

На основу члана 16. став 3, члана 86. став 1, члана 87. став 5, члана 96, члана 97. став 2, члана 194. став 2, члана 199. став 5, члана 239, члана 249. став 1. и члана 265. Закона о ваздушном саобраћају („Службени гласник РС”, бр. 73/10, 57/11, 93/12, 45/15, 66/15 - др. закон, 83/18 и 9/20),

Директор Директората цивилног ваздухопловства Републике Србије доноси

ПРАВИЛНИК

о изменама и допунама Правилника о условима за обављање ваздушног саобраћаја

Члан 1.

У Правилнику о условима за обављање ваздушног саобраћаја („Службени гласник РС”, бр. 9/18, 56/18, 12/19, 3/21, 54/21 и 117/21), члан 2. мења се и гласи:

„Члан 2.

Поједини изрази који се користе у овом правилнику имају следеће значење:

1) *Агенција* је Агенција Европске уније за безбедност ваздушног саобраћаја (*European Union Aviation Safety Agency, EASA*);

2) *ЕСАА споразум* је Мултилатерални споразум између Европске заједнице и њених држава чланица, Републике Албаније, Босне и Херцеговине, Републике Бугарске, Републике Хрватске, Бивше Југословенске Републике Македоније, Републике Исланд, Републике Црне Горе, Краљевине Норвешке, Румуније, Републике Србије и Мисије привремене управе Уједињених нација на Косову (у складу са Резолуцијом Савета безбедности УН 1244 од 10. јуна 1999) о успостављању Заједничког европског ваздухопловног подручја;

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

4) *надлежна власт* је Директорат цивилног ваздухопловства Републике Србије (у даљем тексту: Директорат), сходно Закону о ваздушном саобраћају;

5) *Одлука Ц (2009) 7633* је Одлука Комисије Ц (2009) 7633 од 14. октобра 2009. године којом се Аустрија, Уједињено Краљевство и Малта овлашћују да издају сертификат ваздухопловног оператера одступајући од Уредбе Савета (ЕЕЗ) бр. 3922/1991 о усклађивању техничких прописа и управних поступака у области цивилног ваздухопловства;

6) *Сprovedбена уредба (ЕУ) 2018/1976* је Сprovedбена уредба Комисије (ЕУ) 2018/1976 од 14. децембра 2018. године о утврђивању детаљних правила за управљање једрилицама у складу са Уредбом (ЕУ) бр. 2018/1139 Европског парламента и Савета. Ова уредба је у Републици Србији примењена Правилником о обављању ваздушног саобраћаја једрилицама („Службени гласник РС”, број 54/21);

7) *Сprovedбена уредба Комисије (ЕУ) 2015/1018* је Сprovedбена уредба Комисије (ЕУ) 2015/1018 од 29. јуна 2015. године о утврђивању листе којом се класификују догађаји у цивилном ваздухопловству који се обавезно пријављују у складу са Уредбом бр. 376/2014 Европског парламента и Савета. Ова уредба је у Републици Србији примењена Правилником о пријављивању догађаја у цивилном ваздухопловству („Службени гласник РС”, број 142/20);

8) *Сprovedбена уредба Комисије (ЕУ) бр. 923/2012* је Сprovedбена уредба Комисије (ЕУ) бр. 923/2012 од 26. септембра 2012. године о утврђивању заједничких правила летења и оперативних одредаба у вези са услугама и поступцима у ваздушној пловидби и измени Сprovedбене уредбе (ЕУ) бр. 1035/2011 и уредаба (ЕЗ) бр. 1265/2007, (ЕЗ) бр. 1794/2006,

(ЕЗ) бр. 730/2006, (ЕЗ) бр. 1033/2006 и (ЕУ) бр. 255/2010. Ова уредба је у Републици Србији примењена Правилником о правилима летења и пружању услуга контроле летења, узбуњивања и информисања ваздухоплова у лету („Службени гласник РС”, бр. 142/20, 10/22 и 84/22);

9) *Уредба (ЕУ) бр. 376/2014* је Уредба (ЕУ) бр. 376/2014 Европског парламента и Савета од 3. априла 2014. године о пријављивању, анализи и праћењу догађаја у цивилном ваздухопловству, о измени Уредбе (ЕУ) бр. 996/2010 Европског парламента и Савета и о стављању ван снаге Директиве 2003/42/ЕЗ Европског парламента и Савета и Уредбе Комисије (ЕЗ) бр. 1321/2007 и (ЕЗ) бр. 1330/2007. Ова уредба је у Републици Србији примењена Правилником о пријављивању догађаја у цивилном ваздухопловству („Службени гласник РС”, број 142/20);

10) *Уредба бр. 216/2008* је Уредба Европског парламента и Савета (ЕЗ) бр. 216/2008 од 20. фебруара 2008. године о основним правилима у области цивилног ваздухопловства и оснивању Европске агенције за безбедност ваздушног саобраћаја, којом се укидају Упутство Савета 91/670/ЕЕЗ, Уредба (ЕЗ) бр. 1592/2002 и Упутство 2004/36/ЕЗ. Ова уредба је у Републици Србији примењена Правилником о основним правилима у области цивилног ваздухопловства и надлежностима Европске агенције за безбедност ваздушног саобраћаја („Службени гласник РС”, бр. 23/12 и 104/17);

11) *Уредба Комисије (ЕУ) бр. 452/2014* је Уредба Комисије (ЕУ) бр. 452/2014 од 29. априла 2014. године о утврђивању техничких захтева и управних поступака који се односе на делатности у ваздушном саобраћају оператера из трећих држава у складу са Уредбом (ЕЗ) бр. 216/2008 Европског парламента и Савета;

12) *Уредба (ЕУ) 2016/679* је Уредба (ЕУ) 2016/679 Европског парламента и Савета од 27. априла 2016. године о заштити физичких лица у односу на обраду података о личности и о слободном кретању таквих података и о стављању ван снаге Директиве 95/46/ЕЗ;

13) *Уредба (ЕУ) бр. 1321/2014* је Уредба Комисије (ЕУ) бр. 1321/2014 од 26. новембра 2014. године о континуираној пловидбености ваздухоплова и ваздухопловних производа, делова и уређаја и о одобравању организација и особља који се баве овим задацима. Ова уредба је у Републици Србији примењена Правилником о обезбеђивању континуиране пловидбености ваздухоплова и других ваздухопловних производа, делова и уређаја и о одобравању ваздухопловно-техничких организација и особља који се баве овим пословима („Службени гласник РС”, бр. 5/19, 59/19 и 123/21);

14) *Уредба Комисије (ЕУ) бр. 1178/2011* је Уредба Комисије (ЕУ) бр. 1178/2011 од 3. новембра 2011. године о утврђивању техничких захтева и административних процедура у вези са члановима посаде цивилног ваздухоплова у складу са Уредбом Европског парламента и Савета (ЕЗ) бр. 216/2008. Ова уредба је у Републици Србији примењена Правилником о дозволама, центрима за обуку и здравственој способности летачког особља („Службени гласник РС”, број 60/19);

