручја морају одобрити аеродромска надлежна тијела.

(б) Употребљива дужина објављенога безбједног подручја, према одредбама OPS 1.515(а)(4) и овога додатка, не смије бити већа од 90 метара.

(ц) Ширина објављенога безбједног подручја не може бити мања од двоструке ширине стазе или двоструког размака крила, и то која је већа, и центрирана на продужену средишњу црту стазе.

(д) Објављено безбједно подручје мора бити слободно од препрека или улегнућа, који би могли угрозити авион који изводи операцију кратког слијетања на стазу. Покретни објекти не смију се налазити у објављеном безбједном подручју док је стаза у употреби за операције кратког слијетања.

(е) Нагиб објављенога безбједног подручја не смије бити већи од 5 посто узбрдо нити већи од 2 посто низбрдо у правцу слијетања.

(ф) У сврху ових операција услови одредбе OPS 1.480(а)(5) не треба примијенити у безбједносном подручју.

#### Пододјељак Н КАТЕГОРИЈА ПЕРФОРМАНСЕ В OPS 1.525

##### Уопштено

(а) Оператер не смије оперисати једномоторним авионом:

(1) ноћу; или

(2) у инструменталним метеоролошким условима осим по посебним визуелним правилима летења (VFR);  
Напомена: Оперативна ограничења за једномоторне авионе обухваћена су у OPS 1.240(а)(6).

(б) Оператер мора поступати с двомоторним авионима, који не удовољавају условима о пењању из додатка 1 OPS 1.525(б), као с једномоторним авионима.

#### OPS 1.530

##### Полијетање

(а) Оператер мора гарантовати да маса у полијетању не прелази максималну масу у полијетању одређену у Приручнику за летење авионом за висину по притиску (барометарску висину) и температури околине на аеродрому на којем ће се обавити полијетање.

(б) Оператер мора гарантовати да дужина полијетања која је одређена у Приручнику за летење авионом неће премашивати:

(1) расположиву дужину стазе за залет када се она помножи с коефицијентом 1,25; или

(2) када је на располагању продужетак за заустављање (stopway) и/или чистина (clearway):

(и) расположиву дужину стазе за залет (затрчавање);

(ии) расположиву дужину узлетне стазе када се она помножи с коефицијентом 1,15,

(иии) расположиву дужину залета и продужетка за заустављање када се помножи с коефицијентом 1,3.

(ц) При удовољавању захтјевима из става (б), оператер мора узети у обзир сљедеће:



- (1) масу авиона у полијетању на почетку затрчавања;
- (2) висину по притиску (барометарску висину) на аеродрому;
- (3) температуру околине на аеродрому;
- (4) стање површине и врсту површине стазе и
- (5) нагиб стазе у правцу полијетања
- (6) не више од 50 посто објављене компоненте чеоног вјетра или мање од 150 посто објављене компоненте леђног вјетра.

#### OPS 1.535

#### **Сигурна удаљеност у односу на препреке при полијетању – вишемоторни авиони**

(а) Оператер мора гарантовати да ће путања лета авиона у полијетању с два или више мотора одређена у сагласности с овим ставом, избјегавати све препреке с окомитим размаком од најмање 50 ft или с водоравним размаком од најмање 90 метара плус  $0,125 \times D$ , гдје је D водоравни размак који пријеђе авион од краја расположиве дужине узлетне стазе или од краја дужине полијетања ако је заокрет планиран прије краја расположиве дужине полијетања осим у случајевима који су прописани у ставцима (б) и (ц). За авионе с распоном крила мањим од 60 м водоравни размак у односу на препреке при полијетању добије се кад се половина распона крила повећа за 60 м, плус  $0,125 \times D$ . При удовољавању захтјевима у овом ставу мора се узети у обзир:

- (1) да путања лета у полијетању почиње на 50 ft изнад површине на крају дужине полијетања захтијеване по OPS 1.530(б) и завршава на висини од 1.500 ft изнад површине;
- (2) да авион није нагнут у односу на попречну ос док не постигне висину од 50 ft изнад површине и да послје тога угао нагиба не прелази 15 степени;
- (3) да се отказ критичног мотора догоди на тачки путање лета у полијетању са свим моторима гдје се очекује да ће се изгубити визуелне ознаке за избјегавање препрека;
- (4) да је градијент путање лета у полијетању од висине 50 ft до претпостављене висине када настане отказ мотора једнак просјечном градијенту са свим моторима током пењања и пријелаза на конфигурацију на рути помноженим с коефицијентом 0,77;
- (5) да је градијент путање лета у полијетању од висине достигнуте према тачки (4) до краја путање лета у полијетању једнак градијенту пењања на рути с једним мотором приказаном у Приручнику за летење авионом.

(б) При удовољавању захтјева из става (а) за оне случајеве гдје планирана путања лета не захтијева промјену путање за више од 15 степени, оператер не мора узети у обзир оне препреке које имају попречни размак већи:

- (1) од 300 м, ако се лет изводи у условима који допуштају визуално вођење навигације или ако су расположива навигацијска средства која омогућују пилоту да одржава намјеравану путању лета с истом прецизношћу (види додатак 1 OPS 1.535 (б) (1) и (ц) (1); или

(2) од 600 м за летове у свим осталим условима

(ц) При удовољавању захтјевима из става (а) за оне случајеве гдје намјеравана путања лета захтијева промјену путање за више од 15 степени, оператер не мора узети у обзир оне препреке које имају попречни размак већи:

- (1) од 600 м за летове у условима који дозвољавају визуално вођење навигације (види Додатак 1 OPS 1.535(б)(1) и (ц)(1); и

(2) од 900 м за летове у свим осталим условима.

(д) При удовољавању захтјевима из става (а), (б) и (ц), оператер мора узети у обзир сљедеће:

- (1) масу авиона на почетку затрчавања;
- (2) висину по притиску (барометарску висину) на аеродрому;
- (3) температуру околине на аеродрому;
- (4) не више од 50 посто објављене компоненте челног вјетра или не мање од 150 посто објављене компоненте леђног вјетра.

#### OPS 1.540

#### **На рути – вишемоторни авиони**

(а) Оператер мора гарантовати да авион може у метеоролошким условима очекиваним за лет и у случају отказа једног мотора, с преосталим моторима у погону, унутар специфицираних услова при највећој непрекинутој снази, наставити лет на одговарајућим минималним висинама за сигуран лет или већима одређеним у Оперативном приручнику, до тачке 1.000 ft изнад аеродрома на којем се захтјеви могу испунити гледе перформансе авиона.

(б) При удовољавању захтјевима из става (а):

- (1) не смије се предвидјети да авион лети на висини већој од оне на којој је брзина пењања једнака 300 ft на минути са свим моторима у погону унутар специфицираних услова летења при највећој непрекинутој снази;

(2) предвиђени градијент на рути с једним неисправним мотором мора бити укупан градијент од понирања или пењања, оно што је примјереније, односно повећан или смањен за градијент од 0,5 посто.

*OPS 1.542*

#### **На рути – једномоторни авиони**

(а) Оператер мора гарантовати да је авион, у метеоролошким условима очекиваним за лет и у случају отказа мотора, у стању досегнути мјесто с којег је могуће обавити присилно слијетање. За копнене авионе захтијева се мјесто на земљи ако другачије није одобрило надлежно тијело

(б) При удовољавању захтјевима из става (а):

(1) не смије се претпоставити да ће авион летјети на висини, која премашује ону на којој је брзина пењања једнака 300 ft у минути, с мотором у погону у наведеним условима при највећој непрекинутој снази;

(2) предвиђени градијент на рути мора бити једнак укупном градијенту понирања увећаном за 0,5 %.

*OPS 1.545*

#### **Слијетање – одредишни и алтернативни аеродром**

Оператер мора гарантовати да маса слијетања авиона одређена према OPS 1.475 (а), не прелази максималну масу слијетања одређену за висину и температуру околине очекивану у предвиђено вријеме слијетања на одредишном и алтернативном аеродрому.

*OPS 1.550*

#### **Слијетање – суха стаза**

(а) Оператер мора гарантовати да је маса авиона у слијетању, одређена према са OPS 1.475 (а) за предвиђено вријеме слијетања, која омогућује слијетање с пуним заустављањем од 50 ft изнад прага стазе унутар 70 посто расположиве дужине слијетања на одредишном аеродрому, и на било којем алтернативном аеродрому.

(1) надлежно тијело може одобрити употребу података о дужини слијетања, израђених у сагласности с овим ставом, заснованим на висини (height) мањој од 50 ft, али не мањој од 35 ft (види додатак 1 OPS 1.550(а)).

(2) надлежно тијело може одобрити операције кратког слијетања у сагласности с условима у додатку 2 OPS-у 1.550 (а).

(б) При удовољавању захтјевима из става (а), оператер мора узети у обзир сљедеће:

(1) (надморску) висину аеродрома;

(2) не више од 50 посто челне компоненте вјетра или не мање од 150 посто леђне компоненте вјетра;

(3) стање површине и врсту површине стазе; и

(4) нагиб стазе у смјеру слијетања

(ц) За отпремање авиона на лет у сагласности са ставом (а), мора се предвидјети:

(1) да ће авион слетјети на најповољнију стазу у мирном времену;

(2) да ће авион највјероватније слетјети на стазу која је одређена узимајући у обзир вјероватни правац и брзину, и узимајући у обзир друге услове, нпр. средства за слијетање и терен.

(д) Ако оператер није у стању удовољити захтјевима тачке (ц)(2) за аеродром слијетања, авион може одлетјети ако је одређен алтернативни аеродром који омогућује пуно удовољавање захтјевима става (а), (б) и (ц).

*OPS 1.555*

#### **Слијетање – мокра и онечишћена (контаминирана) стаза**

(а) Када одговарајући метеоролошки извјештаји или прогнозе, или њихова комбинација, показују да би стаза у предвиђено вријеме доласка могла бити мокра, оператер мора гарантовати да ће расположива дужина слијетања бити једнака захтијеваној дужини слијетања или је премашивати, а која је одређена према OPS 1.550 и помножена с коефицијентом 1,15.

(б) Када одговарајући метеоролошки извјештаји или прогнозе или њихова комбинација показују да би стаза у предвиђено вријеме доласка могла бити онечишћена (контаминирана), оператер мора гарантовати да дужина слијетања, одређена кориштењем података које је прихватило надлежно тијело за ове услове, неће прелазити расположиву дужину слијетања.

(ц) Краћа дужина слијетања од оне коју захтијева став (а), али не мање од оне коју захтијева OPS 1.550 (а), може се користити ако Приручник за летење авионом садржи посебне додатне информације о дужини слијетања на мокру стазу.

*Додатак 1 OPS-у 1.525 (б)*

#### **Уопштено – пењање током полијетања и спуштање током слијетања**

(а) Пењање послје полијетања

(1) са свим моторима у погону

(и) стабилни градијент пењања послје полијетања мора бити најмање 4 посто:

(А) са снагом полијетања на сваком мотору;

- (Б) с извученим стајним трапом, осим стајног трапа који се може увући за мање од 7 секунди (тада се може претпоставити да је увучен);
- (Ц) са закрилцима у положају за полијетање; и
- (Д) при брзини пењања не мање од 1,1 Vmc или 1,2 Vs1, која је од ових вриједности већа.
- (2) отказ једног мотора
- (и) стабилни градијент пењања на висини 400 ft изнад површине полијетања мора бити позитиван:
- (А) при отказу неисправног критичног мотора кад је његова елиса у положају минималног отпора;
- (Б) при узлетној снази преосталог мотора;
- (Ц) при увученом стајном трапу;
- (Д) код закрилаца у положају полијетања; и
- (Е) при брзини пењања једнакој оној постигнутој на 50 ft
- (ии) стабилан градијент пењања не смије бити мањи од 0,75 посто на висини 1.500 ft изнад површине полијетања с:
- (А) с отказом критичног мотора и кад је његова елиса у положају минималног отпора;
- (Б) с радом преосталог мотора на снази која није већа од највеће сталне снаге;
- (Ц) с увученим стајним трапом;
- (Д) с увученим закрилцима;
- (Е) при брзини пењања не мањој од 1,2 Vs1
- (б) Продужавање из фазе слијетања (landing climb)
- (1) сви мотори раде
- (и) стабилни градијент пењања мора бити најмање 2,5 посто:
- (А) са снагом или потиском, који није већи од оног који је на располагању не више од 8 секунди послје почетног помака ручице за надзор снаге мотора из положаја за најмању снагу у лету;
- (Б) с извученим стајним трапом;
- (Ц) са закрилцима у положају за слијетање; и
- (Д) уз брзину пењања која је једнака VREF
- (2) један мотор неисправан
- (и) Стабилан градијент пењања на висини 1.500 ft изнад површине слијетања не смије бити мањи од 0,75 посто са:
- (А) с неисправним критичним мотором и кад је његова елиса у положају најмањег отпора;
- (Б) с радом преосталог мотора на снази која није већа од највеће сталне снаге;
- (Ц) с увученим стајним трапом;
- (Д) с увученим закрилцима;
- (Е) уз брзину пењања која није мања од 1,2 VS1.

*Додатак 1 OPS-у 1.535 (б)(1) и (ц) (1)*

**Путања лета у полијетању – визуелно вођење навигације**

Ради омогућавања визуелног вођења навигације, оператер мора гарантовати да су метеоролошки услови који превађавају у вријеме операције, укључујући базу облака и видљивост, такви да се препрека и/или тачке земаљских ознака могу видјети и препознати. Оперативни приручник мора одредити, за аеродроме на које се односи, минималне метеоролошке услове који омогућују летачкој посади да непрекидно одређује и одржава исправну путању лета у односу на земаљске ознаке тако да обезбјеђује сигурну удаљеност с обзиром на препреке и терен, како слиједи.

- (а) Поступак мора бити исправно одређен у односу на референтне тачке на земљи тако да се може анализирати путања која ће се летјети у односу на захтјеве за надвисивања препрека.
- (б) Поступак мора бити прилагођен способностима авиона у односу на прогресивну брзину, угао нагиба и утицај вјетра.
- (ц) Посади мора бити на располагању описан и/или сликовит приказ поступака.
- (д) Морају се назначити ограничавајући услови околине (нпр. вјетар, облаци, видљивост, дан/ноћ, освјетљење околине, освјетљење препрека).

#### Додатак 1 OPS-у 1.550 (а)

##### Поступци стрмог прилаза

(а) Надлежно тијело може одобрити захтјев за поступке стрмог прилаза с употребом угла равнине понирања од 4,5 степена или више, и са висином заслона мањом од 50 ft, али не мањом од 35 ft ако су испуњени сљедећи услови:

(1) Приручник за летење авионом мора садржавати највећи дозвољени угао путање понирања, сва остала ограничења, поступке за стрми прилаз, те исправљене податке за дужину слијетања кад се користе услови стрмог прилаза;

(2) погодан систем приказивања равнине понирања, који садржи најмање визуални систем показивања равнине понирања, мора бити на располагању на сваком аеродрому на којем ће се изводити поступак стрмог прилаза;

(3) одређен и одобрен мора бити метеоролошки минимум за сваку стазу која ће се користити за стрми прилаз. Особита пажњу мора се посветити:

(и) положају препрека;

(ии) врсти ознака (референци) равнине понирања и вођења по стази, као што су визуелна средства, MIS, 3D- NAV, ILS, LLZ, VOR, NDB;

(иии) минималним визуалним ознакама које се захтијевају на DH и MDA;

(ив) расположивој опреми авиона у лету;

(в) оспособљености пилота и посебно његовом познавању аеродрома;

(ви) Приручнику за летење авионом, ограничењима и поступцима; и

(виі) условима неуспјелог прилаза.

#### Додатак 2 OPS-у 1.550(а)

##### Операције кратког слијетања

(а) Према OPS 1.550(а)(2) дужина кориштена за израчунавање допуштене масе слијетања може садржавати употребљиву дужину објављенога безбједног подручја плус објављену расположиву дужину слијетања. Надлежна тијела могу одобрити такве операције у складу са сљедећим условима:

(1) употребу објављенога безбједног подручја мора одобрити надлежна аеродромска власт;

(2) објављено безбједно подручје мора бити слободно од препрека или улегнућа, која могу угрозити авион који је прекратак на слијетању, и не смије се допустити покретним објектима да буду на објављеном безбједном подручју док се стаза користи за операције кратког слијетања;

(3) нагиб објављенога безбједног подручја не смије бити већи од 5 посто узбрдо и 2 посто низбрдо у смјеру слијетања;

(4) искористива дужина објављенога безбједног подручја по одредбама овог додатка не смије пријећи 90 метара;

(5) ширина објављенога безбједног подручја не смије бити мања од двоструке ширине стазе, центрирана на продуженој средишњој црти стазе;

(6) претпоставља се да висина пролаза изнад почетка употребљиве дужине објављенога безбједног подручја не смије бити мања од 50 ft;

(7) при овим операцијама, захтјеви у погледу носивости, наведени у OPS 1.480(а)(5), не утичу на објављена сигурна подручја;

(8) метеоролошки минимуми морају бити одређени и одобрени за сваку стазу која ће се користити и не смију бити мањи од највећих за VFR или минимума за непрецизни прилаз;

(9) захтјеви у вези с пилотом морају бити одређени у складу с OPS 1.975(а);

(10) надлежна тијела могу одредити такве додатне услове које сматрају потребним за сигурну операцију, узимајући у обзир карактеристике типа авиона, прилазна средства и разматрање неуспјелог прилаза и спријеченог слијетања.

#### Пододјелјак И КАТЕГОРИЈА ПЕРФОРМАНСЕ Ц OPS 1.560

##### Уопштено

Оператер мора обезбједити да за одређивање удољжавања захтјевима овог пододјелјка, одобрени подаци о перформансама садржани у Приручнику за летење авионом, допуне кад је потребно, са другим подацима прихватљивим надлежном тијелу ако су одобрени подаци о перформансама у Приручнику за летење авионом недовољни.

#### OPS 1.565

##### Полијетање

(а) Оператер мора обезбједити да маса у полијетању не пријеђе максималну масу полијетања одређену у Приручнику за летење авионом за висину и температуру околине на аеродрому на којем ће се извршити полијетање.

(б) За авионе који имају податке о дужини стазе полијетања садржане у Приручнику за летење авионом, а који не укључује отказ мотора, оператер мора обезбједити да дужина од почетка полијетања, потребна да авион достигне висину од 50 ft изнад површине са свим моторима у погону, унутар одређених услова максималне снаге у полијетању, када се помножи с фактором:

- (1) 1,33 за авионе с два мотора;
- (2) 1,25 за авионе с три мотора;
- (3) 1,18 за авионе с четири мотора;

не прелази расположиву стазу у полијетању на аеродрому гдје се обавља полијетање.

(ц) За авионе који имају податке о дужини стазе полијетања садржане у Приручнику за летење авионом који укључује квар мотора, Оператер мора обезбједити да сљедећи захтјеви буду испуњени у складу с одредбама у Приручнику за летење авионом:

- (1) дужина за убрзавање за заустављање не смије пријећи расположиву дужину за убрзавање за заустављање
- (2) дужина полијетања не смије пријећи расположиву дужину полијетања, с дужином чистине (Clearway) не прелази пола расположиве дужине полијетања;
- (3) дужина у полијетању не смије пријећи расположиву дужину у полијетању;
- (4) удовољавање овом ставу мора бити приказано користећи једну вриједност V1 за прекинуто и непрекинуто полијетање;
- (5) на мокрој и нечистој стази маса у полијетању не смије пријећи ону допуштену за полијетање на сухој стази под истим условима.

(д) Кад приказује удовољавање подставовима (б) и (ц), оператер мора узети у обзир сљедеће:

- (1) висину аеродрома;
- (2) температуру околине на аеродрому;
- (3) стање и врсту површине стазе;
- (4) нагиб стазе у правцу полијетања;
- (5) не више од 50 посто објављене компоненте чеоног вјетра или не мање од 150 посто објављене компоненте леђног вјетра;
- (6) губитак, било који, дужине стазе због подешавања авиона прије полијетања

OPS 1.570

#### **Надвисивање препрека у полијетању**

(а) Оператер мора обезбједити да путања авиона у полијетању с једним неисправним мотором надвисује све препреке на вертикалној удаљености од најмање 50 ft плус  $0,01 \times D$ , или хоризонталној удаљености најмање 90 м плус  $0,125 \times D$ , гдје је D хоризонтална удаљеност коју је авион прешао од краја расположиве дужине полијетања. За авионе с размахом крила мањим од 60 м, хоризонтална удаљеност од препреке може бити пола размаха плус 60 м плус  $0,125 \times D$ .

(б) Путања лета у полијетању треба почети на висини од 50 ft изнад површине на крају дужине полијетања како је захтијevano по OPS 1.565 (б) или (ц) као употребљива и завршити на висини 1.500 ft изнад површине.

(ц) Кад приказује удовољавање подставу (а), оператер мора узети у обзир:

- (1) масу авиона на почетку полијетања;
- (2) висину аеродрома;
- (3) температуру околине на аеродрому;
- (4) не више од 50 посто објављене компоненте челног вјетра или не мање од 150 посто објављене компоненте леђног вјетра.

(д) Кад приказује удовољавање подставу (а) измјена путање не смије бити допуштена до тачке у полијетању гдје је досегнута висина 50 ft изнад површине, затим се предвиђа да до висине 400 ft авион није нагнут више од 15 степени. Изнад 400 ft може се планирати угао нагиба већи од 15 степени, али не већи од 25 степени. Мора се узети у обзир одређени утицај угла нагиба на оперативну брзину и путању лета, укључујући повећање удаљености што резултира повећањем оперативне брзине.

(е) Кад приказује удовољавање подставу (а), за оне случајеве који не захтијевају промјену путање за више од 15 степени, оператер не треба узети у обзир оне препреке које имају хоризонталну удаљеност већу:

- (1) од 300 м ако је пилот у стању одржавати захтијevану навигацијску прецизност кроз приказано подручје с препрекама или
- (2) од 600 м за летове у свим другим условима.

(ф) Кад приказује удовољавање подставу (а), за оне случајеве који не захтијевају промјену путање већу од 15 степени, оператер не треба узети у обзир оне препреке које имају хоризонталну удаљеност већу:

- (1) од 600 м ако је пилот у стању одржавати захтијevану навигацијску прецизност кроз приказано подручје с препрекама или
- (2) од 900 м за летове у свим другим условима.

(г) Оператер мора утврдити поступак за непредвиђене случајеве да удовољи захтјевима OPS 1.570 и да осигура сигурне руте, избјегавајући препреке, те да омогући авиону да удовољи захтјевима на рути по OPS 1.580 или да слети на аеродром полијетања или алтернативни аеродром у полијетању.

*OPS 1.575*

#### **На рути – сви мотори оперативни**

(а) Оператер мора обезбједити да авион у очекиваним метеоролошким условима за лет, на било којој тачки његове руте и од било којег планираног скретања буде способан за пењање са најмање 300 ft у минути са свим моторима у раду, унутар максимално сталне снаге и услова одређених:

(1) на минималној висини за сигуран лет на сваком дјелу руте којим ће се летјети или неким планираним скретањем због тога одређеним или израчунатим из информација садржаних у Оперативном приручнику који се односи на авион;

(2) на минималној висини потребној за удовољавање условима описаним у OPS 1.580 и 1.585, што је примјерено.

*OPS 1.580*

#### **На рути – један мотор неисправан**

(а) Оператер мора обезбједити да авион, у очекиваним метеоролошким условима за лет, у случају да било који мотор остане неисправан на било којој тачки руте или од било којег планираног скретања, с преосталим мотором или моторима који раде унутар максималне трајне снаге, буде у стању наставити лет с висине крстарења до аеродрома гдје се слијетање може извршити у сагласности с OPS 1.595 или OPS 1.600, што је примјерено, надвисујући препреке унутар 9,3 км (5 NM) с било које стране намјераване путање с вертикалним размаком од најмање:

(1) 1.000 ft кад је стопа пењања нула или већа;

(2) 2.000 ft кад је стопа пењања мања од нуле.

(б) Путања лета мора имати позитивну стопу на висини од 450 м (1,500 ft) изнад аеродрома гдје се предвиђа слијетање последице квара једног мотора.

(ц) У смислу подстава, мора се узети расположива стопа пењања авиона за 150 ft у минути мања него одређена укупна стопа пењања.

(д) Када приказује удовољавање овом ставу, оператер мора повећати ширину граница у подставу (а), на 18,5 км (10 NM) ако навигацијска прецизност не задовољава задржавање разине од 95 посто.

(е) Избацивање горива допуштено је у складу с долетом до аеродрома са захтијеваном резервом горива, ако се користи безбједносни поступак.

*OPS 1.585*

#### **На рути – авион с три или више мотора**

(а) Оператер мора обезбједити да авион који има три или више мотора ни на једној тачки уздуж намјераване путање неће бити више од 90 минута, на брзини економичног крстарења са свим моторима, на стандардној температури у мирном времену, удаљен од аеродрома на којем је слијетање допуштено на очекиваној маси, осим ако одговара подставовима (б) до (е).

(б) Приказана путања лета с два неисправна мотора мора омогућити авиону да настави лет, у очекиваним метеоролошким условима, избјегавајући све препреке унутар 9,3 км (5 NM) на обје стране намјераване путање с вертикалним размаком од најмање 2.000 ft, до аеродрома на који је допуштено слијетање при очекиваној маси.

(ц) Квар двају мотора претпоставља се на најкритичнијој тачки дијела руте гдје је авион више од 90 минута, на брзини економичног крстарења са свим моторима на стандардној температури у мирном времену, удаљен од аеродрома на који је допуштено слијетање на очекиваној маси.

(д) Очекивана маса авиона на тачки гдје се претпоставља квар двају мотора не смије бити мања од оне која укључује довољно горива да се продужи до аеродрома гдје се претпоставља слијетање и да стигне тамо на висини најмање 450 м (1,500 ft) директно изнад подручја слијетања и потом да лети на истој висини 15 минута.

(е) У смислу овог подстава расположива стопа пењања авиона мора се узети за 150 ft у минути мања него је одређена.

(ф) Кад приказује удовољавање овом ставу, оператер мора повећати граничну ширину од подстава (а) горе, на 18,5 км (10 NM) ако навигацијска прецизност не задовољава задржавање нивоа од 95 посто.

(г) Избацивање горива допуштено је у складу с долетом до аеродрома са захтијеваном резервом горива, ако се користи безбједносни поступак.

*OPS 1.590*

#### **Слијетање – на одредишне и алтернативне аеродроме**

Оператер мора обезбједити да маса слијетања авиона, одређена према OPS 1.475(а) не премашује највећу масу слијетања одређену у Приручнику за летење авиона за одређену надморску висину те, ако је то предвиђено у Приручнику за летење авионом и за околну температуру која се очекује у предвиђеном времену слијетања на одредишни и алтернативни аеродром.

#### OPS 1.595

##### **Слијетање – на суху слетну стазу**

(а) Оператер мора обезбједити да маса слијетања авиона, одређена према OPS 1.475(а) за предвиђено вријеме слијетања омогућује слијетање с 50 ft изнад прага стазе с заустављањем унутар 70 посто расположиве дужине слијетања на аеродром дестинације и било који алтернативни аеродром.

(б) Кад приказује удовољавање подставу (а), оператер мора узети у обзир:

(1) висину аеродрома;

(2) не више од 50 посто објављене компоненте челног вјетра или не мање од 150 посто објављене компоненте леђног вјетра;

(3) врсту површине стазе и

(4) нагиб стазе у правцу слијетања

(ц) За слијетање авиона у сагласности са ставом (а) мора се узети:

(1) да ће авион слетјети на најповољнију стазу у мирном времену;

(2) да ће авион слетјети на стазу, узимајући у обзир вјероватну брзину и правац вјетра те могућност управљања авионом на земљи, као и друге услове, нпр. средства за слијетање и терен.

(д) Ако оператер није у стању удовољити подставу (ц) (2), за аеродром одређења, авион може одлетјети ако је на алтернативном аеродрому могућа пуна примјена става (а), (б) и (ц).

#### OPS 1.600

##### **Слијетање – на мокру и онечишћену слетну стазу**

(а) Кад одговарајући метеоролошки извјештај или прогноза, или комбинација тога, показује да стаза у предвиђено вријеме доласка може бити мокра, оператер мора обезбједити да расположива дужина слијетања буде једнака захтијеваној дужини слијетања или већа, која је одређена у сагласности с OPS 1.595, помножена с фактором 1,15.

(б) Кад одговарајући метеоролошки извјештај или прогноза, или њихова комбинација, показује да стаза у предвиђено вријеме доласка може бити нечиста оператер мора обезбједити да дужина слијетања, према подацима које је прихватило надлежно тијело за ове услове, не прелази расположиву дужину слијетања.

Пододјељак J  
МАСА И РАВНОТЕЖА

#### OPS 1.605

##### **Уопштено**

##### **(види Додатак 1 OPS1.605)**

(а) Оператер мора обезбједити да током било које фазе операције, оптерећење, маса и центар равнотеже авиона, удовољавају ограничењима одређеним у одобреном Приручнику за летење авионом или Оперативном приручнику ако је с више ограничења.

(б) Оператер мора утврдити масу и центар равнотеже било којег авиона стварним вагањем прије почетка употребе и потом у интервалима од четири године ако се узима појединачна маса авиона и 9 година ако се користи маса флоте. Ефекти модификација и поправака на масу и равнотежу морају бити обрачунати и одговарајуће документовани. Осим тога, авиони морају бити поново извагани ако ефекат модификације на масу и равнотежу није тачно познат.

(ц) Оператер мора одредити масу свих оперативних ставки и чланова посаде који су дио суше оперативне масе авиона мјерењем или користећи стандардне масе. Утицај њихових положаја на центар равнотеже авиона мора бити одређен.

(д) Оператер мора утврдити масу укрцаног терета, укључујући и баласт, стварним мјерењем или одређујући масу укрцаног терета сагласно стандардној маси путника и пртљаге како је одређено у OPS 1.620.

(е) Оператер мора одредити масу укрцаног горива користећи актуалну густоћу или ако је непозната, густоћу израчунати у складу с методом одређеном у Оперативном приручнику.

#### OPS 1.607

##### **Појмови**

(а) *Суха оперативна маса (Dry Operating Mass)* – укупна маса авиона припремљена за одређену врсту операција укључујући употребљиво гориво и укупну масу укрцаног терета. Та маса обухваћа:

(1) посаду и пртљагу посаде;

(2) опскрбљеност храном (catering) и опрему покретнога путничког сервиса;

(3) питку воду и хемикалије тоалета.

(б) *Максимална маса без горива (Maximum Zero Fuel Mass)* – максимална допуштена маса авиона без неупотребљивог горива. Маса горива садржана у посебним танковима мора бити укључена у масу без горива кад је то изричито споменуто у ограничењима Приручника за летење авионом.

(ц) *Максимална структурална маса слијетања (Maximum Structural Landing Mass)* – максимална допуштена маса авиона при слијетању под нормалним условима.

(д) *Максимална структурална маса полијетања (Maximum Structural Take Off Mass)* – максимална допуштена маса авиона на почетку полијетања.

(е) Класификација путника

(1) одрасли, мушкарци или жене, дефинисане су особе старости дванаест година и више;

(2) дјецом су дефинисане особе старости двије године и више, али млађе од дванаест година;

(3) дојенчад је дефинисана као особе које имају мање од двије године.

(ф) *Укупна укрцајна маса* – укупна маса путника, пртљаге и робе, укључујући било који неплаћени терет.

*OPS 1.610*

#### **Укрцајна маса и равнотежа**

У Оперативном приручнику, оператер мора одредити начела и методе одређивања укрцајне масе и равнотеже, а који удовољавају захтјевима OPS 1.605. Овај систем мора покривати све врсте намјераних операција.

*OPS 1.615*

#### **Вриједности масе за посаду**

(а) Оператер ће користити сљедеће вриједности маса да одреди суху оперативну масу:

(1) актуелну масу укључујући сав пртљаг посаде;

(2) стандардне масе, укључујући ручни пртљаг: 85 кг за члана летачке посаде и 75 кг за члана кабинске посаде;

(3) друге стандардне масе прихватљиве надлежном тијелу.

(б) Оператер мора кориговати суху оперативну масу за било коју додатну пртљагу. Положај додатног пртљага мора се узети у обзир када се одређује центар равнотеже авиона.

*OPS 1.620*

#### **Вриједности масе за путнике и пртљагу**

(а) Оператер мора израчунати масу путника и пријављени пртљаг користећи или актуално мјерење масе сваке особе и актуелно мјерење масе пртљаге или стандардне вриједности масе одређене у таблицама 1-3, изузев кад је расположиви број путничких сједишта мањи од 10. У таквим случајевима маса путника може бити одређена вербалним очитовањем сваког путника и додајући томе унапријед одређену константу за израчунавање ручне пртљаге и одјеће. Поступак који одређује када одабрати актуелну или стандардну масу и поступак који слиједи кад се користи вербално очитовање морају бити укључени у Оперативни приручник.

(б) Ако се одређује актуелна маса с мјерењем, оператер мора обезбједити да путничке личне ствари и ручни пртљаг буду укључени. Такво мјерење мора се извршити непосредно прије укрцавања на одговарајућем мјесту.

(ц) Ако се одређује актуелна маса путника користећи стандардне вриједности за масу, морају се користити стандардне вриједности масе приказане у таблицама 1 и 2. Стандардне масе укључују ручни пртљаг и масу сваког дјетета млађег од двије године које носи одрасло лице на једном путничком сједишту. Дојенче које заузима одвојено путничко сједиште мора се сматрати дјететом у смислу овог подстава.

(д) Вриједности масе за путнике – 20 путничких сједишта или више

(1) За авион с двадесет или више расположивих путничких сједишта, употребљиве стандардне масе за мушкарце и жене дате су у табlici 1. Као алтернатива, у случају кад је укупан број расположивих путничких сједишта 30 или већи, примјенива је вриједност масе "сви одрасли" из табlice 1.

(2) у табlici 1, празнични чартер (holiday charter) значи чартер лет као елемент празничног путничког пакета. Примјена вриједности масе празничног чартера обезбјеђује да се не више од 5 посто путничких сједишта у авиону користи за ненаплаћени превоз извјесних категорија путника.



Таблица 1.

Путничка сједишта:	20 и више		30 и више
	Мушкарци	Жене	Сви одрасли
Сви летови осим празничних чартер летова	88 кг	70 кг	84 кг
Празнични чартер летови	83 кг	69 кг	76 кг
Дјеца	35 кг	35 кг	35 кг

(е) Вриједност масе путника – 19 путничких сједишта или мање.

(1) кад је укупан број путничких сједишта на авиону 19 или мањи, стандардне масе у табlici 2. су примјенљиве.

(2) На летовима гдје се ручни пртљаг не носи у кабину или гдје је ручни пртљаг обрачуната посебно, 6 кг се може одузети од наведене масе за мушкарце и жене. Такве ствари, као капут, кишобран, мала ручна торба, новчаник, новине и књиге или мали фотоапарат не сматрају се ручном пртљагом у смислу овога става.

Таблица 2

Путничка сједишта	1 – 5	6 – 9	10 – 19
Мушкарци	104 кг	96 кг	92 кг
Жене	86 кг	78 кг	74 кг
Дјеца	35 кг	35 кг	35 кг

(ф) Вриједности масе за пртљаг

(1) За 20 или више путничких сједишта у авиону стандардне вриједности масе у табlici 3. примјењиве су за сваки комад пријављеног пртљага. За авионе с 19 путничких сједишта или мање мора се користити актуелна маса пријављеног пртљага, одређена вагањем;

(2) У табlici 3:

(и) домаћи лет значи лет с поласком и одредиштем унутар граница једне државе;

(ии) летовима унутар европског подручја подразумијевају се летови, чији су полазак и одредиште унутар подручја одређеном у додатку 1 OPS 1.620(ф) и

(иии) међуконтинентални лет, је лет који није унутар Европске регије с поласком и одредиштем на различитим континентима.

Таблица 3. 20 ИЛИ ВИШЕ ПУТНИЧКИХ СЈЕДИШТА

Врста лета	Стандардна маса пртљага
Домаћи	11кг
Унутар европског подручја	13 кг
Међуконтинентални	15 кг
Сви остали	13 кг

(г) Ако оператер жели користити стандардне вриједности масе различите од оних садржаних у таблицама 1 до 3, он мора обавјештавати надлежно тијело о разлозима и добити унапријед његово одобрење. Мора такође тражити одобрење за план детаљног мјерења и примијенити статистичко аналитичке методе из додатка 1 OPS 1.620 (г). Послије провјере и одобрења резултата разматрања мјерења, измијењене стандардне вриједности масе примјењиве су само за тог ваздушног превозника. Измијењене стандардне вриједности масе могу бити кориштене само у околностима у складу с онима под којима је разматрање извођено. Ако измијењене стандардне масе премашују оне у таблицама 1 до 3 такве веће вриједности морају бити кориштене.

(х) На било којем лету на којем се очекује број путника чија ће маса, укључујући ручни пртљаг, пријећи стандардну масу путника, оператер мора одредити актуелну масу таквих путника мјерењем или додавањем одговарајућег повећања масе.

(и) Ако се користи стандардна вриједност масе за провјерени пртљаг и ако знатан број путника пријављује пртљаг за који се очекује да ће пријећи стандардну масу пртљага, оператер мора одредити стварну масу таквог пртљага мјерењем или додавањем одговарајућег повећања масе.

(j) Оператер мора обезбједити да вођа буде обавијештен када се користи стандардна метода за одређивање масе терета и да је та метода приказана у документацији за масу и равнотежу.

OPS 1.625

**Документација о маси и равнотежи  
(Види додатак 1 OPS 1.625)**

(а) Оператер мора утврдити документацију о маси и равнотежи прије сваког лета специфицирајући терет и његов распоред. Документација о маси и равнотежи мора омогућити вођау да одреди да је терет и његов распоред такав да маса и границе равнотеже авиона не буду премашене. Лице које припрема документацију о маси и равнотежи мора бити означено на документу. Лице које надгледа укрцај авиона мора потврдити потписом да је терет и његов распоред у сагласности с документацијом о маси и равнотежи. С тим документом мора бити упознат вођа, а његово прихватање биће означено супотписом или слично (види такођер OPS 1 1.055 (а)(12)).

(б) Оператер мора одредити поступак за промјене укрцаја у задњој минути (Last Minute Changes).

(ц) Према одобрењу надлежног тијела, оператер може користити алтернативне поступке захтијеване ставцима (а) и (б).

Додатак 1 OPS 1.605

**Маса и равнотежа – уопштено  
(Види OPS 1.605)**

(а) Одређивање суше оперативне масе авиона

(1) Вагање авиона

(и) Нови авиони вагани су у фабрици и припремљени су за операције без поновног вагања ако су записи о маси и равнотежи подешени за преправке или измјене на авиону. Авиони пренијети од једног ваздушног превозника с одобреним програмом контроле масе на другог ваздушног превозника с одобреним програмом не требају бити вагани прије употребе ако није прошло више од четири године од задњег вагања.

(ии) Појединачна маса и положај центра равнотеже (CG) сваког авиона мора се периодично утврђивати. Максимални интервал између два вагања мора одредити оператер у складу захтјевима OPS 1.605(б). Додатно, маса и центар равнотеже (CG) поново ће бити утврђени:

(А) Вагањем;

(В) Обрачуном, ако је оператер у стању оправдати ваљаност изабране методе обрачуна, када укупне промјене суше оперативне масе прелазе  $\pm 0,5$  посто од максималне масе слијетања или када укупне промјене у позицији центра равнотеже (CG) прелазе  $\pm 0,5$  посто од средње аеродинамичне тетиве.

(2) Маса флоте и положај центра равнотеже (CG)

(и) за флоту или скупину авиона истог модела и конфигурације, средња суха оперативна маса и положај центра равнотеже (CG) обезбеђују да суха оперативна маса и положај центра равнотеже (CG) појединачног авиона удовољава одступањима одређеним у тачки (ии), те осим тога да су примјењиви услови одређени у подставовима(иии) (ив) и (а)(3).