15) *Уредба бр. 2111/2005* је Уредба Европског парламента и Савета (ЕЗ) бр. 2111/2005 од 14. децембра 2005. године о успостављању листе Заједнице која се односи на авио-превозиоце којима је забрањено летење у Заједници, о обавештавању путника у ваздушном саобраћају о идентитету стварних авио-превозилаца и којом се укида члан 9. Упутства 2004/36/ЕЗ. Ова уредба је у Републици Србији примењена Правилником о забрани или ограничењу летења авио-превозилаца из трећих држава („Службени гласник РС”, број 1/20);

16) *Уредба Комисије (ЕУ) бр. 748/2012* је Уредба Комисије (ЕУ) бр. 748/2012 од 3. августа 2012. године којом се утврђују правила за извршење за сертификацију ваздухоплова и са њима повезаних производа, делова и уређаја у области пловидбености и заштите

животне средине, као и за одобравање организација за производњу и организација за пројектовање. Ова уредба је у Републици Србији примењена Правилником о сертификацији ваздухоплова и других ваздухопловних производа, делова и уређаја и о издавању дозвола за обављање ваздухопловно-техничке делатности организацијама за производњу и пројектовање („Службени гласник РС”, бр. 5/18 и 1/19);

17) *Уредба (ЕУ) бр. 996/2010* је Уредба Европског парламента и Савета (ЕУ) бр. 996/2010 од 20. октобра 2010. године која се односи на истраживање и превенцију удеса и незгода у цивилном ваздухопловству. Ова уредба је у Републици Србији примењена Законом о истраживању несрећа у ваздушном, железничком и водном саобраћају („Службени гласник РС” бр. 66/15 и 83/18);

18) *Уредба (ЕЗ) бр. 1107/2006* је Уредба Европског парламента и Савета (ЕЗ) бр. 1107/2006 од 5. јула 2006. године о правима лица са инвалидитетом и лица са смањеном покретљивошћу у авио-превозу. Ова уредба је у Републици Србији примењена Законом о облигационим и основама својинско-правних односа у ваздушном саобраћају („Службени гласник РС”, бр. 87/11 и 66/15);

19) *Уредба (ЕУ) бр. 2018/1139* је Уредба (ЕУ) бр. 2018/1139 Европског парламента и Савета од 4. јула 2018. године о заједничким правилима у области цивилног ваздухопловства и оснивању Агенције Европске уније за безбедност ваздушног саобраћаја и о измени уредаба (ЕЗ) бр. 2111/2005, (ЕЗ) бр. 1008/2008, (ЕУ) бр. 996/2010, (ЕУ) бр. 376/2014 и директива 2014/30/ЕУ и 2014/53/ЕУ Европског парламента и Савета, као и о стављању ван снаге уредаба (ЕЗ) бр. 552/2004 и (ЕЗ) бр. 216/2008 Европског парламента и Савета и Уредбе Савета (ЕЕЗ) бр. 3922/91. Ова уредба је у Републици Србији преузета Правилником о заједничким правилима Европске уније у области цивилног ваздухопловства и надлежностима Агенције Европске уније за безбедност ваздушног саобраћаја („Службени гласник РС”, број 154/20), али ће се до почетка примене наведеног правилника позивање на Уредбу (ЕУ) бр. 2018/1139 сматрати позивањем на Уредбу (ЕЗ) бр. 216/2008;

20) *Уредба (ЕУ) 2018/395* је Уредба Комисије (ЕУ) 2018/395 од 13. марта 2018. године о утврђивању детаљних правила за управљање балонима у складу с Уредбом (ЕЗ) Европског парламента и Савета бр. 216/2008. Ова уредба је у Републици Србији примењена Правилником о обављању ваздушног саобраћаја балонима („Службени гласник РС”, број 3/21).

Остали изрази који се користе у овом правилнику имају значења која су наведена у Прилогу 1. овог правилника.

Појам „Заједница”, „прописи Заједнице”, „држава чланица”, „Уговор” и „оператер из ЕУ” који се користе у овом правилнику тумаче се сагласно тачкама 2. и 3. Анекса II ЕСАА споразума и одговарајућим одредбама Лисабонског уговора којим се мења и допуњује Уговор о Европској унији и Уговор о оснивању Европске заједнице.”.

Члан 2.

У члану 3. став 2. тачка на крају тачке 13) замењује се тачком и запетом и додају се тач. 14) и 15), које гласе:

„14) Спроведбеном уредбом Комисије (ЕУ) 2019/1384 којом се мењају и допуњују Уредба (ЕУ) бр. 965/2012 и Уредба (ЕУ) бр. 1321/2014 у погледу коришћења за некомерцијално летење и посебне делатности ваздухоплова наведених у сертификату ваздухопловног оператера, о успостављању оперативних захтева за пробне летове после одржавања, успостављању правила за некомерцијално летење са смањеним бројем чланова кабинске посаде у ваздухоплову и о увођењу уредничких ажурирања која се односе на захтеве у погледу ваздухопловних делатности;

15) Сprovedбеном уредбом Комисије (ЕУ) 2019/1387 од 1. августа 2019. године којом се мења Уредба (ЕУ) бр. 965/2012 у погледу захтева за прорачун перформанси авиона при слетању и стандардима за процену стања површине полетно-слетне стазе и ажурирањима одређене безбедносне опреме ваздухоплова, захтевима и летовима за које није издато оперативно одобрење за повећани долет.”.

Члан 3.

У члану 7. став 1. речи: „1. јануара 2023. године” замењују се речима: „1. јануара 2024. године”.

Члан 4.

У Прилогу 1. (Уредба Комисије (ЕУ) бр. 965/2012 од 5. октобра 2012. године о утврђивању техничких захтева и административних процедура који се односе на делатности у ваздушном саобраћају у складу са Уредбом Европског парламента и Савета (ЕЗ) бр. 216/2008), у члану 2. став 1. тачка 7) мења се и гласи:

„7) „посебне делатности” су све делатности, изузев јавног авио-превоза, при којима се ваздухоплов користи за обављање посебних активности као што су пољопривреда, грађевинарство, фотографисање, геодезија, осматрање, патролирање, рекламирање из ваздуха и обављање пробних летова након одржавања ваздухоплова;”.

Члан 5.

У Прилогу 1, у члану 6. став 3. тачка б) мења се и гласи:

„б) летови без путника или терета, при којима авион или хеликоптер врши прелет ради ремонта, поправке, сервисне провере, инспекције, испоруке, извоза или у сличне сврхе, под условом да ваздухоплов није наведен у сертификату ваздухопловног оператера или у изјави.”.

Члан 6.

У Прилогу 1, после члана 9а додаје се нови члан 9аа, који гласи:

„Члан 9аа

Услови које мора да испуни летачка посада која обавља пробне летове након одржавања ваздухоплова

Пилоту који је пре 25. септембра 2019. године обављао послове пилота који управља ваздухопловом на пробном лету након одржавања ваздухоплова, а који је у складу са дефиницијом из тачке SPO.SPEC.MCF.100 Анекса VIII категоризован као ниво А пробног лета након одржавања ваздухоплова, признаје се испуњеност услова из тачке SPO.SPEC.MCF.115 став а) тачка 1) тог анекса. У том случају оператер је дужан да обезбеди да пилот који управља ваздухопловом добије информације о свим утврђеним разликама између оперативне праксе успостављене пре 25. септембра 2019. године и обавеза предвиђених у Одељку 5. Главе Е Анекса VIII ове уредбе, укључујући и оне које произлазе из односних поступака које је утврдио оператер.”.

Члан 7.

У Прилогу 1, у Анексу I (Дефиниције израза који се користе у анексима II-VIII) тачка 17) мења се и гласи:

„17) „Категорија А која се односи на хеликоптере” је хеликоптер са више мотора који је пројектован тако да има могућност независног рада мотора и система, што је одређено у примењивим сертификационим захтевима и који може да се користи уз употребу података за полетање и слетање у случају отказа критичног мотора, уз обезбеђену и одговарајуће

одређену површину и одговарајуће перформансе за безбедан наставак лета или безбедно прекинуто полетање;”.

После тачке 22) додаје се тачка 22а), која гласи:

„22а) „Уређај за снимање звука у пилотској кабини (CVR)” је уређај за снимање лета, заштићен у случају удеса ваздухоплова, који користи комбинацију микрофона и других аудио и дигиталних метода уноса за прикупљање и снимање звучног окружења у пилотској кабини и за комуникацију са члановима летачке посаде и између њих;”.

Тачка 25) мења се и гласи:

„25) „Контаминирана полетно-слетна стаза” је полетно-слетна стаза чија је површина (у изолованим деловима или изван њих), унутар коришћене дужине и ширине, у значајном делу покривена једном или већим бројем материја које су набројане у описима стања површине полетно-слетне стазе;”.

Тачка 32) брише се.

Тачка 42) мења се и гласи:

„42) „Сува полетно-слетна стаза” је полетно-слетна стаза на чијој површини нема видљиве влаге и која није контаминирана унутар подручја које је предвиђено за коришћење;”.

После тачке 45) додаје се тачка 45а), која гласи:

„45а) „Излаз у случају опасности” је уграђени излаз одређеног типа за излазак из ваздухоплова, који пружа највећу могућност за напуштање ваздухоплова у случају опасности из кабине пилотске и кабинске посаде за одговарајуће време и укључује врата у нивоу пода, излаз кроз прозор или сваку другу врсту излаза, попут отвора у пилотској кабини и излаза у репном делу;”.

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

„48а) „Члан летачке посаде” је члан посаде са одговарајућом дозволом, који је задужен за послове који су суштински за управљање ваздухопловом током трајања летачке дужности;”.

После тачке 49) додају се тач. 49а), 49б) и 49ц), које гласе:

„49а) „Оперативни контролор саобраћаја” или „ваздухопловни диспечер” је одговарајуће оспособљено лице које је одредио оператер ради вршења контроле и надзора летачких активности и које пружа подршку, информисе и/или помаже пилоту који управља ваздухопловом да се лет обави на безбедан начин;

49б) „Уређај за снимање података о лету (FDR)” је уређај за снимање лета, заштићен у случају удеса ваздухоплова, који користи комбинацију извора података за прикупљање и бележење параметара који одражавају стање и перформансе ваздухоплова;

49ц) „Уређај за снимање лета” је сваки уређај за снимање који је уграђен у ваздухоплов како би се помогло безбедносно истраживање удеса или незгода;”.

После тачке 70) додаје се тачка 70а), која гласи:

„70а) „Дужина за слетање у предвиђено време слетања (LDTA)” је дужина за слетање која се може постићи при уобичајеним летовима на основу података о перформансама за слетање и повезаним поступцима који су одређени за преовлађујуће услове у време слетања;”.

После тачке 76) додаје се тачка 76а), која гласи:

„76а) „Пробни лет након одржавања (MCF)” је лет ваздухоплова који има потврду о пловидбености или дозволу за лет, који се обавља у сврху откривања кварова или за потребе провере функционисања једног или више система, делова или уређаја након обављеног одржавања, ако се функционисање система, делова или уређаја не може утврдити провером на тлу, а који се обавља у следећим ситуацијама:

а) ако се тако захтева приручником за одржавање ваздухоплова (*АММ*) или било којим другим подацима о одржавању које је издао имацац одобрења за пројектовање одговоран за континуирану пловидбеност ваздухоплова;

б) после обављених радова одржавања, на захтев оператера или на предлог организације одговорне за континуирану пловидбеност ваздухоплова;

ц) на захтев организације за одржавање за потребе провере успешности отклањања недостатака;

д) као помоћ при изоловању или откривању квара;”.

После тачке 95) додају се тач. 95а) и 95б), које гласе:

„95а) „Систем уређаја за пренос лица (*PCDS*)” је систем који се састоји од једне или више направа које су причвршћене за дизалицу или куку за терет или постављене на структуру хеликоптера током летова са лицима као спољашним теретом (*HEC*) или летова са хеликоптерском дизалицом (*HNO*). Уређаји имају структурне могућности и карактеристике потребне за пренос лица ван хеликоптера, а укључују, на пример, сигурносне појасеве са могућношћу брзог одвезивања или без те могућности и уже са спојним прстеном, чврсту корпу или кавез;

95б) „Једноставни систем уређаја за пренос лица (једноставни *PCDS*)” је систем уређаја за пренос лица који испуњава следеће услове:

а) испуњава стандарде из Уредбе (ЕУ) 2016/425 Европског парламента и Савета или Директиве 2006/42/ЕЗ Европског парламента и Савета;

б) пројектован је тако да се може везати само једно лице у кабини (нпр. оператер дизалице или куке за терет, стручно лице за обављање задатка или фотограф) или највише два лица ван кабине;

ц) није чврсте структуре, као што је кавез, платформа или корпа;”.

После тачке 103а) додају се тач. 103б) и 103ц), које гласе:

„103б) „Правила летења” означавају правила утврђена Спроведбеном уредбом Комисије (ЕУ) бр. 923/2012;

103ц) „Извештај о стању полетно-слетне стазе (*RCR*)” је свеобухватни стандардизован извештај о условима на површини полетно-слетне стазе и њиховом утицају на перформансе авиона приликом слетања и полетања, који се описују уз помоћ кода стања полетно-слетне стазе;”.

После тачке 107) додаје се тачка 107а), која гласи:

„107а) „Посебно припремљена зимска полетно-слетна стаза” је полетно-слетна стаза на чијој површини је суви замрзнути слој компактног снега или леда и која је третирана песком или ситним шљунком или је механички обрађена ради повећања трења;”.