(ии) одступања

(А) Ако суха оперативна маса било којег изваганог авиона или израчуната маса било којег авиона у флоти одступа више од  $\pm 0,5$  посто максималне структуралне масе слијетања, од установљене суше оперативне масе флоте или ако центар равнотеже (CG) одступа више од  $\pm 0,5$  посто средње аеродинамичке тетиве CG флоте, авион мора бити искључен из те флоте. Одвојене флоте могу бити утврђене, свака с различитом масом флоте;

(Б) У случају кад је маса авиона унутар толеранције суше оперативне масе флоте, али му је положај центра равнотеже (CG) изван допуштеног одступања флоте, авион и даље може бити оперативан под прихватљивом сухом оперативном масом флоте, али с индивидуалним (посебним) положајем центра равнотеже (CG);

(Ц) Ако појединачни авион, кад се упореди с другим авионима из флоте, има физички мјерљиве разлике (нпр. кухињу или конфигурацију сједишта) које изазивају прекорачење толеранције флоте, тај авион може бити задржан у флоти уз одговарајуће исправке на масу и/или положај центра равнотеже (CG) за тај авион;

(Д) Авиони за које средња аеродинамична тетива није објављена морају оперисати с индивидуалном масом и вриједности положаја центра равнотеже (CG) или морају бити предмет посебне студије и одобрења.

(иии) Употреба вриједности флоте

(Ц) Послије вагања авиона или ако се било какве промјене учине у опреми авиона или конфигурацији, оператер мора провјерити да ли тај авион остаје унутар толеранција одређених у тачки (2)(ии).

(Б) Авиони који нису били вагани од задњег одређивања оцјена масе флоте још увијек могу бити задржани у флоти која оперише с вриједностима флоте, обезбеђујући да индивидуалне вриједности буду промијењене обрачуном и да остају унутар толеранција одређених у тачки (2)(ии). Ако се те индивидуалне вриједности даље не налазе унутар допуштених одступања, оператер мора или одредити нову вриједност

флоте испуњавајући услове подстава (2)(и) и 2(и), или оперисати авионима који се не налазе унутар ограничења с њиховим индивидуалним вриједностима;

(Ц) Да би се укључио авион у флоту која оперише с вриједностима флоте, оператер мора провјерити вагањем или буџетом да се актуелна вриједност налази унутар толеранција одређених у подставу (2)(и);

(ив) да удовољи подставу (2)(и), вриједност флоте мора бити ажурирана најмање на крају сваке оцјене масе флоте.

(3) Број авиона који морају бити извагани да постигну вриједност флоте

(и) ако је "n" број авиона у флоти која користи вриједности флоте, оператер мора, у размаку између двије оцјене масе флоте најмање вагати, број авиона одређених према табlici:

Број авиона у флоти	Минималан број авиона који се морају вагати
2 или 3	n
4 до 9	n + 3 2
10 или више	n + 51 10

(и) при избору авиона који ће бити вагани, биће изабрани они с најдужим временским размаком од задњег вагања;

(и) размак између двије евалуације масе флоте не смије бити дужи од 48 мјесеци;

(4) Поступак вагања

(и) вагање мора обавити произвођач или одобрена организација за одржавање;

(и) нормалне мјере безбједности морају бити предузете у складу с правилима струке, као што су:

(А) провјеравање комплетности авиона и опреме;

(Б) Провјера јесу ли текућине исправно обрачунате;

(Ц) Обезбједити да авион буде чист;

(Д) Обезбједити да вагање буде у затвореној грађевини;

(и) опрема која се користи за вагање мора бити исправно калибрирана, подешена на нулу и кориштена у складу с упутама произвођача. Сваку скалу мора калибрirati или произвођач, или цивилни одјел за мјере и тежине или нека одговарајућа овлаштена фирма у двије године или унутар периода што га је одредио произвођач опреме за вагање, изборући оно што је мање. Опрема мора омогућити да се маса авиона тачно утврди.

(б) Специјалне стандардне масе за укрцајни терет. Додатно, уз стандардне масе за путнике и пријављени пртљаг, оператер може тражити одобрење за стандардне масе за друге ставке терета.

(ц) Укрцавање авиона

(5) Оператер мора обезбједити да укрцавање његовог авиона буде извршено под надзором квалификованог особља;

(6) Оператер мора обезбједити да укрцавање терета буде у складу с подацима кориштеним за обрачун масе и равнотеже авиона;

(7) Оператер мора удовољити свим додатним структуралним ограничењима, као што су ограничења јачине пода, максимално оптерећење по дужном метру, максимална маса за робни одјељак, и/или ограничење максималног броја сједишта.

(д) Ограничење центра равнотеже

(1) Оперативно подручје центра равнотеже (CG). Ако није дефинисан распоред сједишта, и ако је број путника по реду сједишта, терет у појединачним робним одјелима и гориво у појединачним spremницима тачно израчунато у буџету равнотеже, оперативне границе морају бити примијењене према одобреном подручју центра равнотеже (CG). У одређивању граница центра равнотеже (CG) морају бити узета у обзир могућа одступања од предвиђеног распореда терета. Ако је примијењен слободан распоред сједишта, оператер мора утврдити поступак којим ће обезбједити корективну акцију летачке или кабинске посаде за екстремни уздужни избор сједишта. Границе центра равнотеже и придружене оперативне границе, укључујући преузимање с обзиром на распоред путничких сједишта, мора прихватити надлежно тијело

(2) центар равнотеже у лету. Према подставу (д)(1), оператер мора потврдити да поступци потпуно узимају у обзир екстремне промјене у кретању центра равнотеже (CG) током лета, изазване кретањем путника/посаде и потрошњом/премјештањем горива.

*Додатак 1 OPS-у 1.620 (ф)*

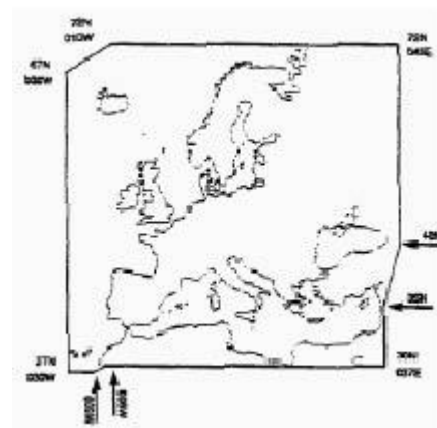
#### **Одређивање простора за летове унутар европског подручја**

У смислу OPS 1.620(ф), летовима унутар европског подручја, другачијим од домаћих летова, подразумевају се летови који се обављају унутар простора сљедећих тачака:

N 72.00	E 045.00
N 40.00	E 045.00
N 35.00	E 037.00
N 30.00	E 037.00
N 30.00	E 006.00
N 27.00	W 009.00
N 27.00	W 030.00
N 67.00	W 030.00
N 72.00	W 010.00
N 7200	W 045.00

као што је приказано на 1 доле:

Слика 1. ЕВРОПСКО ПОДРУЧЈЕ



Додатак 1 OPS-у 1.620 (е)

### Поступак за успостављање исправљених вриједности стандардне масе за путнике и пртљагу

#### (а) Путници

(1) мјерење методом узорка. Просјечна маса путника и њихове пртљаге мора бити одређена вагањем на случајним узорцима. Избор случајног узорка мора се заснивати на типичној вриједности путника, узимајући у обзир врсту операције, учесталост летова на различитим рутама, долазне/одлазне летове, одговарајућу сезону и капацитет сједишта у авиону.

(2) величина узорка. План прегледа мора обухватити мјерење најмање од највећег;

(и) броја путника, израчунатог из пробног узорка, користећи нормални статистички поступак заснован на релативно поузданом подручју (тачности) од 1 посто за све одрасле и 2 посто посебно за мушкарце и жене средње масе

(ии) за авионе:

(А) с бројем путничких сједишта 40 или више, укупно од 2.000 путника;

(Б) с бројем путничких сједишта мањим од 40, укупно 50 x број путничких сједишта.

(3) маса путника. Маса путника мора садржавати масу путничких ствари које се носе при уласку у авион. Кад се узима случајан узорак путничке масе, дјеца до двије године бити ће вагана заједно с пратећом одраслом особом (види такођер OPS 1.620(ц),(д) и (е);

(4) мјесто мјерења. Мјесто за мјерење путника биће постављено што ближе авиону, на тачки гдје се промјена у маси путника одбацивањем или посједовањем више особних ствари највјеројатније неће догодити прије укрцавања путника у авион;

(5) уређај за мјерење. Уређај за мјерење путника мора бити капацитета најмање 150 кг. Маса ће бити приказана с минималном подјелом од 500 г. Уређај за мјерење мора бити тачан унутар 0,5 посто или 200 г, узимајући у обзир оно што је веће;

(6) записивање вриједности масе. За сваки лет, укључујући и надгледање, морају се забиљежити маса путника, одговарајућа категорија путника (нпр. мушко/женско/дјеца) и број лета.

(б) Прегледани пртљаг. Статистички поступак за одређивање исправљене вриједности стандардне масе пртљага, засноване на просјечној маси пртљаге минимално захтијеване величине узорка, у основи је једнак ономе за путника, одређен у тачки (а)(1). За пртљаг је релативно поуздана тачност до 1 посто. Минимално 2,000 комада пријављене пртљаге мора бити измјерено.

(ц) Одређивање исправљене вриједности стандардне масе путника и пријављене пртљаге

(1) Исправљена вриједност стандардне масе за путнике и пријављену пртљагу нема неповољан ефекат на оперативну безбједност. Статистичке анализе морају се извршити. Такве анализе резултираће вриједностима средње масе за путнике и пртљагу као и другим подацима.

(2) за авион с 20 или више путничких сједишта, наведене средње вриједности масе примјењују се као исправљене вриједности стандардне масе за мушкарце и жене.

(3) у мањим авионима, сљедећа увећања морају се додати на средњу масу путника да се постигне исправљена вриједност масе:

Број путничких сједишта	Захтијевано повећање масе
1 – 5 укљ.	16 кг
6 – 9 укљ.	8 кг
10 – 19 укљ.	4 кг

Алтернативно, све исправљене вриједности стандардне (средње) масе за одрасле могу се примијенити на авионе с 30 или више путничких сједишта. Исправљене стандардне вриједности (средње) масе пријављене пртљаге примјењиве су за авионе с 20 или више путничких сједишта;

(4) оператер има могућност поднијети преглед детаљног плана надлежном тијелу на одобрење и послје одступања од исправљене вриједности стандардне масе, гарантујући да је та исправљена вриједност одређена кориштењем поступцима објашњених у овом додатку. Такво одступање мора бити поновно утврђено у времену до пет година.

(5) Све исправљене вриједности стандардне масе за одрасле морају бити засноване на односу мушко/женско од 80/20 у односу на све летове осим празничних чартер летова (Holiday charter) који су 50/50. Ако оператер жели добити одобрење за употребу другачијег односа на посебним рутама или летовима, тада се подаци морају предложити на одобрење надлежном тијелу приказујући да је алтернативни однос мушко/женско конзервативан и покрива најмање 84 посто актуелног односа мушко/женско на узорку од најмање 100 репрезентативних летова.

(6) Средња утврђена вриједност масе заокружује се на најближи цијели број у килограмима. Вриједност масе пријављеног пртљага заокружена је на најближих 0,5 кг.

#### Додатак 1 JAR-OPS 1.625

#### Документација о маси и равнотежи

(б) Документација о маси и равнотежи

(1) Садржај

(и) документација о маси и равнотежи мора садржавати сљедеће податке:

(А) регистрација авиона и тип;

(Б) ознака лета и датум;

(С) име вође;

(Д) име особе која је израдила документ;

(Е) суха оперативна маса и одговарајући центар равнотеже (CG) авиона;

(Ф) маса горива на полијетању и маса горива за лет;

(Г) друга потрошена маса, осим горива;

(Х) компоненте терета, укључујући путнике, пртљагу, терет и баласт;

(И) маса у полијетању, маса у слијетању и маса без горива;

(Ј) распоред терета;

(К) употребљив положај центра равнотеже (CG);

(Л) ограничавајућа маса и вриједности центра равнотеже (CG).

(и) надлежно тијело може одобрити ваздушном превознику да смије испустити неке податке из документације о маси и равнотежи;

(2) промјене у задњој минути. Ако се догоди било каква промјена послје комплетирања документације о маси и равнотежи, на то се мора упозорити вођа и промјене у задњој минути морају бити унијете у ту документацију. Максимално допуштене промјене у броју путника и прихватљив терет као промјена у задњој минути морају бити одређени у Оперативном приручнику. Ако је тај број већи, мора бити направљена нова документација о маси и равнотежи.

(б) Рачунараски систем – ако се документи о маси и равнотежи израђују с помоћу рачуналног система за масу и равнотежу, оператер мора провјерити цјеловитост излазних података. Мора успоставити систем за

провјеру да су додатни улазни подаци унијети исправно у систем и да систем ради трајно исправно с провјеравањем излазних података у временском размаку не већем од шест мјесеци.

(ц) Систем масе и равнотеже на авиону. Оператер мора добити одобрење надлежног тијела ако жели у авиону користити рачунарски систем за масу и равнотежу као првенствени извор података за одлазак/отпрему авиона.

(д) Рачунарска веза. Када је документација о маси и равнотежи послана на авион рачунарском везом, преслика коначног документа о маси и равнотежи коју је прихватио вођа мора остати на земљи.

Пододјељак К  
ИНСТРУМЕНТИ И ОПРЕМА  
OPS 1.630

#### Општи увод

(а) Оператер мора гарантовати да лет неће започети ако инструменти и опрема, захтијевани у овом пододјељку,

(1) нису одобрени, осим оних наведених у ставу (ц), и постављени у складу с одговарајућим захтјевима, укључујући минималне стандарде перформанси и оперативних и пловидбених захтјева;

(2) нису у оперативном стању за врсту операције која се проводи осим под условом наведеним у MEL (види OPS 1.030);

(б) Најнижи могући стандарди инструмената и опреме прописани су у Скупном правилнику техничких стандарда (European Technical Standard Orders – ETSO) како је то наведено у CS-TSO, и користе се уколико нису прописани други стандарди у оперативним прописима или прописима о пловидбености. Инструменти и опрема који не удовољавају захтјевима ETSO на дан имплементације OPS могу се и даље примјењивати или уградити, уколико нису прописани други захтјеви у овом пододјељку. Инструменти и опрема који су већ одобрени не морају удовољавати измијењеном ETSO или измијењеним прописима који нису ETSO, уколико нису прописани ретроактивни захтјеви.

(ц) За сљедеће дијелове опреме се не захтјева одобрење:

(1) осигурачи наведени у OPS 1.635;

(2) батеријске џепне свјетилке наведене у OPS 1.640(а)(4);

(3) тачан мјерач времена наведен у OPS 1.650(б) & 1.652(б);

(4) носач карте, наведен у OPS 1.652(н);

(5) комплети прве помоћи наведени у OPS 1.745;

(6) опрема за хитну медицинску помоћ наведена у OPS 1.755;

(7) мегафони наведени у OPS 1.810;

(8) опрема за преживљавање и пиротехничка опрема за сигнализацију наведена у OPS 1.835(а) и (ц);

(9) сидра за море и опрема за привезивање, сидрење или маневрисање за хидроавионе и амфибије на води, наведени у OPS 1.840.

(10) дјечји систем појаса за везивање, у складу с OPS 1.730(а)(3).

(д) Ако члан посаде користи опрему авиона на свом мјесту током лета, она му мора бити лако дохватљива. Ако поједини дио опреме мора користити више чланова посаде авиона, та опрема треба бити лако дохватљива с било којег мјеста за које је предвиђена.

(е) Инструменти које користе сви чланови посаде авиона морају бити постављени тако да они могу лако видјети њене ознаке са свог мјеста уз најмање могуће скретање од положаја и правца гледања који су му најпогоднији гледајући напријед у смјеру лета. Када више од једног члана посаде авиона користи поједини инструмент у авиону, тада тај инструмент мора бити постављен тако да га с радног мјеста лако види сваки члан посаде авиона који га користи.

OPS 1.635

#### Уређаји за заштиту електричне инсталације

Оператер не смије користити авион у којем се користе осигурачи ако нема причувних осигурача, који морају бити доступни за употребу у авиону најмање 10 посто од броја постављених осигурача исте врсте, или 3 од сваке врсте постављених осигурача, узимајући у обзир што је веће.

OPS 1.640

#### Оперативна свјетла на авиону

Оператер не смије користити авион ако није опремљен:

(а) За лет по дану:

(1) системом свјетала против судара (Anti Collision light system);

(2) освјетљењем које је прикључено на електрични систем авиона тако да се обезбједи одговарајуће освјетљење за све инструменте и опрему битну за безбједан лет авиона;

(3) освјетљењем прикљученим на електрични систем авиона да се обезбједи освјетљење у свим одјељцима за пунтике;

(4) електричном џепном свјетилком за сваког члана посаде авиона лако приступачном члану посаде када сједи на свом радном мјесту.

(б) За лет ноћу, опреми наведеној у ставу (а) додају се:

(1) навигацијска/позицијска свјетла; и

(2) два свјетла за слијетање авиона, или једно свјетло које се напаја из два одвојена електрична система; и

(3) свјетла која су у складу с међународним прописима за спрјечавање судара на мору, за хидроавион или амфибију.

*OPS 1.645*

### **Брисачи вјетробрана**

Оператер не смије користити авион највеће масе полијетања веће од 5.700 кг ако на сваком пилотском мјесту није опремљен брисачем вјетробранског стакла или сличним средством за брисање да се омогући јасна видљивост током слијетања.

*OPS 1.650*

### **Дневне VFR операције – летни и навигацијски инструменти те припадајућа опрема**

Оператер не смије користити авион дању у VFR (Visual Flight Rules) ако није опремљен инструментима за летење и навигацију те припадајућом опремом, и ако се не могу примијенити:

(а) магнетни компас;

(б) тачан сат, који показује сате, минуте и секунде;

(ц) осјетљив притисак висиномјер калибриран у стопама, с могућношћу постављања подскеле калибриране у хектопаскалинама/милибарима, који се може подесити на сваки барометарски притисак што би се могао појавити током лета;

(д) брзиномјер калибриран у чворовима

(е) вариометар (мјерач вертикалне брзине);

(ф) контролник лета (показивач заокрета и клизања) авиона, или координатор заокрета с уграђеним показивачем клизања авиона;

(г) вјештачки хоризонт;

(х) стабилизовани показивач смјера;

(и) инструмент који у пилотској кабини показује спољашњу температуру ваздуха и калибриран у степенима Целзијуса;

(ј) за летове који не трају дуже од 60 минута, за авион који узлијеће и слијеће на исти аеродром и који не лети даље од 50 NM од тог аеродрома, инструменти прописани у подставовима (ф), (г) и (х), и у подставовима (к)(4), (к)(5) и (к)(6), могу бити замијењени контролником лета или вјештачким хоризонтом и показивачем клизања, или координатором заокрета с уграђеним показивачем клизања или с оба контролника лета и клизања.

(к) ако се за лет захтијевају два пилота, тада други пилот мора на свом мјесту имати посебно одијељене инструменте:

(1) осјетљив притисак висиномјер калибриран у стопама, с могућношћу постављања подскеле калибриране у хектопаскалинама/милибарима, који се може подесити на сваки барометарски притисак што би се могао објавити током лета;

(2) брзиномјер калибриран у чворовима;

(3) вариометар (мјерач вертикалне брзине);

(4) контролник лета (показивач заокрета и клизања) авиона, или координатор заокрета с уграђеним показивачем клизања авиона;

(5) вјештачки хоризонт (показивач хоризонта);

(6) синхронизовани показивач смјера;

(л) сваки систем мјерења брзине мора бити опремљен гријаном Питот-цијеву или једнаковриједним средством за спрјечавање квара или лошег рада система ради стварања кондензата или залеђивања:

(1) за авионе највеће масе полијетања 5,700 кг и више или који има сједишта за 9 путника или више;

(2) за авионе којима је издато прво Увјерење о пловидбености на дан или након 1. априла 1999.;

(м) гдје год се захтијевају двоструки инструменти, захтјев се односи и на одвојене приказе за сваког пилота и посебне селекторе или другу припадајућу опрему;

(н) сви авиони морају имати показиваче за упозорење о недовољном напајању летачких инструмената електричном енергијом;

(о) сви авиони с ограничењима према стишљивости/ограничењима Mach-ова броја (compressibility limitations), која иначе нису показана прописаним показивачима брзине авиона, морају бити опремљени показивачем mach-ова броја на сваком пилотском мјесту.

(п) оператер не смије обављати дневне VFR операције ако авион није опремљен слушалицама с уграђеним конзолним или одговарајућим микрофоном за свакога члана летачке посаде на дужности у пилотској кабини.

**Летови с помоћу инструмената (IFR) или летови ноћу – летачки и навигацијски инструменти и припадајућа опрема**

Оператер не смије користити авион у складу с правилима летења с помоћу инструмената (Instrument Flight Rules – IFR) или ноћу у складу с правилима визуалног летења (Visual Flight Rules – VFR) ако није опремљен летачким и навигацијским инструментима и припадајућом опремом у условима утврђеним у слиједећим ставцима:

- (а) магнетни компас;
- (б) тачан сат, који показује сате, минуте и секунде;
- (ц) два осјетљива притисак висиномјера калибрирана у стопама, с могућношћу постављања скале калибриране у хектопаскалина/милибарима, који се могу подесити на сваки барометарски притисак што би се могао појавити током лета. Ови висиномјери морају имати показивач знаменак (с бубњевима или одговарајући);
- (д) систем мјерења брзине мора бити опремљен Питот-цијеви с гријањем или једнаковриједним средством за спречавање квара или лошег рада система ради стварања кондензата или залеђивања, укључујући и систем упозорења квара Питот-цијеви. Захтјев у погледу показивача квара Ритот-цијеви за гријање не примјењује се на оне авионе који имају највећи допуштени број путничких сједишта 9 и мање или највеће масе полијетања 5,700 кг и мање и којима је издато Увјерење о пловидбености прије 1. априла 1998.;
- (е) вариометар (мјерач окомите брзине);
- (ф) контролник лета (клизања) авиона;
- (г) вјештачки хоризонт (показивач хоризонта);
- (х) стабилизовани показивач смјера;
- (и) инструмент који у пилотској кабини показује спољашњу температуру ваздуха, калибриран у степенима Целзијуса;
- (ј) два независна статичка притисак система, осим за авионе на елисни погона највеће масе полијетања 5,700 кг или мање, гдје се допушта један статички притисак систем и алтернативни извор статичког притиска;
- (к) ако се за лет захтијевају два пилота, други пилот мора на свом мјесту имати слиједеће посебно одијељене инструменте:
  - (1) осјетљив притисак висиномјер калибриран у стопама, с могућношћу постављања скале калибриране у хектопаскалина/милибарима, који се може подесити на сваки барометарски притисак што би се могао појавити током лета и који може бити један од два висиномјера који се захтијевају горе наведеним ставом
  - (ц). Ови висиномјери морају имати показивач знаменак (с бубњевима или одговарајући);
  - (2) систем мјерења брзине мора бити опремљен Питот-цијеви с гријањем или једнаковриједним средством за спречавање квара или лошег рада система ради стварања кондензата или залеђивања, укључујући и систем упозорења квара Питот-цијеви. Захтјев у погледу показивача квара Питот-цијеви за загријавање не примјењује се на оне авионе, који имају највећи допуштени број путничких сједишта 9 и мање или највеће масе полијетања 5,700 кг и мање и којима је издато Увјерење о пловидбености прије 1. априла 1998.;
  - (3) вариометар (мјерач окомите брзине);
  - (4) контролник лета (клизања) авиона;
  - (5) вјештачки хоризонт (показивач хоризонта);
  - (6) стабилизовани показивач смјера;
- (л) авиони највеће масе полијетања 5,700 кг и веће, те с највећим допуштеним бројем путничких сједишта 9 и већим, морају бити опремљени додатним резервним показивачем положаја (вјештачки хоризонт) који се може користити с оба мјеста пилота, тако:
  - (1) да буде стално укључен током нормалне операције, а да се након потпунога квара нормалног електричног система напаја из независног извора електричне енергије, одвојеног од нормалног електричног система;
  - (2) да осигура поуздан рад за најмање 30 минута након потпунога квара нормалног електричног система, узимајући у обзир и остала оптерећења за напајања у случају опасности и за операцијске поступке;
  - (3) да ради независно од свакога другог система вјештачког хоризонта;
  - (4) да аутоматски ради након потпунога квара нормалног електричног система; и
  - (5) да је исправно освијетљен у свим фазама рада, осим за авионе највеће масе полијетања 5,700 кг или мање, који су већ регистровани у држави чланици на дан 1. априла 1995., и с вјештачким хоризонтом постављеним на лијевој страни инструменталне плоче;
  - (м) при усклађењу са ставом (л), посади авиона мора бити потпуно јасно када се помоћни вјештачки хоризонт, који се захтијева према ставу (л), напаја властитом енергијом за случај опасности. Тада мора на самом инструменту или на арматурној плочи постојати ознака да је вјештачки хоризонт у погону.
  - (н) носач карте положен да тако да је карту лако читати, те могућност освјетљења за ноћно летење;



(o) ако је уграђен причувни систем вјештачког хоризонта сертифициван у складу с захтјевима CS 25.1303(б)(4) или одговарајућим, показивачи скретања и клизања могу бити замијењени показивачима клизања;

(п) гдје год се захтијевају двоструки инструменти, захтјев се односи и на одвојене приказе за сваког пилота и одвојене селекторе или другу припадајућу опрему;

(q) сви авиони морају бити опремљени инструментима за показивање недовољног напајања инструментата електричном енергијом;

(р) сви авиони с ограничењем стишљивости ваздуха, које се не показује показивачима брзине авиона, морају бити опремљени показивачем Mach-броја на мјесту сваког пилота;

(с) оператер не смије обављати IFR или ноћне летове ако авион није опремљен комплетом за радиовезу (слушалице-микрофон) за постављање на главу за пилота који обавља летачке дужности, те типком за активирање предајника на управљачкој команди сваког пилота.

*OPS 1.655*

#### **Додатна опрема за операције с једним пилотом у условима IFR**

Оператер не смије обављати IFR летове с једним пилотом ако авион није опремљен аутоматским пилотом који задржава висину и смјер лета.

*OPS 1.660*

#### **Систем за упозорење висине лета (Altitude alerting system)**

(а) Оператер не смије користити авион на турбоелисни погон највеће масе полијетања 5,700 кг и више или с више од 9 сједишта за путнике, или турбомлазни авион, који није опремљен системом за упозорење висине лета који је у стању:

(1) упозорити посаду авиона да се авион приближава претходно одабраној висини лета; и

(2) упозорити барем звучним знаком посаду авиона када авион не лети на претходно одабраној висини лета,

осим за авионе највеће масе полијетања 5,700 кг или мање, те с највећим допуштеним бројем путничких сједала већим од 9 за које је прво појединачно увјерење о пловидбености издато прије 1. априла 1972. и који су били регистровани на дан 1. априла 1995.

*OPS 1.665*

#### **Системи за упозорење близине тла (GPWS) и упозорење на пружање терена испред авиона (TAWS)**

(а) Оператер не смије користити авион с турбинским погоном највеће сертифициване масе при полијетању веће од 5700 кг или највећим одобреним бројем путничких сједишта већим од 9 ако није опремљен системом за упозорење близине тла (GPWS -Ground Proximity Warning System) који укључује и упозорење на пружање терена испред авиона (Terrain Awareness and Warning System – TAWS).

(б) Систем за упозорење близине тла (GPWS) мора аутоматски омогућити, звучним сигнаlima који могу бити надопуњени визуалним сигнаlima, благовремено и јасно препознатљиво упозорење посади авиона на вертикалну брзину понирања, близину тла, губитак висине након полијетања или на почетку поновљеног прилаза, неправилну конфигурацију тла за слијетање и на одступање према доле од нагиба прилазне равнине.

(ц) Систем за упозорење на пружање терена испред авиона (TAWS) мора аутоматски обезбједити посади авиона, визуалним и звучним сигнаlima те приказом пружања терена, довољну временску резерву да се спријечи управљани лет у препреку и омогући проматрање терена према напријед те одреди сигурна минимална висина.

*OPS 1.668*

#### **Систем за избјегавање судара у ваздуху (Airborne Collision Avoidance System)**

Оператер не смије користити авион на турбински погон највеће масе полијетања већом од 5,700 кг и с највећим допуштеним бројем путничких сједишта већим од 19, ако није опремљен системом за избјегавање судара у ваздуху најмање с могућношћу перформансе ступња ACAS II.

*OPS 1.670*

#### **Временски радар у авиону**

(а) Оператер не смије управљати:

(1) авионом с кабином под притиском; или

(2) авионом с кабином која није под притиском, који има највећу масу полијетања 5,700 кг и већу; или

(3) авионом који има највећи допуштени број путничких сједишта већи од 9 с кабином која није под притиском, ако авион није опремљен авионским временским радаром, увијек када такав авион лети ноћу или у условима летења с помоћу инструментата, у подручјима у којима се може очекивати појава олује или других опасних временских услова, који се могу открити с помоћу авионскога временског радара.

(б) У авионима на елисни погон и с кабином под притиском, који имају највећу масу полијетања до 5,700 кг, с највећим допуштеним бројем путничких сједишта не већим од 9, авионски временски радар се може замијенити другом опремом коју одобри надлежно тијело, а која је у стању открити олује или друге потенцијалне опасне временске услове које може открити авионски временски радар.

*OPS 1.675*

**Опрема за летење у условима залеђивања**

(а) Оператер не смије користити авион у условима залеђивању или кад се залеђивање очекује, уколико авион није опремљен да лети у условима залеђивања и кад за то има одобрење.

(б) Оператер не смије користити авион ноћу када се очекује залеђивање ако није опремљен свјетлом за откривање стварања леда. То освјетљивање мора бити такво да не ствара блијештање или одсјај који би могли узроковати потешкоће посади авиона у извршавању њихових дужности.

*OPS 1.680*

**Опрема за откривање свемирског зрачења**

(а) Оператер не смије користити авион изнад 15,000 м (49 000 стопа) осим ако је:

(1) опремљен инструментима који непрестано мјере и откривају количину укупно примљеног космичког зрачења (тј. количину ионског и неутронског зрачења галактичког и Сунчевог поријекла) те укупне количине током сваког лета, или

(2) опремљен системом праћења тромјесечне количине зрачења који је прихватљив надлежним властима.

*OPS 1.685*

**Систем интерфона за чланове летачке посаде**

Оператер не смије користити авион у којем је посада већа од једног члана ако није опремљен системом интерфона за посаду, укључујући комплетом за радиовезу (слушалице-микрофон) за стављање на главу (али не ручног микрофона) за употребу свих чланова летачке посаде авиона.

*OPS 1.690*

**Систем интерфона за чланове посаде авиона**

(а) Оператер не смије користити авион највеће масе полијетања 15,000 кг и веће или с највећим допуштеним бројем путничких сједала већим од 19 ако није опремљен системом интерфона за чланове посаде, осим авиона којима је издато прво увјерење о пловидбености прије 1. априла 1965. и већ регистрованог на дан 1. априла 1995.

(б) Систем интерфона за чланове посаде:

(1) мора радити независно од интерфонског система за путнике, изузевши ручне комплете, комплете за главу, микрофоне, селекторске прекидаче и уређаје за сигнализацију;

(2) мора гарантовати двосмјерно споразумијевање између пилотске кабине и:

(и) свих путничких одјељака;

(ии) кухиње смјештене изван нивоа путничке кабине;

(иии) сваке удаљене кабине посаде која је изван нивоа путничке кабине те јој се не може лако приступити из путничке кабине;

(3) мора бити лако приступачан сваком члану посаде авиона према пилотској кабини;

(4) мора бити лако приступачан са сваког мјеста кабинског особља крај сваког излаза за нужду или пара излаза за нужду;

(5) мора имати дојавни систем који садржи звучни или свјетлосни систем знакова које употребљавају чланови летачке посаде за упозорење кабинског особља или чланови кабинског особља за упозорење чланова летачког особља;

(6) мора имати средство или уређај за примање позива да може одредити је ли то нормалан позив или позив за опасност;

(7) мора на тлу гарантовати двосмјерну комуникацију између земаљског особља и најмање два члана летачког особља.

*OPS 1.695*

**Систем озвучења за путнике  
(Public address system)**

(а) Оператер не смије користити авион који има највећи допуштени број путничких сједишта већи од 19, ако није постављен систем озвучења за путнике.

(б) Систем озвучења за путнике захтијеван овим чланом:

(1) мора радити независно од интерфонског система, изузевши ручне комплете, комплете за главу, микрофоне, селекторске прекидаче и уређаје за сигнализацију;

(2) мора бити одмах употребљив од сваког члана посаде авиона;

(3) за сваки захтијевани путнички излаз у нужди у сваком нивоу путничке кабине, која има додатно сједиште за кабинско особље, мора имати микрофон, лако приступачан члану посаде који ту сједи, осим што један микрофон може служити за више од једног излаза, под условом да близина излаза омогућује нормалну говорну комуникацију између чланова кабинског особља који сједе;

(4) мора омогућити да у року од десет секунди члан кабинског особља може дјеловати на сваком радном мјесту с којег је могућа његова употреба;

(5) мора бити чујан и разумљив на свим путничким сједиштима, тоалетима и сједиштима кабинског особља те на радним мјестима.

*OPS 1.700*

**Уређај за снимање звукова у пилотској кабини – 1**

(а) Оператер не смије користити авион којем је издато прво Увјерење о пловидбености на дан или послје 1. априла 1998. ако је авион:

(1) вишемоторни турбински највећег броја допуштених путничких сједишта више од 9;

(2) највеће масе полијетања 5,700 кг или више, а није опремљен уређајем за снимање звукова у пилотској кабини који, према распореду времена, снима:

(и) гласовну комуникацију послану или примљену радиостаницом у пилотској кабини авиона.

(ии) звукове из пилотске кабине, укључујући непрекидно звукове примљене из сваког микрофона на слушалици и микрофона кориштеног у маски;

(иии) говорну комуникацију чланова летачке посаде у пилотској кабини који користе систем авионског интерфона;

(ив) глас или звучни знак идентификације навигацијског или прилазног средства из звучника или слушалица;

(в) гласовну комуникацију чланова летачке посаде кад користе систем озвучења путничке кабине ако је уграђен.

(б) Уређај за снимање звукова у пилотској кабини мора бити способан задржати податке током најмање посљедња два сата операције авиона, осим што се за авионе највеће масе полијетања 5,700 кг или мање тај период може скратити на 30 минута.

(ц) Снимање звукова у пилотској кабини мора аутоматски почети прије него се авион започне кретати властитим погоном, а мора престати завршетком лета када се авион више не креће властитим погоном. Осим тога, зависно о напајању електричном енергијом, снимање звука у пилотској кабини мора почети што је прије могуће, током контроле кабине прије почетка рада мотора на почетку лета, па све до контроле пилотске кабине на свршетку лета непосредно након искључења мотора из погона.

(д) Уређај за снимање звукова мора имати и справу која помаже при проналажењу уређаја у води.

*OPS 1.705*

**Уређај за снимање звукова у пилотској кабини – 2**

(а) Оператер не смије управљати вишемоторним турбинским авионом којему је било издато прво Увјерење о пловидбености на дан или након 1. јануара 1990. до и укључиво 31. марта 1998., који има највећу масу полијетања 5,700 кг или мању, и највећи број путничких сједишта већи од 9, ако није опремљен уређајем за снимање звукова у пилотској кабини, који снима:

(1) гласовну комуникацију послану или примљену радиостаницом у пилотској кабини авиона.

(2) звукове из пилотске кабине, укључујући непрекидно звукове примљене из сваког микрофона на слушалици и микрофона кориштеног у маски;

(3) гласовну комуникацију чланова летачке посаде авиона у пилотској кабини који се користе системом авионског интерфона;

(4) глас или звучни знак идентификације навигацијског или прилазног средства из звучника или слушалица;

(5) гласовну комуникацију чланова летачке посаде кад користе систем озвучења путничке кабине ако је уграђен.

(б) Уређај за снимање звукова у пилотској кабини мора бити способан задржати податке најмање посљедњих 30 минута лета авиона.

(ц) Снимање звукова у пилотској кабини мора почети прије него се авион започне кретати властитим погоном, а мора престати завршетком лета када се авион више не креће властитим погоном. Осим тога, зависно о напајању електричном енергијом, снимање звука у пилотској кабини мора почети што је прије могуће, током контроле кабине прије почетка рада мотора на почетку лета па све до контроле пилотске кабине на свршетку лета непосредно након искључења мотора из погона.

(д) Уређај за снимање звукова мора имати и справу која помаже при проналажењу уређаја у води.

*OPS 1.710*

**Уређај за снимање звукова у пилотској кабини – 3**

(а) Оператер не смије користити авион највеће сертификоване масе на полијетању 5,700 кг или веће, прије 1. априла 1998., ако тај авион није опремљен уређајем за снимање звукова у пилотској кабини, који снима:

(1) гласовну комуникацију послану или примљену радиостаницом у пилотској кабини авиона;

(2) гласовну комуникацију чланова летачке посаде авиона у пилотској кабини авиона;

(3) гласовну комуникацију чланова летачке посаде авиона у пилотској кабини који се користе системом авионског интерфона;

(4) глас или звучни знак идентификације навигацијског или прилазног средства из звучника или слушалица;

(б) гласовну комуникацију чланова летачке посаде кад користе систем озвучења путничке кабине ако је уграђен.

(б) Уређај за снимање звукова у пилотској кабини мора бити способан задржати податке најмање посљедњих 30 минута лета авиона.

(ц) Снимање звукова у пилотској кабини мора почети прије него се авион започне кретати властитим погоном, а мора престати завршетком лета када се авион више не креће властитим погоном.

(д) Уређај за снимање звукова мора имати и справу која помаже при проналажењу уређаја у води.

#### OPS 1.715

#### **Уређај за снимање података о лету авиона – 1 (види Додатак 1 OPS 1.715)**

(а) Оператер не смије користити авион којем је издато прво Увјерење о пловидбености на дан или послје 1. априла 1998., ако је авион:

(1) вишемоторни турбински с највећим допуштеним бројем путничких сједишта већим од 9;

(2) највеће сертифициване масе полијетања 5,700 кг или веће,

ако није опремљен уређајем за снимање података о лету авиона који има дигиталну методу снимања и похрањивања података те уређај који може враћати снимљене податке из меморије.

(б) Уређај за снимање података о лету авиона мора бити способан задржати податке најмање посљедњих 25 сати лета авиона. За авионе највеће масе полијетања 5,700 кг или мање, то се вријеме може скратити на 10 сати.

(ц) Уређај за снимање података о лету, с обзиром на временски распоред, мора снимати:

(1) параметре према захтјевима таблица А1 или А2 додатка 1 OPS 1.715

(2) за авионе највеће сертифициване масе на полијетању 27000 кг или веће, додатне параметре према захтјевима таблице В додатка 1 OPS 1.715;

(3) за авионе наведене у ставу (а), уређај за снимање података о лету мора снимати све параметре који се односе на нове или специфичне конструкцијске или оперативне карактеристика авиона а које су таквима одређене од надлежних власти у поступку сертификације или додатне сертификације типа и

(4) за авионе опремљене системима електроничких показивача параметре према захтјевима таблице С Додатка 1 OPS 1.715, осим за авионе којима је издато прво Увјерење о пловидбености прије 20. августа 2002. параметре за које

(и) сензор није набављив; или

(ии) систем авиона или опрема која генерише податке мора бити модификована или

(иии) сигнали су инкомпатибилни систему за снимање;

не морају се снимати ако то прихватају надлежне власти.

(д) Подаци морају бити добијени из извора у авиону, који омогућују тачну повезаност с информацијом која је приказана летачкој посади.

(е) Снимање података о лету авиона мора почети прије него се авион започне кретати властитим погоном, а мора престати завршетком лета када се авион више не креће властитим погоном.

(ф) Уређај за снимање података о лету авиона мора имати и справу која помаже у проналажењу уређаја у води.

(г) Од авиона којима је издато прво Увјерење о пловидбености на дан или послје 1. априла 1998. али не послје 1. априла 2001 може се не захтијевати у складу с OPS 1.715(ц), ако је то одобрено од стране надлежног тијела, под условом:

(1) да се у складу с OPS 1.715(ц) не може постићи осим великим измјенама система авиона и опреме која није у систему уређаја за снимање података о лету, и

(2) авион је у складу с OPS 1.715(ц) осим што параметар 15б у табlici А додатка 1 OPS 1.720 не мора бити сниман.

#### OPS 1.720

#### **Уређај за снимање података о лету авиона – 2 (види Додатак 1 OPS 1.720)**

(а) Оператер не смије користити авион за који је издато прво увјерење о пловидбености на дан или након 1. јуна 1990. до и укључујући 31. марта 1998. који има највећу сертифицивану масу полијетања већу од 5,700 кг уколико није опремљен уређајем за снимање података о лету авиона који примјењује дигиталну методу снимања и ускладиштења као и методу позива података из меморије.

(б) Уређај за снимање података о лету авиона мора бити способан задржати податке најмање посљедњих 25 сати лета авиона.

(ц) Уређај за снимање података о лету, с обзиром на временски распоред, мора снимати:

(1) параметре према захтјевима таблице А додатка 1 OPS 1.720 и

(2) за авионе највеће сертифициване масе на полијетању преко 27000 кг, додатне параметре према захтјевима таблице В додатка 1 OPS 1.720;

(д) За авионе највеће сертификоване масе на полијетању од 27000 кг и мање ако је то прихватљиво надлежним властима параметри 14 и 15б у табlici А додатка 1 OPS 1.720 не морају се снимати ако је испуњен било који од сљедећих услова:

- (1) сензор није лако набављив
- (2) уређај за снимање података о лету нема довољно капацитета
- (3) потребна је измјена опреме која генерише податке

(е) За авионе највеће сертификоване масе на полијетању преко 27000 кг, ако је то прихватљиво надлежним властима сљедећи параметри не морају се снимати: 15б у табlici А додатка 1 OPS 1.720 и 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30 и 31 у табlici В додатка 1 ако је испуњен било који од сљедећих услова:

- (1) сензор није лако набављив
- (2) уређај за снимање података о лету нема довољно капацитета
- (3) потребна је измјена опреме која генерише податке
- (4) сигнали навигацијских података (NAV фреквенција, DME удаљеност, географска ширина и дужина, брзина према земљи, занос вјетром) нису доступни у дигиталном облику.

(ф) Подаци који се могу добити прерачунавањем из других снимљених параметара не морају се снимати ако је то прихватљиво надлежном тијелу

(г) Подаци се морају узети из извора на авиону који омогућавају тачну корелацију с информацијама приказаним летачкој посади

(х) Уређај за снимање података о лету авиона мора почети снимати податке прије него што авион постане способан помицати се властитом снагом и мора се зауставити тек када авион престане бити способан помицати се властитом снагом

(и) Уређај за снимање података о лету авиона мора имати и нараву која помаже при проналажењу уређаја у води.

#### OPS 1.725

#### **Уређај за снимање података о лету авиона – 3 (види Додатак 1 OPS 1.725)**

(а) Оператер не смије користити авион на турбински погон авион којем је издато прво Увјерење о пловидбености прије 1. јуна 1990. и који има највећу сертификовану масу полијетања већу од 5,700 кг уколико није опремљен уређајем за снимање података о лету авиона, који примјењује дигиталну методу снимања и ускладиштења података као и једноставну методу позива података из меморије.

(б) Уређај за снимање података о лету авиона мора бити способан садржати податке најмање посљедњих 25 сати лета авиона.

(ц) Уређај за снимање података о лету, с обзиром на временски распоред, мора снимити:

- (1) параметре према захтјевима табlice А додатка 1 OPS 1.725
- (2) за авионе највеће сертификоване масе на полијетању преко 27000 кг, типа којима је први пут издата Потврда о усклађености/сертификат типа послје 30. септембра 1969. додатни параметри од 6 до 15б табlice Б додатка 1 OPS 1.725 овог одјелка. Сљедећи параметри не морају се снимати ако је то прихватљиво надлежном тијелу: 13, 14, и 15б у табlici Б додатка 1 OPS 1.725 ако је испуњен било који од сљедећих услова:

(и) сензор није лако набављив,

(ии) уређај за снимање података о лету нема довољно капацитета,

(иии) потребна је измјена опреме која генерише податке; и

(3) када уређај за снимање података о лету има довољно капацитета, сензор је лако доступан и није потребна измјена у опреми која генерише податке:

(и) за авионе којима је први пут издато Увјерење о пловидбености на дан или послје 1. јануара 1989. са највећом сертификованом масом на полијетању преко 5,700 кг, али не преко 27,000кг, параметри 6 до 15б табlice Б додатка 1 OPS 1.725; и

(ии) за авионе којима је први пут издато Увјерење о пловидбености на дан или послје 1. јануара 1987. са највећом сертификованом масом на полијетању преко 27000кг преостали параметри из табlice Б додатка 1 OPS 1.725.

(д) Поједини параметри који се могу добити прерачунавањем из других снимљених параметара не морају се снимати ако је то прихватљиво надлежном тијелу.

(е) Подаци се морају узети из извора на авиону који омогућавају тачну корелацију с информацијама приказаним летачкој посади.

(ф) Уређај за снимање података о лету авиона мора почети снимати податке прије него што авион постане способан помицати се властитом снагом и мора се зауставити тек када авион престане бити способан помицати се властитом снагом.

(г) Уређај за снимање података о лету авиона мора имати и справу која помаже при проналажењу уређаја у води.

#### OPS 1.727

##### **Комбиновани уређај за снимање**

(а) У складу са захтјевима у погледу уређаја за снимање звукова у пилотској кабини и уређаја за снимање података о лету може се постићи:

(1) једним комбинованим уређајем за снимање ако авион мора бити опремљен уређајем за снимање звукова у пилотској кабини или само уређајем за снимање података о лету; или

(2) једним комбинованим уређајем за снимање ако авион највеће сертификоване масе на полијетању од 5700 кг или мање мора бити опремљен уређајем за снимање звукова у пилотској кабини и уређајем за снимање података о лету; или

(3) два комбинована уређаја за снимање ако авион највеће сертификоване масе на полијетању од преко 5700кг мора бити опремљен уређајем за снимање звукова у пилотској кабини и уређајем за снимање података о лету.

(б) Комбиновани уређај за снимање је уређај који снима:

(1) сву гласовну комуникацију и звучно окружење које се захтјева одговарајућим параграфом о уређају за снимање звука у пилотској кабини; и

(2) све параметре захтијеване одговарајућим параграфом о уређају за снимање података о лету авиона, са спецификацијом каква се захтјева у тим параграфима.

#### OPS 1.730

##### **Сједишта, безбједносни појасеви, безбједносног система везивања и безбједносна опрема за дијете**

(а) Оператер не смије користити авион ако није опремљен:

(1) сједиштем или лежајем за сваку особу која је стара двије или више година;

(2) безбједносним појасом са или без раменог појаса или безбједносним системом везивања (safety harness) на сваком путничком сједишту за путника старог двије или више година;

(3) дјечјим системом појаса за везивање, прихваћеним од стране надлежног тијела, за свако дијете;

(4) осим како је одређено у ставу (ц), безбједносни појас с косим раменим појасом за сједиште сваког члана летачке посаде и за свако сједиште смјештено крај пилотског сједишта с додатком за аутоматску заштиту тијела у случају наглог успорења;

(5) осим како је одређено у ставу (ц), безбједносни појас с раменим појасом за сједиште сваког члана кабинске посаде и за помоћно сједиште (за посматрача). Тај захтјев ипак не спрјечава да додатни члан проширене кабинске посаде користи путничко сједиште;

(6) сједиштима за чланове кабинског особља која су смјештена у близини излаза за нужду у истом нивоу, осим у случају брзе евакуације путника, када би друга локација сједишта била прихватљива. Сједишта морају бити окренута према напријед или назад унутар угла 15° према уздужној оси.

(б) Сви безбједносни појасеви с раменим појасом морају имати само једну тачку отпуштања.

(ц) Безбједносни појасеви с косим раменим појасом употребљавају се у авионима највеће масе полијетања до 5,700 кг, а безбједносни појасеви у авионима највеће масе полијетања до 2,730 кг, ако безбједносни појас с косим раменим појасом није могуће причврстити.

#### OPS 1.731

##### **Ознаке "вежите се безбједносним појасом" и "забрањено пушење"**

Оператер не смије користити авион у којем сва сједишта за путнике нису видљива из пилотске кабине док нису опремљени знацима да сви путници и кабинско особље морају бити привезани безбједносним појасевима и да пушење није дозвољено.

#### OPS 1.735

##### **Унутрашња врата и завјесе**

Оператер не смије користити авион ако није опремљен сљедећом опремом:

(а) У авионима с највећим допуштеним бројем путничких сједишта већим од 19, врата између путничке и пилотске кабине морају имати натпис "Само за посаду (crew only)" и уређај за закључавање који спрјечава путнике да отворе врата без одобрења посаде авиона;

(б) Уређајем за отварање свих врата која одјељују путничку кабину од осталих простора који се користе као излази у случају опасности. Уређај за отварање врата мора бити лако доступан.

(ц) Ако је потребно проћи кроз пролаз или завјесу који одјељују путничку кабину од осталих простора да би се дошло од било којег сједишта до излаза у случају опасности, тада та врата или завјеса морају имати уређај за учвршћење у отвореном положају;

(д) Натписом на сваким унутрашњим вратима или близу завјесе, који служе за приступ до путничког излаза у случају опасности, који упозорава да они морају бити обезбјеђено отворена током узлијетања и слијетања;

(е) Да сваки члан посаде може откључати свака врата која су приступачна путницима и која они могу закључати.

*OPS 1.745*

**Комплет прве помоћи**

(а) Оператер не смије користити авион који није опремљен комплетом за прву помоћ, лако приступачним за употребу, према табlici:

Број уграђених путничких сједишта	Број потребних комплета прве помоћи
0 – 99	1
100 – 199	2
200 – 299	3
300 и више	4

(б) Оператер мора гарантовати да се комплети прве помоћи:

- (1) периодично контролишу ради утврђивања да садржај и стање одговара њиховој намјерованој употреби;
- (2) да су допуњени у редовним интервалима или према потреби, а у складу с датим упутама на приложеној наљепници.

*OPS 1.755*

**Комплет медицинске помоћи**

(а) Оператер не смије користити авион који има највећи допуштени број путничких сједишта већи од 30, уколико није опремљен комплетом медицинске помоћи и ако је било која тачка планиране руте више од 60 минута лета (при нормалној брзини лета) удаљена од аеродрома на којем би се могла очекивати квалитетна медицинска помоћ.

(б) Вођа ваздухоплова мора гарантовати да ће фармацеутске производе давати само квалификовани доктори, медицинске сестре или слично квалификовано особље.

(ц) Услови за превоз:

- (1) комплет медицинске помоћи мора бити непропустљив за прашину и влагу и мора се држати у безбједносним условима ако је то могуће у путничкој кабини;
- (2) оператер мора гарантовати да се комплети за медицинску помоћ:

(и) периодично контролишу ради утврђивања да садржај одговара њиховој намјерованој употреби; и

(ии) да су допуњени у редовним интервалима или према потреби, а у складу с упутама на приложеној наљепници.

*OPS 1.760*

**Кисеоник за прву помоћ**

(а) Оператер не смије користити авион чија је кабина под притиском на висинама изнад 25,000 стопа ако је потребно кабинско особље, а авион није опремљен доводом неразријеђенога кисеоника за путнике, који из физиолошких разлога могу захтијевати кисеоник након декомпресије кабине. Количина потребнога кисеоника мора се израчунати примјеном попречне брзине протока од најмање три литре при стандардној температури, влази и притиску (Standard Temperature Pressure Dry – STPD) у минути по особи, обезбјеђена за цијели лет након декомпресије кабине на висинама кабине већим од 8,000 стопа али не премашује 15,000 стопа за најмање 2 посто укрцаних путника, али ни у којем случају за мање од једне особе. На располагању мора бити довољно раздјелних јединица, али ни у којем случају мање од двије с могућности употребе за кабинско особље. Раздјелне јединице могу бити пријеносног типа.

(б) Количина кисеоника за прву помоћ, захтијевана за поједини лет, мора бити одређена на основу висине и трајања лета, у складу с оперативним поступцима утврђеним за сваку операцију и руту.

(ц) Опрема за кисеоник мора бити способна гарантовати доток од најмање четири литре у минути до сваког потрошача STPD. Постоји могућност смањења протока од двије литре у минути STPD на било којој висини.

*OPS 1.770*

**Додатни кисеоник – авиони с кабином под притиском  
(види додатак 1 OPS 1.770)**

(а) Уопштено

(1) оператер не смије користити авион с кабином под притиском на висини већој од 10,000 стопа ако опрема за додатни кисеоник не обезбјеђује снабдевање кисеоником захтијевану овим ставом.

(2) потребна количина кисеоника мора бити одређена на основу висине и трајања лета те претпоставке да ће декомпресија у кабини десети на висини или у тачки лета која је најкритичнија у вези с потребом кисеоника, те да ће се након пада притиска, авион спуштати у складу с поступком у случају опасности,

наведеном у Приручнику за летење авионом (Aeroplane Flight Manual) на сигурну висину за руту којом ће безбједно наставити лет и слетјети;

(3) након пада притиска у кабини, висина притиска у кабини мора се сматрати једнаком висини авиона, уколико се не докаже надлежном тијелу да никакав пад притиска у кабини или у систему притиска неће проузроковати изједначење висине притиска кабине с висином лета авиона. У тим околностима се та приказана највећа висина притиска у кабини узима као основа за одређивање потреба кисеоника.

(б) Опрема за кисеоник и захтјеви на снабдевање

(1) чланови летачке посаде

(и) сваки члан летачке посаде који је на дужности у пилотској кабини мора бити опскрбљен додатном количином кисеоника у складу с додатком 1. Ако су сви који сједе на сједиштима у пилотској кабини опскрбљени кисеоником из извора кисеоника за летачку посаду, тада морају бити у погледу набавке кисеоником, сматрани члановима летачке посаде на дужности у пилотској кабини. Сви који сједе на сједиштима у пилотској кабини, а не опскрбљују се кисеоником из извора кисеоника за летачку посаду, требају се гледати набавке кисеоником сматрати путницима.

(ии) чланови летачке посаде који нису обухваћени ставом (б)(1)(и) горе, морају се гледати набавке кисеоником, сматрати путницима;

(иии) маске за кисеоник морају бити смјештене тако да буду лако доступне члановима летачке посаде све док су на својим радним мјестима.

(ив) маске за кисеоник које користе чланови летачке посаде у авионима с кабином под притиском на висини већој од 25,000 стопа, морају бити одмах употребљиве;

(2) чланови кабинске посаде, додатни чланови посаде и путници

(и) Чланови кабинског особља и путници морају бити опскрбљени додатном количином кисеоника у складу с додатком 1, осим у случају када се примјењује став (в). Додатни чланови кабинске посаде, у односу на најмање захтијеван број чланова кабинског особља, и додатни чланови посаде се, гледати набавке кисеоником, сматрају путницима;

(ии) авиони предвиђени за лет на висинама изнад 25,000 стопа морају имати довољан број прикључака и маске и/или довољно пријеносних јединица за кисеоник с маскама за све чланове кабинске посаде. Резервни излази и/или преносиве јединице за кисеоник морају бити једнолико расподијељени по кабини, како би се гарантовала неодложна расподјела кисеоника сваком члану кабинског особља с обзиром на мјесто на којем се налази у тренутку пада притиска у кабини;

(иии) авиони предвиђени за лет на висинама изнад 25,000 стопа морају бити опскрбљени јединицама за расподјелу кисеоника, који су спојени на терминале кисеоника, доступнима сваком гдје год да сједи. Укупан број уређаја или јединица за расподјелу, као и излаза, мора бити већи од броја сједишта најмање 10 посто. Те јединице морају бити подједнако расподијељене по кабини;

(ив) авиони предвиђени за лет на висинама изнад 25,000 стопа, или они који лете на висини од 25,000 стопа или ниже, а не могу се безбједно спустити на висину од 13,000 стопа у року од четири минуте, и за које је прво увјерење о пловидбености издато на дан или након 9. новембра 1998., морају бити опскрбљени опремом за аутоматско активирање опреме за кисеоник која мора бити тренутно доступна сваком без обзира на то гдје сједи. Укупан број јединица за расподјелу кисеоника мора бити већи 10 посто од броја сједишта. Додатни број јединица мора бити подједнако расподијељен по кабини.

(в) потребан кисеоник, како је то наведено у додатку 1, за авионе који нису предвиђени за лет на висинама изнад 25,000 стопа, може бити смањен, за лет на висину 10,000 до 13,000 стопа кабинског притиска, за све чланове кабинске посаде и најмање 10 посто путника, ако се на било којој тачки руте на којој лети, авион може спустити у року од четири минуте на висину од 13,000 стопа.

OPS 1.775

**Додатни кисеоник за авионе којима кабина није под притисаком  
(види додатак 1 OPS 1.775)**

(а) Уопштено

(1) оператер не смије користити авион којем кабина није под притиском на висинама изнад 10,000 стопа ако није обезбјеђена додатна опрема за потребну снабдевање кисеоником;

(2) довољна количина за сигурну снабдевање додатним кисеоником мора се одредити на основу висине и трајања лета за сваку појединачну операцију у складу с поступцима објављеним у Оперативном приручнику и рутама које треба летјети, а у вези с поступцима за случај опасности који су наведени у Оперативном приручнику;

(3) авион који оперише на висинама изнад 10,000 стопа мора бити опскрбљен опремом која гарантује довољну и правилну снабдевање кисеоником.

(б) Захтјеви за снабдевање кисеоником

(1) чланови летачке посаде – сваки члан летачке посаде у пилотској кабини мора бити опскрбљен додатном количином кисеоника у складу додатку 1. Ако су сви који су у пилотској кабини опскрбљени кисеоником из извора кисеоника за летачку посаду, морају бити сматрани члановима летачке посаде на дужности у пилотској кабини, гледати набавке кисеоником;



(2) чланови кабинске посаде, додатни чланови посаде и путници – чланови кабинског особља и путници морају бити опскрбљени додатном количином кисеоника у складу додатку 1. Додатни чланови кабинске посаде, у односу на најмање захтијеван број чланова кабинског особља и додатни чланови посаде сматрају се путницима.

#### OPS 1.780

##### **Заштитна опрема за дисање посаде**

(а) Оператер не смије користити авион чија је кабина под притиском или авион чија кабина није под притиском, највеће масе полијетања веће од 5,700 кг, и с највећим бројем путничких сједишта већим од 19:

(1) ако авион није опскрбљен опремом за заштиту очију, носа и уста за сваког члана летачке посаде на дужности у пилотској кабини те тако осигура кисеоник за период не краћи од 15 минута. Снабјевање опреме за заштиту дисања (PBE) може бити обезбјеђена од додатне количине кисеоника коју захтијева OPS 1.770(б)(1) или OPS 1.775(б)(1). Уз то, ако је број чланова летачке посаде већи од један, а нема члана кабинске посаде није додан, тада у авиону мора постојати пријеносна PBE опрема за заштиту очију, носа и уста за једног члана летачке посаде и обезбјеђен плин за дисање за вријеме не краће од 15 минута;

(2) ако авион има довољно пријеносне PBE опреме да заштити очи, нос и уста за чланове кабинске посаде и да обезбједи плин за дисање за вријеме не краће од 15 минута.

(б) PBE опрема предвиђена за летачку посаду, мора бити примјерено смјештена у пилотској кабини и лако доступна за тренутну употребу сваком члану летачке посаде на његову радном мјесту.

(ц) PBE опрема предвиђена за кабинску посаду мора бити постављена крај радног мјеста свакога захтијеваног члана кабинске посаде.

(д) Додатна, лако доступна преносива PBE опрема мора бити припремљена и постављена покрај преносивог уређаја за гашење пожара, захтијеваног према OPS 1.790(ц) и (д) осим ако је уређај за гашење пожара смјештен унутар одјељка за терет. Тада PBE опрема мора бити постављена извана, покрај улаза у одјељак за терет.

(е) Употреба PBE опреме не смије спријечити комуникацију захтијевану у OPS 1.685, OPS 1.690, OPS 1.810 и OPS 1.850.

#### OPS 1.790

##### **Ручни апарати за гашење ватре**

Оператер не смије користити авион уколико ручни уређаји за гашење ватре нису постављени за употребу у кабини, путничком и теретном одјељку и кухињи у складу слиједећем:

(а) Тип и количина средства за гашење ватре мора бити у складу врсти ватре која би се могла појавити у одјељцима у којима треба примијенити апарат за гашење ватре и за путничку кабину, те треба на најмању могућу мјеру смањити опасност од концентрације отровних плинова;

(б) Најмање један ручни апарат за гашење ватре који садржи Halon 1211 (бромклародифлуорометан, CBrClF<sub>2</sub>), или одговарајуће спој као средство за гашење ватре мора бити постављен у пилотској кабини авиона, намијењен за употребу летачкој посади

(ц) Најмање један ручни апарат за гашење ватре мора бити постављен, или лако приступачан за употребу, у свакој кухињи, али не постављен у путничкој кабини;

(д) Најмање један приступачан ручни апарат за гашење ватре мора бити доступан за употребу у сваком одјељку за терет класе А или В или у одјељку за пртљаг и у сваком одјељку класе Е приступачан члановима посаде у лету;

(е) Сљедећи најмањи број апарата за гашење ватре мора бити одговарајуће постављен у путничком одјељку(цима):

Највећи број дозвољених путничких сједишта	Број апарата за гашење пожара
7 до 30	1
31 до 60	2
61 до 200	3
201 до 300	4
301 до 400	5
401 до 500	6
501 до 600	7
601 или више	8

Ако се захтијевају два или више апарата за гашење ватре, тада они морају бити равномјерно распоређени у путничком одјељку;

(ф) Најмање један од захтијеваних апарата за гашење ватре смјештених у путничком одјељку авиона с највећим дозвољеним бројем путничких сједишта од 31 до 60, и најмање два апарата за гашење ватре смјештена у путничкој кабини авиона за 61 и више путника морају садржавати Halon 1211 (бромхлориди-флуорометан – CBrClF<sub>2</sub>) или слично средство за гашење ватре.

OPS 1.795

### Сјекире и жељезне полуге

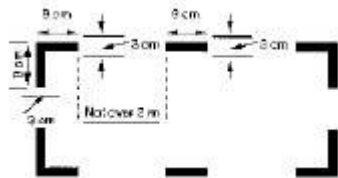
(а) Оператер не смије користити авион највеће масе полијетања веће од 5,700 кг или с највећим допуштеним бројем путничких сједишта већим од 9 ако није опремљен најмање једном сјекиром или жељезном полугом постављеном у пилотској кабини. Ако је највећи допуштени број путничких сједишта већи од 200, тада се мора додати још једна сјекира или жељезна полуга у близини задње кухиње.

(б) Сјекире или жељезне полуге постављене у путничкој кабини не смију бити видљиве путницима.

OPS 1.800

### Означивање пријеломних мјеста кабине

Оператер мора гарантовати да одређена подручја трупа авиона, погодна у случају опасности за улазак службе за спашавање, буду означена на сликовито приказан начин. Боја ознаке мора бити црвена или жута и, ако је потребно, ознаку треба оцртати бијелом бојом као контрастом подлози. Ако су угаоне ознаке удаљене више од 2 метра, спојне линије 9 x 3 цм морају бити уметнуте тако да између сусједних ознака не буде размак већи од 2 метра:



OPS 1.805

### Средства за евакуацију у случају опасности

(а) Оператер не смије користити авион с путничким излазом у случају опасности:

(1) чија висина прага је виша од 1.83 м (6 стопа) изнад тла, кад је авион на тлу и стоји на извученом подвозју;

(2) ако би висина прага била виша од 1.83 м (6 стопа) изнад тла последице лома или не извлачења једне или више ногу подвозја и којем је молба за прво издавање увјерења о пловидбености предана 1. априла 2000. или касније, уколико авион нема на располагању уређај или опрему на сваком излазу, према ставовима (1) или (2), који омогућује путницима и посади сигуран силазак на тло у случају опасности.

(б) Таква опрема не мора постојати на излазима преко крила ако је одређено мјесто на авиону на којем завршава пут у случају опасности ниже од 1,83 метра (6 стопа) изнад тла кад авион стоји на извученом стајном трапу на тлу, а закрилца су у положају за узлијетање или слијетање, зависно о томе који је положај на већој висини изнад тла.

(ц) За авионе код којих се захтијева посебан излаз за случај опасности за летачку посаду и:

(1) за које је најнижа тачка излаза за случај опасности више од 1.83 метра (6 стопа) изнад тла када авион стоји на извученом стајном трапу; или

(2) за које је молба за прво издавање увјерења о пловидбености предана 1. априла 2000. или касније, а он би био виши од 1.83 метра (6 стопа) изнад тла последице лома или неизвлачења једне или више ногу подвозја,

тада мора постојати уређај који омогућује свим члановима летачке посаде сигуран силазак на тло у случају опасности.

OPS 1.810

### Мегафони

(а) Оператер не смије користити авион с највећим допуштеним бројем сједишта већим од 60, у којем је један или више путника, уколико авион није опремљен преносивим мегафоном с батеријским напајањем, лако приступачним за употребу током евакуације у случају опасности, према сљедећој табели:

(1) за сваку путничку кабину:

Број путничких сједишта	Потребан број мегафона
61 до 99	1
100 или више	2

(2) за авионе који имају више од једне путничке палубе, и у свим случајевима када је број путничких сједишта већи од 60, потребан је најмање један мегафон.

*OPS 1.815*

**Свјетло за случај опасности**

(а) Оператер не смије користити авион који има највећи допуштени број сједишта већи од 9 уколико није опскрбљен једним системом освјетљења за случај опасности, који има посебан извор напајања електричном енергијом, да олакша евакуацију из авиона. Систем свјетла за случај опасности мора садржавати:

(1) у авионима који имају највећи допуштени број путничких сједишта већи од 19:

(и) изворе општег освјетљења кабине (general cabin illumination);

(ии) унутрашње освјетљење у нивоу пода у подручју излаза за случај опасности;

(иии) освјетљење ознака излаза за случај опасности;

(ив) у авионима за које је захтјев за издавање типског сертификата или слично била поднијета прије 1. маја 1972., и када се лети ноћу, спољашње освјетљење на излазима за случај опасности на крилима, и на излазима на којима се захтијевају уређаји за силазак путника;

(в) у авионима за које је молба за одобрење у погледу типа или слично била поднијета 1. маја 1972. или касније, и када се лети ноћу, спољашње освјетљење на свим излазима за случај опасности;

(ви) у авионима за које је одобрење за тип било први пута издато 1. јануара 1958. или касније, систем означавања пута евакуације за случај опасности на стропу путничке кабине;

(2) у авионима који имају 19 сједишта или мање, а одобрени су према CS-25 или CS-23:

(и) изворе општег освјетљења кабине;

(ии) унутрашње освјетљење у подручју излаза за опасност;

(иии) освијетљене излазе за случај опасности и ознаке за одређивање излаза;

(3) у авионима који имају 19 сједала или мање, а нису одобрени према CS-25 или CS-23, изворе општег освјетљења кабине.

(б) Оператер не смије ноћу користити путнички авион који има 9 сједишта или мање ако није опремљен извором општег освјетљења кабине ради олакшавања евакуације путника из авиона. Систем може имати куполаста свјетла или друге изворе освјетљења која се већ налазе у авиону, и који раде и након искључења акумулатора авиона.

*OPS 1.820*

**Одашиљач одређивања мјеста несреће (Emergency Locator Transmitter – ELT)**

(а) Оператер неће оперисати авионом који може превозити више од 19 путника ако није опремљен најмање с:

(1) једним аутоматским ELT или два било којег типа; или

(2) два ELT-а, од којих ће један бити аутоматски за авионе којима је увјерење о пловидбености издато након 1. маја 2008.

(б) Оператер неће оперисати авионом који може превозити 19 путника или мање ако није опремљен најмање с:

(1) једним одашиљачем одређивања мјеста несреће (ELT) било којег типа; или

(2) једним аутоматским одашиљачем одређивања мјеста несреће за авионе којима је увјерење о пловидбености први пут издато након 1. маја 2008.

(ц) Оператер ће обезбједити, да сви одашиљачи одређивања мјеста несреће који се налазе на авиону, удовољавају горе наведене захтјеве и раде у складу с одговарајућим одредбама ICAO Annex 10, Свеска III.

*OPS 1.825*

**Прслуци за спашавање**

(а) Авиони који полијећу и слијећу на копнене површине (Land aeroplanes) – оператер не смије користити овакав авион:

(1) кад лети изнад воде на удаљеностима већим од 50 наутичких миља од обале; или

(2) кад полијеће или слијеће на аеродром на којем је узлетна или слијетна путања изложена води тако да се у случају несреће авион мора спустити на воду,

уколико није опремљен прслуцима за спашавање с позицијским свјетлом за сваку особу у авиону. Сваки прслук за спашавање мора бити постављен на мјесту лако доступном са сједала или лежаја особе којој је намијењен. Прслуци за спашавање дјеце могу бити замијењени другим пливајућим средствима опремљеним позицијским свјетлима.

(б) Хидроавиони и амфибије (Seaplanes and amphibians) – оператер не смије користити хидроавион или амфибију на води ако није опремљена прслуцима за спашавање, на којима се налази позицијско свјетло, за сваку особу у авиону. Сваки прслук за спашавање мора бити лако доступан са сваког сједала или лежаја особе којој је намијењен. Прслуци за спашавање за дјецу могу бити замијењени другим пливајућим средствима опремљеним позицијским свјетлима.

OPS 1.830

**Чамци за спашавање и одашиљачи (ELT) за далеке летове изнад воде**

(а) За далеке летове изнад воде оператер не смије користити авион на удаљености од копна која омогућује присилно слијетање, већ од оне која одговара:

(1) 120 минута летења брзином крстарења или 400 наутичких миља, према томе која удаљеност је мања, за авионе који су способни наставити лет до аеродрома с погонским јединицама у квару с било које тачке руте или планиране девијације;

(2) 30 минута брзином крстарења или 100 наутичких миља, која удаљеност је мања, за све остале авионе, осим ако авион није опремљен опремом наведеном у ставовима (б) и (ц).

(б) Довољно чамаца за спашавање за све особе у авиону – ако нема довољно додатних чамаца довољнога капацитета, тада број пловака и број мјеста у чамцима мора бити већи од номиналнога капацитета чамаца да смјести све путнике у случају губитка једног од чамаца највећег капацитета. Спасилачки чамци морају бити опремљени:

(1) свјетлом за означавање преживјелих;

(2) опремом за спашавање укључиво и средством за одржање живота, примјерено лету који се предузима; и

(ц) Најмање два одашиљача одређивања мјеста несреће (ELT) морају бити способна за одашиљање на фреквенцијама опасности прописанима у ICAO Annexu 10, свеска V, поглавље 2.

OPS 1.835

**Опрема за преживљавање**

Оператер не смије користити авион изнад подручја у којима би трагање и спашавање било нарочито тешко, уколико авион није опремљен:

(а) пиротехничком опремом за давање знакова упозорења, описаних у ICAO додатку 2;

(б) најмање једним одашиљачем ELT који може емитирати на фреквенцијама прописаним у ICAO, додаток 10, свеска V, поглавље 2; и

(ц) додатну опрему за преживљавање за руту на којој треба летјети узимајући у обзир број путника у авиону,

осим опреме која је наведена у ставу (ц), не треба имати ако авион:

(1) остаје у близини подручја у којем није тешка потрага и спашавање, а одговара:

(и) 120 минута с једним неисправним мотором при путној брзини за авионе који могу наставити лет до аеродрома с критичном погонском јединицом(ама) с било које тачке руте или планираног одступања;

(ии) 30 минута при путној брзини за све остале авионе, или

(2) за авионе одобрене према CS-25 или истовриједном, не веће удаљености од оне која одговара 90 минута лета при путној брзини од подручја погодног за присилно слијетање.

OPS 1.840

**Хидроавиони и амфибије – разна опрема**

(а) Оператер не смије користити хидроавион или амфибију на води ако нису опремљени:

(1) сидром за воду и осталом опремом потребном да се олакша пловљење, сидрење и маневрисање авиона на води, која је примјерена величини, тежини и карактеристикама авиона;

(2) опремом која даје звучне знакове прописане у међународним прописима за спречавање судара на мору, гдје је то примјењиво.

Додатак 1 OPS 1.715

**Уређај за снимање података о лету авиона – 1 – попис параметара који се требају снимати**

Таблица А1 АВИОНИ НАЈВЕЋЕ СЕРТИФИЦИРАНЕ МАСЕ НА ПОЛИЈЕТАЊУ ВЕЋЕ ОД 5,700 КГ

Напомена: број у лијевом колони односи се на серијске бројеве дефиниране у EUROCAE документу ED55

БР.	ПАРАМЕТАР
1	ВРИЈЕМЕ ИЛИ РЕЛАТИВНО ВРИЈЕМЕ
2	БАРОМЕТАРСКА ВИСИНА
3	ПОКАЗАНА БРЗИНА
4	КУРС
5	ВЕРТИКАЛНО УБРЗАЊЕ
6	УЗДУЖНИ НАГИБ
7	БОЧНИ НАГИБ

8	РУЧНО ПОДЕШАВАНЕ РАДИОФРЕКВЕНЦИЈЕ
9	ПОТИСАК/СНАГА СВАКОГ МОТОРА И ПОЛОЖАЈ КОМАНДЕ ПОТИСКА/СНАГЕ У КАБИНИ, АКО ЈЕ ПРИМЈЕЊИВО
10	ПОЛОЖАЈ КОМАНДЕ ЗАКРИЛСА У КАБИНИ
11	ПОЛОЖАЈ КОМАНДЕ ПРЕДКРИЛСА У КАБИНИ
12	СТАТУС КОМАНДЕ РЕВЕРСЕРА
13	ПОЛОЖАЈ КОМАНДЕ ЗЕМАЉСКОГ СПОЈЛЕРА И/ИЛИ АЕРОДИНАМИЧКЕ КОЧНИЦЕ
14	ТЕМПЕРАТУРА ИЛИ ОКОЛИШНА ТЕМПЕРАТУРА
15	СТАТУС И УКЉУЧЕНОСТ АУТОПИЛОТА, АУТОМАТСКОГ ПОДЕШАВАЊА СНАГЕ, AFCS-A
16	УЗДУЖНО УБРЗАЊЕ (ОБЗИРОМ НА ОС АВИОНА)
17	БОЧНО УБРЗАЊЕ

Таблица А2 АВИОНИ НАЈВЕЋЕ СЕРТИФИЦИРАНЕ МАСЕ НА ПОЛИЈЕТАЊУ 5,700 КГ ИЛИ МАЊЕ

Напомена: број у лијевом колони односи се на серијске бројеве дефинисане у EUROCAE документу ED55

БР.	ПАРАМЕТАР
1	ВРИЈЕМЕ ИЛИ РЕЛАТИВНО ВРИЈЕМЕ
2	БАРОМЕТАРСКА ВИСИНА
3	ПОКАЗАНА БРЗИНА
4	КУРС
5	НОРМАЛНО УБРЗАЊЕ
6	УЗДУЖНИ НАГИВ
7	БОЧНИ НАГИВ
8	РУЧНО ПОДЕШАВАНЕ РАДИОФРЕКВЕНЦИЈЕ
9	ПОТИСАК/СНАГА СВАКОГ МОТОРА И ПОЛОЖАЈ КОМАНДЕ ПОТИСКА/СНАГЕ У КАБИНИ, АКО ЈЕ ПРИМЈЕЊИВО
10	ПОЛОЖАЈ КОМАНДЕ ЗАКРИЛСА У КАБИНИ
11	ПОЛОЖАЈ КОМАНДЕ ПРЕДКРИЛСА У КАБИНИ
12	СТАТУС КОМАНДЕ РЕВЕРСЕРА
13	ПОЛОЖАЈ КОМАНДЕ ЗЕМАЉСКОГ СПОЈЛЕРА И/ИЛИ АЕРОДИНАМИЧКЕ КОЧНИЦЕ
14	ТЕМПЕРАТУРА ИЛИ ОКОЛИШНА ТЕМПЕРАТУРА
15	СТАТУС И УКЉУЧЕНОСТ АУТОПИЛОТА И АУТОМАТСКОГ ПОДЕШАВАЊА СНАГЕ
16	НАПАДНИ УГАО (АКО ПОСТОЈИ ОДГОВАРАЈУЋИ СЕНЗОР)
17	УЗДУЖНО УБРЗАЊЕ (ОБЗИРОМ НА ОС АВИОНА)

Таблица Б ДОДАТНИ ПАРАМЕТРИ ЗА АВИОНЕ НАЈВЕЋЕ СЕРТИФИЦИРАНЕ МАСЕ НА ПОЛИЈЕТАЊУ ВЕЋЕ ОД 27000 КГ

Напомена: број у лијевом колони односи се на серијске бројеве дефинисане у EUROCAE документу ED55

БР.	ПАРАМЕТАР
18	ЛЕТНЕ КОМАНДЕ – ПОЛОЖАЈ УПРАВЉАЧКИХ ПОВРШИНА И/ИЛИ КОМАНДЕ ПИЛОТА (ДУБИНА,

	НАГИБ, ПРАВАЦ)
19	УЗДУЖНИ ТРИМ
20	ВИСИНА ИЗМЈЕРЕНА РАДИОВИСИНОМЈЕРОМ
21	ВЕРТИКАЛНО ОДСТУПАЊЕ ОД РАВНИНЕ ПОНИРАЊА (ILS ПУТАЊА ПОНИРАЊА, MLS ВИСИНА)
22	ХОРИЗОНТАЛНО ОДСТУПАЊЕ ОД РАВНИНЕ ПРИЛАЗА (ILS LOCALISER ИЛИ MLS ОТКЛОН)
23	ПРЕЛЕТ ПРЕКО МАРКЕРА
24	УПОЗОРЕЊА
25	РЕЗЕРВИСАНО (ПРЕПОРУЧУЈЕ СЕ ФРЕКВЕНСИЈА НАВИГАЦИЈСКОГ РАДИО-ПРИЈЕМНИКА)
26	РЕЗЕРВИСАНО (ПРЕПОРУЧУЈЕ СЕ ДМЕ УДАЉЕНОСТ)
27	ПРЕКИДАЧ ТЕЖИНЕ НА ТОЧКОВИМА ИЛИ СТАЊЕ У ВАЗДУХУ/НА ЗЕМЉИ
28	СИСТЕМ ЗА УПОЗОРЕЊЕ НА ВЛИЗИНУ ТЛА (GRWS -GROUND PROXIMITY WARNING SYSTEM)
29	НАПАДНИ УГАО
30	УПОЗОРЕЊЕ НИСКОГ ПРИТИСКА (ХИДРАУЛИЧКА И ПНЕУМАТСКА ЕНЕРГИЈА)
31	БРЗИНА ПРЕМА ТЛУ
32	ПОДВОЗЈЕ ИЛИ КОМАНДА ПОДВОЗЈА

Таблица Ц АВИОНИ ОПРЕМЉЕНИ ЕЛЕКТРОНИЧКИМ ПОКАЗИВАЧИМА (ЗАСЛОНИМА)

Напомена: број у лијевој колони односи се на серијске бројеве дефинисане у EUROCAE документу ED55 таблица А1.5