Тачка 128) мења се и гласи:

„128) „Влажна полетно-слетна стаза” је полетно-слетна стаза чија је површина видљиво влажна или покривена слојем воде од највише 3 *mm* унутар подручја које је предвиђено за употребу.”.

Члан 8.

У Прилогу 1, у Анексу II (Захтеви које морају да испуне надлежне власти у области ваздушног саобраћаја (Део-*ARO*)), у Глави *GEN* (Општи захтеви), у Одељку I (Опште одредбе), тачка *ARO.GEN.120* (Начини усаглашавања) мења се и гласи:

„**ARO.GEN.120** Начини усаглашавања

а) Агенција развија прихватљиве начине усаглашавања (*AMC*) који могу да се користе за постизање усаглашености са Уредбом (ЕУ) бр. 2018/1139 и њеним делегираним и спроведбеним актима.

б) За постизање усаглашености са Уредбом (ЕУ) бр. 2018/1139 и њеним делегираним и спроведбеним актима могу да се користе алтернативни начини усаглашавања.

ц) Надлежна власт успоставља систем за сталну процену да ли су алтернативни начини усаглашавања, које сама користи или које користе организације или лица под њеним надзором, у складу са Уредбом (ЕУ) бр. 2018/1139 и њеним делегираним и спроведбеним актима. Овај систем укључује поступке за ограничавање, укидање или измену одобрених алтернативних начина усаглашавања ако је надлежна власт доказала да ти алтернативни начини усаглашавања нису у складу с Уредбом (ЕУ) бр. 2018/1139 и делегираним и спроведбеним актима донетим на основу те уредбе.

д) Надлежна власт процењује све алтернативне начине усаглашавања које предложи организација у складу са:

1) ORO.GEN.120 став б) Анекса III (Део-ORO) ове уредбе;

2) BOP.ADD.100 Анекса II (Део-BOP) Уредбе (ЕУ) 2018/395, ако је реч о оператерима балона;

3) SAO.DEC.100 Анекса II (Део-SAO) Спроведбене уредбе (ЕУ) 2018/1976, ако је реч о оператерима једрилица, анализирајући достављену документацију и, ако сматра да је неопходно, обављањем инспекцијског надзора над организацијом.

Ако надлежна власт процени да су алтернативни начини усаглашавања у складу са правилима за извршење, дужна је да без одлагања:

1) обавести подносиоца захтева да алтернативни начин усаглашавања може да се примени и, ако је потребно, сходно томе, да измени одобрење, потврду о испуњавању услова за обављање посебних делатности у ваздушном саобраћају или сертификат подносиоца захтева; и

2) обавести Агенцију о садржају алтернативног начина усаглашавања, достављајући и копије свих релевантних докумената.

е) Ако сама надлежна власт користи алтернативне начине усаглашавања ради постизања усаглашености са Уредбом (ЕЗ) бр. 216/2008 и правилима за извршење те уредбе, дужна је:

1) да их учини доступним свим организацијама и лицима над којима врши надзор; и

2) да без одлагања обавести Агенцију.

Надлежна власт доставља Агенцији потпун опис алтернативних начина усаглашавања, укључујући све измене процедура које могу да имају утицаја, као и процену којом се показује да су испуњени захтеви из правила за извршење.”.

У тачки ARO.GEN.135 (Хитно реаговање на безбедносни проблем) став а) мења се и гласи:

„а) Не доводећи у питање Уредбу (ЕУ) бр. 376/2014 Европског парламента и Савета, надлежна власт успоставља систем за адекватно прикупљање, анализу и ширење информација у вези с безбедношћу.”.

Члан 9.

У Прилогу 1, у Анексу II (Захтеви које морају да испуне надлежне власти у области ваздушног саобраћаја (Део-ARO)), у Глави GEN (Општи захтеви), у Одељку III (Надзор, сертификација и предузимање законских мера), у тачки ARO.GEN.300 (Надзор) став а) тачка 2) мења се и гласи:

„2) сталне усаглашености са примењивим захтевима организација које је сертификовала, које је одобрила за обављање посебних делатности у ваздушном саобраћају и организација од којих је примила изјаву;”.

У тачки ARO.GEN.350 (Налази и корективне мере – организације) став д) тачка 4) мења се и гласи:

„4) Надлежна власт евидентира све налазе које је утврдила или о којима је обавештена у складу са ставом е) и, по потреби, све принудне мере које је применила, као и све корективне мере и датум окончања мера у вези с налазима.”.

Члан 10.

У Прилогу 1, у Анексу II (Захтеви које морају да испуне надлежне власти у области ваздушног саобраћаја (Део-ARO)), у Глави OPS (Делатности у ваздушном саобраћају), у Одељку I (Сертификација оператера који обављају јавни авио-превоз) тачка ARO.OPS.110 мења се и гласи:

„ARO.OPS.110 Уговори о закупу авиона и хеликоптера

а) Надлежна власт даје сагласност на уговор о закупу ако је уверена да је оператер, који је сертификован у складу са Анексом III (Део-ORO), усклађен са:

- 1) ORO.AOC.110 став д), за ваздухоплове из треће земље, узете у закуп без посаде;
- 2) ORO.AOC.110 став ц), за ваздухоплове узете у закуп са посадом од оператера из треће земље;
- 3) ORO.AOC.110 став е), за ваздухоплове дате у закуп без посаде било ком оператеру, изузев у случајевима наведеним у тачки ORO.GEN.310 Анекса III;
- 4) одговарајућим захтевима који се односе на континуирану пловидбеност и ваздухопловне делатности, за ваздухоплове узете у закуп без посаде и регистроване у ЕУ, као и за ваздухоплове узете у закуп са посадом, од оператера из ЕУ;

б) Сагласност на уговор о узимању у закуп ваздухоплова са посадом суспендује се или ставља ван снаге:

- 1) ако је AOC закуподавца или закупца суспендован или стављен ван снаге;
- 2) ако је закуподавцу забрањено летење на основу Уредбе Европског парламента и Савета (ЕЗ) бр. 2111/2005;
- 3) ако је ауторизација, која је издата у складу са Уредбом Комисије (ЕУ) бр. 452/2014, суспендована, укинута или враћена издаваоцу.

ц) Сагласност на уговор о узимању у закуп ваздухоплова без посаде се увек суспендује или ставља ван снаге ако је:

- 1) суспендована или стављена ван снаге потврда о пловидбености ваздухоплова;
- 2) ваздухоплов наведен у листи оператера који су подвргнути оперативним ограничењима или ако је регистрован у држави чији су сви оператери над којима она врши надзор подвргнути забрани летења на основу Уредбе (ЕЗ) бр. 2111/2005;

д) Када јој је поднет захтев за издавање претходне сагласности на уговор о давању ваздухоплова у закуп без посаде у складу са ORO.AOC.110 став е), надлежна власт обезбеђује:

- 1) правилну координацију са надлежном влашћу одговорном за стални надзор над ваздухопловом, у складу са Уредбом Комисије (ЕУ) бр. 1321/2014, или за коришћење ваздухоплова, ако није реч о истој власти;
- 2) да је ваздухоплов благовремено избрисан из AOC-а оператера, изузев у случајевима наведеним у ORO.GEN.310 Анекса III;

е) Ако јој је поднет захтев за издавање претходне сагласности на уговор о узимању ваздухоплова у закуп без посаде у складу са ORO.AOC.110 став д), надлежна власт обезбеђује одговарајућу координацију са државом у којој је ваздухоплов регистрован у мери која је неопходна да би се спроводиле дужности вршења надзора над ваздухопловом.”.