БР.	БР.	ПАРАМЕТАР
33	6	ОДАБРАН БАРОМЕТАРСКИ ПРИТИСАК (КОД СВАКОГ ПИЛОТА)
34	7	ОДАБРАНА ВИСИНА
35	8	ОДАБРАНА БРЗИНА
36	9	ОДАБРАНИ МАСН-ОВ БРОЈ
37	10	ОДАБРАНА ВЕРТИКАЛНА БРЗИНА
38	11	ОДАБРАНИ КУРС
39	12	ОДАБРАНИ ПУТ ЛЕТА
40	13	ОДАБРАНА ВИСИНА ОДЛУКЕ
41	14	МОД ПОКАЗИВАЊА EFIS-A
42	15	МОД ПОКАЗИВАЊА ВИШЕНАМЈЕНСКОГ ПОКАЗИВАЧА МОТОРА/УПОЗОРЕЊА

Додатак 1 OPS 1.720

Уређај за снимање података о лету авиона – 2 – попис параметара који се требају снимати

Таблица А АВИОНИ НАЈВЕЋЕ СЕРТИФИЦИРАНЕ МАСЕ НА ПОЛИЈЕТАЊУ ВЕЋЕ ОД 5,700 КГ

БР.	ПАРАМЕТАР
1	ВРИЈЕМЕ ИЛИ РЕЛАТИВНО ВРИЈЕМЕ
2	БАРОМЕТАРСКА ВИСИНА
3	ПОКАЗАНА БРЗИНА

4	КУРС
5	НОРМАЛНО УБРЗАЊЕ
6	УЗДУЖНИ НАГИБ
7	БОЧНИ НАГИБ
8	РУЧНО ПОДЕШАВАНЕ РАДИОФРЕКВЕНЦИЈЕ ОСИМ АКО НЕМА ДРУГОГ НАЧИНА ДА СЕ СИНХРОНИЗИРАЈУ FDR И CVR ЗАПИСИ
9	СНАГА СВАКОГ МОТОРА
10	ПОЛОЖАЈ ЗАКРИЛСА ИЛИ КОМАНДЕ ЗАКРИЛСА У КАБИНИ
11	ПОЛОЖАЈ ПРЕДКРИЛСА ИЛИ КОМАНДЕ ПРЕДКРИЛСА У КАБИНИ
12	ПОЛОЖАЈ КОМАНДЕ РЕВЕРСЕРА (САМО ЗА МЛАЗНЕ АВИОНЕ)
13	ПОЛОЖАЈ КОМАНДЕ ЗЕМАЉСКОГ СПОЈЛЕРА И/ИЛИ АЕРОДИНАМИЧКЕ КОЧНИЦЕ
14	ТЕМПЕРАТУРА ИЛИ ТЕМПЕРАТУРА ОКОЛИША
15А	УКЉУЧЕНОСТ АУТОПИЛОТ
15В	МОД РАДА АУТОПИЛОТА, АУТОМАТСКОГ ПОДЕШАВАЊА СНАГЕ, УКЉУЧЕНОСТ СИСТЕМА AFCS-А И МОД РАДА

Таблица Б ДОДАТНИ ПАРАМЕТРИ ЗА АВИОНЕ НАЈВЕЋЕ СЕРТИФИЦИРАНЕ МАСЕ НА ПОЛИЈЕТАЊУ ВЕЋЕ ОД 27000 КГ

БР.	ПАРАМЕТАР
16	УЗДУЖНО УБРЗАЊЕ
17	БОЧНО УБРЗАЊЕ
18	ЛЕТНЕ КОМАНДЕ – ПОЛОЖАЈ УПРАВЉАЧКИХ ПОВРШИНА И/ИЛИ КОМАНДЕ ПИЛОТА (ДУБИНА, НАГИБ, ПРАВАЦ)
19	УЗДУЖНИ ТРИМ
20	ВИСИНА ИЗМЈЕРЕНА РАДИОВИСИНОМЈЕРОМ
21	ВЕРТИКАЛНО ОДСТУПАЊЕ ОД РАВНИНЕ ПРИЛАЗА
22	ОДСТУПАЊЕ ОД РАДИО-ЛОКАТОРА
23	ПРОЛАЗ ПРЕКО МАРКЕРА
24	ГЛАВНА УПОЗОРЕЊА
25	ФРЕКВЕНЦИЈЕ NAV 1 И NAV 2
26	DME 1 И DME 2 УДАЉЕНОСТИ
27	ПРЕКИДАЧ ТЕЖИНЕ НА ТОЧКОВИМА ИЛИ СТАЊЕ У ВАЗДУХУ/НА ЗЕМЉИ
28	СИСТЕМ ЗА УПОЗОРЕЊЕ НА БЛИЗИНУ ТЛА (GRWS -GROUND PROXIMITY WARNING SYSTEM)
29	НАПАДНИ УГАО
30	УПОЗОРЕЊЕ НИСКОГ ХИДРАУЛИЧКОГ ПРИТИСКА, СВАКОГ СИСТЕМА
31	НАВИГАЦИЈСКИ ПОДАЦИ
32	ПОДВОЗЈЕ ИЛИ КОМАНДА ПОДВОЗЈА





Додатак 1 OPS 1.725

Уређај за снимање података о лету авиона – 3 – попис параметара који се требају снимати

Таблица А АВИОНИ НАЈВЕЋЕ СЕРТИФИЦИРАНЕ МАСЕ НА ПОЛИЈЕТАЊУ ВЕЋЕ ОД 5,700 КГ

БР.	ПАРАМЕТАР
1	ВРИЈЕМЕ ИЛИ РЕЛАТИВНО ВРИЈЕМЕ
2	БАРОМЕТАРСКА ВИСИНА
3	ПОКАЗАНА БРЗИНА
4	КУРС
5	НОРМАЛНО УВРЗАЊЕ

Таблица Б ДОДАТНИ ПАРАМЕТРИ ЗА АВИОНЕ НАЈВЕЋЕ СЕРТИФИЦИРАНЕ МАСЕ НА ПОЛИЈЕТАЊУ ВЕЋЕ ОД 27000 КГ

БР.	ПАРАМЕТАР
6	УЗДУЖНИ НАГИБ
7	БОЧНИ НАГИБ
8	РУЧНО ПОДЕШАВАНЕ РАДИОФРЕКВЕНЦИЈЕ ОСИМ АКО НЕМА ДРУГОГ НАЧИНА ДА СЕ СИНХРОНИЗИРАЈУ FDR И CVR ЗАПИСИ
9	СНАГА СВАКОГ МОТОРА
10	ПОЛОЖАЈ КОМАНДЕ ЗАКРИЛСА У КАБИНИ
11	ПОЛОЖАЈ КОМАНДЕ ПРЕДКРИЛСА У КАБИНИ
12	СТАТУС КОМАНДЕ РЕВЕРСЕРА
13	ПОЛОЖАЈ КОМАНДЕ ЗЕМАЉСКОГ СПОЈЛЕРА И/ИЛИ АЕРОДИНАМИЧКЕ КОЧНИЦЕ
14	ТЕМПЕРАТУРА ИЛИ ОКОЛИШНА ТЕМПЕРАТУРА
15А	СТАТУС УКЉУЧЕНОСТИ АУТОПИЛОТА И АУТОМАТСКОГ ПОДЕШАВАЊА СНАГЕ
15В	МОД РАДА АУТОПИЛОТА, АУТОМАТСКОГ ПОДЕШАВАЊА СНАГЕ И AFCS-A, СТАТУС УКЉУЧЕНОСТИ СИСТЕМА И МОДОВИ РАДА
16	УЗДУЖНО УБРЗАЊЕ
17	БОЧНО УБРЗАЊЕ
18	ЛЕТНЕ КОМАНДЕ – ПОЛОЖАЈ УПРАВЉАЧКИХ ПОВРШИНА И/ИЛИ КОМАНДЕ ПИЛОТА (ДУБИНА, НАГИБ, ПРАВАЦ)
19	УЗДУЖНИ ТРИМ
20	ВИСИНА ИЗМЈЕРЕНА РАДИОВИСИНОМЈЕРОМ
21	ВЕРТИКАЛНО ОДСТУПАЊЕ ОД РАВНИНЕ ПОНИРАЊА (ILS ПУТАЊА ПОНИРАЊА, MLS ВИСИНА)
22	ХОРИЗОНТАЛНО ОДСТУПАЊЕ ОД РАВНИНЕ ПРИЛАЗА (ILS LOCALISER ИЛИ MLS ОТКЛОН)
23	ПРОЛАЗ ПРЕКО МАРКЕРА
24	ГЛАВНА УПОЗОРЕЊА
25	ФРЕКВЕНЦИЈЕ NAV 1 И NAV 2
26	УДАЉЕНОСТИ DME 1 И DME 2
27	ПРЕКИДАЧ ТЕЖИНЕ НА ТОЧКОВИМА

28	СИСТЕМ ЗА УПОЗОРЕЊЕ НА БЛИЗИНУ ТЛА (GRWS -GROUND PROXIMITY WARNING SYSTEM)
29	НАПАДНИ УГАО
30	ХИДРАУЛИКА, НИСКИ ПРИТИСАК СВАКОГ СИСТЕМА
31	НАВИГАЦИЈСКИ ПОДАЦИ (ГЕОГРАФСКА ШИРИНА И ДУЖИНА, БРЗИНА ПРЕМА ТЛУ И УГАО ЗАНОСА ВЈЕТРОМ)
32	ПОДВОЗЈЕ ИЛИ КОМАНДА ПОДВОЗЈА

*Додатак 1 OPS 1.770*

**Кисеоник – најмањи захтјеви за додатни кисеоник за авионе с кабином под притиском за вријеме и након понирања у случају опасности (Emergency Descent) (Напомена 1)**

*Таблица 1*

(а)	(б)
СНАДБЈЕВАЊЕ ЗА:	ТРАЈАЊЕ ЛЕТА И ПРИТИСАК КАБИНЕ
1. све који сједе у кабини авиона на својим радним мјестима	Читаво вријеме лета када притисак кабине пријеђе притисак на висини 13,000 стопа и читаво вријеме лета када притисак кабине пријеђе притисак на висини 10,000 стопа, али је нижи од притиска на висини 13,000 стопа након првих 30 минута на тим висинама, али ни у којем случају мање од: (и) 30 минута за авионе одобрене за летење на висинама до 25,000 стопа (Напомена 2). (ии) 2 сата за авионе одобрене за летење на висинама изнад 25,000 стопа (Напомена 3)
2. све потребне чланове кабинске посаде	Читаво вријеме лета када је притисак кабине нижи од притиска на висини 13,000 стопа, али не мање од 30 минута (Напомена 2), и читаво вријеме лета када је притисак кабине нижи од притиска на висини 10,000 стопа, али није нижи од притиска на висини 13,000 стопа након првих 30 минута на тим висинама.
3. 100 посто путника (Напомена 5)	Читаво вријеме лета када је притисак кабине нижи од притиска на висини 15,000 стопа, али ни у којем случају није краће од 10 минута (Напомена 4).
4. 30 посто путника (Напомена 5)	Читаво вријеме лета када је притисак кабине нижи од притиска на висини 14,000 стопа, али није нижи од притиска на висини 15,000 стопа.
5. 10 посто путника (Напомена 5)	Читаво вријеме лета када је притисак кабине нижи од притиска на висини 10,000 стопа, али није нижи од притиска на висини 14,000 стопа након првих 30 минута на тим висинама.

Напомена 1: Обезбјеђено снабђевање мора узети у обзир висину притиска у кабини и профил силаска на руту о којој се ради.

Напомена 2: Најмање потребно снабђевање је она количина потребнога кисеоника за сталну брзину спуштања с највише допуштене висине лета авиона на 10,000 стопа у 10 минута и након тога лет у трајању од 20 минута на висини од 10,000 стопа.

Напомена 3: Најмање потребно снабђевање је она количина кисеоника потребна за сталну брзину спуштања с највише допуштене висине лета авиона на 10,000 стопа у времену од 10 минута и након тога лет на висини од 10,000 стопа у трајању од 110 минута. Потреба кисеоника према OPS 1.780(а)(1) смије бити укључена у одређивању потребне набавке.

Напомена 4: Најмање потребно снабђевање је она количина кисеоника потребна за сталну брзину спуштања с највише допуштене висине лета на 15,000 стопа у трајању од 10 минута.

Напомена 5: У смислу ове таблице, "путници" значе путнике који се стварно налазе у авиону, укључивши и дјецу.

*Додатак 1 OPS-у 1.775*

**Додатна количина кисеоника за авионе чије кабине нису под притиском**

*Таблица 1*

(а)	(б)
-----	-----

СНАДБЈЕВАЊЕ ЗА:	ТРАЈАЊЕ И ВИСИНА ЛЕТА
1. све који сједе у кабини авиона на својим радним мјестима	Читаво вријеме лета на висини изнад 10,000 стопа.
2. све потребне чланове кабинске посаде	Читаво вријеме лета на висини изнад 13 000 стопа и за сваки период дужи од 30 минута на висини изнад 10,000 стопа, али не изнад 13,000 стопа
3. 100 посто путника (види опаску)	Читаво вријеме лета на висини изнад 13,000 стопа
4. 10 посто путника (види опаску)	Читаво вријеме лета након 30 минута на висини већој 10,000 стопа, али не изнад 13,000 стопа.

Напомена: У смислу ове таблице "путници" значе стварне путнике у авиону укључивши и дјецу млађу од 2 године.

Пододјељак Л  
КОМУНИКАЦИЈСКА И НАВИГАЦИЈСКА ОПРЕМА  
OPS 1.845

**Општи увод**

(а) Оператер мора гарантовати да лет неће започети ако опрема за комуникацију и навигацију захтијевана према овом пододјељку није:

(1) одобрена и постављена у складу с ваљаним захтјевима укључујући минимални стандард за рад и оперативне и пловидбене захтјеве;

(2) уграђена тако да пропусти или квар било којег склопа потребног у комуникацији или навигацији, или за обоје, неће имати за посљедицу квар другог склопа комуникације или навигације;

(3) у исправном стању за врсту лета који треба обавити, осим како је то предвиђено у MEL (види OPS 1.030); и

(4) размјештена тако да је члан летачке посаде може за вријеме лета лако и брзо употријебити са свог мјеста. Ако је потребно да поједини дио опреме употребљава више чланова летачке посаде, тада он мора бити постављен тако да га се може лако употребљавати с било којег радног мјеста с којег се опрема мора користити.

(б) Минимални стандард за рад комуникацијске и навигацијске опреме прописан је у заједничким упутама за техничке стандарде (European Technical Standard Orders – ETSO) како је то наведено у CS-TSO, уколико нису прописани други стандарди оперативних или пловидбених прописа. Већ одобрена комуникацијска и навигацијска опрема која удовољава захтјевима дизајна и перформанси који нису ETSO захтјеви на дан примјене OPS, може и даље бити употребљавана или бити уграђена, ако додатни захтјеви нису прописани у том пододјељку. Већ одобрена, комуникацијска и навигацијска опрема не мора удовољавати измјенама ETSO или измјенама спецификације које нису ETSO уколико нису прописани ретроактивни захтјеви.

OPS 1.850

**Радио-опрема**

(а) Оператер не смије користити авион ако није опремљен радиоопремом за врсту лета који треба спровести.

(б) Кад су два независна цјеловита радиосистема потребна према овом пододјељку, тада сваки систем мора имати независни антенски систем, осим кад се користи систем бежичне антене или друге инсталације, или једнако ваљан поуздан систем. Тада је потребна само једна антена.

(ц) Радиокомуникацијска опрема је потребна да удовољи захтјеве става (а), а мора омогућити комуникацију на ваздухопловној фреквенцији 121,5 MHz за случај опасности.

OPS 1.855

**Аудиораздјелна плоча (Audio Selector Panel)**

Оператер не смије користити авион у условима IFR ако није опремљен аудио раздјелном плочом која је приступачна сваком члану летачке посаде.

OPS 1.860

**Радиоопрема за летове у VFR условима на рутама по којима авион лети према визуалним ознакама на земљи**

Оператер не смије користити авион у VFR условима на рутама по којима се може управљати по визуалним ознакама на земљи уколико авион није опремљен радиокомуникацијском опремом која је у нормалним околностима летења потребна да се испуни сљедеће:

(а) комуникација с одговарајућим земаљским станицама;

(б) комуникација с прописним уређајима за контролу ваздушног саобраћаја из било које тачке у контролисаном ваздушном простору у којем намјерава летјети и

(ц) примање метеоролошких података;

#### OPS 1.865

### **Опрема за комуникацију и навигацију у IFR условима или VFR условима на рутама на којима се не лети према визуелним ознакама на земљи**

(а) Оператер не смије користити авион у условима IFR или VFR на рутама на којима се не може летјети по видљивим ознакама на земљи уколико авион није опремљен радио комуникацијском и SSR транспондером и навигацијском опремом у складу са захтјевима службе ваздушног саобраћаја у подручју(има) летења.

(б) Радио-опрема – оператер мора гарантовати да радио-опрема садржи најмање

(1) два независна радио-комуникацијска система нужна у нормалним условима летења за комуникацију с надлежним земаљским станицама у свакој тачки руте укључивши и одступања; и

(2) SSR транспондер према захтјевима за руту на којој се лети.

(ц) За операције на малим удаљеностима у NAT MNPS ваздушном простору који не прелази Сјеверни Атлантук, авион може бити опремљен с једним комуникацијским системом за летова на дугим линијама (HF system) једино ако су објављени алтернативни комуникацијски поступци за наведени ваздушни простор.

(д) Навигацијска опрема. Оператер мора гарантовати да радиоопрема:

(1) садржи најмање сљедеће:

(и) један систем VOR, један ADF и један DME осим када ADF систем не треба бити инсталиран с обзиром да се кориштење ADF не захтјева у нити једној фази планираног лета;

(ии) један систем ILS или MLS гдје је ILS или MLS потребан за прилазну навигацију;

(иии) један систем неусмјеренога радијског сигнала (Marker Beacon) који се захтијева за прилазну навигацију;

(ив) један систем просторне навигације потребан за руте на којима се лети;

(в) један додатни DME систем на свакој рути, или на дијелу те руте, гдје се навигација заснива само на DME сигнаlima;

(ви) један додатни VOR систем на свакој рути, или на дијелу те руте, гдје се навигација заснива само на VOR сигнаlima;

(вии) један додатни ADF систем на свакој рути, или на дијелу те руте, гдје се навигација заснива само на NDB сигнаlima;

(2) удовољава типу захтијеваних навигацијских могућности (Required Navigation Performance – RNP) за лет у дотичном ваздушном простору.

(е) Оператер смије користити авион који није опремљен [с ADF-ом или] навигацијском опремом наведеном у подставу (ц)(1)(ви) и/или (ц)(1)(вии), под условом да је авион опремљен алтернативном опремом одобреном од надлежног тијела, за руту на којој треба летјети. Поузданост и тачност алтернативне опреме морају гарантовати сигурну навигацију на односној рути.

(ф) Оператер мора обезбједити да VHF навигацијска опрема, ILS локатор и VOR пријемник уграђени на авион и који ће се користити у IFR лету, бити типа који је одобрен да је у складу са захтјевима карактеристика FM имунитет од интерференције (FM immunity performance).

(г) Оператер ће обезбједити да авиони који врше ETOPS операције имају начин комуникације такав да омогући комуникацију с одговарајућом земаљском станицом у нормалним и планиранима висинама за непредвиђене ситуације. За ETOPS руте гдје су доступна средства за говорну комуникацију биће омогућена говорна комуникација. За све ETOPS операције дуже од 180 минута мора бити уграђена поуздана комуникацијска технологија заснована на гласовној или податковној (data link) комуникацији. Гдје средства за гласовну комуникацију нису доступна и гдје гласовна комуникација није могућа или је лошег квалитета, морају бити обезбјеђени алтернативни комуникацијски системи.

#### OPS 1.866

### **Транспондер**

(а) Корисник авиона не смије користити авион ако није опремљен с:

(1) транспондером који јавља притисак висину (SSR); и

(2) било којим другим SSR транспондером карактеристика захтијеваних за руте на којима лети

#### OPS 1.870

### **Додатна навигацијска опрема за летење у MNPS ваздушном простору**

(а) Оператер не смије користити авион у MNPS ваздушном простору ако авион није опремљен навигацијском опремом која удовољава захтјеву минималних навигацијских могућности (Minimum Navigation Performance Specifications – MNPS) наведених у ICAO Doc 7030 у облику регионалних поступака.

(б) Навигацијска опрема, која се захтијева према овом ставу, мора бити видљива и употребљива за сваког пилота који сједи на свом радном мјесту.

(ц) За неограничене летове у MNPS ваздушном простору, авион мора бити опремљен двама независним навигацијским системима за летове на дугим линијама (Long Range Navigation Systems – LRNS).

(д) За летове у ваздушном простору MNPS по посебним објављеним рутама авион мора бити опремљен једним навигацијским системом за дуге пруге (LRNS), ако другачије није прописано.

*OPS 1.872*

**Опрема за лет у дефинисаном ваздушном простору са смањеним минимумом вертикалног раздвајања (RVSM)**

(а) Оператер мора гарантовати да су авиони који лете у RVSM ваздушном простору опремљени:

- (1) двама независним системима мјерења висине;
- (2) једним системом за упозорење о висини;
- (3) једним аутоматским системом контроле висине;
- (4) транспондером секундарног радара (SSR) са системом за извјештавање о висини који може бити спојен на систем мјерења висине гледе задржавања висине.

*OPS 1.873*

**Управљање подацима за електронску навигацију (Electronic Navigation Data Management)**

(а) Оператер не смије користити навигацијску базу података која подржава примјену навигације у лету као основни начин навигације осим ако добављач базе података посједује Тип 2 писмо о прихваћању (Type 2 Letter of Acceptance – LoA) или идентичан документ.

(б) Ако добављач базе података ваздушног превозника не посједује Тип 2 писмо о прихваћању или истовјетан документ, оператер не смије користити резултате електронске навигацијске базе података осим ако надлежно тијело одобри поступке ваздушног превозника који ће обезбједити да се поступак примјењује и да испоручени резултати удовољавају истовјетан стандард цјеловитости.

(ц) Оператер не смије користити резултате електронске навигацијске базе података за друге примјене у навигацији осим ако надлежно тијело одобри поступке ваздушног превозника који ће обезбједити да се поступак примјењује и да испоручени резултати удовољавају стандард цјеловитости прихватљив за одређену употребу података.

(д) Оператер мора наставити пратити и поступак и резултате у складу с захтјевима OPS 1.035.

(е) Оператер мора примијенити поступке који ће обезбједити правовремену расподјелу и унос важећих и непромијењених података за електронску навигацију свим ваздухопловима којима је то потребно.

Пододјељак М  
ОРЖАВАЊЕ АВИОНА

*OPS 1.875*

**Уопштено**

(а) Оператер не смије користити авион ако га не одржава и предаје на употребу организација која је одговарајуће овлаштена у складу с Парт-145. Претполетне прегледе не треба нужно обавити организација Парт-145.

(б) Парт М прописује захтјеве континуиране пловидбености авиона који су потребни ради удовољавања захтјевима при исхођењу АОС из OPS 1.180.

Пододјељак Н  
ЛЕТАЧКА ПОСАДА  
OPS 1.940

**Састав летачке посаде  
(види Додатке 1 и 2 OPS 1.940)**

(а) Оператер мора гарантовати:

- (1) да је састав и број чланова летачке посаде на одређеним позицијама у сагласности с минималним бројем одређеним у Приручнику за летење авионом (AFM) и не мањи;
- (2) да летачка посада укључује додатне чланове летачке посаде када то захтијева врста операције и њихов број е смије бити мањи од броја назначеног у Оперативном приручнику;
- (3) да сваки члан летачке посаде посједује одговарајућу ваљану дозволу прихваћену од надлежног тијела и да је одговарајуће квалификован способан за обављање дужности које су му додијелене;
- (4) да су утврђени поступци и прихваћени од надлежног тијела да се спријечи укључивање неискусних чланова летачке посаде у састав посаде
- (5) да је један пилот међу члановима летачке посаде, квалификован као вођа ваздухоплова у складу с захтјевима који регулишу дозволе летачке посаде (Flight Crew Licenses- FCL), именован за вођаа који може дати овлаштење другом одговарајуће квалификованом пилоту да управља летом;
- (6) кад AFM захтијева оператера системских панела, да летачка посада укључује једног члана који посједује дозволу инжењера лета или је одговарајуће квалификован члан летачке посаде и прихваћен од надлежног тијела;
- (7) да ће приликом запошљавања чланова летачке посаде, који су предузетници и/или раде на најамној или хонорарној основи, обезбједити да сви захтјеви одјељка Н буду задовољени. У вези с тим, нарочита се пажња мора посветити укупном броју типова и варијаната авиона којим члан летачке посаде може управљати у погледу комерцијалног ваздушног превоза, што мора бити у складу са захтјевима прописаним у OPS 1.980 и OPS 1.981, чак и када тог члана ангажује други оператер. Чланови посаде који раде за ваздушног превозника у својству вођаа морају завршити превозников почетни курс руковођења посадом (Crew Resource Management – CRM) прије почетка летења на линијама без надзора, осим ако члан посаде није прије завршио оператеров почетни курс CRMa.

(б) Минимална летачка посада за управљање под IFR условима или ноћу оператер мора гарантовати:

- (1) да се у свим турбоелисним авионима с највећим допуштеним бројем путничких сједишта већим од 9 и у свим турбомлазним авионима летачка посада састоји од најмање два пилота;
- (2) да авионима другачијим од оних споменутих у подставу (б)(1) може управљати само један пилот под условом да су захтјеви из додатка 2 OPS 1.940 задовољени. Уколико захтјеви додатка 2 нису задовољени, минимални број летачке посаде су два пилота.

OPS 1.943

**Почетно школовање руковођења посадом (Crew Resource Management –CRM)**

(а) У случају да члан летачке посаде није прије завршио почетно школовање руковођења посадом (CRM) (било ови запосленици или већ запослени), оператер мора обезбједити да члан летачке посаде заврши почетно RM школовање. Нови запосленици морају завршити почетно CRM школовање у првој години доласка у компанију.

(б) Ако члан летачке посаде није имао прије школовање о људским факторима (Human Factors) тада теоретски курс, темељен на програму о људским способностима и ограничењима за ATPL дозволу (види захтјеви за издавање дозволе за летачку посаду) мора бити завршено прије почетног CRM школовања или комбинован са почетним CRM школовањем.

(ц) Почетно CRM школовање мора се спроводити са најмање једним CRM тренером прихватљивим надлежном тијелу коме може помагати стручњак за поједина подручја.

(д) Почетно CRM школовање спроводи се према детаљном програму школовања укљученом у Оперативни приручник (ОМ).

OPS 1.945

**Обука за нови тип авиона и провјера (Conversion training and checking)  
(види Додатак 1 OPS 1.945)**

(а) Оператер мора обезбједити:

(1) да члан летачке посаде заврши обуку за овлаштење на типу која задовољава захтјеве примјенљиве за издавање дозвола летачким посадама при преласку на нови тип или класу авиона за које се захтијева овлаштење за нови тип или класу;

(2) да члан летачке посаде заврши оператерову обуку за нови тип прије започињања летења на линијама без надзора:

(и) при промјени авиона за који је потребно овлаштење за нови тип или класу;

(ии) при промјени ваздушног превозника;

(3) да обуку за нови тип изводи одговарајуће квалификовано особље у складу с детаљно одређеним садржајем обуке укљученим у Оперативни приручник. Оператер мора обезбједити да особље за

интегриране елементе CRM-а у обуци за нови тип (conversion training) мора бити одговарајуће квалификовано.

(4) да обим обучавања који је потребан за обуку за нови тип буде одређен разматрања пријашње оспособљености члана летачке посаде која мора бити забиљежена у документима члана што је прописано у OPS 1.985;

(5) да минимални стандарди оспособљености и искуства чланова летачке посаде потребних прије обуке за нови тип буде одређен у Оперативном приручнику;

(6) а сваки члан летачке посаде обави тестове провјере као што се захтијева у OPS 1.965(б) као и тестове провјере одређене у OPS 1.965(д) прије започињања летења под надзором;

(7) да се након завршетка летења под надзором спроведе тест провјере, што је одређено у OPS 1.965(ц);

(8) да онда кад започне превозникову обуку за нови тип, члан летачке посаде не обавља летачке дужности на другом типу или класи док се обука не заврши или прекине;

(9) елементи CRM обуке су укључени у обуку за нови тип (conversion course).

(б) У случају промјене типа или класе авиона, провјера захтијевана у OPS 1.965(б) може бити комбинована с тестом провјере овлашћења на типу или класи према примјенљивим захтјевима за издавање летачких дозвола.

(ц) Обука за нови тип авиона и обука за овлашћење за нови тип или класу који се захтјева за издавање летачке дозволе могу се комбинирати.

(д) Пилот који полази ZFTT мора:

(1) започети летење на линијама под надзором (Line Flying Under Supervision) што је прије могуће, унутар 21 дана након завршетка провјере практичне оспособљености (skill test).

Уколико летење на линијама под надзором не започне унутар 21 дана, оператер мора обезбједити одговарајућу обуку коју је прихватило надлежно тијело.

(2) Обавити шест полијетања и слијетања према захтјевима у симулатору лета, квалификованом у складу с STD и одобреном за кориштење од стране надлежног тијела, не касније од 21 дана након завршетка провјере практичне оспособљености.(skill test)

Ове вјежбе на симулатору лета морају бити обављене под надзором TRI(A) инструктора који сједи на пилотском сједишту.

Када је препоручено од стране JOEB (Joint Operational Evaluation Board) и одобрено од стране надлежног тијела, број полијетања и слијетања може се смањити.

Уколико се ова полијетања и слијетања не обаве унутар 21 дана, оператер мора спровести обуку обнављања коју је прихватило надлежно тијело.

(3) обавити четири прва полијетања и слијетања на линијама под надзором у авиону под надзором TRI(A) инструктора који сједи на пилотском сједишту.

Када је препоручено од стране JOEB (Joint Operational Evaluation Board) и одобрено од стране надлежног тијела, број полијетања и слијетања може се смањити.

OPS 1.950

### **Обука за разлике и обука за упознавање (Differences training and Familiarisation training)**

(а) Оператер мора обезбједити да члан летачке посаде заврши:

(1) обуку за разлике које захтијевају додатно знање и обучавање на одговарајућем моделу за обуку или на авиону:

(и) при управљању другом варијантом истога типа авиона или другим типом авиона исте класе којим се тренутачно управља;

(ии) при промјени опреме и/или поступака у типовима или варијантама на којима се тренутно управља;

(2) обуку за упознавање која захтијева усвајање додатног знања:

(и) при управљању другим авионом истог типа или варијанте

(ии) при промјени опреме и/или поступака у типовима или варијантама којима се тренутно управља.

(б) Оператер мора назначити у Оперативном приручнику када се захтијева обука за разлике или упознавање.

OPS 1.955

### **Именоване вође**

(а) Оператер мора обезбједити да за унапређење копилота у вођу и за оне који се прикључују као вође:

(1) минимални ниво искуства, прихваћен од надлежног тијела, буде одређен у Оперативном приручнику;

(2) за операције у вишечланој посади пилот заврши одговарајућу обуку за вођу.

(б) Обука за вођу одређена ставом (а)(2), мора бити прецизирана у Оперативном приручнику и укључивати најмање сљедеће:

(1) обуку на STD (укључујући навигацијску обуку у лету (Line Oriented Flying Training)) као и/или обуку лета;

(2) тест провјере стручности вође;

(3) одговорности вође;

- (4) вјежбу лета у функцији вођаа под надзором. најмање десет сектора је неопходно за пилоте већ квалификоване за одређени тип авиона;
- (5) успјешно обављен линијска провјера лета за вођаа, као што је прописано у OPS 1.965 и квалификацију о способности за руте и аеродроме као што је прописано у OPS 1.975; и
- (6) елементи за руковођење посадом (Crew Resource Management)

*OPS 1.960*

**Вође који посједују комерцијалну пилотску дозволу**

(а) Оператер је дужан обезбједити:

(1) да ималац професионалне пилотске дозволе (CLP) не оперише као вођа ваздухоплова који је Приручником за летење авионом сертифициран за једнопилотске операције, осим:

(и) кад изводи операције превоза путника по правилима визуелног лета (visual flight rules – VFR) изван радијуса од 50 nm од аеродрома с којег је узлетио, да има најмање 500 сати укупног летења авионом или да има важеће овлаштење за инструментално летење;

(ии) да онда кад управља вишемоторним авионом по правилима инструменталног летења (IFR), има најмање 700 сати укупног летења авионом, од тога 400 сати као вођа ваздухоплова (у складу с захтјевима који регулирају дозволе летачке посаде), од којих 100 сати по IFR укључујући 40 сати управљања вишемоторним авионом. 400 сати као вођа ваздухоплова може се замијенити сатима оперисања као копилот што је утемељено на чињеници да су два сата копилота једнака једном сату вођу ваздухоплова под условом да су ти сати остварени унутар установљеног система вишечлане пилотске посаде како је прописано у Оперативном приручнику;

(2) осим подстава (а)(1)(ии), када оперише по IFR као једини пилот, захтјеви прописани у додатку OPS 1.940 морају бити задовољени; и

(3) у вишечланим посадама, осим подстава (а)(1), и прије него пилот управља као вођа, обука за вођаа прописана у OPS 1.955(а)(2) мора бити завршена.

*OPS 1.965*

**Периодичка обука и провјера (Recurrent training and checking) (види додатке 1 и 2 OPS 1.965)**

(а) Уопштено – Оператер мора обезбједити:

(1) да сваки члан летачке посаде обави периодичну обуку и тест провјере, те да се цјелокупна обука као и провјера односи за тип или варијанту авиона којим члан летачке посаде управља;

(2) да је програм периодичне обуке и провјере утврђен у Оперативном приручнику и одобрен од надлежног тијела;

(3) да периодичну обуку спроводи слједеће особље:

(и) основну и обуку за обнављање – одговарајуће квалифицирано особље;

(ии) обуку на авиону/STD – са инструктором за овлаштење на типу (TRI), инструктором за класу CRI или, у случају STD садржаја инструктор за синтетички лет (synthetic flight instructor) (SFI) под условом да TRI, CRI или SFI задовољавају захтјеве о искуству и знању довољнима за подучавање наведеног у тачкама (а)(1)(и)(А) и (В) у додатку 1 OPS 1.965.

(иии) обуку за руковање опремом у нужди и безбједносном опремом – води одговарајуће квалификовано особље; и

(ив) обуку руковођења посадом (CRM) – води одговарајуће квалификовано особље;

(А) Укључивање CRM елемената у свим фазама обуке (recurrent training) сво особље које проводи ово школовање. Оператер мора обезбједити да сво особље које проводи обуку (recurrent training) је одговарајуће квалификовано да укључи елементе CRM-а у ово школовање.

(Б) Модуларно CRM школовање- најмање са једним CRM тренером прихватљив надлежном тијелу коме може помагати стручњак за посебна подручја.

(4) Периодично провјеравање изводи слједеће особље:

(и) провјеру стручности (Operator proficiency check) – испитивач овлаштен на типу, (TRE), испитивач за класу (CRE) или, ако се провјера изводи на (STD), TRE, CPE или, испитивач на симулатору (SFE), школован у CRM концепту и процјени CFM вјештина.

(ии) линијске провјере (line checks) – са одговарајуће квалификованим вођама које именује оператер и прихваћа надлежно тијело;

(иии) провјеру руковања опремом у нужди и безбједносном опремом (emergency and safety equipment check) – одговарајуће квалификовано особље.

(б) Провјера стручности (Operator proficiency check):

(1) оператер мора обезбједити:

(и) да сваки члан летачке посаде обави провјеру стручности ради доказивања властите способности у извођењу нормалних, ненормалних и поступака у нужди;

(ии) да провјера буде изведена без спољашњег визуелног праћења кад се од члана летачке посаде захтијевати да управља по IFR;



(иии) да сваки члан летачке посаде обави провјеру стручности као дио потпуне провјере обичног члана летачке посаде;

(2) рок ваљаности теста провјере стручности биће шест календарских мјесеци уз додатни преостали дио мјесеца издавања. Ако се издаје током последња три календарска мјесеца ваљаности претходне провјере стручности, рок ваљаности продужиће се од датума издавања до шест календарских мјесеци од датума истека претходне провјере стручности.

(ц) Линијска провјера (Line Check) – оператер мора обезбједити да сваки члан летачке посаде обави линијску провјеру у авиону у циљу доказивања властите способности у извођењу нормалних професионалних операција описаних у Оперативном приручнику. Рок ваљаности линијске провјере биће 12 календарских мјесеци уз додатни, преостали дио мјесеца издавања. Ако је издат током последња три календарска мјесеца ваљаности претходне линијске провјере, рок ваљаности продужиће се од датума издавања до 12 календарских мјесеци од датума истека претходне линијске провјере.

(д) Обука и провјера руковања опремом у случају нужде и безбједносном опремом – оператер мора обезбједити да сваки члан летачке посаде обави обуку и провјеру на одређеној локацији и за употребу цијелокупне опреме у случају нужде те безбједносне опреме која се налази у авиону. Рок ваљаности провјере руковања опремом у нужди и безбједносном опремом мора бити 12 календарских мјесеци уз додатни преостали дио мјесеца издавања. Ако се издаје током последња три календарска мјесеца ваљаности претходне провјере руковања опремом у случају нужде те безбједносном опремом, рок ваљаности продужиће се од датума издавања до 12 календарских мјесеци од датума истека претходне провјере руковања опремом у случају нужде и безбједносном опремом.

(е) Руковођење посадом (Crew Resource Management CRM). Оператер мора обезбједити да:

(1) Елементи CRM-а су укључени у све одговарајуће фазе периодичне обуке (рекуррент траининг), и

(2) Сваки члан летачке посаде прође посебно модуларно CRM школовање. Сви важнији предмети из CRM школовања морају се обрадити у периоду не већем од три године.

(ф) Основна и обнављајућа обука – Оператер је дужан обезбједити да сваки члан летачке посаде прође кроз основну обуку и обуку обнављања најмање сваких 12 календарских мјесеци. Ако је обука изведена током 3 календарска мјесеца прије истека периода од 12 календарских мјесеци, календарских мјесеци, слjedeћа основна обука обнављања мора бити завршена током 12 календарских мјесеци од првобитног датума истека претходне основне обуке и обуке обнављања

(г) Обука на авиону/STD симулатору лета – оператер мора обезбједити да сваки члан летачке посаде прође вјежбовну обуку на авиону/STD симулатору лета најмање сваких 12 календарских мјесеци. Ако је обука изведена током три календарска мјесеца прије истека периода од 12 календарских мјесеци, слjedeћа обука на авиону/STD симулатору лета мора бити окончана током 12 календарских мјесеци од првобитног датума истека претходне обуке на авиону/STD симулатору лета.

*OPS 1.968*

#### **Квалификација пилота за било које пилотско сједиште (види додатак 1 OPS 1.968)**

(а) Оператер је дужан обезбједити:

(1) да пилот којем је додијељено дјеловати на било којем пилотском сједишту успјешно заврши одговарајућу обуку и провјеру;

(2) да програм обуке и провјере буде детаљно одређен у Оперативном приручнику и прихватљив овлаштену тијелу.

*OPS 1.970*

#### **Скорашње искуство (Recent experience)**

(а) Оператер мора обезбједити:

(1) да пилоту није додијељена дужност да оперише авионом као дио минималне посаде, било као пилот који управља авионом или пилот који не управља авионом, ако није у претходних 90 дана обавио најмање три узлијетања и три слијетања као пилот који управља авионом истог типа/класе или у симулатору лета;

и

(2) да пилоту који нема важеће инструментално овлаштење није додијељена дужност да оперише авионом ноћу у улози вође, ако у претходних 90 дана као пилот који управља авионом није обавио најмање једно слијетање ноћу, авионом истог типа/класе или у симулатору лета.

(б) Раздобље од 90 дана прописано у подставовима (а)(1) и (2) може бити продужено на највише 120 дана линијским летењем (line flying) под надзором инструктора који има овлаштење за инструментално летење или испитивача. За раздобље дуље од 120 дана захтијева се лет за вјежбу (training flight) на авиону или симулатору лета за тип авиона који ће се користити.

*OPS 1.975*

#### **Квалификација за рутно летење и аеродроме**

(а) Оператер мора обезбједити да прије него што је одређен за вођу или пилота којег је вођа овластио за лет, пилот добије одговарајуће знање о рути којом треба летјети и о аеродромима (укључујући алтернативне), уређајима и поступцима које треба користити.

(б) Раздобље ваљаности стручне квалификације за руте и аеродроме мора бити 12 календарских мјесеци уз додатни преостали дио:

(1) мјесец квалификације;

(2) мјесец посљедњег лета на одређеној рути или на аеродрому.

(ц) Оспособљеност за руте и аеродроме може се обновити летењем на одређеној рути или аеродрому током периода ваљаности прописаног у ставу (б).

(д) Ако се ваљаност обнови током посљедња три календарска мјесеца ваљаности претходне стручне квалификације за руте и аеродроме, раздобље ваљаности мора се продужити од датума поновног издавања ваљаности до 12 календарских мјесеци од истека претходне стручне квалификације за руте и аеродроме.

#### OPS 1.978

#### **Алтернативна обука и програм квалификовања (Alternative Training and Qualification Programme) (види Додатак 1 OPS 1.978)**

(а) Оператер, након минимално двије године континуираног рада, може замијенити захтјеве обуке и провјере за летачку посаду одређене у додатку 1 OPS 1.978 (а) с алтернативном обуком и програмом квалификовања (ATQP), које је одобрило надлежно тијело. Двије године континуираног рада може се смањити према дискрецији надлежног тијела.

(б) ATQP мора обухваћати обуке и провјере које успостављају и одржавању разину стручности, за коју се показало да није мања од нивоа стручности која се постиже придржавањем прописа OPS 1.945, 1.966 и 1.970. Стандард обуке и квалификације летачке посаде мора бити потврђен прије увођења ATQP; захтијевани стандарди ATQP обуке и квалификације морају бити специфицирани.

(ц) Оператер који је поднио захтјев за одобрење имплементације ATQP мора доставити надлежном тијелу имплементацијски план у складу са ставом (ц) додатка 1 OPS 1.978.

(д) Уз провјере које се захтијевају према OPS 1.965 и 1.970, оператер мора омогућити сваком члану летачке посаде LOE процјену (Line Oriented Evaluation).

(1) LOE процјена мора се изводити у симулатору. LOE процјена може се обавити с другом одобреном ATQP обуком.

(2) Период ваљаности LOE процјене биће 12 календарских мјесеци, уз додатни, преостали дио мјесеца издавања. Ако је издат током посљедња три календарска мјесеца ваљаности претходне LOE процјене, рок ваљаности продужиће се од датума издавања до 12 календарских мјесеци од датума истека претходне LOE процјене.

(е) Након 2 године оперисања с одобреним ATQP, оператер може, уз одобрење надлежног тијела, продужити период ваљаности OPS 1.965 и 1.970 како слиједи:

(1) Провјера стручности (Operator proficiency check) – 12 календарских мјесеци, уз додатни, преостали дио мјесеца издавања. Ако се издаје током посљедња три календарска мјесеца ваљаности претходне провјере стручности, рок ваљаности продужиће се од датума издавања до 12 календарских мјесеци од датума истека претходне провјере стручности

(2) Линијска провјера (Line Check) – 24 календарска мјесеца уз додатни, преостали дио мјесеца издавања. Ако је издат током посљедњих 6 календарских мјесеци ваљаности претходне линијске провјере, рок ваљаности продужиће се од датума издавања до 24 календарска мјесеца од датума истека претходне линијске провјере. Линијска провјера се може комбинирати с LOQE процјеном (Line Oriented Quality Evaluation), уз одобрење надлежног тијела.

(3) Обука и провјера руковања опремом у случају опасности и безбједносном опремом – 24 календарска мјесеца уз додатни, преостали дио мјесеца издавања. Ако је издат током посљедњих 6 календарских мјесеци ваљаности претходне провјере, рок ваљаности продужиће се од датума издавања до 24 календарска мјесеца од датума истека претходне провјере.

(ф) ATQP ће бити у надлежности именоване одговорне особе.

#### OPS 1.980

#### **Управљање већим бројем типова или варијаната (види додатак 1 OPS 1.980)**

(а) Оператер мора обезбједити да члан летачке посаде не управља већим бројем типова или варијаната, изузев онда кад је тај члан летачке посаде способан за то.

(б) При разматрању управљања већим бројем типова или варијаната, оператер мора обезбједити да разлике и/или сличности авиона о којима је ријеч оправдавају такво управљање узимајући у обзир сљедеће:

(1) ниво технологије;

(2) оперативне поступке;

(3) карактеристике руковања

(ц) Оператер мора обезбједити да члан летачке посаде који управља већим бројем типова или варијаната задовољава све захтјеве прописане у одјелку Н за сваки тип или варијанту осим ако се надлежно тијело није поуздало у обуку, повјерење и скорашње искуство.

(д) Оператер мора одредити одговарајуће поступке и/или оперативна ограничења што их је одобрило мјеродавно тијело, у Оперативном приручнику, за свако управљање већим бројем типова или варијаната укључујући:

- (1) најмањи ниво искуства члана летачке посаде;
- (2) најмањи ниво искуства на једном типу или варијанти прије почетка обуке за управљање другим типом или варијантом;
- (3) поступак у којем ће члан летачке посаде квалификован за један тип или варијанту бити оспособљен и квалификован за други тип или варијанту;
- (4) све захтјеве примјене његовог скорашњег искуства за сваки тип или варијанту.

*OPS 1.981*

#### **Управљање хеликоптерима и авионима**

(а) Када члан летачке посаде управља и хеликоптерима и авионима,:

- (1) оператер мора обезбједити да је управљање хеликоптером и авионом ограничено на један тип од сваког;
- (2) оператер мора одредити одговарајуће поступке и/или оперативна ограничења што их је одобрило надлежно тијело у Оперативном приручнику.

*OPS 1.985*

#### **Документи о обуци (види IEM OPS 1.985)**

(а) Оператер мора:

- (1) похранити документе о свим обукама и провјерама и квалификацији прописанима у OPS 1.945, 1.955, 1.965, 1.968 и 1.975 сваког члана летачке посаде;
- (2) омогућити доступ документима свих обука за нови тип и периодичних обука и провјера на захтјев члана летачке посаде о којем се ради.

*Додатак 1 OPS 1.940*

#### **Одмор чланова летачке посаде током лета**

(а) Члана летачке посаде може замијенити на дужностима за командама током лета други одговарајуће квалификовани члан летачке посаде.

(б) Одмор вођаа

(1) Вођа може за вођење лета овластити:

- (и) другога квалификованог вођаа;
- (ии) за операције само изнад FL 200, пилота квалификованог како је прецизно наведено у ставу (ц).
- (ц) Минимални захтјеви за пилота који замјењује вођаа:

- (1) важећа саобраћајна дозвола пилота;
- (2) обука за нови тип и провјера (укључујући обуку за овлаштење на типу), као што је прописано у OPS 1.945;
- (3) све периодичне обуке и провјере као што је прописано у OPS 1.965 и OPS 1.968;
- (4) стручна квалификација за руте као што је прописано у OPS 1.975.

(д) Одмор копилота

(1) копилота може замијенити:

- (и) други одговарајуће квалификован пилот;
- (ии) копилот за замјену у лету (Cruise Relief Co-pilot) квалификован како је наведено у ставу (е).

(е) Минимални захтјеви за копилота за замјену у лету

- (1) важећа професионална пилотска дозвола с овлаштењем за инструментално летење;
- (2) обука за нови тип и провјера, укључујући обуку за овлаштење на типу као што је прописано у OPS 1.945, изузев захтјева за обуку узлијетања и слијетања;
- (3) све периодичне обуке и провјере као што је прописано у OPS 1.965 изузев захтјева за обуку узлијетања и слијетања;
- (4) управљати само у функцији копилота на лету и не испод FL 200;

(5) скорашње искуство као што је прописано у OPS 1.970 се не захтијева. Пилот је, међутим, дужан обавити на симулатору лета обуку обнављања и обуку обнављања у вјештини летења у размацама који неће прелазити 90 дана. Обука обнављања може се комбиновати с обуком прописаном у OPS 1.965;

(ф) замјена оператера панел система – оператер панел система може замијенити током лета члан посаде који посједује дозволу инжењера лета или члан летачке посаде с квалификацијом прихватљивом надлежном тијелу.

#### Додатак 2 OPS 1.940

##### Једнопилотске операције према IFR или ноћу

(а) Авионима споменутим у OPS 1.940(б)(2) може управљати само један пилот према IFR или ноћу када су задовољени сљедећи захтјеви:

- (1) оператер мора уврстити у Оперативни приручник програм обуке пилота за нови тип и периодичне обуке које укључују додатне захтјеве за једнопилотске операције;
- (2) нарочито, поступци у пилотској кабини морају обухватити:
  - (и) управљање мотором и постепене у случајевима опасности;
  - (ии) употребу нормалних, абнормалних и check листа у нужди;
  - (иии) АТС комуникацију;
  - (ив) поступке при одласку и прилазу;
  - (в) руковање аутоматским пилотом;
  - (ви) употребу поједностављене документације током лета;
- (3) периодичне провјере захтијеване у OPS 1.965 морају се извести у функцији јединог пилота на типу или класи авиона у околини која представља оперисање.
- (4) пилот мора имати најмање 50 сати лета на одређеноме типу или класи авиона по IFR од којих је десет сати проведено на мјесту вођаа;
- (5) најмање скорашње искуство које се захтијева од пилота укљученог у једно пилотску операцију по IFR, ноћу мора бити пет IFR летова укључујући три инструментална прилаза изведена током претходних 90 дана на типу или класи авиона у функцији јединог пилота. Овај се захтјев може замијенити провјером IFR инструменталног прилаза на типу или класи авиона.

#### Додатак 1 OPS 1.945

##### Обука за нови тип авиона (Operator's Conversion Course)

- (а) Превозникова обука за нови тип мора обухватити:
- (1) основну обуку и провјеру укључујући системе авиона, нормалне, ненормалне и поступке у нужди;
  - (2) обуку за руковање безбједносном и опремом у нужди те провјеру, што мора бити завршено прије почетка ваздухопловне обуке на авиону;
  - (3) обуку и провјеравање на авиону и симулатору лета;
  - (4) линијско летење (line flying) под надзором и линијску провјеру.
- (б) Обука за нови тип мора бити изведена по редослиједу наведеном у ставу (а).
- (ц) Елементи школовања руковођења посадом (Crew Resource Management – CRM) морају бити укључени у обуку за нови тип (Conversion Course), и провођени са одговарајуће квалификованим особљем
- (д) Када члан летачке посаде није претходно завршио обуку ваздушног превозника за нови тип, превозник је дужан обезбједити да, поред захтјева из става (а), члан летачке посаде обави општу обуку прве помоћи и, ако је примјенљиво, обуку за поступке присилног спуштања авиона на воду уз употребу опреме у води.

#### Додатак 1 OPS 1.965

##### Периодична обука и провјера – пилоти (Recurrent training and checking)

- (а) Периодична обука – периодична обука мора обухватити:
- (1) програм основне и обуке обнављања:
    - (и) програм основне обуке и обуке обнављања мора укључивати:
      - (А) авионске системе;
      - (Б) оперативне поступке и захтјеве, укључујући поступке одлеђивања и спречавања залеђивања и пилотску онеспособљеност;
      - (Ц) извјештај о несрећама/незгодама и изванредним догађајима;
      - (ии) знање стечено након основне обуке и обуке обнављања мора се потврдити упитником или другим примјереним методама
    - (2) обука на авиону /симулатору лета (STD)
      - (и) програм обуке на авиону STD мора бити утврђен тако да обухваћа све главне грешке авионских система и с њима повезаних поступака у раздобљу претходне три године;
      - (ии) при извођењу маневара без мотора на авиону, отказ мотора мора бити симулиран;
      - (иии) обука на авиону/STD симулатору лета може се комбиновати с провјером стручности оператера;
    - (3) обука за руковање опремом за спашавање и безбједносном опремом
      - (и) обука за руковање опремом за спашавање и безбједносном опремом може се комбиновати с провјером руковања опремом за спашавање и сигурне опреме и мора се извести у авиону или одговарајућем алтернативном моделу за обуку;
      - (ии) сваке године програм обуке за руковање опремом за спашавање и безбједносном опремом мора укључити сљедеће:
        - (А) стварну употребу прслука за спашавање, гдје је потребно;

- (Б) стварну употребу заштитне опреме за дисање, тамо гдје је опремљен;
- (Ц) стварно руковање средствима за гашење пожара;
- (Д) упуте о локацији и употреби целокупне опреме за спашавање и безбједносне опреме која се налази у авиону;
- (Е) упуте о локацији и употреби свих врста отвора;
- (Ф) безбједносне поступке;
- (иии) сваке три године програм обуке мора обухватити сљедеће:
  - (А) стварно руковање свим врстама отвора;
  - (Б) приказ руковања тобоганом, гдје опремљен
  - (Ц) стварно гашење пожара уз употребу репрезентативне опреме која се носи у авиону при чему је пожар или стварни или симулирани, изузев да се при употреби халонских средстава за гашење алтернативна метода може користити ако је прихватљива мјеродавном тијелу;
  - (Д) ефекат дима у затвореном простору и стварна употреба целокупне релевантне опреме у окружењу са симулираним димом;
  - (Е) стварно руковање пиротехничким средствима, правим или симулираним, гдје је опремљен;
  - (Ф) приказ употребе сплави за спашавање, гдје је то потребно;
- (4) Обука за руковођење посадом (Crew Resource Management-CRM).
  - (и) елементи школовања у руковођењу посадом (CRM) морају бити укључени у одговарајуће фазе периодичне обуке (recurrent training), и
  - (ии) програм посебно модуларног CRM школовање мора се успоставити тако да се сви важнији предмети из CRM школовања морају обавити у року не већем од три године, са сљедећим:
    - (А) људске грешке и поузданост, ланац грешака, откривање и спречавања грешака;
    - (Б) компанијска безбједносна (safety) култура, SOPs, организациони фактори;
    - (Ц) стрес, управљање стресом, замор и будност
    - (Д) добивање информација и њихова обрада, свјесност ситуације, управљање са радним оптерећењем;
    - (Е) доношење одлука;
    - (Ф) комуникација и координација унутар и изван пилотске кабине;
    - (Г) вођење и тимски рад, заједништво;
    - (Х) аутоматизација и филозофија кориштења аутоматизације (у односу на одређени тип)
    - (И) посебне разлике које се односе на тип;
    - (Ј) темељно разматрање случаја
    - (К) посебна подручја која оправдавају посебну пажњу, који се препознају према програму за спречавање несрећа и програму безбједности лета (види OPS 1.037).
  - (иии) Оператер мора успоставити процедуре да модернизује његов CRM програм периодичне обуке. Ревизија програма мора бити спроведена у периоду не дужем од 3 године. Ревизија програма мора узети у обзир препознате резултате CRM процјене посаде, информације повезане са програмом за спречавање несрећа и безбједности лета.
- (б) Периодична провјера – периодична провјера мора обухватити:
  - (1) провјере стручности ваздушног превозника
    - (и) гдје је то примјењиво, провјере стручности морају обухватити сљедеће маневре:
      - (А) прекинуто полијетање када је симулатор лета на располагању да представља одређени авион, а у другим случајевима само вјежбе покрета/додира (touch drills);
      - (Б) узлијетање с отказом мотора између V1 и V2, или чим то безбједносни разлози допусте;
      - (Ц) прецизни инструментални прилаз до минимума с једним мотором у квару код вишемоторних авиона;
      - (Д) непрецизно прилажење до минимума;
      - (Е) неуспјело инструментално приближавање до минимума с једним мотором у квару код вишемоторних авиона;
      - (Ф) слијетање с једним мотором у квару. Код једномоторних авиона захтијева се вјежба присилног спуштања.
    - (ии) кад се изводе откази мотора на авиону, квар мотора мора бити симулиран.
    - (иии) поред провјера прописаних у ставцима (и)(А) до (Ф), захтјеви из FSL морају бити задовољени сваких 12 мјесеци и могу се комбиновати с превозниковом провјером стручности;
    - (ив) за пилота који управља само VFR, провјере прописане у ставовима (и)(Ц) до (Е) могу бити изостављене изузев у случају прилаза и продужења у други круг летења вишемоторним авионом с једним мотором у квару;
  - (в) провјере стручности ваздушног превозника (ОП) мора обавити испитивач за овлашћења на типу.
    - (2) провјере безбједносне и опреме у нужди – морају се провјерити појединости за које се изводи обука у складу ставу (а)(3);

(3) линијске провјере (line checks)

(и) линијске провјере морају потврдити да се цијела линијска операција може извести задовољавајуће, укључујући поступке прије и после лета и употребу потребне опреме као што је одређено у Оперативном приручнику;

(ии) летачка посада мора бити процијењена у вјештини руковођења посадом (Crew Resource Management (CRM) skills) у сагласности са методологијом прихватљивом надлежном тијелу и приказаном у Оперативном приручнику (ОМ). Сврха такве процјене је да:

(А) осигура повратну информацију за посаду скупну и особну и служи да одреди поновно школовање

(Б) треба користити да унаприједи систем CRM школовања.

(иии) Само CRM процјена не може бити разлог за неуспјешну линијску провјеру.

(ив) када су пилотима додијељене дужности пилота који лети и пилота који не лети они морају бити провјерени на објема дужностима;

(в) линијске провјере морају се обавити у авиону;

(ви) линијске провјере морају обавити вође које је оператер именовано и који су прихватљиви мјеродавном тијелу. Лице које проводи линијску провјеру, која је описана у JAR OPS 1.965(а)(4)(ии), мора бити школована у CRM концепту и процјену у CRM увјежбаности и мора заузети обсерверско сједиште ако је уграђено. У случају дуго линијског превоза гдје се превози додатна летачка посада, лице може испунити функцију пилота који лети у крстарењу и не смије заузимати пилотско сједиште за вријеме полијетања, одласка, почетног крстарења, понирања, прилаза и слијетања. Његове CRM процјене биће засноване на проматрањима учињеним за вријеме почетне припреме (initial briefing), кабинске припреме (cabin briefing) припреме пилотске кабине (cockpit briefing), и оне фазе када заузима посматрачко сједиште.

#### *Додатак 2 OPS 1.965*

#### **Периодична обука и провјера – оператери панел система**

(а) Периодична обука и провјера за оператере панел система морају удовољити захтјевима за пилота и свим осталим специфичним додатним дужностима, изузев оних ставки које се не односе на оператере с панелима система.

(б) Периодична обука и провјера за оператере панел система морају, кад год је то могуће, бити спроведене истодобно с периодичном обуком и провјером пилота.

(ц) Линијску провјеру мора обавити вођа кога је именовано оператер и који је прихватљив надлежном тијелу или инструктор или испитивач за овлаштење на типу за оператере панел система.

#### *Додатак 1 OPS 1.968*

#### **Квалификација пилота да дјелује на било којем пилотском сједишту**

(а) Вође чије дужности од њих захтијевају да дјелују на десном сједишту и обављају дужности копилота те вође од којих се захтијева да изводе обуку или испитују дужности с десног сједишта морају завршити додатну обуку и провјеру, као што је одређено у Оперативном приручнику, истовремено с провјерама стручности што је прописано у OPS 1.965 (б). Ова додатна обука мора најмање обухватити сљедеће:

(1) отказ мотора током узлијетања;

(2) прилаз и продужавање из неуспјелог слијетања с једним мотором у квару;

(3) слијетање с једним мотором у квару;

(б) Када се маневри с једним мотором у квару изводе на авиону, квар мотора се мора симулирати.

(ц) При управљању с десног сједишта, провјере које су прописане у OPS за оперисање с лијевог сједишта морају бити ваљане и актуелне.

(д) Пилот који замјењује вођу мораће демонстрирати, истовремено с провјерама стручности, прописанима у OPS 1.965 (б), извођење аутоматских радњи (drills) и поступака који нису стални посао пилота којег замјењује. Ако разлике између лијевог и десног сједишта нису значајне (нпр. због употребе аутоматског пилота) вјежба се може изводити с било којег сједишта.

(е) Пилот, изузев вођаа, који сједи на лијевог сједишту мораће демонстрирати извођење аутоматских радњи и поступака, истовремено с провјерама стручности, како је прописано у OPS 1.965 (б), што би у другим условима било у одговорности вође који дјелује као пилот који не лети. Ако разлике између лијевог и десног сједишта нису значајне (нпр. због кориштења аутоматског пилота), вјежба се може извести с било којег сједишта.

#### *Додатак 1 OPS 1.978*

#### **Алтернативна обука и програм квалифицирања (Alternative Training and Qualification Programme)**

(а) АТQP обука може се примјенити на сљедеће захтјеве који су повезани с обуком и квалификовањем

(1) OPS 1.450 и Додатак 1 OPS 1.450 – Операције у условима смањење видљивости – оспособљавање и квалификације;

(2) OPS 1.945. – Обука за нови тип авиона и провјера и додатак OPS 1.945;

(3) OPS 1.950 Обука за разлике и обука за упознавање;

(4) OPS 1.955 став (б) – Именовање вође;

(5) OPS 1.965 Периодичка обука и провјера и додаци 1 и 2 OPS 1.965;

(6) OPS 1.980 Управљање већим бројем типова или варијаната и додатак OPS 1.980.

(б) Компоненте АТQP обуке – Алтернативна обука и програм квалификовања се састоји од сљедећих елемената:

(1) документација која описује сврху и захтјеве програма;

(2) Анализа задатка утврђује задатке који се морају анализирати на основу:

(и) знања;

(ии) захтијеваних вјештина;

(иии) обуке додатних вјештина;

и гдје је примјењиво

(ив) признатих значајки понашања.

(3) Наставни план – структура и садржај наставног плана морају бити одређени анализом задатка и морају обухватити циљеве ефикасности, те одредити када и на који начин ће се ти циљеви постићи. Процес развоја наставног плана мора бити прихватљив надлежном тијелу;

(4) Посебни програм оспособљавања за:

(и) сваки тип/класу авиона у склопу АТQP;

(ии) инструкторе (CRI/SFI/TRI) и друго особље које даје инструкције летачкој посади;

(иии) испитиваче (CRE/SFE/TRE), укључујући методе за стандардизацију инструктора и испитивача;

(5) поврат информација у сврху валидације и усклађивања наставног плана, те провјера да програм задовољава своје циљеве ефикасности;

(6) метода за процјену летачке посаде током обуке и провјере за нови тип авиона и периодичке обуке и провјере. Поступак процјене мора обухватити анализу догађаја као дијела LOE процјене. Метода процјене мора бити у складу с примјеном захтјева OPS 1.965;

(7) интегрирани систем контроле квалитете, који осигурава усклађеност свих процеса и процедура који произлазе из захтјева програма;

(8) процес који описује методу која ће се користити у случају да програми праћења и процјене не осигурава усклађеност с утврђеним стандардима стручности и оспособљености (квалификације) летачке посаде;

(9) Праћење података/ Програм анализе.

(ц) Имплементација – Оператер мора развити стратегију процјене и имплементације прихватљиву надлежном тијелу; сљедећи захтјеви морају бити испуњени:

(1) процес имплементације мора укључити сљедеће кораке:

(и) успостављање прихватљивог степена безбједности (safety case) које доказује ваљаност:

(А) ревидираних стандарда обуке и квалификације успоређених са стандардима постигнутим према OPS 1 захтјевима прије увођења АТQP обуке.

(Б) било које нове методе обуке имплементиране као дијела АТQP.

Уколико то одобри надлежно тијело, оператер може успоставити еквивалентну (једнако ваљану) методу, различиту од формалне методе успостављања прихватљивог ступња безбједности.

(ии) провести анализу задатака према захтјевима става (б)(2) у циљу успостављања програма циљане обуке и с тим повезаних циљева обуке ваздушног превозника.

(иии) период операција током времена скупљања и анализе података како би се установила ефикасност успостављеног прихватљивог степена безбједности (safety case) или еквивалентне (једнаковриједне) методе и потврдити анализу задатка. У овом периоду оператер ће наставити изводити операције према захтјевима OPS 1 прије увођења захтјева АТQP обуке. Трајање овог периода биће договорено с надлежним тијелом;

(2) Ваздушном превознику може се тада одобрити спровођење обуке и оспособљавања како је одређено према АТQP обуци.

#### *Додатак 1 OPS 1.980*

#### **Управљање већим бројем типова или варијаната**

(а) Када члан летачке посаде управља већим бројем класа, типова или варијаната авиона наведених у FCL и везаним процедурама за класа – једнопилотни и/или FSL и везаним процедурама за тип – једнопилотни, али не с једним овлаштењем у дозволи (single licence endorsement), оператер мора бити сагласан са сљедећим:

(1) члан летачке посаде не смије управљати на више од:

(и) три типа или варијанте авиона с клипним мотором,

(ии) три типа или варијанте турбоелисних авиона;

(иии) једнога типа или варијанте турбоелисног авиона и једног типа или варијанте клипног авион;

(ив) једног типа или варијанте турбоелисног авиона и авиона унутар посебног разреда.

(2) OPS 1.965 за сваки тип или варијанту којим се управља изузев ако је оператер демонстрирао одређене поступке и/или оперативна ограничења која су прихватљива надлежном тијелу.

(б) Када члан летачке посаде управља већим бројем типова или варијаната авиона с једним или више овлашћења у дозволи, као што је одређено у FCL и везаним процедурама за тип – вишепилотни авион, оператер мора гарантовати:

(1) да најмањи број допуне летачке посаде одређен у Оперативном приручнику буде једнак за сваки тип или варијанту којима треба управљати;

(2) да члан летачке посаде не управља с више од два типа или варијаната авиона за што је потребно посебно овлашћење у дозволи;

(3) само једним авионом из овлашћења у дозволи може се управљати у једном лету (one flight duty period) осим кад оператер утврди поступке за одговарајуће вријеме за припрему;

Напомена: У случајевима када постоји више од једног овлашћења у дозволи, види ставке (ц) и (д).

(ц) Када члан летачке посаде управља већим бројем типова или варијаната авиона наведених у FCL и везаним процедурама за тип – једнопилотни и тип – вишепилотни, али не с једним овлашћењем у дозволи, оператер мора бити сугласан:

(1) са ставовима (б)(1), (б)(2) и (б)(3);

(2) са ставом (д).

(д) Када члан посаде управља више него једним типом или варијантом авиона наведеним у FCL и везаним процедурама за тип – више пилотни, али не у оквиру једног унесеног овлашћења у дозволи, оператер мора удовољити:

(1) ставовима (б)(1), (б)(2) и (б)(3);

(2) прије примјењивања привилегија двају овлашћења у дозволи:

(и) чланови летачке посаде морају обавити двије узастопне провјере стручности и морају имати 500 сати на одређеном мјесту у посади у операцијама комерцијалнога ваздушног саобраћаја код истога ваздушног превозника;

(ии) у случају када пилот стекне искуство код ваздушног превозника и примјењује привилегије двају овлашћења у дозволи и након тога буде унапријеђен до вође код истога оператера на једноме од тих типова, најмање потребно искуство на дужности вође је шест мјесеци и 300 сати, при чему пилот мора обавити двије узастопне провјере стручности прије него буде поновно способан за примјењивање двају овлашћења из дозволе;

(3) прије почетка обуке за управљање другим типом или варијантом, чланови летачке посаде морају провести три мјесеца и 150 сати лета у основном авиону, у којима морају обавити најмање једну провјеру стручности;

(4) по завршетку иницијалне линијске провјере на новом типу, 50 сати лета или 20 сектора мора бити остварено искључиво на авионима с овлашћењем за нови тип.

(5) OPS 1.970 за сваки тип којим се управља, изузев кад је надлежно тијело дало одобрење у складу ставу (7).

(6) раздобље током којег се захтијева искуство линијскога лета на свакоме типу мора бити одређено у Оперативном приручнику;

(7) када се тражи одобрење да би се скратиле обука и провјера и умањили захтјеви скорашњег искуства између типова авиона, оператер мора показати надлежном тијелу које тачке није потребно понављати на свакоме типу или варијанти због сличности;

(и) OPS 1.965(б) захтијева двије провјере стручности оператера сваке године. Кад се одобри, у складу ставу (7), провјере стручности оператера наизмјенично се изводе на два типа. Свака провјера стручности оператера чини провјеру стручности за други тип поновно ваљаном. Обезбјеђујући да раздобље између провјера стручности за продужење или обнављање овлашћења за тип не прелази оно означено у FCL за сваки тип, захтјеви FCL морају бити задовољени. Поред тога, релевантна и одобрена периодична обука мора бити одређена у Оперативном приручнику;

(ии) OPS 1.965(ц) захтијева једну линијску провјеру сваке године. Када се даје одобрење, у складу ставу (7), да се линијске провјере наизмјенично изводе на типовима или варијантама, свака линијска провјера чини линијску провјеру за други тип или варијанту поновно ваљаном;

(иии) годишња обука и провјера за опрему за спашавање и безбједносну опрему морају задовољити све захтјеве за сваки тип;

(8) OPS 1.965 за сваки тип или варијанту којом се управља, изузев ако је власт дала одобрење у складу ставу (7).

(е) Када члан летачке посаде управља комбинацијом типова или варијаната авиона као што је дефинисано у FCL и везаним процедурама за класа – једнопилотни и FCL и везаним процедурама за тип – вишепилотни оператер мора демонстрирати да су специјални поступци и/или оперативна ограничења одобрени у складу OPS 1.980 (д).

Пододјељак О  
КАБИНСКА ПОСАДА



#### OPS 1.988

##### **Примјењивост – подручје употребе**

Оператер треба обезбиједити да сви чланови кабинске посаде буду сагласни са захтјевима овог пододјелка и било којим другим безбједносним захтјевима примјењивим на кабинску посаду.

Члан кабинске посаде; члан посаде, који није члан летачке посаде, а који у интересу безбједности путника обавља дужности које му је додијелио оператер или вођа ваздухоплова.

#### OPS 1.989

##### **Препознатљивост**

(а) Члан кабинске посаде је особа којој је оператер додијелио дужност преузимања обавеза у кабини и која мора својом униформом кабинског особља ваздушног превозника бити препознатљива путницима.

(б) Остало особље, као што је медицинско особље, особље обезбјеђења, особље које се брине за дјецу, пратња, техничко особље, преводиоци, које има обавезе у кабини не смије носити униформе због којих их путници могу замијенити с члановима кабинске посаде, осим уколико удовољавају захтјевима овог одјелка и свим осталим примјењивим захтјевима OPS 1.

#### OPS 1.990

##### **Број и састав кабинске посаде**

(а) Оператер не смије летјети авионом ако је највећи допуштени број путничких сједишта већи од 19 када превози једног или више путника, осим кад је најмање један члан кабинске посаде укључен у посаду у сврху обављања дужности, како је то одређено у Оперативном приручнику, у интересу безбједности путника.

(б) Сагласно ставу (а), оператер мора обезбиједити да најмањи број кабинске посаде буде већи:

(1) од једног члана кабинске посаде на сваких 50 или остатак до 50 путничких сједишта у истом нивоу путничке кабине;

(2) од броја чланова кабинске посаде који активно учествују у путничкој кабини током извођења евакуације, или за које се претпоставља да ће у томе учествовати, осим кад је највећи број одобрених путничких сједишта мањи од броја евакуисаних лица за најмање 50. Тада број чланова кабинске посаде може бити смањен за један за сваких 50 сједишта, при чему ће највећи број одобрених путничких сједишта бити испод допуштеног броја сједишта.

(ц) Надлежно тијело, под одређеним околностима, може захтијевати од ваздушног превозника да у посаду уврсти додатне чланове посаде.

(д) У непредвиђеним околностима тражени најмањи број кабинске посаде може бити смањен под условом:

(1) да је број путника смањен у складу са поступцима одређеним у Оперативном приручнику;

(2) да је надлежном тијелу поднијет извјештај по завршетку лета.

(е) Оператер мора обезбиједити да ће приликом упошљавања оних чланова кабинске посаде који су предузетници и/или раде на најамној или хонорарној основи, захтјеви одјелка О бити задовољени. Стога посебну пажњу треба посветити укупном броју типова или варијаната авиона у којима члан кабинске посаде може летјети у комерцијалном ваздушном превозу, што мора бити у складу са захтјевима у OPS 1.1030, укључујући и кад њихову услугу тражи други оператер.

#### OPS 1.995

##### **Минимални захтјеви**

Оператер мора обезбиједити да сваки члан кабинске посаде:

а) је стар најмање 18 година;

б) је успјешно прошао љекарски преглед или провјеру на редовном прегледу коју тражи надлежно тијело да га прогласи здравствено способним за обављање његових дужности.

ц) је успјешно завршио почетно школовање у складу са OPS 1.1005 и посједује сертификат школовања везаног уз безбједност.

д) је завршио примјерено школовање за конверзију и/или разлику које покрива најмање ставке наведене у OPS 1.1010.

е) ће проћи кроз периодично школовање у складу са одредбама OPS 1.1015

ф) је способан обављати своје дужности према поступцима наведеним у Оперативном приручнику.

#### OPS 1.1000

##### **Водитељи кабинске посаде**

(а) Оператер мора именовати једног водитеља кабинске посаде када је број чланова кабинске посаде већи од један. У случају када се захтјева само један члан кабинске посаде, а оператер одреди већи број, превозник мора именовати једног члана кабинске посаде који ће бити одговоран вођау авиона.

(б) Водитељ кабинске посаде мора бити одговоран вођау авиона за извршавање и координацију нормалних и ванредних поступака наведених у Оперативном приручнику. Током турбуленције, у одсуству било каквих инструкција од стране летачке посаде, водитељ кабинске посаде мора бити овлаштен за обуставу свих дужности које нису везане за безбједност и извијестити летачку посаду о јачини

турбуленције и потреби укључивања знака обавезног везања. У случају турбуленције, кабинска посада мора обезбједити путничку кабину и друга примјенљива подручја.

(ц) У складу са захтјевом у OPS 1.990, када је број кабинске посаде већи од један, оператер ће за водитеља кабинске посаде именовати особу која има минимално једну годину искуства рада као члан кабинске посаде и која је завршила одговарајућу обуку која покрива минимално сљедеће:

(1) Претполетне упутства:

(и) дјеловати као посада

(ии) одређивање позиције и одговорности кабинског особља

(иии) околности појединог лета, укључујући тип авиона, опрему, подручје и тип операције, и категорије путника посебном пажњом према беспомоћнима, дјечи и случајевима с носилима, и

(2) Сарадња са посадом:

(и) дисциплина, одговорности и ланац заповиједања

(ии) важност координације и комуникације

(иии) неспособност пилота, и

(3) Преглед оператерових захтјева и легалних захтјева:

(и) безбједносне упуте путнику, безбједносне картице,

(ии) осигуравање кухиње

(иии) слагање кабинског пртљага

(ив) електронска опрема

(в) процедуре када се пуни гориво са путницима у авиону,

(ви) турбуленције,

(виџ) документација, и

(4) Људски фактори и управљање капацитетом посаде, и

(5) Пријава незгода и инцидента, и

(6) Ограничења времена лета и службе и потребе одмора.

(д) Оператер мора утврдити поступке за избор замјеника, најпримјереније квалификованог, који ће обављати дужности водитеља кабинске посаде у случају да је именовани водитељ спријечен да обавља те дужности. Такве поступке мора одобрити надлежно тијело узимајући у обзир и радно искуство тог члана кабинске посаде.

(е) CRM обука: Оператер мора обезбједити да су сви релевантни елементи садржани у Додатку 2 OPS 1.1005/1.1010/1.1015 таблица 1, колона (а) буду укључени у обуку и покривени до захтијеваног нивоа дефинисаног у колони (ф), оспособљавање за водитеља кабинске посаде.

#### OPS 1.1002

#### **Дужности јединог члана кабинске посаде**

(а) Оператер мора обезбједити да сваки члан кабинске посаде који нема претходно упоредиво искуство, мора завршити сљедећу обуку прије преузимања дужности јединог члана кабинске посаде у авиону:

(1) додатна обука уз ону обавезну према OPS 1.1005 и OPS 1.1010 мора имати посебни нагласак на дужности јединог члана кабинске посаде у авиону и мора обухватити сљедеће:

(и) одговорности према вођи авиона за осигурање безбједности у кабини и извођење процедура у случају опасности дефинисаних у Оперативном приручнику,

(ии) важност координације и комуникације с летачком посадом, поступање с путницима неприхватљивог понашања,

(иџ) упознавање с правним захтјевима и захтјевима ваздушног превозника,

(ив) документацију,

(в) извјештавање о несрећама и незгодама,

(ви) ограничење у вези с радним временом и временом лета.

(2) Летови за упознавање од најмање 20 сати и 15 сектора. Летови за упознавање се морају обављати под надзором члана кабинске посаде с одговарајућим искуством на типу авиона којим ће се оперисати.

(б) Оператер мора гарантовати да ће прије него што члану кабинске посаде додјели дужности јединог члана кабинске посаде у авиону, тај члан кабинске посаде бити оспособљен за извршавање обавеза у складу с процедурама дефинисаним у Оперативном приручнику. Примјереност за извршавање дужности јединог члана кабинске посаде у авиону ће се процијенити према критеријумима за селекцију, запошљавање, оспособљавање и оцјењивање стручности кабинске посаде.

#### OPS 1.1005

#### **Почетна обука из безбједности**

**(види додатак 1 OPS 1.1005 и додатак 3 OPS 1.1005 /1.1010/1.1015)**

(а) Оператер мора обезбједити да сваки члан кабинске посаде, прије провођења обуке конверзије, успјешно заврши почетну обуку из безбједности која покрива најмање ставке наведене у додатку 1 OPS 1.1005.

(б) Курсеве обуке ће, по оцјени надлежног тијела, и предмет његовог одобрења, проводити:  
или

(1) оператер

– директно, или

– индиректно преко организације за обуку која дјелује у име оператера; или

(2) од одобрене организације за обуку

(ц) Програм и структура почетних курсева обуке треба бити у складу са примјењивим захтјевима и предметима претходног одобрења надлежног тијела.

(д) По оцјени надлежног тијела, надлежно тијело, оператер или одобрена организација за обуку која проводи обуку, издаје потврду о завршеној обуци из безбједности члану кабинске посаде након што он/она заврши почетну обуку из безбједности и успјешно положи провјеру наведену у OPS 1.1025.

(е) Гдје је надлежно тијело одобрило оператера или одобрену организацију за обуку да издаје потврду о обуци из безбједности члану кабинске посаде, на таквој потврди треба јасно навести напомену да су одобрени од надлежног тијела.

#### OPS 1.1010

#### **Обука за нови тип авиона и разлике**

**(види додатак 1 OPS 1.1010 и додатак 3 OPS 1.1005 /1.1010/1.1015)**

(а) Оператер мора обезбиједити да сваки члан кабинске посаде заврши одговарајућу обуку, као што је наведено у Оперативном приручнику, прије преузимања додијељених дужности, како слиједи:

(1) обука за нови тип авиона – мора бити завршена прије:

(и) него што оператер именује особу за члана кабинске посаде;

(ии) него је именује за члана кабинске посаде на новом типу авиона;

(2) обука за разлике – мора бити завршена прије:

(и) именовања за члана кабинске посаде на другој варијанти авиона од оне на којој тренутно лети;

(ии) именовања за члана кабинске посаде на типу авиона с различитом безбједносном опремом, другачије смјештеном или промјеном нормалних и поступака у нужди на типу или варијанти авиона на којем тренутно лети.

(б) Оператер мора одредити обим обуке за нови тип авиона или разлике узимајући у обзир пријашњу оспособљеност члана кабинске посаде која је забиљежена у документима о обуци тога члана, као што је наведено у OPS 1.1035.

(ц) Не доводећи у питање OPS 1.995 (ц), односни дијелови од оба, почетне обуке (OPS 1.1005) и обуке за нови тип авиона и разлике (OPS 1.1010), могу се комбиновати.