Члан 11.

У Прилогу 1, у Анексу II (Захтеви које морају да испуне надлежне власти у области ваздушног саобраћаја (Део-ARO)), у Глави OPS (Делатности у ваздушном саобраћају), у Одељку Ia (Потврда о обављању посебних делатности високог ризика које се обављају уз накнаду), у тачки ARO.OPS.150 (Издавање потврде о испуњавању услова за обављање посебних делатности високог ризика које се обављају уз накнаду) став б) мења се и гласи:

„б) Ако утврди да су процена ризика и стандардне оперативне процедуре (SOP) адекватни, надлежна власт оператора издаје потврду, која је дата у Додатку IV. Потврда се може издати на одређено или неодређено време. Услови под којима је оператор овлашћен да обавља једну или више посебних делатности високог ризика које се обављају уз накнаду морају бити наведени у потврди.”.

Члан 12.

У Прилогу 1, у Анексу II (Захтеви које морају да испуне надлежне власти у области ваздушног саобраћаја (Део-ARO)), у Глави OPS (Делатности у ваздушном саобраћају), у Одељку II (Одобрења), у тачки ARO.OPS.200 (Поступак издавања посебног одобрења) став б) тачка 2) мења се и гласи:

„2) листи посебних одобрења, која је дата у Додатку III, у случају некомерцијалног летења и посебних делатности у ваздушном саобраћају.”.

Члан 13.

У Прилогу 1, у Анексу II (Захтеви које морају да испуне надлежне власти у области ваздушног саобраћаја (Део-ARO)), у Глави RAMP (Инспекцијски прегледи на платформи који се обављају на ваздухопловима оператора који су под регулаторним надзором друге државе), у тачки ARO.RAMP.105 (Критеријуми за одређивање приоритета) став б) тачка 5) мења се и гласи:

„5) ваздухоплов кога користи оператор из треће земље који први пут обавља летове ка територији, унутар територије или са територије на коју се односе одредбе Уговора или чије је овлашћење, које је издато у складу са Уредбом (ЕУ) бр. 452/2014, ограничено или обновљено после суспензије или стављања ван снаге;”.

У тачки ARO.RAMP.115 (Оспособљеност инспектора који обављају инспекцијски преглед на платформи) став б) тачка 3) мења се и гласи:

„3) своју квалификацију одржавају важећом похађањем периодичне обуке и обављањем најмање 12 инспекцијских прегледа у календарској години.”.

Тачка ARO.RAMP.125 мења се и гласи:

„ARO.RAMP.125 Спровођење инспекцијског прегледа на платформи

а) Инспекцијски прегледи на платформи се врше на стандардизован начин.

б) Приликом вршења инспекцијског прегледа на платформи инспектори морају да настоје да избегну неоправдано кашњење ваздухоплова који је предмет инспекције.

ц) По завршетку инспекцијског прегледа на платформи, пилот који управља ваздухопловом или, у његовом одсуству, други члан летачке посаде или представник оператора, мора да буде обавештен о резултатима инспекцијског прегледа на платформи.”.

У тачки ARO.RAMP.150 (Задаци Агенције који се тичу координације) став а) тачка 1) мења се и гласи:

„1) информација наведених у ARO.RAMP.145;”.

Члан 14.

У Прилогу 1, у Анексу II (Захтеви које морају да испуне надлежне власти у области ваздушног саобраћаја (Део-ARO)) додаци I - IV замењују се новим додацима I – IV, који су дати у Прилогу 1, који је одштампан уз овај правилник и чини његов саставни део.

Додаци V и VI бришу се.

Члан 15.

У Прилогу 1, у Анексу III (Захтеви које морају да испуњавају организације које обављају ваздушни саобраћај (Део-ORO)), у Глави GEN (Општи захтеви), у Одељку I (Опште одредбе) тачка ORO.GEN.110 став х) мења се и гласи:

„х) Оператер је дужан да за сваки тип ваздухоплова успостави листу провере коју морају да користе сви чланови посаде у свим фазама лета у уобичајеним условима, ванредним условима и у случају опасности, како би се обезбедило поштовање оперативних процедура из оперативног приручника. При изради и употреби листа провере морају се поштовати принципи који се односе на људски фактор и узети у обзир најновија релевантна документација имаоца одобрења пројекта.”.

У тачки ORO.GEN.135 (Важење сертификата ваздухопловног оператера) став а) мења се и гласи:

„а) Сертификат оператера остаје на снази ако су испуњени сви следећи услови:

1) ако оператер и даље испуњава релевантне захтеве из Уредбе (ЕУ) бр. 2018/1139 и њених делегираних и спроведбених аката, узимајући у обзир одредбе које се односе на поступање са налазима, садржане у ORO.GEN.150 овог анекса;

2) ако надлежна власт има приступ оператеру у складу са ORO.GEN.140 овог анекса, како би се утврдила стална усаглашеност с релевантним захтевима Уредбе (ЕУ) бр. 2018/1139 и њених делегираних и спроведбених аката;

3) ако сертификат није враћен издаваоцу или стављен ван снаге.”.

У тачки ORO.GEN.140 (Приступ) став а) мења се и гласи:

„а) За утврђивање усаглашености са одговарајућим захтевима из Уредбе (ЕУ) 2018/1139 и из њених делегираних и спроведбених аката, оператер је дужан да у сваком тренутку омогући приступ свим објектима, ваздухопловима, документима, евиденцији, подацима, процедурама и сваком другом материјалу релевантном за његову делатност која подлеже сертификацији, поступку издавања потврде о испуњавању услова за обављање посебних делатности или подношењу изјаве, било да је обавља на основу уговора или не, сваком лицу кога је овластила једна од надлежних власти:

1) надлежна власт одређена у ORO.GEN.105 Анекса III ове уредбе;

2) власт која поступа у складу са одредбама ARO.GEN.300 став д), ARO.GEN.300 став е) или Главе RAMP Анекса II ове уредбе.”.

У тачки ORO.GEN.160 (Извештавање о догађају) став а) мења се и гласи:

„а) Оператер је дужан да о сваком удесу, озбиљној незгоди и догађају обавести надлежну власт и сваку другу организацију за коју држава оператера захтева да буде

информисана, како је дефинисано у Уредби (ЕУ) бр. 996/2010 Европског парламента и Савета и Уредби (ЕУ) бр. 376/2014.”.