(д) Оператер мора обезбиједити:

(1) да обука за нови тип авиона буде изведена конструктивно и стварно, у складу са додатком OPS 1.1010;

(2) да обука за разлике буде изведена конструктивно;

(3) да обука за нови тип авиона, и ако је потребно обука за разлике, обухвата употребу целокупне безбједносне опреме и свих нормалних и ванредних поступака примјењивих на тип или варијанту авиона, на репрезентативном уређају за обуку или на правом авиону.

(е) Оператер мора гарантовати да ће сваки члан кабинске посаде завршити CRM обуку (Operator's CRM) и CRM обуку везану за тип авиона (Airplane Type Specific CRM), у складу са захтјевима додатка 1 OPS 1.1010 (j), прије него што члану кабинске посаде први пут додijели дужности. Кабинско особље које већ обавља дужности кабинске посаде ваздушног превозника, а које прије тога није завршило CRM обуку, мора завршити ову обуку прије сљедеће планиране периодичне обуке и провјере у складу с додатком 1 OPS 1.1010 (j), укључујући и CRM обуку везану за тип авиона, уколико се захтијева.

#### OPS 1.1012

#### **Летови за упознавање**

Оператер мора обезбиједити да по завршетку обуке за нови тип авиона сваки члан кабинске посаде оствари летове упознавања с авионом прије него почне летјети као један од минималног броја чланова кабинске посаде одређеног у OPS 1.990.

#### OPS 1.1015

#### **Периодична обука**

**(види Додатак 1 OPS 1.1015 и Додатак 3 OPS 1.1005/1.1010/1.1015)**

(а) Оператер мора обезбиједити да сваки члан кабинске посаде обави периодичну обуку, која обухвата активности додијељене свакоме члану кабинске посаде у нормалним и ванредним поступцима и вјештинама које су значајне за тип или варијанту авиона на којима лете, у складу са додатком 1 OPS 1.1015.

(б) Оператер мора обезбиједити да програм периодичне обуке и провјеравања, одобрен од надлежног тијела, обухвата теоријски и практични дио обуке, заједно с појединачном праксом, као што је наведено у додатку 1 OPS 1.1015.

(ц) Вријеме важења периодичне обуке заједно с провјеравањем према OPS 1.1025 биће 12 календарских мјесеци од мјесеца издавања. Ако се издаје у посљедња три мјесеца важења претходног провјеравања, вријеме важења ће се продужити од датума издавања до истека 12 календарских мјесеци по истеку претходног провјеравања.

*OPS 1.1020*

**Обука обнављања  
(види Додатак 1 OPS 1.1020)**

(а) Оператер мора обезбиједити да сваки члан кабинске посаде који није уопште летио више од шест мјесеци, а још му није истекло вријеме важења претходне провјере, како је прописано у OPS 1.1025(б)(3), обави обуку обнављања, што је одређено у Оперативном приручнику и прописано у додатку 1 OPS 1.1020.

(б) Ако је члан кабинске посаде летио, али не у посљедњих шест мјесеци, на типу на којем треба летјети, како је одређено у OPS 1.990(б), оператер мора обезбиједити да прије обављања тих дужности на томе типу, мора:

(1) завршити обуку обнављања на том типу авиона; или

(2) летјети два лета за поновно упознавање, као што је одређено у AMC OPS 1.1012, став 3.

#### OPS 1.1025

##### **Провјере**

(а) Оператер мора обезбиједити да сваки члан кабинске посаде током обуке или по завршетку обуке захтијеване у OPS 1.1005, 1.1010 и 1.1015 и 1.1020, обави провјеру која обухвата обуку неопходну за потврђивање његове стручности (у нормалним и ванредним ситуацијама). Провјеру мора обавити особље које је прихватило надлежно тијело.

(б) Оператер мора обезбиједити да сваки члан кабинске посаде обави провјеру по следећим критеријумима:

- (1) почетна обука – тачке наведене у додатку 1 у OPS 1.1005;
- (2) обука за нови тип авиона и разлике – тачке наведене у додатку 1 у OPS 1.1010;
- (3) периодична обука – тачке наведене у додатку 1 у OPS 1.1015.
- (4) обука за обнову – тачке наведене у додатку 1 у OPS 1.1020.

#### OPS 1.1030

##### **Летење на више од једног типа или варијанте авиона**

(а) Оператер мора обезбиједити да сваки члан кабинске посаде не лети на више од три типа авиона, изузев, да уз одобрење надлежног тијела члан кабинске посаде може летјети на четири типа авиона под условом да су безбједносна опрема и поступци у ванредним случајевима слични у најмање два типа:

- (1) нетипичне посебне нормалне и процедуре у случају опасности су исте; и
- (2) Безбједносна опрема и посебне за тип нормалне и процедуре у опасности су сличне.

(б) За потребе подстава (а), варијанте једног авиона сматрају се различитима ако нису слични сваки од следећих подручја:

- (1) у операцијама напуштања авиона у случају нужде,
- (2) у смјештају и типу преносне безбједносне опреме,
- (3) за тип у посебним поступцима у случају нужде.

#### OPS 1.1035

##### **Документација о обуци**

(а) Оператер је дужан:

- (1) водити документацију о свим обукама и провјерама захтијеваним у OPS 1.1005, 1.1010, 1.1015, 1.1020 и 1.1025;
- (2) Чувати копије увјерења обуке о безбједности;
- (3) чувати актуелну документацију обуке и љекарских прегледа или налаза, приказујући у случају документације обуке, датуме и садржај обуке за нови тип, разлике и примљене периодичне обуке;
- (4) учинити доступним документе о свим основним и обукама за нови тип и разлике те о провјеравању, када то захтјева члан кабинске посаде на којег се документи односе.

#### Додатак 1. OPS 1.1005

##### **Основна обука**

Ставке које морају бити покривене као минимум курса почетне обуке за безбједност у складу са OPS 1.1005 су:

(а) Обука у вези с димом и пожаром – оператер мора обезбиједити да обука у вези с димом и пожаром обухвата:

- (1) наглашавање одговорности кабинске посаде да дјелује брзо у нужди, при појави дима и пожара, и посебно наглашавање важности откривања правог узрока пожара;
- (2) значење принудног обавјештавања летачке посаде као и предузимање одређених мјера неопходних за координацију и помоћ, када је дим или пожар откривен;
- (3) неопходност учестаног провјеравања потенцијалних ризичних локација за појаву пожара, укључујући тоалет и димне детекторе;
- (4) класификацију пожара, одговарајућих типова средстава за гашење и одговарајућих поступака за одређене пожарне ситуације, технику примјене средстава за гашење, посљедице неисправне употребе и употребе у ограниченом простору;
- (5) опште поступке земаљских служби у принудним случајевима који се изводе на аеродромима.

(б) Обука за преживљавање у води

Оператер мора обезбиједити да обука за преживљавање у води укључује дјеловање и употребу личне пливачке опреме у води за сваког члана кабинске посаде. Прије првог лета авионом, опремљеним сплавовима за спашавање или сличном опремом, обука за употребу те опреме мора бити проведена као и само дјеловање у води.

(ц) Обука за преживљавање

Оператер мора обезбиједити да обука за преживљавање буде примјерена подручјима дјеловања (нпр. поларно подручје, пустиња, џунгла или море).

(д) Медицинска разматрања и прва помоћ – оператер мора обезбиједити да обука медицинске и прве помоћи обухвата:

(1) упутства за медицинске аспекте и прву помоћ, прибор за прву помоћ, прибор за хитну лјекарску помоћ, њихов садржај и опрему за хитну лјекарску помоћ

(2) прву помоћ повезану с обуком преживљавања и одговарајућој хигијени;

(3) психолошке резултате летења с посебним нагласком на хипоксију

(е) Поступање с путницима – оператер мора обезбиједити да обука за опхођење с путницима укључује сљедеће:

(1) упутства за препознавање и поступање с путницима који су затровани алкохолом или под утицајем дрога или су агресивни;

(2) методе мотивисања путника и контролисања људи неопходних за извођење евакуације из авиона;

(3) прописе који се односе на сигурни смјештај кабинског пртљага (укључујући и дијелове за сервисирање кабине) и на ризик да он постане опасност за путнике у кабини или да смета или оштећује безбједносну опрему или излазе авиона;

(4) значење правилног распореда сједишта у складу са масом и равнотежом авиона. Посебна пажња мора се посветити смјештају тјелесно инвалидних путника и потреби смјештаја способних путника при излазима који нису надгледани;

(5) дужности које треба обавити у случају турбуленције, укључујући осигуравање кабине;

(6) мјере које треба предузети када се живе животиње превозе у кабини;

(7) обуку за опасну робу као што је прописано у одјељку П;

(8) безбједносне поступке, укључујући одредбе одјељка S.

(ф) Комуникација

Оператер мора обезбиједити да се током обуке истакне значење успјешне комуникације између кабинске и летачке посаде укључујући технике, обични језик и терминологију.

(г) Дисциплина и одговорност – оператер мора обезбиједити да сваки члан кабинске посаде обави обуку:

(1) о значењу обављања дужности кабинске посаде у складу са Оперативним приручником;

(2) о сталној способности и оспособљености за дјеловање као члана кабинске посаде с посебним нагласком на лет и ограничење радног времена те остале захтјеве;

(3) о познавању прописа летења који се односе на кабинску посаду и улогу овлашћених тијела;

(4) о општем познавању значајне ваздухопловне терминологије, теорије лета, расподјеле путника, метеорологије и подручја летења;

(5) о претполетном брифингу кабинске посаде и давању неопходних информација о безбједности с освртом на њихове посебне дужности;

(6) о важности осигуравања значајних актуелних докумената и приручника с додацима које даје оператер;

(7) важности одређивања кад чланови кабинске посаде имају овлашћење и одговорност да иницирају евакуацију и друге принудне поступке;

(8) важности безбједносних дужности и одговорности као и потреба да се дјелује брзо и успјешно у принудним случајевима;

(9) свјесност посљедица контаминације површине и потребе да се обавјештењеи летачка посада о истој.

(х) Руковођење посадом

(1) Почетна CRM обука:

(и) Оператер мора гарантовати да је члан кабинске посаде завршио уводну CRM обуку, прије него што му први пут додјели дужности члана кабинске посаде. Кабинско особље које већ обавља дужности кабинске посаде у комерцијалном ваздушном превозу, а које прије тога није завршило почетну обуку, мора завршити почетну CRM обуку прије сљедеће планиране периодичне обуке и/или провјере.

(ии) Елементи обуке из Додатка 2 OPS 1.1005/1.1010/1/1.1015 таблица 1, колона (а) морају бити покривени до захтијеваног нивоа дефинисаног у колони (б), уводна CRM обука.

(иии) Најмање један CRM инструктор кабинске посаде мора водити почетну CRM обуку.

#### *Додатак 1 OPS 1.1010*

#### **Обука за нови тип и разлике**

(а) Опште:

Оператер мора обезбиједити:

(1) да обуку за нови тип и разлике води примјерено квалификовано лице;

(2) да се обука за нови тип и разлике проведу тако, да се узимањем с њихових мјеста и употребом целокупне безбједносне опреме и опреме за преживљавање, на одређеном мјесту у авиону обаве поступци за нормалне и ванредне случајеве за варијанту и конфигурацију авиона којим се управља.

(б) Обука у вези са димом и пожаром – оператер мора обезбиједити:

(1) да сваки члан кабинске посаде обави реалну и практичну обуку за употребу цијеле пожарне опреме укључујући заштитно одијело чији се примјерак налази у авиону. Обука мора обухватити:

(и) оспособљавање сваког члана кабинске посаде за гашење пожара карактеристичног у авиону, с тим да се у случају халонских апарата за гашење неко друго средство за гашење може употријебити;

(ии) дјеловање и употребу заштитне опреме за дисање сваког члана кабинске посаде у затвореном простору са симулираним димљењем;

(ц) Управљање вратима и излазима – оператер мора обезбиједити:

(1) да сваки члан кабинске посаде рукује и заиста отвара све нормалне и принудне излазе за евакуацију путника на авиону или уређају за обуку; и

(2) да буде приказана употреба свих других излаза као и прозора путничке кабине.

(д) Обука за евакуацију тобоганом – оператер мора обезбиједити:

(1) да се сваки члан кабинске посаде спусти низ евакуацијски тобоган с висине која одговара висини главног пода авиона;

(2) да тобоган буде причвршћен на авион или уређај за обуку.

(3) додатно спуштање када се члан кабинске посаде оспособљава за тип авиона чија се висина излаза са главног пода значајно разликује од типа авиона на којем је прије оперисао.

(е) Поступци при евакуацији и другим случајевима нужде – оператер мора обезбиједити:

(1) да обука за евакуацију у случају нужде обухвата препознавање планираних или непланираних евакуација на тлу или у води. Обука мора укључити препознавање када су излази неупотребљиви или када је опрема за евакуацију неупотребљива;

(2) да сваки члан кабинске посаде буде оспособљен суочити се:

(и) с пожаром током лета, посебно наглашавајући откривање правог узрока пожара;

(ии) са снажном ваздушном турбуленцијом;

(иии) с изненадном декомпресијом, укључујући употребу носиве опреме за кисеоник, сваког члана кабинске посаде;

(ив) с другим случајевима нужде током лета.

(ф) Контрола мноштва људи (Crowd control)

Оператер мора обезбиједити да обука садржи практичне аспекте надзора мноштва у различитим ванредним случајевима, примјењивим на тип авиона.

(г) Онеспособљеност пилота.

Оператер мора обезбиједити да је сваки члан кабинске посаде, изузев кад је минимални број чланова летачке посаде већи од два, оспособљен пружити помоћ ако би пилот био онеспособљен обављати своје дужности и треба користити механизам сједишта и појасева. Обука мора укључити практичну демонстрацију употребе пилотске опреме са кисеоником и употребе пилотских листа провјере, гдје се то тражи у стандардном оперативном поступку ваздушног превозника.

(х) Безбједносна опрема

Оператер мора обезбиједити да сваки члан кабинске посаде обави реалну обуку у вези с мјестом гдје се налази безбједносна опрема, те с њеном употребом укључујући:

(1) тобоган, а када није уграђен аутоматски, употребу свих припадајућих трака за активирање;

(2) сплавове за спашавање и тобогане, укључујући и опрему која је придодата сплаву и/или се налази унутар сплава;

(3) појасеве за спашавање, дјечје појасеве за спашавање и пливајуће јастуке;

(4) систем за кисеоник;

(5) кисеоник из прве помоћи;

(6) средства за гашење пожара;

(7) пожарну сјекиру или жељезну полуку;

(8) свјетла за случајеве нужде укључујући бакље;

(9) опрему за комуникацију укључујући мегафон;

(10) пакете за преживљавање укључујући њихов садржај;

(11) пиротехничка средства (права или средстава за обуку);

(12) прибор за прву помоћ, њихов садржај и медицинску опрему за ванредне случајеве;

(13) другу безбједносну опрему из кабине или системе у кабини.

(и) упуте путницима / Безбједносне демонстрације – оператер мора обезбиједити да се проведе обука у сврху припреме путника у нормалним и ванредним случајевима у складу OPS 1.285.

(ј) Када почетни медицински аспекти и обука прве помоћи није укључивала избјегавање заразних болести, посебно у тропској и суптропској клими, таква обука треба бити проведена ако је мрежа рута продужена или промијењена па обухвата таква подручја.

к) Руковођење посадом (Crew Resource Management). Оператер мора гарантовати да ће:

(1) сваки члан кабинске посаде завршити CRM обуку која покрива елементе обуке из Додатка 2 OPS 1.1005/1.1010/1.1015 таблица 1, колона (а) до захтијеваног нивоа дефинисаног у колони (ц), прије даље CRM обуке везане за тип авиона (Aeroplane Type Specific CRM)и/или, периодичне CRM обуке.

(2) у случају када члан летачке посаде ради обуку за нови тип авиона, елементи обуке из Додатка 2 OPS 1.1005/1.1010/1.1015 таблица 1, колона (а) бити укључени до захтијеваног нивоа дефинисаног у колони (д), CRM обука везана за тип авиона.

(3) CRM обуку и CRM обуку везану за тип авиона водити најмање један CRM инструктор кабинске посаде.

#### *Додатак 1 OPS 1.1015*

#### **Периодична обука**

(а) Оператер мора обезбиједити да периодичну обуку изводе примјерено квалификоване особе.

(б) Оператер мора обезбиједити да сваких 12 календарских мјесеци програм практичне обуке укључује:

(1) принудне поступке укључујући онеспособљеност пилота;

(2) евакуацијске поступке, укључујући технике надзора мноштва људи;

(3) практичне вјежбе свакога члана кабинске посаде за отварање нормалних и излаза за случај нужде за путничку евакуацију;

(4) смјештај и руковање опремом у случајевима нужде, укључујући системе за кисеоник, као и дјеловање свакога члана кабинске посаде с појасом за спашавање, с носивим кисеоником и заштитном опремом за дисање (protective breathing equipment – PBE);

(5) Медицинске аспекте и прву помоћ, прибор за прву помоћ, прибор за хитну љекарску помоћ, њихов садржај и опрему за хитну љекарску помоћ;

(6) смјештај предмета у кабини;

(7) безбједносне поступке;

(8) преглед незгода и несрећа;

(9) свјесност посљедица контаминације површине и потребе да се обавјештењеи летачка посада о истој;

(10) руковођење посадом (Crew Resource Management). Оператер мора гарантовати да CRM обука удовољава сљедећем:

(и) Елементи обуке из Додатка 2 OPS 1.1005/1.1010/1/1.1015 таблица 1, колона (а) морају се обрадити у циклусу од 3 године до захтијеваног нивоа дефинисаног у колони (е),годишња периодична CRM обука (Annual Recurrent CRM Training).

(ии) Дефинисање и имплементирање овог програма обуке (syllabus) мора бити вођено од стране CRM инструктора кабинске посаде.

(иии) У случају када се CRM обука обавља у оквиру самосталног модула, најмање један CRM инструктор кабинске посаде мора бити укључен у обуку.

(ц) Оператер мора обезбиједити да сваке три године периодична обука такође укључује:

(1) употребу и стварно отварање свих нормалних и излаза у случају нужде за путничку евакуацију на авиону или уређају за обуку;

(2) приказ дјеловања свих других излаза укључујући прозоре летачке кабине;

(3) да сваки члан кабинске посаде обави реалну и практичну обуку за употребу целокупне противпожарне опреме, укључујући заштитно одијело, чији се примјерак налази у авиону. Обука мора обухватити:

(и) да сваки члан кабинске посаде обави гашење пожара типичног за пожар у авиону, а у случају халонских средстава за гашење могу се употријебити друга средства за гашење пожара;

(ии) дјеловање и употребу заштитне опреме за дисање за сваког члана кабинске посаде у затвореном и задимљеном простору;

(4) употребу пиротехничких средстава (правих или средстава за обуку);

(5) демонстрацију употребе сплавова за спашавање, или сплав-тобогана, учвршћених на авионе.

(6) У случају када минималну летачку посаду чине два члана или мање, оператер мора обезбиједити да сваки члан кабинске посаде буде оспособљен за поступке за случај онеспособљености летачке посаде и мора знати руковати механизмом система везивања и пилотског сједишта. Обука кориштења система за снабдијевање кисеоником чланова летачке посаде и употребе check-листа чланова летачке посаде, када се захтијева према SOP-у ваздушног превозника, мора се обавити кроз практичну демонстрацију.

(д) Оператер мора обезбиједити да сви одговарајући захтјеви OPS буду укључени у обуку чланова кабинске посаде.

#### *Додатак 1 OPS 1.1020*

#### **Обука обнављања**

Оператер мора обезбиједити да обуку обнављања изводе примјерено квалификоване особе, за сваког члана кабинске посаде, и да она укључује најмање:

(1) принудне поступке, укључујући онеспособљеност пилота;

(2) евакуацијске поступке, укључујући технике надзора мноштва људи;



(3) управљање и стварно отварање свих нормалних и принудних излаза за путничку евакуацију у авиону или на уређају за обуку;

(4) демонстрацију дјеловања свих других излаза укључујући прозоре путничке кабине;

(5) смјештај и руковање опремом у ванредним случајевима укључујући системе за кисеоник, као и дјеловање свакога члана кабинске посаде у појасу за спашавање, с преносивим кисеоником и заштитном опремом за дисање;

*Додатак 2 OPS 1.1005/1010/1.1015*

**Обука**

1. Програм (syllabi) CRM обуке, заједно с CRM методологијом и терминологијом, мора бити укључен у Оперативни приручник.

2. Таблица 1 дефинише елементе CRM–а који морају бити укључени у сваки тип обуке.

Таблица 1.: CRM ОБУКА

CRM обука: Елементи обуке (а)	Почетна CRM обука (б)	CRM обука (ц)	CRM обука везана за тип авиона (д)	Годишња периодична CRM обука (е)	Обука водитеља кабинске посаде (ф)
<b>Општи принципи</b>					
Људски фактори у ваздухопловству Опште инструкције у погледу CRM принципа и сврха	Детаљно	Не захтијева се	Не захтијева се	Не захтијева се	Преглед
Перформансе и ограничења човјека					
<b>Из перспективе појединачног члана кабинске посаде</b>					
Особине личности, људске грешке ставови и понашање, самопроцјена					
Стрес и управљање стресом					
Умор и опрез	Детаљно	Не захтијева се	Не захтијева се	Преглед (сваке године)	3 Не захтијева се
Безбједност					
Свјесност ситуације, прикупљање и обрада информација					
<b>Из перспективе цијеле посаде авиона</b>					
Откривање и спречавање грешака					
Заједничка свјесност ситуације, прикупљање и обрада информација	Не захтијева се	Детаљно	Везано за тип(ове)	Преглед (сваке године)	3 Додатна обука (везано за дужности водитеља кабинске посаде)
Управљање радним оптерећењем					
Ефективна комуникација и координација између свих чланова посаде, укључујући летачку посаду, као и неискусне чланове кабинске посаде, културне разлике	Не захтијева се	Детаљно	Везано за тип(ове)	Преглед (сваке године)	3 Додатна обука (везано за дужности водитеља кабинске посаде)
Вођење, сарадња, синергија, доношење и спровођење одлука					
Појединачне и групне одговорности, доношење и спровођење одлука					

Идентификовање и управљање људских фактора путника: контрола групе, стрес путника, рјешавање конфликта, медицински фактори				
Посебности везане за типове авиона (уски/широки труп, једна/више палуба), састав летачке и кабинске посаде, број путника	Не захтијева се	Детаљно		

Елементи обуке (а)	Почетна CRM обука (б)	CRM обука (ц)	CRM обука везана за тип авиона (д)	Годишња периодична CRM обука (е)	Обука водитеља кабинске посаде (ф)
--------------------	-----------------------	---------------	------------------------------------	----------------------------------	------------------------------------

Из перспективе ваздушног превозника и организације

Компанијска култура у погледу безбједности, SOPs, организацијски фактори, фактори везани за тип операција					
Ефективна комуникација и координација с другим оперативним особљем и услугама на земљи	Не захтијева се	Детаљно	Везано за тип(ове)	Преглед (сваке године) 3	Додатна обука (везано за дужности водитеља кабинске посаде)
Учествовање у извјештавању о незгодама и несрећама везаним за безбједност кабине					
Анализа случајева (види напомену)		Захтијева се		Захтијева се	

Напомена: У колони (д), уколико релевантни случајеви везани за тип авиона нису доступни за анализу, у обзир ће се узети анализе случајева релевантне за обим и врсту операција.

*Додатак 3 OPS 1.1005/1.1010/1.1015*

#### Медицински аспект и обука прве помоћи

(а) Медицински аспект и обука прве помоћи требају укључити сљедеће теме:

(1) Психологију лета укључујући потребу за кисеоником и хипоксију;

(2) Медицинска хитна помоћ у ваздухопловству укључујући:

и. Астму

ии. Гушење

иии. Срчани удар

ив. Стрес и алергијске реакције

в. Шок

ви. Мождани удар

ви. Епилепсију

ви. Дијабетес

их. Ваздушну болест

х. Хипервентилацију

хи Гастро-интестинална сметња; и

х. Хитан пород;

(3) Практична кардио-пулмонална реанимација сваког члана кабинске посаде узимајући у обзир авионско окружење и користећи посебну конструисану лутку;

(4) Основна обука прве помоћи и преживљавања укључујући бригу о:

и. Несвјестици

ии. Опекотинама

и.и. Ранама; и

ив. Фрактурама и повредама меког ткива;

(5) Здравље и хигијена на путу укључујући:

и. Ризик контакта са заразним болестима посебно када се оперише у тропском и суптропском подручју. Пријава заразних болести, заштита од заразе и избегавање обољења узрокованих водом или храном. Обука треба укључивати начине како да се умање такви ризици;

и.и. Хигијену на авиону;

и.и.и. Смрт у авиону;

ив. Руковање клиничким отпадом;

в. Дезинфекцију ваздухоплова; и

ви. Усмјеравање пажње, психолошке посљедице умора, психологију сна, циркадијани ритам и промјене временске зоне;

(6) Употреба прикладне опреме на авиону укључујући прибор за прву помоћ, прибор за хитну лјекарску помоћ, кисеоник за прву помоћ и опрему за хитну лјекарску помоћ.

Пододјељак П  
ПРИРУЧНИЦИ, ДНЕВНИЦИ И ДОКУМЕНТАЦИЈА  
JAR-OPS 1.1040

**Основна правила за Оперативни приручник**

(а) Оператер мора обезбиједити да Оперативни приручник садржи све упуте и податке који су потребни оперативном особљу за обављање њихових дужности.

(б) Оператер мора гарантовати да садржај Оперативног приручника, заједно са свим измјенама или допунама, није у супротности с условима које садржи Сертификат о способности (АОС) или пропис који је на снази, те да је прихватљив, а уколико је потребно, и одобрен од надлежног тијела.

(ц) Уколико другачије није одобрило надлежно тијело, или уколико није другачије прописано националним законом, оператер мора прибавити Оперативни приручник на енглеском језику. Осим тога оператер може превести и користити приручник или његове дијелове на другом језику.

(д) Уколико оператер мора прибавити нови Оперативни приручник или главне дијелове/ поглавља приручника, мора га ускладити с условима става (ц).

(е) Оператер може издати Оперативни приручник у више свезака.

(ф) Оператер мора гарантовати да ће оперативно особље имати једноставан приступ до примјерка оних дијелова Оперативног приручника који се односе на њихове дужности. Осим тога, оператер мора снабдијети сваког члана посаде примјерком или дијелова Оперативног приручника, Дио А и Б намијењених њему, које треба проучити.

(г) Оператер мора обезбиједити да измјене, допуне или преправљен Оперативни приручник садрже актуелне упуте и податке. Оператер мора гарантовати да је све оперативно особље обавијештено о промјенама које се односе на њихове дужности.

(х) Сваки власник Оперативног приручника или његових одговарајућих дијелова мора одмах уносити измјене и допуне, које прими од ваздушног превозника.

(и) Оператер мора доставити надлежном тијелу намјераване измјене, допуне или поправке прије датума њиховог ступања на снагу. Ако дио Оперативног приручника мора бити одобрен у складу с OPS-ом, потребно је прибавити сагласност прије него допуна ступи на снагу. Кад се хитне допуне или измјене захтијевају у интересу безбједности, оне могу бити објављене и примијењене тренутно, с тим да је поднијет захтјев за њихово одобрење.

(ј) Оператер мора у Оперативни приручник укључити све допуне и измјене које тражи надлежно тијело.

(к) Оператер мора гарантовати да су подаци који су преузети из одобрених докумената, и све измјене и допуне тих одобрених докумената, правилно интерпретирани у Оперативном приручнику те да Оперативни приручник не садржи податке који би били у супротности с одобреним документима. Тај услов не ограничава ваздушног превозника да користи захтјевније податке и поступке.

(л) Оператер мора обезбиједити да садржај Оперативног приручника буде прибављен у облику који је једноставан за употребу. Дизајн Оперативног приручника мора узети у обзир начела људских фактора (Human Factors principles).

(м) Надлежно тијело може одобрити ваздушном превознику да Оперативни приручник или његове дијелове изда у другачијој форми него што је испис на папиру. У том случају треба бити обезбијеђен примјерен ниво доступности, употребљивости и поузданости.

(н) Употреба скраћене верзије Оперативног приручника не ослобађа ваздушног превозника од захтјева OPS 1.130.

OPS 1.1045

**Оперативни приручник – структура и садржај  
(види Додатак 1 на OPS 1.1045)**

а) Оператер мора гарантовати да Оперативни приручник има сљедећу основну структуру.

– Дио А Уопштено / Основе

Овај дио мора садржати све оперативне смјернице, упуте и поступке који нису везани уз тип авиона (non type-related), а који су потребни за безбједно извођење операција.

– Дио Б Оперисање авионом (Aeroplane Operating Matters)

Овај дио мора садржати све оперативне смјернице, упуте и поступке, везане уз тип авиона и који су потребни за безбједно извођење операција. Морају се узети у обзир различити типови или варијанте појединих авиона које користи оператер.

– Дио Ц Упутства и подаци о рути и аеродромима

Овај дио мора садржати сва упутства и податке потребне за подручје операције.

– Дио Д Обука

Овај дио мора садржати све упуте за оспособљивање особља који се траже ради безбједног извођења операција.

(б) Оператер мора гарантовати да је садржај Оперативног приручника у складу с Додатком 1 OPS 1.1045 и примјерен за подручја и врсте операција.

(ц) Оператер мора обезбиједити да детаљна структура Оперативног приручника буде прихватљива надлежном тијелу.

*OPS 1.1050*

### **Приручник за летење авионом (Aeroplane Flight Manual)**

Оператер мора имати важећи одобрен Приручник за летење авионом или одговарајући документ за сваки авион којим оперише.

*OPS 1.1055*

### **Путна књига авиона (Journey log)**

(а) Оператер мора чувати сљедеће податке за сваки лет у облику путне књиге авиона:

- (1) регистрацију авиона;
- (2) датум;
- (3) име(на) члана(ова) посаде;
- (4) дужности додијељене члану(овима) посаде;
- (5) мјесто одласка;
- (6) мјесто доласка;
- (7) вријеме одласка (off-block time);
- (8) вријеме доласка (on-block time);
- (9) вријеме летења;
- (10) природу лета;
- (11) незгоде, запажања (ако их има);
- (12) потпис вођу ваздухоплова (или одговарајуће особе).

(б) Надлежно тијело може одобрити ваздушном превознику да не мора водити путне књиге авиона или њене саставне дијелове уколико су потребни подаци доступни у другој документацији.

(ц) Оператер мора обезбиједити да сви унијети подаци буду тачни и трајно забиљежени.

*OPS 1.1060*

### **Оперативни план лета**

(а) Оператер мора обезбиједити да Оперативни план лета који се користи и уписи података током лета садрже сљедеће ставке:

- (1) регистрацију авиона;
- (2) тип и варијанту авиона;
- (3) датум лета;
- (4) ознаку лета;
- (5) имена чланова летачке посаде;
- (6) дужности додијељене члановима летачке посаде;
- (7) мјесто одласка;
- (8) вријеме одласка (стварно вријеме одласка/off-block time, вријеме полијетања);
- (9) мјесто доласка (планирано и стварно);
- (10) вријеме доласка (стварно слијетање и вријеме доласка/on-block time);
- (11) врсту лета (ETOPS, VFR, прелет/ferry flight, итд.);
- (12) руту и дијелове руте с пролазним/путним тачкама (checkpoints/waypoints), удаљеностима, временом и путем;
- (13) планирану брзину крстарења и времена летења између навигацијских/путних тачака, те предвиђено и стварно вријеме прелета;

- (14) сигурне висине и најмање нивое лета;
  - (15) планиране висине и нивое лета;
  - (16) буџет горива (запис провјере горива током лета);
  - (17) гориво у авиону приликом покретања мотора;
  - (18) алтернације одредишта и, према потреби, алтернације за полијетање и на рути, укључујући податке тражене у подставцима (12), (13), (14) и (15) горе;
  - (19) одобрење плана лета од службе ваздушног саобраћаја (ATS Flight Plan) те накнадна одобрења;
  - (20) буџете препланирања у лету;
  - (21) потребне метеоролошке податке.
- (б) Ставци који су већ доступни у другој документацији или из неког другог прихватљивог извора, или нису важни за врсту операције, могу се испустити из Оперативног плана лета.
- (ц) Оператер мора обезбиједити да Оперативни план лета и његова примјена буду описани у Оперативном приручнику.
- (д) Оператер мора обезбиједити да сви уписи у Оперативни план лета буду тачни и трајно забиљежени.

*OPS 1.1065*

#### **Период чувања докумената**

Оператер мора обезбиједити да сви записи и сви важни оперативни и технички подаци, за сваки поједини лет, буду сачувани у периоду прописаном у Додатку 1 на OPS 1.1065.

*OPS 1.1070*

#### **Приручник организације за вођење континуиране пловидбености ваздушног превозника (Operators's continuing airworthiness management exposition)**

Оператер мора имати важећи одобрени Приручник организације за вођење континуиране пловидбености како је прописано у Парт М, став М.А.704 – Приручник организације за вођење континуиране пловидбености ваздушног превозника (Operator's continuing airworthiness management exposition).

*OPS 1.1071*

#### **Техничка књига авиона (Airplane Technical Log)**

Оператер мора водити Техничку књигу авиона, како је прописано у Парт М, став М.А.306 – Систем техничке књиге авиона ваздушног превозника (Operator's Airplane Technical Log system)

*Додатак 1 OPS 1.1045*

#### **Садржај Оперативног приручника**

Оператер мора обезбиједити да Оперативни приручник садржи сљедеће:

##### **А. УОПШТЕНО/ОСНОВНО**

##### **0 ВОЂЕЊЕ И КОНТРОЛА ОПЕРАТИВНОГ ПРИРУЧНИКА**

###### **0.1 Увод**

- (а) Изјава да је приручник у складу са свим важећим прописима, одредбама и условима Сертификате о способности ваздушног превозника.
- (б) Изјава да приручник садржи оперативне упуте којих се особље мора придржавати.
- (ц) Попис и кратки опис различитих дијелова, њихов садржај, намјена и примјена.
- (д) Појашњење и дефиниције појмова и ријечи потребних за употребу приручника.

###### **0.2 Систем допуна и измјена**

- (а) Подаци о особи(ама) која је одговорна за издавање и уношење допуна и измјена.
- (б) Запис допуна и измјена с датумима уноса и датумима ступања на снагу.
- (ц) Изјава да нису допуштене руком писане измјене и допуне, осим у околностима кад се измјене и допуне морају унијети одмах у интересу безбједности.
- (д) Опис начина означавања страница и њихов датум ступања на снагу.
- (е) Попис ефективних/ваљаних страница.
- (ф) Означивање промјена (на страницама текста и, колико је могуће, на картама и дијаграмима).
- (г) Привремене измјене (temporary revisions).
- (х) Опис система дистрибуције приручника, те допуна и измјена приручника.

##### **1. ОРГАНИЗАЦИЈА И ОДГОВОРНОСТИ**

**1.1 Организацијска структура.** Опис организацијске структуре, укључујући општи органиграм предузећа и органиграм оперативних одјела. Органиграм мора приказати односе између оперативног одјела и осталих одјела у подuzeћу. Посебно је важно приказати подређеност и унутрашње везе односно линије извјештавања између свих сектора, одјела итд. који се односе на безбједност летења.

**1.2 Именоване одговорне особе.** Име сваке именоване одговорне особе, задужене за операције летења, систем одржавања, оспособљавање посаде лета и операције на земљи, како је прописано у OPS 1.175(и). Мора се уврстити опис њихових функција и одговорности.

1.3 Одговорности и дужности руководног оперативног особља. Опис дужности, одговорности и овлашћења руководног оперативног особља, што се односе на безбједност операција лета и усклађеност с важећим прописима.

1.4 Овлашћења, дужности и одговорности вођу ваздухоплова. Изјава која одређује овлашћења, дужности и одговорности вођу ваздухоплова.

1.5 Дужности и одговорности чланова посаде осим вође.

## 2 ОПЕРАТИВНА КОНТРОЛА И НАДЗОР

2.1 Надзор операција од стране ваздушног превозника. Опис превозничког система надзора операција (види OPS 1.175 (г)). Систем мора показати како се надзире безбједност летачких операција и оспособљеност особља. Нарочито се морају описати поступци који се односе на сљедеће ставке:

(а) важење дозвола и оспособљености;

(б) стручност оперативног особља;

(ц) надзор, анализа и чување записа, летне документације, додатних информација и података.

2.2 Систем обзнањивања додатних операцијских упута и обавјештења. Опис сваког система обзнањивања информација које могу бити оперативне природе, али су допунске онима у Оперативном приручнику. Мора садржати примјењивост тих информација те одговорности за обзнањивање мора бити укључена.

2.3 Програма спречавања несрећа и безбједности лета. Опис главних аспеката програма безбједности летења.

2.4 Оперативна контрола. Опис поступака и одговорности потребних за имплементацију оперативне контроле с обзиром на безбједност летења.

2.5 Овлашћења надлежног тијела. Опис овлашћења надлежног тијела и упута особљу како да помогне надлежној власти приликом инспекција.

## 3 СИСТЕМ КВАЛИТЕТА

Опис усвојеног система квалитета који садржи најмање:

(а) политику квалитета (Quality policy);

(б) опис организације система квалитета;

(ц) расподјелу дужности и обавеза.

## 4 САСТАВ ПОСАДЕ

4.1 Састав посаде. Појашњење методе одређивања састава посаде, узевши у обзир сљедеће:

(а) тип авиона који се користи;

(б) подручје и врсту операција које се изводе;

(ц) фазу лета;

(д) најмањи потребан број чланова посаде и планирано вријеме летачке дужности;

(е) искуство (укупно и на типу авиона), недавно искуство (recency) и оспособљеност чланова посаде; и

(ф) именоване (designation) вођу ваздухоплова и, ако је потребно ради трајања лета, поступци замјене вођаа или осталих чланова летачке посаде. (види Додатак 1 -OPS 1.940);

(г) именоване водитеља кабинског особља, и, ако је потребно ради трајања лета, поступци замјене водитеља кабинског и свакога другог члана кабинског особља.

4.2 Именовање вођу ваздухоплова. Правила која се примјењују при именовању вођу ваздухоплова.

4.3 Онеспособљеност (incapacitation) летачке посаде. Правила о преносу заповиједања у случају онеспособљености летачке посаде.

4.4 Операције на више типова. Изјава која одређује који авиони се сматрају једним типом, ради:

(а) израде планирања летачке посаде (flight crew scheduling);

(б) израде планирања кабинског особља (cabin crew scheduling).

## 5 ЗАХТЈЕВИ ОСПОСОБЉЕНОСТИ

5.1 Опис потребних дозвола, овлашћења, оспособљености/овлашћења (нпр. за руте и ваздушне луке), искуства, обуке, провјера и недавног искуства оперативног особља у извршавању својих дужности. У обзир треба узети тип авиона, врсту операције и састав посаде.

### 5.2 Летачка посада

(а) вођа ваздухоплова;

(б) замјеник вођу ваздухоплова;

(ц) копилот;

(д) пилот под надзором;

(е) оператер панел система (System panel operator);

(ф) летење на више типова или варијаната авиона.

### 5.3 Кабинска посада

(а) водитељ кабинске опасаде (Senior cabin crew member).

- (б) члан кабинске посаде.
- (и) захтијеван члан кабинске посаде.
- (ии) додатни члан кабинске посаде и члан кабинске посаде на летовим упознавања;
- (ц) летење на више типова или варијаната авиона.

#### 5.4 Особље за оспособљавање, провјере и надзор

- (а) за летачку посаду;
- (б) за кабинску посаду.

#### 5.5 Остало оперативно особље

### 6 ОСИГУРАВАЊЕ ЗДРАВЉА ПОСАДЕ

#### 6.4 Осигуравање здравља посаде. Примјерени прописи за осигуравање здравља посаде односе се:

- (а) на алкохол и друга опојна пића;
- (б) на наркотице;
- (ц) на лијекове;
- (д) на таблете за спавање;
- (е) на фармацеутске производе;
- (ф) на имунизацију;
- (г) на дубинско роњење;
- (х) на давање крви;
- (и) на узимање хране прије и током лета;
- (ј) на спавање и одмор;
- (к) на хируршке захвате.

### 7 ОГРАНИЧЕЊА ВРЕМЕНА ЛЕТЕЊА

7.5 Ограничење времена летачке дужности и времена на дужности те услови одмора. Схема дефинисана од стране ваздушног превозника у складу с примјењивим захтјевима.

7.2 Прекорачење ограничења времена летачке дужности и времена на дужности и/или скраћивање времена одмора. Услови према којима се вријеме летачке дужности и вријеме дужности може продужити односно у којима се вријеме одмора може скратити, те поступци извјештавања о тим промјенама.

### 8 ОПЕРАТИВНИ ПОСТУПЦИ

8.1 Упутства за припрему лета. Примјењују се према врсти операције:

8.1.1 Минималне висине лета. Опис начина одређивања и примјене минималних висина, укључују:

- (а) поступак утврђивања минималних висина/нивоа лета за VFR летове и
- (б) поступак утврђивања минималних висина/нивоа лета за IFR летова.

8.1.2 Критеријуми и одговорности за одобрење кориштења аеродрома узимајући у обзир примјењиве захтјеве Пододјелјка Д, Е, Ф, Г, Х, И и Ј.

8.1.3 Начини утврђивања оперативних минимума ваздушних лука. Начин утврђивања оперативних минимума аеродрома за IFR летове у складу с OPS 1 Пододјелјак Е. Потребно је навести поступке одређивања видљивости односно видљивости уздуж узлетно-слетне стазе (RVR), те примјењивости стварне видљивости промотрене од стране пилота, извјештене видљивости и извјештене видљивости уздуж стазе.

8.1.4 Оперативни минимуми на рути за VFR летове или дијелове VFR лета, и, гдје се користе једномоторни авиони, упуте за избор руте с обзиром на расположивост површина које омогућују безбједно присилно слијетање.

8.1.5 Приказ и примјена оперативних минимума за аеродроме и руте

8.1.6 Тумачење метеоролошких података. Материјал који садржи појашњења о декодирању метеоролошких прогноза и извјештаја који се односе на подручје операције, укључујући тумачење израза о условима.

8.1.7 Одређивање количина горива, уља и воде-метанола у авиону. Поступци помоћу којих се количине горива, уља и воде-метанола носе, одређују и прате током лета. Тај одјелјак такође мора обухватати упуте о мјерењу и расподјели течности на летјелици. Такве упуте морају узети у обзир све околности које се могу догодити током лета, укључујући могућност промјене плана током лета или квара једног или више погонских система авиона. Мора се описати и систем вођења и чувања записа о гориву и уљу.

8.1.8 Маса и центар равнотеже. Основни принципи масе и равнотеже, укључујући:

- (а) дефиниције;
- (б) начине, поступке и обавезе за израду и прихват израчуна масе и равнотеже;
- (ц) начин (policy) употребе стандардних и/или стварних маса;
- (д) метода одређивања примјењивих маса за путнике, пртљаг и терет;
- (е) примјењиве масе за путнике и пртљаг за различите врсте операција и различите типове авиона;

(ф) опште упуте и податке потребне за овјеру различитих врста документације за масу и равнотежу, који су у употреби;

(г) поступци промјена у последњем тренутку (Last Minute Change);

(х) специфичну тежину горива, уља или воде-метанола;

(и) начин и поступке расподјеле путника по сједиштима.

8.1.9 ATS план лета. Поступци и обавезе у изради и подношењу плана лета службе ваздушног саобраћаја. Чиниоци које треба узети у обзир, укључујући начине подношења појединачних (individual) и понављајућих (repetitive) планова лета.

8.1.10 Оперативни план лета. Поступци и обавезе израде и прихватања оперативног плана лета. Мора се описати употреба оперативног плана укључујући примјерке кориштених образаца оперативног плана.

8.1.11 Техничка књига авиона ваздушног превозника. Морају се описати обавезе и употреба превозникове Техничке књиге авиона, уз примјере кориштења.

8.1.12 Попис документације, образаца и додатних података који морају бити на авиону.

8.2. Упуте за операције на земљи (Ground Handling Instructions).

8.2.1 Поступци пуњења горива. Опис поступака пуњења горива, укључујући:

(а) безбједносне мјере током пуњења горивом и истакања горива укључујући и случај кад ради електрични агрегат (APU) или случај када ради турбински мотор, а пропелер је закочен (заустављен);

(б) пуњење и истакање горива при укрцавању, искрцавању путника или док су путници у авиону;

(ц) мјере за спречавање мијешања горива.

8.2.2. Поступци с авионом, путницима и теретом, потребни ради безбједности. Опис поступака који се користе при додјели сједишта и укрцавању и искрцавању путника те приликом укрцавања терета у авион и искрцавања из авиона. Надаље, потребно је навести поступке који се проводе ради постизања безбједности док је авион на платформи. Поступци требају обухватити:

(а) дјецу, болесне путнике и особе смањене покретљивости;

(б) превоз неприхватљивих лица, депортираних лица или лица под пратњом;

(ц) допуштену величину и тежину ручног пртљага;

(д) укрцавање и осигурање предмета у авиону;

(е) посебне терете и разврставање по пртљажним просторима;

(ф) размјештај земаљске опреме;

(г) руковање вратима авиона;

(х) безбједност на платформи, укључујући заштиту од пожара, подручја испуха и усиса;

(и) поступке покретања мотора те поступке одласка с платформе и доласка на платформу укључујући операције гурања (push-back) и вуче (towing);

(ј) снабдијевање авиона;

(к) документе и обрасце за опслуживање;

(л) вишеструку заузетост сједишта у авиону.

8.2.3 Поступци за одбијање укрцавања у авион. Поступци којима се лицима која изгледају опијено, или која својим понашањем и физичким знаковима показују да су под утицајем дрога, одбија укрцавање у авион. То се не односи на болесне особе под одговарајућом његом.

8.2.4 Одлеђивање и спречавање залеђивања на тлу. Опис начина и поступака одлеђивања и спречавања залеђивања за авионе на земљи. То мора обухватити врсту и ефекат залеђивања и других загађења (contaminants) на авионима током стајања, кретања по тлу или полијетања. Осим тога, мора се навести опис употребљених врста течности, укључујући:

(а) заштићени или комерцијални назив;

(б) карактеристике;

(ц) резултате на перформансе авиона;

(д) вријеме дјеловања (hold-over times);

(е) безбједносне мјере током употребе.

8.3 Летачки поступци.

8.3.1 Правила VFR/IFR. Опис правила према којима је могуће обављати лет у условима VFR, односно која захтијевају да се лет обавља у условима IFR, или да се направи промјена с једног на други начин лета.

8.3.2 Навигацијски поступци. Опис свих навигацијских поступака који вриједје за врсте и подручја операције. Потребно је узети у обзир:

(а) стандардне навигацијске поступке укључујући правила за извођење независних провјера уноса (cross-checks) преко типковнице, у случајевима кад ови утичу на путању лета коју авион треба слиједити;

(б) MNPS и POLAR навигација и навигација у другим одређеним подручјима;

(ц) RNAV;

(д) промјене плана током лета;



(е) поступке у случају отказивања система (system degradation);

(ф) RVSM.

8.3.3 Поступци подешавање висиномјера укључујући, гдје је примјењиво, кориштење,

– метричког висиномјера и конверзијских таблица, и

– QFE оперативних процедура.

8.3.4 Поступци са системом упозоравања промјене висине (Altitude alerting system procedures).

8.3.5 Поступци са системом упозорења о близини тла. (Ground Proximity Warning System/Terrain Avoidance Warning System). Процедуре и упуте које се захтјевају у циљу избјегавања контролисаног лета у терен (controlled flight into terrain), укључујући ограничења стопе понирања (high rate of descent) у близини тла (захтјеви за обуку су дефинисани у тачки Д.2.1).

8.3.6 Правила и поступци за употребу система TCAS/ACAS.

8.3.7 Правила и поступци за праћење горива током лета.

8.3.8 Неповољни и потенцијално опасни атмосферски услови. Поступци за извођење операција у неповољним и потенцијално опасним атмосферским условима и избјегавање тих услова какви су:

(а) олује;

(б) услови залеђивања;

(ц) турбуленције;

(д) смицање вјетра;

(е) ваздушне струје

(ф) облаци вулканског пепела;

(г) јаке падавине;

(х) пјешчане олује;

(и) завјетрински таласи;

(ј) велике температурне инверзије.

8.3.9 Вртложна бразда (Wake Turbulence). Критеријуми сепарације вртложног трага, узевши у обзир врсте авиона, услове вјетра и смјештај узлетно-слетне стазе.

8.3.10 Чланови посаде на својим позицијама. Захтјеви да чланови посаде буду на додијељеним позицијама или сједиштима у различитим фазама лета или кад је потребно због безбједности укључујући и процедуре за контролу одмора у пилотској кабини.

8.3.11 Кориштење безбједносних појасева за посаду и путнике. Захтјеви да чланови посаде и путници морају користити безбједносне појасеве односно рамене појасеве током различитих фаза лета или кад год је то потребно ради безбједности.

8.3.12 Дозвола приступа у пилотску кабину. Услови за дозволу приступа пилотској кабини лицама која нису летачка посада. Овдје треба уврстити и правила за дозволу приступа инспекторима надлежног тијела.

8.3.13 Употреба празних сједишта за посаду. Услови и поступци употребе празних сједишта за посаду.

8.3.14 Онеспособљеност чланова посаде (Incapacitation of crew members). Поступци које треба примјенити у случају онеспособљености чланова посаде током лета. Морају се укључити примјери врста радне онеспособљености и начини њиховог препознавања.

8.3.15 Захтјеви у погледу безбједности у путничкој кабини. Поступци који обухватају:

(а) припрему кабине за лет, потребе током лета и припрему за слијетање укључујући поступке за осигурање кабине и кухиња;

(б) поступке који обезбјеђују да путници сједе тамо гдје, у случају принудне евакуације, могу најбоље помоћи, а не спречавати евакуацију из авиона;

(ц) поступке које треба проводити током укрцавања и искрцавања путника;

(д) поступке у случајевима пуњења/истакања горива док су путници у авиону, укрцавају се или искрцавају;

(е) пушење у авиону.

8.3.16 Поступци обавјештавања путника. Садржај, начини и вријеме обавјештавања путника у складу с OPS 1.285.

8.3.17 Поступци за авионе кад се захтијева превоз опреме за откривање космичког или соларног зрачења. Поступци кориштења опреме за откривање космичког или сунчевог зрачења и за билежење читања, укључујући мјере које треба предузети у случају прекорачења граничних вриједности одређених у Оперативном приручнику. Такође се наводе поступци које треба провести у случају одлуке о снижавању или промјени руте, а то обухвата и ATS поступке.

8.3.18 Политика у вези кориштења аутопилота и аутоматског подешавања снаге (Auto throttle.)

8.4 Операције у условима смањене видљивости (All Weather Operations). Опис оперативних поступака који се односе на лет у условима смањене видљивости (види OPS Пододјелјак Д и Е).

8.5 ETOPS. Опис ETOPS оперативних поступака.

8.6 Кориштење Листе минималне опреме и Листе одступања од конфигурације.

8.7 Некомерцијални летови. Поступци и ограничења за:

- (а) летове приликом оспособљавања;
- (б) пробне летове;
- (ц) летове доставе;
- (д) технички прелет (ferry flight);
- (е) показне летове;
- (ф) летови позиционирања, укључујући избор лица која смију бити на авиону приликом таквих летова.

8.8 Потребе за кисеоником

8.8.1 Појашњење услова у којима треба прибавити и користити кисеоник.

8.8.2 Захтјеви у погледу кисеоника одређени за:

- (а) летачку посаду;
- (б) кабинско особље;
- (ц) путнике.

9 ОПАСНА РОБА И ОРУЖЈЕ

9.1 Подаци, упутства и опште смјернице о превозу опасне робе, који укључују:

- (а) Политику ваздушног превозника о превозу опасне робе;
- (б) смјернице о условима за прихват, означавање, руковање, чување и раздвајање опасне робе;
- (ц) посебне захтјеве извјештавања у случају несреће или догађаја угрожавања безбједности када су се опасне робе превозиле у авиону;
- (д) поступке дјеловања у кризним ситуацијама који укључују опасну робу;
- (е) дужности свог особља према OPS 1.1215;
- (ф) упуте о превозу службеника ваздушног превозника.

9.2 Услови према којима се може превозити оружје, бојно стрелјиво и спортско оружје.

10 ЗАШТИТА (Security)

10.1 Упуте и смјернице неповјерљиве природе, који морају садржати овлашћења и одговорности оперативног особља. Морају се укључити правила и поступци поступања и обавјештавања у случају криминалног дјеловања на авиону, као што је незаконито ометање, саботажа, пријетње бомбама, те отмица авиона.

10.2 Опис превентивних заштитних мјера и оспособљавања.

Напомена: Дијелови упута и смјерница везаних уз заштиту могу бити повјерљиви.

11 ПОСТУПАЊЕ, ПРИЈАВЉИВАЊЕ И ИЗВЈЕШТАВАЊЕ О ВАНРЕДНИМ ДОГАЂАЈИМА

Поступци пријављивања и извјештавања о ванредним догађајима. Овај дио мора садржати:

- (а) дефиниције ванредних догађаја, те одговарајуће обавезе свих укључених лица;
- (б) појашњење образаца који се користе за извјештавање за све ванредне догађаје (или копије самих образаца), те упуте о томе како их попунити, адресе на које их треба послати и вријеме у којем то треба урадити;
- (ц) у случају несреће попис одјела у компанији, надлежних тијела и других организација, које треба обавјештавати, на који начин и којим редослиједом;
- (д) процедуре за вербално извјештавање службе контроле лета о незгодама везаним уз ACAS, RA (Resolution Advisory), ударе птица и ризичне услове;
- (е) процедуре за подношење писмених извјештаја о незгодама везаним уз контролу ваздушног саобраћаја, ACAS, RA (Resolution Advisory), ударе птица, незгодама и несрећама с опасним робама и незаконито ометање;
- (ф) процедуре извјештавања ради осигуравања удовољавања одредбама OPS 1.085(б) и 1.420. Процедуре морају садржати интерне поступке извјештавања у вези безбједности. Чланови посаде морају поступати по њима како би се обезбиједило да ће вођа одмах бити извјештен о било којој незгоди која је довела или је могла довести до угрожавања безбједности током лета, те да је вођа упознат са свим релевантним информацијама.

12 ПРАВИЛА ЛЕТЕЊА

Правила летења, укључујући:

- (а) визуелна и инструментална правила летења;
- (б) територијалну примјену правила летења;
- (ц) комуникацијске поступке укључујући поступке приликом прекида комуникације;
- (д) информације и упуте који се односе на пресретање цивилних авиона;
- (е) околности у којима је потребно стално слушати везу (radio listening watch);
- (ф) сигнале;
- (г) временски систем који се користи у операцији;

- (х) дозволу контроле лета (АТС), придржавање плана лета и обавјештења о положају авиона;
- (и) визуелне знакове упозорења неовлашћеним авионима који лете унутар ограниченог, забрањеног или опасног подручја или намјеравају ступити у таква подручја;
- (ј) поступке за пилоте кад примијете несрећу или приме радиовијест о опасности;
- (к) визуелне знакове земља/ваздух, које користе преживјели, с описом и кориштењем средстава за сигнализирање;
- (л) знакове за опасност и кризне ситуације.

### 13 ЗАКУП (Leasing)

Опис оперативног договора за закуп, везане процедуре и одговорности руководионог особља.

## **Б УПРАВЉАЊЕ АВИОНОМ – ЗАВИСНО ОД ТИПА**

Узевши у обзир разлику између типова, варијаната типова, према сљедећим смјерницама:

### 0 ОПШТИ ПОДАЦИ И МЈЕРНЕ ЈЕДИНИЦЕ

0.1 Општи подаци (нпр. димензије авиона), укључујући опис мјерних јединица које се користе у управљању дотичним типом авиона и таблице за претварање.

### 1 ОГРАНИЧЕЊА

1.1 Опис одобрених ограничења и одговарајућих оперативних ограничења, укључујући:

- (а) статус потврде типа (нпр. CS-23, CS-25, ICAO Annex 16 (CS-36 и CS-34) итд);
- (б) распоред путничких сједишта за сваки тип авиона укључујући сликовни приказ;
- (ц) одобрене врсте операција (нпр. VFR/IFR, CAT II/III, RNP Type, летови у очекиваним условима залеђивања итд.);
- (д) састав посаде;
- (е) масу и равнотежу;
- (ф) ограничења брзине;
- (г) ограничења у лету (flight envelopes);
- (х) ограничења за вјетар, укључујући операције на онечишћеним узлетно-слетним стазама;
- (и) ограничења перформанси за примјењиву конфигурацију;
- (ј) нагиб узлетно-слетне стазе;
- (к) ограничења на мокрим или онечишћеним узлетно-слетним стазама;
- (л) онечишћење конструкције летјелице;
- (м) системска ограничења.

### 2 НОРМАЛНИ ПОСТУПЦИ

2.1 Нормални поступци и дужности посаде, одговарајуће чек листе, систем употребе листа провјера и поступци потребни за координацију летачке и кабинске посаде. Морају се укључити сљедећи нормални поступци и дужности:

- (а) прије лета;
- (б) прије полијетања;
- (ц) подешавање и провјера висинијера;
- (д) вожња по аеродромским маневарским површинама, полијетање и успињање;
- (е) избјегавање/смањење буке;
- (ф) крстарење и снижавање;
- (г) прилаз, припрема за слијетање и briefing;
- (х) прилаз у условима VFR;
- (и) инструментални прилаз;
- (ј) визуелни прилаз и кружење;
- (к) неуспјели прилаз;
- (л) нормално слијетање;
- (м) након слијетања;
- (н) вођење авиона на мокрим и онечишћеним узлетно-слетним стазама.

### 3 ВАНРЕДНИ И ПОСТУПЦИ У НУЖДИ

3.1. Ванредни (Abnormal) поступци и поступци у кризним стањим (Emergency) те дужности посаде у таквим приликама, одговарајуће листе провјера, систем употребе листа провјера и исказ који обухвата нужне поступке координације летачке и кабинске посаде. Морају се укључити сљедећи ванредни и поступци у нужди:

- (а) онеспособљеност посаде;
- (б) вјежбе за појаву пожара и дима;
- (ц) летови у којима кабина није под притиском, те летови у којима је кабина дјелимично под притиском;

- (д) прекорачење конструкцијских ограничења као што је слијетање с прекомјерном тежином;
- (е) прекорачење ограничења космичке радијације;
- (ф) удари грома;
- (г) комуникације за вријеме ванредних услова и узбуњивање контроле ваздушног саобраћаја (АТС) о ванредном стању;
- (х) отказ мотора;
- (и) кварови система;
- (ј) смјернице за превладавање (diversion) у случају тешког техничког квара;
- (к) упозоравање о близини тла;
- (л) TCAS упозорење;
- (м) смични вјетар (Windshear);
- (н) принудно слијетање на земљу/воду
- (о) процедуре полијетања у непредвидивим околностима

#### 4 РАДНЕ КАРАКТЕРИСТИКЕ/ПЕРФОРМАНСЕ

4.0 Подаци о перформансама морају бити представљени у облику који омогућује њихову једноставну употребу.

4.1 Подаци о перформансама. Потребно је уврстити материјал о радним карактеристикама који даје потребне податке за усклађивање са захтјевима перформанси прописаним у OPS 1 Пододјелци Ф, Г, Х и И, како би се омогућило одређивање:

- (а) Ограничења у полијетању – маса, висина, температура;
- (б) дужине узлетне стазе (сува, мокра, онечишћена);
- (ц) података о путањи авиона за израчунавање надвисивања препрека, или, према потреби, узлетне путање;
- (д) смањења градијенда пењања у заокрету;
- (е) могућности пењања на рути;
- (ф) могућности пењања у прилазу;
- (г) могућности пењања у слијетању;
- (х) дужине слетне стазе (сува, мокра, онечишћена) укључујући резултате квара система или уређаја током лета, ако то утиче на зауставни пут;
- (и) ограничења у кочењу;
- (ј) допуштене брзине у различитим условима лета (при мокрим или онечишћеним узлетно-слетним стазама).

4.1.1 Додатни подаци о летовима у условима залеђивања. Мора се укључити свако одступање перформанси с обзиром на могућу конфигурацију, или њено одступање, као што је неоперативан систем за спречавање блокирања тачкова у кочењу (anti-skid).

4.1.2 Ако подаци о радним карактеристикама, потребни за одговарајући разред радне способности, нису расположиви у одобреном AFM (Приручнику за летење авионом), тада се морају уврстити други подаци прихватљиви надлежном тијелу. Умјесто тога, Оперативни приручник може садржати упућивање на друге одобрене податке садржане у AFM, ако се ти подаци не буду употребљавали често или у нужди.

4.2 Додатни подаци о радним карактеристикама. Додатни подаци о радним карактеристикама, према потреби, укључујући:

- (а) градијенде пењања свих мотора;
- (б) податке за понирање током лета;
- (ц) дјеловање течности за одлеђивање и спречавање залеђивања;
- (д) лет са спуштеним подвозјем;
- (е) прелете с једним неисправним мотором, код авиона с три или више мотора;
- (ф) летове изведене у складу с одредбама CDL (попис одступања од стандардне конфигурације).

#### 5 ПЛАНИРАЊЕ ЛЕТА

5.1 Подаци и упуте потребни за планирање прије и за вријеме лета укључујући чиниоце као што су распореди брзина и подешавање снаге. Према потреби, морају се укључити поступци за летење при отказу мотора, ETOPS (нарочито брзина крстарења с једним неисправним мотором и максимална удаљеност до одговарајуће ваздушне луке одређене у складу с OPS 1.245) и летови до изолованих ваздушних лука.

5.2 Поступак израчуна горива потребног за различите фазе лета, у складу с OPS 1.255.

5.3 Подаци о радним карактеристикама (перформансама) за ETOPS критичну резерву горива (Critical Fuel Reserve) и подручју оперисања, укључујући додатне податке на основу којих се радио израчун критичне резерве горива и подручја оперисања на основу одобрених података о перформансама авиона – Aeroplane Performance Data.

Сљедећи подаци се захтијевају:

(а) детаљни подаци о перформансама с једним неоперативним мотором укључујући потрошњу горива у стандардним и нестандартним атмосферским условима и као функцију брзине у ваздуху и подешавања снаге, гдје је примјењиво, који покривају:

(и) понирање током лета (drift down) (укључује "net performance") види OPS 1.505, гдје је примјењиво;

(ии) извјештавање о висини крстарења укључујући 10 000 ft;

(иии) чекање (holding)

(ив) способност на висини (altitude capability) (укључује "net performance"); и

(в) неуспјели прилаз.

(б) детаљни подаци о перформансама са свим оперативним моторима, укључујући нормалну потрошњу горива у стандардним и нестандартним атмосферским условима и као функцију брзине ваздуха и подешавања снаге, гдје је примјењиво, који покривају:

(и) крстарење (извјештавање о висини укључујући 10 000 ft); и

(ии) чекање.

(ц) подаци о било којим другим условима релевантним за ETOPS операције који могу изазвати знатно нарушавање перформанси, као што је накупљање леда на незаштићеним површинама авиона, Ram Air Turbine (RAT) deployment, thrust –reverser deployment итд.

Висине, брзине ваздуха, подешавање потиска и потрошња горива који се користе у дефинисању подручја ETOPS операција за сваку комбинацију конструкција – мотор морају се користити за показивање одговарајућег терена и надвисивање препрека у складу с овим правилником.

#### 6 МАСА И РАВНОТЕЖА

Упуте и подаци за израчунавање масе и равнотеже, укључујући:

(а) систем израчунавања (нпр. индексни систем);

(б) информације и упуте за испуњавање документације о маси и равнотежи, ручно и помоћу рачунара;

(ц) ограничене масе и равнотеже за све типове, варијанте или поједине авионе које користи оператер;

(д) суву оперативну масу (Dry Operating mass) и с тим дефинисан центар равнотеже или индекс.

#### 7 УКРЦАВАЊЕ

Поступци и одредбе при укрцавању и осигуравању терета у авиону.

#### 8 ЛИСТА ОДСТУПАЊА ОД КОНФИГУРАЦИЈЕ

Листа одступања од конфигурације (Configuration Deviation List – CDL), ако се добије од произвођача, узевши у обзир типове и варијанте авиона, укључујући поступке које треба предузети кад се авион отпреми на лет у складу с условима у CDL.

#### 9 ЛИСТА МИНИМАЛНЕ ОПРЕМЕ

Листа минималне опреме (MEL) узевши у обзир типове и варијанте авиона и врсте/подручја операција. MEL мора обухватати навигацијску опрему те узети у обзир тражене навигацијске карактеристике за руту и подручје лета.

#### 10 ОПРЕМА ЗА ПРЕЖИВЉАВАЊЕ И СПАШАВАЊЕ, УКЉУЧУЈУЋИ КИСЕОНИК

10.1 Попис опреме за преживљавање која се мора налазити на авиону за руте по којима се лети, и поступци провјере употребљивости ове опреме прије узлијетања. Упуте у погледу смјештаја, доступности и кориштења опреме за преживљавање и спашавање те припадајућа check листа те опреме.

10.2 Поступци одређивања количине потребног кисеоника те количине која је на располагању. Узети у обзир профил лета, број лица на њему и могућу декомпресију кабине. Наведени подаци морају бити у облику једноставном за употребу.

#### 11 ПОСТУПЦИ ЗА ЕВАКУАЦИЈУ У НУЖДИ

11.1 Упуте за припрему евакуације у нужди укључујући координацију посаде и додјелу позиција (station assignment) у кризној ситуацији.

11.2 Поступци за евакуацију у нужди. Опис дужности свих чланова посаде за принудну евакуацију авиона и поступци с путницима у случају принудног слијетања на тло или воду или неке друге кризне ситуације.

#### 12 СИСТЕМИ АВИОНА

Опис система авиона, припадајућих управљачких уређаја, индикатора и оперативне упуте за рад.

#### Ц УПУТЕ И ПОДАЦИ ЗА РУТЕ И ВАЗДУШНЕ ЛУКЕ

1 Упуте и подаци који се односе на комуникацију, навигацију и ваздушне луке, укључујући минималне нивое лета и висине за сваку руту по којој се лети, и оперативни минимум за сваку ваздушну луку која ће се употребљавати, укључујући:

(а) најмањи ниво/висину лета;

(б) оперативни минимум за одлетне, одредишне и алтернативне аеродроме;

(ц) комуникацијске направе и навигацијска помагала;

(д) податке о узлетно-слетној стази и објектима на аеродрому;

- (е) поступке за прилаз, неуспјели прилаз и одлет, укључујући поступке смањења буке;
- (ф) поступке код кварова комуникацијских направа (COM- failure);
- (г) службе за тражење и спашавање у подручју преко којег авион треба летјети;
- (х) опис аеронаутичких карата које се морају носити у авиону зависно од врсте лета и руте која се лети, укључујући начине провјере њихове ваљаности;
- (и) доступност ваздухопловних обавјештења и MET служби;
- (ј) комуникацијске/навигацијске (COM /NAV) поступке на рути;
- (к) категоризацију ваздушних лука ради одређивања потребне оспособљености летачке посаде;
- (л) посебна ограничења ваздушних лука (ограничења радних карактеристика и оперативних поступака, итд.)

#### Д СТРУЧНО ОСПОСОБЉАВАЊЕ

1 Програми оспособљавања и провјере за оперативну особље којем су додијелене оперативне дужности у вези с припремом и/или изведбом лета.

2. Програми оспособљавања и провјере морају укључивати:

2.1 За летачку посаду: све одговарајуће ставке прописане у пододјелцима Е и Н.

2.2 За кабинску посаду: све одговарајуће ставке прописане у пододјелку О.

2.3 За оперативну особље, укључујући чланове посаде:

(а) све одговарајуће ставке прописане у пододјелку Р (Превоз опасне робе зраком);

(б) све одговарајуће ставке прописане у пододјелку С (Заштита).

2.4 За оперативну особље, осим чланова посаде (нпр. диспечери, особље за снабдијевање итд.): све друге одговарајуће тачке, прописане у OPS које се односе на њихове дужности.

3 Поступци

3.1 Поступци оспособљавања и провјере оспособљености.

3.2 Поступци који се примјењују у случају да особље не постигне или одржи тражене стандарде.

3.3 Поступци којима се осигурава да ненормалне или ванредне ситуације у којима је потребно примјенити дјелимичне или укупне поступке који се примјењују у таквим ситуацијама и симулацију инструменталних метеоролошких услова (IMC) на вјештачки начин, нису симулиране током летова комерцијалнога ваздушног превоза.

4. Опис документације коју треба сачувати и вријеме чувања (види додатак 1 OPS 1.1065)

#### Додатак 1 OPS 1.1065

#### Периоди чувања документације

Оператер треба обезбиједити да се сљедећи подаци/документација чувају у прихватљивом облику, доступно надлежном тијелу, у раздобљима приказаним у таблицама.

Напомена: Додатни подаци који се односе на записе о одржавању прописани су у Парт М, став М.А.306 (ц) – Operators technical log system.

Таблица 1. ПОДАЦИ КОРИШТЕНИ ЗА ПРИПРЕМУ И ИЗВОЂЕЊЕ ЛЕТА

Подаци кориштени за припрему и извођење лета према опису у OPS 1.135	
Оперативни план лета	3 мјесеца
Техничка књига авиона	24 мјесеца након датума последњег уписа у складу с Парт М, став М.А.306 (ц)
Документација упута NOTAM/AIS специфичних за руту, ако ју је оператер издао	3 мјесеца
Документација за масу и равнотежу	3 мјесеца
Обавјештење о посебним теретима укључујући писмене записе о информисању вође о опасним робама	3 мјесеца

Таблица 2. ИЗВЈЕШТАЈИ

Извјештаји	
Дневник авиона (journey log)	3 мјесеца
Извјештај(и) о лету за вођење података о сваком ванредном догађају, како је описано у OPS 1.420, или било којем догађају о којем вођа сматра потребним извјестити/забиљежити	3 мјесеца

Извјештаји о прекорачењу времена проведеног на дужности и/или смањењу времена за одмор	3 мјесеца
--	-----------

Таблица 3. ДОКУМЕНТАЦИЈА О ЛЕТАЧКОЈ ПОСАДИ

Документација о летачкој посади	
Вријеме летења, вријеме на дужности и вријеме одмора	15 мјесеци
Дозвола	Све док члан летачке посаде има право за ваздушног превозника користити одговарајућа овлашћења у складу с дозволом
Обука за прелаз на нови тип авиона и провјера	3 године
Обука за вођу (укључујући провјеру и)	3 године
Периодична обука и провјера	3 године
Обука и провјера за извођење летења са било којег пилотског мјеста	3 године
Скорашње искуство (OPS 1.970)	15 мјесеци
Квалификација за руте и аеродроме (OPS 1-975)	3 године
Обука и квалификације за посебне операције када се захтјева према OPS (нпр. операције ETOPS CATII/III)	3 године
Обука о опасним робама, како је примјењиво	3 године

Таблица 4. ДОКУМЕНТАЦИЈА О КАБИНСКОЈ ПОСАДИ

Документација о кабинској посади	
Вријеме летења, вријеме на дужности и вријеме одмора	15 мјесеци
Основна обука, обука за прелаз на нови тип авиона и обука разлике (укључујући провјере)	Све док је члан кабинске посаде запослен код ваздушног превозника
Периодична обука и освјежавање знања (укључујући провјере)	До 12 мјесеци након прекида запослења члана кабинске посаде код ваздушног превозника
Обука о опасним робама, како је примјењиво	3 године

Таблица 5. ДОКУМЕНТАЦИЈА О ОСТАЛОМ ОПЕРАТИВНОМ ОСОБЉУ

Документација о осталом оперативном особљу	
Документи о обуци/школовању другог особља за које је потребан одобрен програм према OPS	Документи с посљедња два школовања

Таблица 6. ДРУГА ДОКУМЕНТАЦИЈА

Друга документација	
Записи о количини космичког и сунчевог зрачења	До 12 мјесеци након прекида запослења члана посаде код ваздушног превозника
Записи система квалитета	5 година
Опасна роба – превозна исправа	3 мјесеца након обављеног лета
Опасна роба – листа прихвата	3 мјесеца након обављеног лета

Пододјелјак Q  
ОГРАНИЧЕЊЕ ВРЕМЕНА ЛЕТАЧКЕ ДУЖНОСТИ, ВРЕМЕНА ДУЖНОСТИ И ЗАХТЈЕВИ У ПОГЛЕДУ  
ПОТРЕБНОГ ОДМОРА  
OPS 1.1090

**Циљеви и подручје примјене**

1. Оператер мора прописати схему ограничења радног времена, времена лета и потребног одмора (flight and duty time limitations and rest scheme) (FTL) за чланове посаде ваздухоплова.
  2. Оператер мора обезбиједити за сваки свој лет:
    - 2.1. Схему ограничења радног времена, времена лета и потребног одмора у складу с:
      - (а) одредбама овог Пододјелјка; и
      - (б) било којим додатним одредбама које је прописало надлежно тијело у складу с одредбама овог Пододјелјка у сврху одржавања безбједности.
    - 2.2. Летове планирати тако да се заврше унутар дозвољеног времена летачке дужности, узимајући у обзир вријеме потребно за припрему лета (pre-flight duties), вријеме лета и вријеме проведено на земљи између летова (turn-around times).
    - 2.3. Распоред радног времена (duty roster) се мора припремити и објавити довољно времена унапријед, чиме се омогућава члановима посаде ваздухоплова планирање адекватног одмора.
  3. Одговорност ваздушног превозника
    - 3.1. Оператер мора одредити домаћу базу за сваког члана посаде ваздухоплова.
    - 3.2. Приликом планирања распореда рада оператер мора узети у обзир везу између фреквенција, дужине трајања времена лета и дужине трајања одмора, те обратити пажњу на кумулативне ефекте дуготрајног радног времена испрекиданих с кратким/минималним одморима.
    - 3.3. Оператер мора летове планирати на начин да избјегне непожељну праксу измјењивања ноћних и дневних дужности или позиционирање посаде ваздухоплова на начин који би изазвао озбиљне поремећаје распореда спавања и радних обавеза.
    - 3.4. Оператер мора планирати локалне дане ослобођене од свих дужности и о томе унапријед извијестити члана посаде ваздухоплова.
    - 3.5. Оператер мора обезбиједити да је дужина трајања одмора прије започињања сљедеће радне обвезе довољна да омогући посади ваздухоплова опоравак од претходних дужности и да се довољно одмори прије започињања сљедеће летачке дужности.
    - 3.6. Оператер мора обезбиједити да се летови планирају на начин да омогуће члановима посаде ваздухоплова довољно одмора како би у свим околностима обављали своје дужности на прихватљивом нивоу безбједности.
  4. Одговорност чланова посаде ваздухоплова
    - 4.1. Члан посаде ваздухоплова не смије обављати радне задатке у ваздухоплову уколико се не осјећа способним за летење, чиме би се могла угрозити безбједност лета.
    - 4.2. Члан посаде ваздухоплова мора што је боље могуће искористити обезбјеђени смјештај, те на правилан начин планирати и користити одмор.
  5. Одговорност надлежних ваздухопловних власти
    - 5.1. Одступања (Variations)
      - 5.1.1. У складу с одредбама члана 8. Уредбе вијећа 216 / 2008 од 20. фебруара 2008. надлежно тијело може одобрити одступање од захтјева овога Пододјелјка у складу с примјењивим законима и процедурама дотичне земље чланице уз консултацију с укљученим странама.
      - 5.1.2. Сваки оператер мора надлежном тијелу, уз демонстрацију оперативног искуства и узимајући у обзир друге релевантне факторе као што је важеће знање из подручја науке, доказати да његов захтјев за одступање осигурава еквивалентан ниво безбједности.
- Таква одступања морају бити пропраћена с одговарајућим ублажавајућим мјерама (mitigation measures) гдје је одговарајуће.

OPS 1.1095

**Појмови**

За потребе овог Пододјелјка примјењују се сљедећи појмови:

**1.1. Увећана летачка посада (Augmented Flight Crew)**

Летачка посада коју чини већи број од минимално прописаног броја потребног за операције ваздухоплова у којој сваки члан летачке посаде може напустити своју позицију и бити замијењен с другим одговарајуће оспособљеним чланом летачке посаде.

**1.2. Вријеме лета (Block Time)**

Вријеме од тренутка када ваздухоплов започне вожњу са својег паркирног положаја у сврху полијетања до тренутка потпуног заустављања ваздухоплова на одређеном паркирном положају и гашења свих мотора или пропелера.

**1.3. Прекид (Break)**



Вријеме када је члан посаде ваздухоплова слободан од сваке дужности и које се рачуна као дужност, а краће је од времена одмора (rest period).

#### 1.4. Дужност (Duty)

Свака радна задаћа коју члан посаде ваздухоплова извршава по налогу ваздушног превозника. Уколико посебна правила нису дефинисана за овај Правилник, надлежно тијело ће одредити да ли се и у којој мјери вријеме дежурства рачуна као дужност.

#### 1.5. Вријеме дужности (Duty Period)

Вријеме које почиње у тренутку када оператер захтијева да члан посаде ваздухоплова започне дужност и завршава када је члан посаде ваздухоплова слободан од свих дужности.

#### 1.6. Вријеме летачке дужности (Flight Duty Period – FDP)

Вријеме летачке дужности је било које вријеме током којег лице обавља дужности у ваздухоплову као члан његове посаде. Вријеме летачке дужности почиње у тренутку када оператер захтијева да се члан посаде ваздухоплова пријави за лет или серију летова и завршава на крају задњег лета на којем је тај члан посаде на дужности (operating crew member).

#### 1.7. Домаћа база (Home Base)

Мјесто одређено од стране ваздушног превозника, из којег члан посаде нормално започиње и завршава вријеме дужности или серију дужности (duty periods) и гдје, у нормалним условима, оператер није обавезан обезбиједити смјештај члана посаде ваздухоплова.

#### 1.8. Локални дан (Local Day)

Период од 24 сата који започиње у 00:00 сати по локалном времену.

#### 1.9. Локална ноћ (Local Night)

Период од 8 сати који пада између 22:00 сата и 08:00 сати по локалном времену.

#### 1.10. Слободни дан ослобођен од свих дужности (A single day free of duty)

Слободни дан ослобођен од свих дужности који укључује двије локалне ноћи. Вријеме одмора може чинити дио слободног дана.

#### 1.11. Члан посаде на дужности (Operating Crew Member)

Члан посаде који обавља дужности у ваздухоплову током лета или током било којег дијела лета.

#### 1.12. Позиционирање (Positioning)

Превоз члана посаде ваздухоплова који није на оперативној дужности (non-operating crew member), из мјеста у мјесто по налогу ваздушног превозника искључујући вријеме путовања (traveling time). Вријеме путовања је дефинисано као:

– вријеме од тренутка поласка од куће до одређеног мјеста јављања (reporting place) и обрнуто;

– вријеме локалног превоза од мјеста одмора до мјеста почетка дужности и обрнуто.

#### 1.13. Вријеме одмора (Rest Period)

Одређен и непрекинут период времена за вријеме којег је члан посаде ваздухоплова слободан од свих дужности и дежурства.

#### 1.14. Вријеме дежурства (Standby)

Вријеме током којег је члан посаде ваздухоплова на располагању ваздушном превознику како би примио обавјештење о распореду на дужност, позиционирању или распореду на друге дужности без одмора у међувремену.

#### 1.15. Циркадијски период (Window of Circadian Low – WOCL)

Циркадијски период је вријеме између 02:00 и 05:59 сати. Унутар три временске зоне односи се на вријеме у домаћој бази (home base time). Изван тих трију временских зона циркадијски период се односи на вријеме у домаћој бази за првих 48 сати након одласка из временске зоне домаће базе, а после тога на локално вријеме у мјесту доласка.