Став ц) мења се и гласи:

„ц) Не доводећи у питање Уредбу (ЕУ) бр. 996/2010 и Уредбу Комисије (ЕУ) бр. 376/2014, извештаји наведени у ст. а) и б) достављају се у облику и на начин који је одредила надлежна власт и морају да садрже све значајне информације о условима који су познати оператеру.”.

Члан 16.

У Прилогу 1, у Анексу III (Захтеви које морају да испуњавају организације које обављају ваздушни саобраћај (Део-*ORO*)), у Глави *GEN* (Општи захтеви), у Одељку II (Управљање), у тачки *ORO.GEN.205* (Уговорене активности) став а) мења се и гласи:

„а) Приликом уговорања или прибављања било које услуге или производа, као дела своје активности, оператер је дужан да обезбеди:

1) да су уговорене или набављене услуге или производи у складу са примењивим захтевима;

2) да се у оквиру система управљања оператера узму у обзир све опасности по безбедност у ваздухопловству које су повезане с уговореним, односно набављеним услугама или производима.”.

После тачке *ORO.GEN.220* (Вођење евиденције) додаје се нови Одељак 3, који гласи:

„ОДЕЉАК 3

Додатни организациони захтеви

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

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

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

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

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

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

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

Ова процедура мора да буде унета у оперативне приручнике оба оператера или у уговор између имаоца *AOC*-а и оператера који користи ваздухоплов у складу са ставом а) тачка 2). Ималац *AOC*-а израђује модел таквог уговора. Одредба *ORO.GEN.220* се примењује на вођење евиденције о тим уговорима.

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

ц) Ималац АОС-а је дужан да процедуру из става б) поднесе надлежној власти како би прибавио претходно одобрење.

Ималац АОС-а је дужан да са надлежном влашћу договори начин и учесталост доставе информација о преношењу оперативне контроле у складу са ORO.GEN.130 став ц).

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

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

1) у оперативном приручнику наведе ознаку регистрације ваздухоплова кога је ставио на располагање, као и врсту делатности која се обавља тим ваздухопловом;

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

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

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

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

2) да се не врше измене ваздухопловних система или конфигурације;

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

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

Члан 17.

У Прилогу 1, у Анексу III (Захтеви које морају да испуњавају организације које обављају ваздушни саобраћај (Део-*ORO*)), у Глави АОС (Сертификација ваздухопловног оператера), у тачки ORO.AOC.110 (Уговор о закупу) став ц) мења се и гласи:

„ц) Подносилац захтева за прибављање сагласности за узимање у закуп ваздухоплова са посадом од оператера из треће земље дужан је да докаже надлежној власти:

1) да оператер из треће земље има важећи АОС, који је издат у складу са Анексом 6 Конвенције о међународном цивилном ваздухопловству;

2) да су безбедносни стандарди оператера из треће земље, који се односе на континуирану пловидбеност и обављање делатности у ваздушном саобраћају, једнаки применљивим захтевима садржаним у Уредби (ЕУ) бр. 1321/2014, као и у овој уредби; и

3) да ваздухоплов има стандардну потврду о пловидбености (*CofA*) издату у складу са Анексом 8 Конвенције о међународном цивилном ваздухопловству.”

Тачка ORO.AOC.125 мења се и гласи:

„ORO.AOC.125 Некомерцијални летови имаоца АОС-а са ваздухопловом наведеним у његовом АОС-у

а) Ималац АОС-а може да обавља некомерцијално летење у складу са Анексом VI (Део-*NCC*) или Анексом VII (Део-*NCO*) користећи ваздухоплов наведен у оперативним

спецификацијама његовог АОС-а или у оперативном приручнику, под условом да ималац АОС-а такве летове детаљно опише у оперативном приручнику, укључујући следеће:

- 1) утврђивање применљивих захтева;
- 2) опис свих разлика између оперативних процедура које се примењују приликом обављања јавног авио-превоза и некомерцијалног летења;
- 3) начин којим обезбеђује да је све особље које је укључено у те летове у потпуности упознато са пратећим процедурама.

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

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

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

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

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

У тачки ORO.AOC.135 (Захтеви који се односе на особље) став а) мења се и гласи:

„а) У складу са ORO.GEN.210 став б), оператер је дужан да одреди лица која су одговорна за управљање и надзор у следећим областима:

- 1) летачка делатност;
- 2) обука чланова посаде;
- 3) земаљска делатност;
- 4) континуирана пловидбеност или уговор о обезбеђивању континуиране пловидбености у складу са Уредбом (ЕУ) бр. 1321/2014, у зависности од случаја.”

Члан 18.

У Прилогу 1, у Анексу III (Захтеви које морају да испуњавају организације које обављају ваздушни саобраћај (Део-*ORO*)), у Глави *SPO* (Посебне делатности које се обављају уз накнаду), у тачки ORO.SPO.100 (Општи захтеви за оператере који обављају посебне делатности уз накнаду) став ц) мења се и гласи:

„ц) Оператер који обавља посебне делатности уз накнаду је дужан да претходно прибави сагласност надлежне власти и да се придржава следећих услова:

- 1) за узимање у закуп ваздухоплова са посадом од оператера из треће земље:
 - (i) да су безбедносни стандарди оператера из треће земље у погледу континуиране пловидбености и обављања делатности у ваздушном саобраћају једнаки применљивим захтевима утврђеним у Уредби (ЕУ) бр. 1321/2014 и овој уредби;
 - (ii) да ваздухоплов оператера из треће земље има стандардну потврду о пловидбености (*CofA*) издату у складу са Анексом 8 Конвенције о међународном цивилном ваздухопловству;
 - (iii) да трајање закупа ваздухоплова са посадом не буде дуже од седам месеци у било којем периоду од 12 узастопних месеци;
- 2) за узимање у закуп ваздухоплова без посаде који је регистрован у трећој земљи:
 - (i) да је утврђена оперативна потреба која се не може задовољити закупом ваздухоплова који је регистрован у Унији;
 - (ii) да трајање закупа ваздухоплова без посаде не буде дуже од седам месеци у било којем периоду од 12 узастопних месеци;

(iii) да су безбедносни стандарди ваздухоплова из треће земље у погледу континуиране пловидбености једнаки применљивим захтевима утврђеним у Уредби (ЕУ) бр. 1321/2014;

(iv) да је ваздухоплов опремљен у складу са Анексом VIII (Део-*SPO*).”.

Члан 19.

У Прилогу 1, у Анексу III (Захтеви које морају да испуњавају организације које обављају ваздушни саобраћај (Део-*ORO*)), у Глави *SEC* (Обезбеђивање) тачка *ORO.SEC.100.A* мења се и гласи:

„**ORO.SEC.100 Обезбеђивање пилотске кабине - авиони**”

а) У авионима који су опремљени сигурносним вратима пилотске кабине, та врата морају да имају могућност закључавања и мора да постоји начин на који кабинска посада обавештава летачку посаду у случају сумњивих активности или нарушавања обезбеђивања у кабини.