### OPS 1.1100

#### Ограничење времена летачке дужности, времена дужности

##### 1.1. Кумулативни сати на дужности

Оператер мора обезбиједити да укупан број сати проведених на дужности (total duty time) за чланове посаде ваздухоплова не смије прећи:

(а) 190 сати током било којих 28 узастопних дана, распоређених што је више могуће, равномерно током тог периода; и

(б) 60 сати током било којих 7 узастопних дана.

##### 1.2. Ограничење укупног времена лета

Оператер мора обезбиједити да укупно вријеме лета (total block time) сваког члана посаде ваздухоплова не смије прећи:

(а) 900 сати током календарске године; или

(б) 100 сати током било којих 28 узастопних дана.

### OPS 1.1105

## **Највеће допуштено дневно трајање времена летачке дужности**

1.1. Овај OPS се не примјењује на једно-пилотске операције и на летове у сврху пружања хитне медицинске помоћи (Emergency Medical Service – EMS).

1.2. Оператер ће дефинисати вријеме јављања које реално одражава вријеме потребно за операције на земљи везане уз безбједност, као што је одобрено од стране надлежног тијела.

1.3. Највеће допуштено дневно трајање времена летачке дужности (maximum daily FDP) је 13 сати.

1.4. Ових 13 сати се смањује за 30 минута по сваком сектору од трећег па на даље с максималним смањењем од два сата.

1.5. Када вријеме летачке дужности (Flight Duty Period – FDP) почиње у циркардијском периоду највеће допуштено дневно трајање летачке дужности дефинисано у тачки 1.3 и тачки 1.4 ће се смањити за 100 % времена које улази у тај период, а највише за два сата. Када FDP завршава у, или у цјелини обухвата циркадријски период, тада ће се највеће допуштено дневно трајање FDP-а дефинисано у тачки 1.3 и тачки 1.4 смањити за 50% времена које улази у тај период.

### **2. Продужења (Extension)**

2.1. Највеће допуштено дневно трајање FDP-а може се планирано продужити за највише један сат.

2.2. Продужење није дозвољено за основно вријеме летачке дужности (basic FDP) које обухвата 6 или више сектора.

2.3. Када FDP улази у циркардијски период до највише два сата, продужење је ограничено на највише 4 сектора.

2.4. Када FDP улази у циркардијски период за више од два сата, продужење је ограничено на највише 2 сектора.

2.5. Највише су дозвољена два продужења у било којих 7 узастопних дана.

2.6. Када се планира продужење FDP-а, одмор прије и после лета се повећава за два сата или се одмор након лета повећава за четири сата. Када се продужење примјењује на узастопни FDP, одмор прије и после лета између двије операције ће се користити узастопно.

2.7. Када продужено FDP започиње у периоду између 22:00 и 04:59 сата, оператер мора ограничити FDP на највише 11:45 сати.

### **3. Кабинска посада ваздухоплова**

3.1. За кабинску посаду на лету или серијама летова FDP се може продужити, с разликом у времену јављања у односу на чланове летачке посаде, али та разлика не смије бити већа од један сат.

### **4. Оперативна снага**

4.1. Оператер мора планирати ред летења тако да летови завршавају унутар допушеног FDP-а. Када стварне операције трају дуже од највише допушеног FDP-а у више од 33% летова у том реду летења за ту сезону, оператер мора предузети одговарајуће мјере како би ускладио ред летења или планирање посада.

### **5. Позиционирање**

5.1. Вријеме проведено на позиционирању рачуна се као вријеме дужности (duty).

5.2. Позиционирање након јављања на дужност, а прије оперативног сектора, урачунава се у FDP, али се не рачуна као сектор.

5.3. Када позиционирање слиједи након оперативног сектора, оно се убраја у израчунавање минималног одмора прописаног у OPS 1.1110 (1.1) и (1.2).

### **6. Продужење трајања летачке дужности због одмора између летова (extended FDP by split duty)**

6.1. Надлежно тијело може одобрити продужење трајања летачке дужности због одмора између летова, на основу одредбе члана 8 Уредбе Вијећа 216 / 2008.

6.2. Оператер мора надлежном тијелу пружити доказе о одговарајућем оперативном искуству и узимајући у обзир друге релевантне факторе, као што је важеће знање из подручја науке, доказати успоставу једнако ваљаног нивоа безбједности.

## *OPS 1.1110*

### **Одмор**

#### **1. Минимални одмор**

1.1. Минимално вријеме одмора које оператер мора обезбиједити прије почетка FDP-а у домаћој бази мора бити најмање онолико колико је трајала претходна дужност или 12 сати, шта је дуже.

1.2. Минимално вријеме одмора које је оператер дужан обезбиједити члановима посаде ваздухоплова прије почетка FDP-а изван домаће базе мора бити најмање онолико колико је трајала претходна дужност или 10 сати, шта је дуже. Када је посада ваздухоплова изван домаће базе оператер мора обезбиједити могућност одмора и спавања од минимално 8 сати, узимајући у обзир потребе у погледу путовања и остале физиолошке потребе.

1.3. Оператер мора обезбиједити да се ефекти разлике временских зона на чланове посаде ваздухоплова компензују с додатним одмором, на основу одредбе члана 8.

1.4.1. Узимајући у обзир став (1.1) и (1.2) и одредбе члана 8. Уредбе Вијећа 216/2008, Надлежно тијело може одобрити захтјев за смањење одмора.

1.4.2. Оператер мора надлежном тијелу пружити доказе о одговарајућем оперативном искуству и узимајући у обзир друге релевантне факторе, као што је важеће знање из подручја науке, доказати да захтјев за смањење одмора осигурава успостављање једнако ваљаног нивоа безбједности.

## 2. Вријеме одмора

2.1. Оператер мора обезбиједити да се минимално вријеме одмора периодично повећава до недељног одмора, тј. до 36-сатног одмора укључујући двије локалне ноћи, на начин да никада између краја претходног недељног одмора и почетка следећег недељног одмора не прође више од 168 сати. У изузетним случајевима према OPS 1.1095 (1.9), Надлежно тијело може донијети одлуку о томе да друга локална ноћ започне у 20:00, уколико је недељни одмор трајао најмање 40 сати.

### OPS 1.1115

#### **Продужење времена летачке дужности због одмора током лета (Extension of flight duty period due to in-flight rest)**

1. На основу одредбе члана 8. Уредбе Вијећа 216/2008 и уз услов да сваки оператер надлежном тијелу пружи доказе о одговарајућем оперативном искуству и узимајући у обзир друге релевантне факторе, као што је важеће знање из подручја науке, докаже успоставу једнако ваљаног нивоа безбједности:

##### 1.1. Увећање летачке посаде (*Flight crew augmentation*)

Надлежно тијело ће дефинисати захтјеве у вези повећања основне летачке посаде у циљу продужења времена летачке дужности изван ограничења из OPS 1.1105;

##### 1.2 Кабинска посада

Надлежно тијело ће дефинисати захтјеве у вези минималног одмора током лета за члана(ове) кабинске посаде ваздухоплова у случају када FDP прелази ограничења из OPS 1.1105;

### OPS 1.1120

#### **Непредвиђене околности код стварних операција – дискреција вође ваздухоплова**

1. У непредвидивим околностима и уз појачан надзор у погледу примјене одредаба овог члана, током стварне операције која започиње временом јављања, ограничења FDP-а, времена дужности и времена одмора могу се измијенити. Такве измјене морају бити прихваћене од стране вођаа ваздухоплова након консултовања с осталим члановима посаде ваздухоплова и морају бити у складу са следећим одредбама:

1.1 Највећи допуштени дневни FDP из OPS 1.1105 (1.3) не може се продужити за више од два сата, осим у случају увећане летачке посаде, када се највећи допуштени FDP може продужити за највише 3 сата.

1.1.2. Ако у задњем сектору (*final sector*) унутар FDP-а, због непредвидивих околности након полијетања, дође до прекорачења дозвољеног продужења FDP-а, лет се може наставити према планираном одредишту или алтернативи.

1.1.3. У том случају, одмор који слиједи након FDP-а може се смањити, али никада не смије бити мањи од одмора прописаног у OPS 1.1110 (1.2);

1.2. Вођа ваздухоплова може, у посебним околностима које би могле довести до озбиљног замора посаде и након консултовања с осталим члановима посаде ваздухоплова искористити своје дискреционо право и скратити стварни FDP и/или продужити вријеме одмора у циљу елиминисања штетног утицаја на безбједност лета.

1.3. Оператер мора обезбиједити да:

1.3.1. Вођа ваздухоплова мора у случају продужења времена летачке дужности или скраћења одмора на основу дискреционог права поднијети извјештај ваздушном превознику и

1.3.2. Када продужење времена летачке дужности или смањење одмора премашује један сат, оператер је дужан копију извјештаја са својим коментарима, доставити надлежном тијелу у року од 28 дана.

### OPS 1.1125

#### **Обавеза дежурства (*standby duty*)**

1. Дежурство на аеродрому (*airport standby*)

1.1. Члан посаде ваздухоплова је на дежурству на аеродрому (*airport standby*) од тренутка јављања на одређеном мјесту јављања до краја најављеног времена дежурства.

1.2. Вријеме дежурства проведено на аеродрому се у потпуности узима у обзир приликом рачунања кумулативних сати на дужности.

1.3. Када FDP започиње одмах након дежурства на аеродрому, однос између тог дежурства на аеродрому и додијелене летачке дужности биће уређен од стране надлежне власти. У том случају се дежурство на аеродрому додаје времену на дужности из OPS 1.1110, тачка 1.1 и 1.2 у сврху рачунања кумулативног одмора.

1.4. Када након дежурства на аеродрому не слиједи FDP, минимални одмор који након тога слиједи мора трајати најмање колико и минимални одмор прописан од стране надлежне власти.

1.5. Оператер мора члановима посаде ваздухоплова за вријеме дежурства на аеродрому обезбиједити удобно и мирно мјесто затворено за јавност.

2. Остали облици дежурства (укључујући дежурство у хотелу)

2.1. У складу одредби члана 8. Уредбе Вијећа 2167/2008, сви остали облици дежурства биће регулисани од стране надлежне власти, узимајући у обзир сљедеће:

2.1.1. Све активности морају бити планиране унапријед и чланови посаде морају унапријед бити извјештени о распореду летења.

2.1.2. Вријеме почетка и завршетка обавезе дежурства мора бити дефинисано и извјештено унапријед.

2.1.3. Максимално трајање било којег дежурства на мјесту које није специфицирано мјесто јављања (reporting point) мора бити одређено.

2.1.4. Узимајући у обзир смјештај обезбјеђен члановима посаде за одмор и друге релевантне факторе, однос између дежурства и било које додијељене летачке дужности током времена дежурства мора бити дефинисан.

2.1.5. Рачунање сати проведених на дежурству у циљу одређивања кумулативних сати на дужности мора бити дефинисано.

*OPS 1.1130*

### **Прехрана**

Оператер мора обезбиједити и могућност прехране (оброк и пиће) како не би дошло до смањења способности чланова посаде ваздухоплова, посебно у случају када FDP прелази 6 сати.

*OPS 1.1135*

### **Записи о радном времену, времену летачке дужности и времену одмора**

1. Оператер мора обезбиједити да записи о члановима посаде садрже сљедеће податке:

(а) вријеме лета (block times);

(б) почетак, трајање и крај сваке дужности или FDP-а; и

(ц) вријеме одмора и слободне дане.

и да се записи чувају како би се доказала усклађеност са захтјевима овог Пододјелјка; копије ових записа морају бити доступне посади на њихов захтјев.

2. Уколико записи које је оператер дужан водити према ставу 1. не укључују сва времена летачке дужности, времена на дужности и времена одмора појединог члана посаде ваздухоплова, тај члан мора водити лични запис са сљедећим подацима:

(а) вријеме лета;

(б) почетак, трајање и крај сваке дужности или FDP и

(ц) вријеме одмора и слободни дани.

3. Члан посаде ваздухоплова мора презентовати своје записе, на захтјев било којег ваздушног превозника који га запошљава, прије него започне летачку дужност.

4. Записи се морају чувати најмање 15 календарских мјесеци од датума задњег уписа или дуже уколико се то захтијева националним прописом.

5. Оператер мора посебно чувати све извјештаје о кориштењу дискреционог права вођаа ваздухоплова о продужењу FDP-а, времена лета и скраћењу времена одмора, најмање 6 мјесеци након догађаја.

Пододјељак Р  
ПРЕВОЗ ОПАСНИХ РОБА ВАЗДУХОМ  
OPS 1.1145

**Уопштено**

Оператер мора испуњавати примјењиве одредбе из Техничких инструкција без обзира:

- (а) обавља ли се лет у цијелини или дјелимично унутар територија државе или у цијелини изван; или
- (б) посједује ли одобрење за превоз опасних роба у складу с OPS 1.1155.

OPS 1.1150

**Појмови**

(а) Појмови који се употребљавају у овом пододјељку имају сљедеће значење:

(1) Контролна листа прихвата (Acceptance Check List). Документ који се користи као помоћ код спољашњег прегледа паковања с опасном робом и припадајућих докумената како би установили јесу ли испуњене све примјењиве одредбе.

(2) Одобрење (Approval). Искључиво због усклађености с OPS 1.1165(б)(2), одобрење које на основу Техничких инструкција издаје надлежно тијело, за превоз опасних роба, које су иначе забрањене за превоз, или због других разлога, како је прописано у Техничким инструкцијама.

(3) Теретни авион (Cargo Aircraft). Сваки авион који превози робу или имовину али не и путнике. С тим да се сљедеће особе не сматрају путницима:

(и) члан посаде;

(ии) запосленик ваздушног превозника који има одобрење, и путује у складу с инструкцијама садржаним у Оперативном приручнику;

(иии) овлаштени представник надлежног тијела;

(ив) лице које обавља дужности у вези с одређеном пошиљком у авиону.

(4) Опасна роба (Dangerous goods). Предмети и твари које су у стању проузроковати значајан ризик за здравље, безбједност, имовину и околину и које се налазе на попису опасних роба у Техничким инструкцијама или су разврстане у складу с Техничким инструкцијама.

(5) Несрећа с опасном робом (Dangerous Goods Accident). Догађај повезан с превозом опасне робе који може имати за посљедицу смрт или озбиљно озљеђивање особе или већу материјалну штету.

(6) Незгода с опасном робом (Dangerous Goods Incident). Догађај повезан с превозом опасне робе, који није несрећа с опасном робом, и не мора се нужно догодити у авиону, а који има за посљедицу повреду особе, материјалну штету, пожар, лом, цурење, истјецање течности, радијацију или други доказ који указују на то да није сачувана цјеловитост амбалаже. Сваки догађај повезан с превозом опасне робе, који озбиљно угрози авион и особе у авиону, такође се сматра незгодом с опасном робом.

(7) Документ о превозу опасне робе (Dangerous Goods Transport Document). Документ који је прописан у Техничким инструкцијама. Попуњава га лице које нуди опасну робу за ваздушни превоз и садржи податке о тој опасној роби.

(8) Изузеће. Искључиво због усклађености с овим Пододјељком, одобрење прописано у Техничким инструкцијама, које издају сва надлежна тијела, и које омогућава одступање од одредаба прописаних Техничким инструкцијама.

(9) Теретни спремник (Freight Container). Теретни спремник је превозна опрема за радиоактивне твари, која омогућава превоз радиоактивних твари, пакованих или непакованих, за један или више начина превоза. (Напомена: види Јединично средство утовара – Unit Load Device, гдје опасне робе нису радиоактивне твари)

(10) Пружатељ услуга (Handling Agent). Агенција која у име ваздушног превозника обавља неке или све превозне послове или налоге, укључујући примање, укрцавање, искрцавање, премјештање или друге поступке за путнике или терет.

(11) Омотна амбалажа (Overpack). Заштитни омот који користи један пошиљатељ а може садржати један или више паковања како би чинили јединицу за лакше руковање и укрцавање. (Напомена: Јединично средство утовара није укључено у ову дефиницију)

(12) Паковање (Package). Довршен производ операције паковања који се састоји од амбалаже (омота) и робе приређене за превоз.

(13) Амбалажа (Packaging). Спремница (облога) и сваки други дио или материјал потребан за израду омота примјереног за њену функцију спремања садржаја.

(14) Озбиљна озледа (Serious Injury). Озледа коју је лице задобило у несрећи и која:

(и) захтијева болничко лијечење дуже од 48 сати, а које је започело унутар седам дана од озљеђивања; или

(ии) има за посљедицу прелом неке кости (осим једноставног прелома ручних или ножних прстију те носа); или

(иии) укључује отворене ране с озбиљним крварењем, оштећење живаца, мишића и тетива; или

(ив) укључује озлиједе неког унутрашњег органа; или

(в) укључује опекотине другог или трећег степена, или било коју опекотину која је на површини већој од 5 посто површине тијела; или

(ви) укључује доказану изложеност инфективним тварима или штетној радијацији.

(15) Техничке инструкције (Technical Instructions). Посљедње важеће издање Техничких инструкција за сигуран превоз опасних роба ваздухом, укључујући допуне и додатке одобрене и објављене одлуком Вијећа Међународне организације цивилног ваздухопловства (ICAO Doc 9284-AN/905);

(16) Јединично средство утовара (Unit Load Device). Тип авионског контејнера, авионске палете с мрежом или авионске палете с мрежом изнад покрива у облику иглуа (Напомена: Омотна амбалажа (Overpack) није укључена у овај појам; за spremнике који садрже радиоактивне твари види под појмом теретни spremник).

#### OPS 1.1155

##### **Одобрење за превоз опасне робе**

(а) Оператер не смије превозити опасну робу без одобрења надлежног тијела.

(б) Прије издавања одобрења за превоз опасних роба, оператер мора пружити доказе надлежном тијелу да је обављено одговарајуће оспособљавање, те да сви релевантни документи (нпр. за операције на земљи, за операције са ваздухопловом, за оспособљавање) садрже информације и упуте о опасним робама, те да су успостављене процедуре којима се осигурава безбједно руковање опасним робама у свим фазама превоза зраком.

Напомена: Изузеће или одобрење из OPS 1.1165(б)(1) или (2) су додатни у односу на услове из тачке (б) и не морају се нужно примјењивати.

#### OPS 1.1160

##### **Подручје дјеловања**

На предмете и твари који би иначе били разврстани као опасна роба, али се на њих не примјењују Техничке инструкције у складу с Дијеловима 1 и 8, изузети су од одредаба овога пододјелка, под условом да:

(а) се налазе у авиону с одобрењем ваздушног превозника како би се током лета пружила медицинска помоћ пацијенту, те да се:

(1) превозе ради употребе током лета, или као дио сталне опреме авиона који је прилагођен за посебну употребу за медицинску евакуацију, или се превози током лета на авиону који ће покупити пацијента, или након што је пацијент доведен а није практично искрцавати или укрцавати робу у исто вријеме кад и пацијента, с тим да се намјерава искрцати чим то буде могуће; и

(2) налази у авиону током лета, с одобрењем ваздушног превозника, ради пружања медицинске помоћи пацијенту, опасна роба се мора ограничити на робу у наставу, и мора бити у положају у којем се користи и безбједно чува када се не користи, те мора бити прописно обезбијеђена за вријеме полијетања и слијетања, и увијек када вођа ваздухоплова, у интересу безбједности, сматра неопходним.

(и) плински цилиндри морају бити произведени посебно у сврху складиштења и превоза тог плина;

(ии) лијекови и остали медицински предмети морају бити под надзором оспособљеног особља за вријеме када се употребљавају у авиону;

(иии) опрема која садржи влажне батеријске ћелије мора се држати у окомитом положају, и ако је потребно бити учвршћена да се спријечи изљевање електролита из батерије

(б) је прописано да буду у авиону због оперативних разлога, у складу су с примјењивим одредбама. Предмети и твари који су намијењени за њихову замјену, или су већ замијењени, морају се превозити у авиону у складу с Техничким инструкцијама.

(ц) се налазе у пртљагу:

(1) који носе путници или чланови посаде у складу с Техничким инструкцијама; или

(2) који је одвојен од њихових власника током транзита (нпр. изгубљени пртљаг или непрописно послат пртљаг) али који превози оператер.

#### OPS 1.1165

##### **Ограничења превоза опасних роба**

(а) Оператер се мора побринути да се предмети и твари или друга роба декларисана као опасна роба, која је посебно идентификована по називу или генералном опису у Техничким инструкцијама као забрањена за превоз у свим околностима, не превози авионом.

(б) Оператер не смије превозити предмете и твари или другу робу декларисану као опасна роба, која је у идентификована у Техничким инструкцијама као забрањена за превоз у нормалним околностима, осим ако је удовољено сљедећим условима из Техничких инструкција:

(1) све укључене државе су издале неопходна изузећа у складу с одредбама Техничких инструкција; или

(2) заинтересоване државе су издале одобрење у случајевима када је Техничким инструкцијама прописано да се само то одобрење тражи.

#### OPS 1.1190

## Намјерно празно

OPS 1.1195

### Прихватање опасних роба

(а) Оператер не смије примити на превоз опасну робу осим ако:

(1) су паковање, омотно паковање или теретни спремник преконтролисани у складу с процедуром за прихватање из Техничких инструкција

(2) су пропраћене с двије копије документа за превоз опасних роба, уколико у Техничким инструкцијама није другачије прописано;

(3) се користи енглески језик за:

(и) означавање наљепницама и ознакама на паковањима;

и

(ии) за документ за превоз опасних роба

уз неки други језик.

(б) Оператер мора користити контролну листу прихвата, која омогућава провјеру свих одговарајућих података, у облику који омогућава записе резултата провјере прихватања ручним, механичким или рачунарским средствима.

OPS 1.1200

### Контрола оштећења, цурења или неочишћења

(а) Оператер се мора побринути да:

(1) су паковање, омотно паковање и теретни спремник, непосредно прије укрцавања у авион или у направе за скупни укрцај, преконтролисани на пропуштање течности и оштећења, у складу с Техничким инструкцијама;

(2) се јединично средство утовара не укрца у авион ако претходно није била преконтролисана у складу с Техничким инструкцијама, те је утврђено да нема знакова пропуштања течности или оштећења опасне робе у њој;

(3) не смију укрцати у авион паковање, омотно паковање и теретни спремник који је оштећен или из којег цури;

(4) се свако паковање опасне робе које се нађе у авиону, и које се чини оштећеним или из којег цури, одстрани или припреми за уклањање од стране надлежног тијела или организације. У том случају се остатак пошиљке мора преконтролисати да се установи је ли у исправном стању за превоз и да нема оштећења или неочишћења авиона или укрцаног терета; и

(5) се паковање, омотно паковање и теретни спремник преконтролишу на знакове оштећења или цурења након искрцавања из авиона или направе за скупни укрцај. Ако се уоче оштећења или цурења, површине гдје се слагала опасна роба морају се преконтролисати ради оштећења или неочишћења.

OPS 1.1205

### Уклањање неочишћења

(а) Оператер се мора побринути да:

(1) се свако неочишћење настало због цурења или оштећења предмета или паковања који садрже опасне робе одмах неодложно уклони и да се предузму кораци за отклањање ризика у складу с Техничким инструкцијама;

(2) се авион који је неочишћен радиоактивним тварима одмах повуче из употребе и да се не врати док ниво зрачења на свим приступним површинама и привремено неочишћење не буде мање од вриједности прописаних у Техничким инструкцијама.

(б) У случају неусклађености с неким ограничењем прописаним у Техничким инструкцијама који се примјењује на ниво зрачења или неочишћења,

(1) оператер мора:

(и) се побринути да информише пошиљатеља уколико је неусклађеност установљена током превоза;

(ии) предузети журне мјере за ублажавање посљедица неусклађености;

(иии) извијестити пошиљатеља о неусклађености и одговарајуће надлежно тијело (тијела), чим је то прије могуће а одмах када се покаже или би могла настати опасна ситуација;

(2) оператер такође мора у оквиру своје одговорности:

(и) истражити неусклађености и разлоге неусклађености, те околности и посљедице;

(ии) предузети одговарајуће мјере за отклањање узрока и околности које доводе до неусклађености и спријечити понављање сличних околности које воде према неусклађеностима;

(иии) извијестити одговарајуће надлежно тијело (тијела) о узроцима неусклађености и о предузетим поправним или превентивним мјерама, односно о мјерама које ће предузети.

OPS 1.1210

### **Ограничење укрцаја**

(а) Путничка и пилотска кабина. Оператер се мора побринути да се опасне робе не превозе у путничкој или пилотској кабини, осим ако у Техничким инструкцијама није другачије прописано.

(б) Простори за терет. Оператер се мора побринути да се укрцана опасна роба одијели, сложи и осигура у авиону, како је то прописано Техничким инструкцијама.

(ц) Опасна роба одређена за превоз само на теретним авионима. Оператер се мора побринути да се паковања опасне робе означена наљепницом "само теретни авион" ("Cargo Aircraft Only") превозе теретним авионима и укрцавају како је то прописано у Техничким инструкцијама.

*OPS 1.1215*

### **Информисање**

(а) Информисање особља. Оператер мора припремити све потребне информације у Оперативном приручнику и/или другим одговарајућим приручницима како би омогућио особљу да обавља своје дужности у вези превоза опасних роба, као што је то прописано у Техничким инструкцијама, укључујући и мјере које треба предузети у случају опасности повезаном с опасном робом. Ако је то примјенљиво, ове информације мора припремити и за свог пружатеља услуга (Handling Agent).

(б) Информисање путника и других лица.

(1) Оператер се мора побринути за објављивање информација у складу с Техничким инструкцијама тако да се путници упозоре о врстама роба које су забрањене за превоз у авиону; и

(2) Оператер се мора побринути да се на мјеста прихватања терета доставе обавјештења у којима се дају информације о превозу опасних роба.

(ц) Информисање вође. Оператер се мора побринути да:

(1) вођа добије писану информацију о опасним робама које ће се превозити у авиону, као што је то прописано у Техничким инструкцијама;

(2) су достављене информације како поступати у случају опасности током лета, као што је то прописано у Техничким инструкцијама;

(3) се на земљи сачува читка копија писане информације дате вођау, на лако доступном мјесту, све до окончања лета на који се писана информација односи. Ова копија, или информација коју садржи, мора бити лако доступна аеродромима задњег одласка и сљедећег доласка по распореду, све до окончања лета на који се информација односи.

(4) када се опасна роба превози на лету који се у цјелини или дјелимично обавља изван територија државе, за писану информацију вођау додатно се користи енглески језик уз било који други прописани језик.

(Види Таблицу 1 Додатка 1 OPS-у 1.1065 за раздобље чувања документације)

(д) Информисање у случају ваздухопловне незгоде или несреће.

(1) Оператер ваздухоплова који је умијешан у ваздухопловну незгоду мора на захтјев доставити све информације у складу с у Техничким Инструкцијама.

(2) Оператер ваздухоплова који је умијешан у ваздухопловну несрећу или озбиљну незгоду мора без одгађања доставити све информације у складу с Техничким инструкцијама.

(3) Оператер мора у одговарајуће приручнике и планове за ситуације у случају несрећа укључити процедуре како би омогућио да се доставе ове информације.

(е) Информисање у случају опасности током лета.

(1) Ако се током лета појави опасност, вођа мора, чим му то ситуација допусти, информисати одговарајућу службу контроле летења о опасној роби која се превози као терет на авиону као што је то прописано у Техничким инструкцијама.

*OPS 1.1220*

### **Програми оспособљавања**

(а) Оператер мора утврдити и одржавати програме оспособљавања особља, као што је то прописано Техничким инструкцијама, а који морају бити одобрени од надлежног тијела.

(б) Оператер се мора побринути да особље прође оспособљавање о обавезама које су повезане с њиховим дужностима.

(ц) Оператер се мора побринути за спровођење оспособљавања или након запошљавања особе провјерити је ли оспособљена у вези превоза опасних роба у ваздушном саобраћају.

(д) Оператер се мора побринути да особље које похађа оспособљавање полаже испит који ће потврдити разумијевање њихових одговорности.

(е) Оператер се мора побринути да особље за које се захтијева оспособљавање за опасне робе похађају оспособљавање за обнављање знања у временским размацима не дужим од 2 године.

(ф) Оператер се мора побринути да се за сво особље одржавају записи о оспособљавању за опасне робе у складу с Техничким инструкцијама.

(г) Оператер се мора увјерити да је и особље његовог пружатеља услуга (Handling Agent) оспособљено у складу с Техничким инструкцијама.



OPS 1.1225

**Извјештаји о незгодама и несрећама с опасним робама**

(а) Оператер мора о незгодама и несрећама с опасним робама извјестити надлежно тијело и надлежно тијело у држави гдје се деси несрећа или незгода, у складу с Додатком 1 OPS-а 1.1225. Први извјештај мора послати у року од 72 сата након догађаја, уколико посебне околности то не онемогуће. Извјештај мора садржати податке који су у том тренутку познати. Када је то потребно, и што је прије могуће, мора послати допунски извјештај с додатним информацијама.

(б) Оператер мора извјестити надлежно тијело и надлежно тијело у држави гдје се догађај деси, о проналаску непријављене или погрешно декларисане опасне робе откривене међу теретом или у путничком пртљагу у складу с Додатком 1 OPS-а 1.1225. Први извјештај мора послати у року од 72 сата након проналаска, уколико посебне околности то не онемогуће, и садржати податке које су у том тренутку познати. Када је то потребно, и што је прије могуће, мора послати допунски извјештај с додатним информацијама.

*Додатак 1 OPS-у 1.1225*

**Извјештаји о незгодама и несрећама с опасним робама**

1. Оператер се мора побринути да се извјештава о свим незгодама и несрећама с опасним робама, без обзира налази ли се опасна роба у терету, пошти, путничком пртљагу или пртљагу чланова посаде. О проналаску непријављене или погрешно пријављене опасне робе такође се мора извјестити.

2. Први извјештај мора послати у року од 72 сата након догађаја, уколико посебне околности то не онемогуће. Извјештај може послати на било који начин укључујући e-mail, телефон или телефакс. Извјештај мора садржати податке који су у том тренутку познати у складу с тачкама из става 3. овог Додатка. Када је то потребно, и што је прије могуће, мора послати допунски извјештај с додатним подацима који нису били познати у вријеме слања првог извјештаја. Уколико је извјештај предат усменим путем, мора се доставити писмена потврда што је прије могуће.

3. Први и сваки сљедећи извјештај мора бити што прецизнији и садржати сљедеће релевантне податке:

- (а) датум незгоде или несреће или проналаска непријављене или погрешно пријављене опасне робе;
- (б) мјесто, број лета и датум лета;
- (ц) опис робе, и референтни број теретног листа (Air Waybill), вреће, пртљажне етикете, карте, итд.;
- (д) исправно отпремно име (Shipping Name) (укључујући технички назив, уколико је то примјерено) и када је познат UN/ID број
- (е) класу или разред и додатни ризик;
- (ф) врсту амбалаже и спецификацију амбалаже, која је на њој означена;
- (г) количину;
- (х) име и адресу пошиљаоца, путника, итд.;
- (и) друге важне податке;
- (ј) претпостављени узрок незгоде или несреће;
- (к) предузете мјере;
- (л) неко друго обављено извјештавање; и
- (м) име, титулу, адресу и телефонски број особе која је поднијела извјештај.

4. Уз извјештај је потребно приложити копије докумената и снимљених фотографија повезаних с догађајем.

Пододјелјак С  
ЗАШТИТА (SECURITY)  
OPS 1.1235

**Захтјеви заштите**

Оператер се мора побринути да је све одговарајуће особље упознато и да удовољава захтјевима националног програма заштите државе ваздушног превозника.

*OPS 1.1240*

**Програм оспособљавања**

Оператер мора утврдити, одржавати и водити одобрен програм оспособљавања који његовом особљу омогућује да предузме примјерену акцију у сврху спречавања дјела незаконитог ометања, нпр. саботаже или отмице, те на најмању могућу мјеру смањи посљедице таквих догађаја ако се они појаве. Програм обуке мора бити у складу са Националним програмом заштите ваздушног саобраћаја. Сваки члан посаде мора имати потребна знања и стручност из свих одговарајућих елемената програма оспособљавања.

*OPS 1.1245*

**Пријављивање чинова незаконитог ометања**

Вођа ваздухоплова или у његовој немогућности оператер, мора без одлагања пријавити дјело незаконитог ометања у авиону локалном надлежном тијелу и надлежном тијелу у држави ваздушног превозника.

*OPS 1.1250*

## Контролна листа за поступак претраге авиона

Оператер се мора побринути да сви авиони посједују контролне листе поступака које треба провести за тај тип у претрагама ради скривеног оружја, експлозива или других опасних уређаја у случају када постоји озбиљна сумња да је авион предметом незаконитог ометања. Оператер такође треба обезбиједити да у листи провјере постоји и начин опхођења уколико је пронађена бомба или неки други сумњиви предмет, те да је наведена позиција најмањег ризика у случају детонације бомбе у авиону уколико ју је ималац одобрења за тип навео.

OPS 1.1255

### Заштита пилотске кабине

(а) У свим авионима који су опремљени са вратима пилотске кабине, ова врата се морају моћи закључати из унутрашњости кабине, и морају бити успостављена средства и процедуре прихватљиве надлежном тијелу према којима кабинска посада може упозорити летачку посаду у случају сумњивих радњи или покушаја провале у пилотску кабину.

(б) Сви авиони који лете у сврху превоза путника највеће допуштене масе веће од 45 500 килограма или с највећим допуштеним бројем путничких мјеста већим од 60, морају бити опремљени с одобреним вратима пилотске кабине која је могуће закључати и откључати с било које пилотске позиције и конструисаних као што је прописано у примјењивим пловидбено оперативним захтјевима. Конструкција таквих врата не смије ометати операције у случају опасности, као што је прописано у примјењивим ретроактивним пловидбено оперативним захтјевима.

(ц) У свим авионима опремљеним вратима пилотске кабине у складу са ставом (б):

(1) таква врата морају бити затворена прије покретања мотора за полијетање и морају бити затворена у случају када се то тражи заштитним процедурама или према захтјеву вођаа, до гашења мотора послје слијетања, осим када је потребно да овлаштене особе уђу или изађу из пилотске кабине, у складу с Националним програмом заштите ваздушног саобраћаја;

(2) мора се омогућити визуелни надзор простора испред пилотске кабине у потребном обиму из било којег пилотског сједишта, како би се идентификовала особа која захтијева улазак у пилотску кабину и уочило сумњиво понашање или потенцијална пријетња.

[1] СЛ бр. С 270, 26.10.1990., стр. 3.

[2] СЛ бр. С 267, 14.10.1991., стр. 154.

[3] СЛ бр. С 159, 17.6.1991., стр. 28.

[4] СЛ С 154 Е, 29.5.2001., стр. 1.

[5] СЛ С 221, 7.8.2001., стр. 38.

[6] Мишљење Европскога парламента од 5. септембра 2001. (СЛ С 72 Е, 21.3.2002., стр. 146.), Заједнички став Вијећа од 19. децембра 2001. (СЛ С 58 Е, 5.3.2002., стр. 44.) и Одлука Европскога парламента од 9. априла 2002. (још није објављена у Службеном листу). Одлука Вијећа од 18. јуна 2002.

[7] СЛ Л 145, 31.5.2001., стр. 43.

[8] СЛ Л 184, 17.7.1999., стр. 23.

[9] СЛ Л 18, 24.1.1980., стр. 26. Директива посљедњи пут измијењена и допуњена Директивом 83/206/ЕЕЗ (СЛ Л 117, 4.5.1983., стр. 15.).

[10] СЛ Л 373, 31.12.1991., стр. 4. Уредба посљедњи пут измијењена и допуњена Уредбом Комисије (ЕЗ-а) бр. 2871/2000 (СЛ Л 333, 29.12.2000., стр. 47.).

[11] СЛ Л 136, 31.5.1999., стр. 1.

[12] СЛ Л 136, 31.5.1999., стр. 15.

[13] СЛ Л 14, 16.1.2001., стр. 33.

[14] Мишљење Европског парламента од 3. септембра 2002. (СЛ Л 272 Е, 13.11.2003., стр. 103.), заједнички став Вијећа од 9. марта 2006. (СЛ Л 179 Е, 1.8.2006., стр. 1.), став Европскога парламента од 5. маја 2006. (који још није објављен у Службеном листу) и Одлука Вијећа од 23. октобра 2006.

[15] СЛ Л 373, 31.12.1991., стр. 4. Уредба како је посљедњи пут измијењена и допуњена Уредбом (ЕЗ-а) бр. 1592/2002 (СЛ Л 240., 7.9.2002., стр. 1.).

[16] СЛ Л 240, 24.8.1992., стр. 1.

[17] СЛ Л 184, 17.7.1999., стр. 23. Одлука како је посљедњи пут измијењена и допуњена Одлуком 2006/512/ЕЗ (СЛ Л 200, 22.7.2006., стр. 11.).

[18] СЛ Л 240, 7.9.2002., стр. 1. Уредба како је посљедњи пут измијењена и допуњена Уредбом Комисије (ЕЗ-а) бр. 1701/2003 (СЛ Л 243, 27.9.2003., стр. 5.).

[19] СЛ Л 243, 27.9.2003., стр. 6. Уредба како је измијењена и допуњена Уредбом (ЕЗ-а) бр. 706/2006 (СЛ Л 122, 9.5.2006., стр. 16.).

[20] СЛ Л 315, 28.11.2003., стр. 1. Уредба како је измијењена и допуњена Уредбом (ЕЗ-а) бр. 707/2006 (СЛ Л 122, 9.5.2006., стр. 17.).

[21] Директива Вијећа 2000/79/ЕЗ од 27. новембра 2000. која се односи на Европски споразум о организацији раднога времена мобилних радника у цивилном ваздухопловству који су склопиле Удружење

европских ваздушних превозника (АЕА), Савез европских транспортних радника (ЕТФ), Европско удружење пилота (ЕСА), Удружење ваздухопловних компанија европских регија (ЕРА) и Међународна удруга ваздушних превозника (ИАСА) (СЛ Л 302, 1.12.2000., стр. 57.).

[22]СЛ Л 143, 30.4.2004., стр. 76. Директива како је измијењена и допуњена Уредбом (ЕЗ-а) бр. 2111/2005 (СЛ Л 344, 27.12.2005., стр. 15.).

[23]\* СЛ Л 184, 17.7.1999., стр. 23. Одлука како је измијењена и допуњена Одлуком 2006/512/ЕЗ (СЛ Л 200, 22.7.2006., стр. 11.)."

[24]\*\* СЛ Л 315, 28.11.2003., стр. 1.";

[25]\* СЛ Л 240, 7.9.2002., стр. 1. Уредба како је посљедњи пут измијењена и допуњена Уредбом Комисије (ЕЗ-а) бр. 1701/2003 (СЛ Л 243, 27.9.2003., стр. 5.)."

[26]23 Мишљење Европскога парламента од 30. новембра 2006. (још није објављено у Службеном листу) и Одлука Вијећа од 19. децембра 2006.

[27]24 СЛ Л 373, 31.12.1991., стр. 4. Уредба како је посљедњи пут измијењена и допуњена Уредбом (ЕЗ-а) бр. 1899/2006 Европског парламента и Вијећа. (Види страну 1. наведеног Службеног листа.)

[28]25 СЛ Л 184, 17.7.1999., стр. 23. Одлука како се измијењује и допуњује Одлуком 2006/512/ЕЗ (СЛ Л 200, 22.7.2006., стр. 11.).

[29]26 СЛ Л 373, 31.12.1991., стр. 4. Уредба како је посљедњи пута измијењена и допуњена Уредбом (ЕЗ-а) бр. 1900/2006 (СЛ Л 377, 27.12.2006., стр. 176.)

[30]27 СЛ Л 373, 31.12.1991., стр. 4. Уредба како је посљедњи пута измијењена и допуњена Уредбом (ЕЗ-а) бр. 1900/2006 (СЛ Л 377, 27.12.2006., стр. 176.)