б) Путнички авиони којима се врши превоз путника у јавном авио-превозу морају да буду опремљени одобреним сигурносним вратима пилотске кабине која могу да се закључају и откључају са било ког пилотског седишта и која су пројектована у складу са примењивим захтевима за пловидбеност, ако су ти авиони сврстани у једну од следећих категорија:

1) авиони са максималном сертификованом масом на полетању (*MTCOM*) већом од 54.500 *kg*;

2) авиони са максималном сертификованом масом на полетању (*MTCOM*) већом од 45.500 *kg* и максималним бројем расположивих путничких седишта (*MOPSC*) већим од 19; или

3) авиони са максималним бројем расположивих путничких седишта (*MOPSC*) већим од 60.

ц) У свим авионима који су опремљени сигурносним вратима пилотске кабине у складу са ставом б):

1) та врата се морају затворити пре покретања мотора у сврху полетања и морају бити закључана кад се то захтева у процедурама обезбеђивања или кад то захтева вођа ваздухоплова, све до престанка рада мотора након слетања, осим ако је неопходно да овлашћена лица уђу или изађу, у складу са националним програмом за обезбеђивање у ваздухопловству;

2) мора да се обезбеди да целокупан простор испред врата пилотске кабине буде видљив са сваког пилотског седишта како би се идентификовала лица која захтевају улазак и како би се открило сумњиво понашање, односно потенцијална претња.”.

Назив тачке *ORO.SEC.100.H* мења се и гласи:

„**ORO.SEC.105 Обезбеђивање пилотске кабине - хеликоптери**”.

Члан 20.

У Прилогу 1, у Анексу III (Захтеви које морају да испуњавају организације које обављају ваздушни саобраћај (Део-*ORO*)), у Глави *CC* (Кабинска посада), у Одељку 1 (Заједнички захтеви) тачка *ORO.CC.100* мења се и гласи:

„**ORO.CC.100 Број и састав кабинске посаде**”

а) За летове ваздухоплова који имају максимални број расположивих путничких седишта (*MOPSC*) већи од 19, мора да буде одређен најмање један члан кабинске посаде ако се превози један или више путника.

б) За испуњавање захтева из става а), минимални број чланова кабинске посаде мора да буде највећи од следећих бројева:

1) број чланова кабинске посаде који је утврђен у поступку сертификације ваздухоплова, у складу са сертификационим захтевима, у зависности од конфигурације кабине ваздухоплова коју користи оператер; или

2) ако број чланова кабинске посаде није утврђен на основу тачке 1) овог става, број чланова кабинске посаде који је утврђен у поступку сертификације ваздухоплова за највећи сертификовани број путничких седишта, умањен за по једног члана на сваких 50 седишта мање у кабини у односу на највећи сертификовани број путничких седишта; или

3) од једног члана кабинске посаде на сваких 50 или остатак до 50 утрађених путничких седишта у истој кабини ваздухоплова кога користи оператер.

ц) За летове за које је предвиђена вишечлана кабинска посада, оператер одређује једног члана кабинске посаде који је одговоран пилоту који управља ваздухопловом/вођи ваздухоплова.

д) Одступајући од става а), некомерцијално летење ваздухопловом који има максимални број расположивих путничких седишта (*MOPSC*) већи од 19 може да се обавља без члана кабинске посаде на дужности, уз претходно одобрење надлежне власти. За прибављање тог одобрења оператер је дужан да обезбеди да су испуњени сви следећи услови:

1) да се у кабини налази највише 19 путника;

2) да је оператер утврдио процедуре за такве летове.”.

Члан 21.

У Прилогу 1, у Анексу III (Захтеви које морају да испуњавају организације које обављају ваздушни саобраћај (*Део-ORO*)), у Глави *CC* (Кабинска посада), у Одељку 2 (Додатни захтеви за обављање јавног авио-превоза), тачка *ORO.CC.205* мења се и гласи:

„ORO.CC.205 Смањење броја чланова кабинске посаде за време поступака на земљи и у случају неподвижених околности

а) Ако се у ваздухоплову налазе путници, у путничкој кабини мора да буде присутан минимални број чланова кабинске посаде који је прописан у *ORO.CC.100* и који је спреман да делује.

б) Изузетно од става а), минималан број чланова кабинске посаде може да се умањи у једном од следећих случајева:

1) у току уобичајених поступака на земљи, изузев у току дочења или истакања горива када се ваздухоплов налази на паркинг позицији; или

2) у неподвиженим околностима, ако је смањен број путника на лету. У овом случају, после завршетка лета подноси се извештај надлежној власти; или

3) за потребе обезбеђивања одмора у току лета у фази крстарења, у складу са тачком *ORO.FTL.205* став е) или као мера за ублажавање умора коју је предузео оператер.

ц) За потребе става б) тач. 1) и 2), поступци оператера из оперативног приручника морају да обезбеде:

1) исти ниво безбедности са смањеним бројем чланова кабинске посаде, нарочито у случају евакуације путника;

2) без обзира на смањен број чланова кабинске посаде, мора да буде присутан старији члан кабинске посаде, у складу са *ORO.CC.200*;

3) на сваких 50 путника или дела од 50 путника у истој кабини ваздухоплова, захтева се присуство најмање једног члана кабинске посаде; и

4) при уобичајеним поступцима на земљи, ако се ради о ваздухоплову за који се захтева вишечлана кабинска посада, број који је одређен у складу са тачком 3) увећава се за

по једног члана кабинске посаде за сваки пар излаза у случају опасности који се налазе у нивоу пода путничке кабине.

д) За потребе става б) тачка 3), оператер:

1) спроводи процену ризика како би утврдио број чланова кабинске посаде који мора да буде присутан и спреман за деловање у сваком тренутку током крстарења;

2) утврђује мере за ублажавање последица мањег броја присутних чланова кабинске посаде спремних за деловање током крстарења;

3) у оперативном приручнику утврђује посебне поступке који обухватају одмор старијег члана кабинске посаде током лета, којима се обезбеђује непрекидно одговарајуће поступање са путницима и делотворно управљање свим неуобичајеним или ванредним ситуацијама;

4) у распореду времена лета, утврђеном на основу ORO.FTL.125, одређује услове под којима се чланови кабинске посаде могу одмарати током лета.”.

Члан 22.

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

Члан 23.

У Прилогу 1, у Анексу IV (Јавни авио-превоз (Део-CAT)), у Глави А (Општи захтеви), у Одељку 1 (Ваздухоплови на моторни погон), у тачки CAT.GEN.MPA.105 (Одговорност вође ваздухоплова) став а) тачка 12) мења се и гласи:

„12) дужан је да обезбеди да се обави претполетни преглед, у складу са захтевима Анекса I (Део-M) Уредбе (ЕУ) бр. 1321/2014;”.

Тачка на крају тачке 13) замењује се тачком и запетом и додаје се тачка 14), која гласи:

„14) по завршетку лета бележи у техничку књигу ваздухоплова или путну књигу ваздухоплова податке о употреби и свим познатим или сумњивим кваровима ваздухоплова како би се обезбедила стална безбедност лета.”.

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

„е) Вођа ваздухоплова је дужан да што је пре могуће пријави одговарајућој јединици за пружање услуга у ваздушном саобраћају (ATS) све настале опасне временске услове или услове летења који могу да утичу на безбедност других ваздухоплова.”.

Тачка CAT.GEN.MPA.150 мења се и гласи:

„CAT.GEN.MPA.150 Принудно слетање на воду – авиони

Оператер може да користи авион који има више од 30 путничких седишта на летовима изнад воде, на растојању од копна погодног за слетање у случају опасности које је веће од растојања које одговара лету од 120 минута при брзини крстарења или 400 наутичких миља, у зависности шта је краће, само ако авион испуњава услове за принудно слетање на воду прописане у примењивим сертификационим захтевима.”.

У тачки CAT.GEN.MPA.180 (Документи, приручници и информације који се налазе у ваздухоплову) став а) тачка 10) мења се и гласи:

„10) техничка књига ваздухоплова, у складу са Анексом I (Део-M) Уредбе (ЕУ) бр. 1321/2014;”.

Тачка CAT.GEN.MPA.195 мења се и гласи:

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

а) Након удеса, озбиљне незгоде или догађаја које је одредио истражни орган, оператер ваздухоплова је дужан да оригинално снимљене податке чува 60 дана, изузев ако истражни орган не нареди другачије.

б) Оператер је дужан да врши провере исправности рада и процене снимљених података како би се уверио у сталну исправност уређаја за снимање лета који се морају налазити у ваздухоплову у складу са овом уредбом.

ц) Оператер је дужан да обезбеди чување снимака параметара лета и комуникационих порука са везе за пренос података које морају да буду снимљене уређајима за снимање лета. Међутим, у случају тестирања и одржавања ових уређаја за снимање лета, може се избрисати до један сат најстаријих забележених података у време тестирања.

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

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

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

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

- (i) ако је прописан поступак који се односи на руковање аудио снимцима и њиховим транскриптима;
- (ii) ако су сви дотични чланови посаде и особље за одржавање дали своју претходну сагласност;
- (iii) ако се такви аудио снимци користе само за одржавање или за унапређење безбедности.

1а) Када се аудио снимци са уређаја за снимање лета прегледају ради обезбеђивања исправности уређаја, оператер је дужан да заштити приватност аудио снимака и да обезбеди да се ти подаци не могу обелоданити или користити у друге сврхе осим за обезбеђивање исправности уређаја за снимање лета.

2) Параметри лета или поруке са везе за пренос података, који су снимљени уређајем за снимање лета, не могу да се користе у друге сврхе осим за истраживање удеса или незгода које су предмет обавезног пријављивања, изузев ако ти снимци испуњавају неки од следећих услова:

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

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

- (i) ако је прописан поступак који се односи на руковање тим сликама;
- (ii) ако су сви дотични чланови посаде и особље за одржавање дали своју претходну сагласност;
- (iii) ако се такве снимљене слике користе само за одржавање или унапређење безбедности.

3а) Ако се слике пилотске кабине снимљене уређајем за снимање лета прегледају ради обезбеђивања исправности уређаја:

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

(ii) ако је вероватно да ће делови тела чланова посаде бити видљиви на сликама, оператер је дужан да обезбеди приватност тих слика.”.

Тачка CAT.GEN.MPA.210 мења се и гласи:

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

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

1) сви авиони чија је максимална сертификована маса на полетању (*MCTOM*) већа од 27.000 *kg*, са максималним бројем расположивих путничких седишта (*MOPSC*) већим од 19 и којима је прва појединачна потврда о пловидбености (*CofA*) издата 1. јануара 2023. године или касније; и

2) сви авиони код којих је максимална сертификована маса на полетању (*MCTOM*) већа од 45.500 *kg* и којима је прва појединачна потврда о пловидбености (*CofA*) издата 1. јануара 2023. године или касније.”.

Члан 24.

У Прилогу 1, у Анексу IV (Јавни авио-превоз (Део-CAT)), у Глави Б (Оперативне процедуре), у Одељку 1 (Ваздухоплови на моторни погон) тачка CAT.OP.MPA.140 мења се и гласи:

„CAT.OP.MPA.140 Максимална удаљеност од одговарајућег аеродрома за двомоторне авионе без *ETOPS* одобрења

а) Оператер који нема одобрење надлежне власти издато у складу са Главом Ф Анекса V (Део-SPA) не сме да користи двомоторни авион на рути која укључује тачку која је од одговарајућег аеродрома, у стандардним условима мирне атмосфере, удаљенија од одговарајућег растојања за неке од следећих врста авиона:

1) за авионе са перформансама класе А, који имају максималан број расположивих путничких седишта (*MOPSC*) 20 или више, од растојања које одговара лету од 60 минута при брзини крстарења са једним неисправним мотором (*OEI*) одређеној у складу са ставом б);

2) за авионе са перформансама класе А, који имају максималан број расположивих путничких седишта (*MOPSC*) 19 или мање, од растојања које одговара лету од 120 минута или, ако то одобри надлежна власт, до 180 минута за турбомлазне авионе, при брзини крстарења са једним неисправним мотором (*OEI*) одређеној у складу са ставом б);

3) за авионе са перформансама класе Б или Ц, од краћег растојања од следећих:

(i) растојања које одговара лету од 120 минута при брзини крстарења са једним неисправним мотором (*OEI*) одређеној у складу са ставом б);

(ii) 300 *NM*.

б) Оператер је дужан да одреди брзину за израчунавање максималног растојања до одговарајућег аеродрома за сваки тип или варијанту двомоторног авиона кога користи, која не сме да буде већа од V_{MO} (максималне оперативне брзине), а која је заснована на стварној брзини коју авион може да одржава са једним неисправним мотором.

ц) Оператер је дужан да за сваки тип или варијанту авиона у оперативном приручнику наведе следеће податке:

1) одређену *OEI* брзину крстарења; и

2) одређено максимално растојање од одговарајућег аеродрома.

д) Да би добио одобрење из става а) тачка 2), оператер је дужан да докаже следеће:

1) да су успостављени поступци планирања лета и отпреме ваздухоплова;

2) да постоје посебна упутства и поступци одржавања како би се осигурали неопходни нивои континуиране пловидбености и поузданости авиона, укључујући моторе, као и да су унети у програм одржавања ваздухоплова оператера, у складу са Анексом I (Део-М) Уредбе (ЕУ) бр. 1321/2014, укључујући:

(i) програм потрошње моторног уља;

(ii) програм праћења стања мотора.”.

У тачки САТ.ОР.МРА.170 (Информисање путника) тачка б) мења се и гласи:

„б) дата писана упутства на којима је сликовито приказана употреба безбедносне опреме и опреме која се користи у случају опасности, а која је намењена за коришћење од стране путника.”.

Тачка САТ.ОР.МРА.300 мења се и гласи:

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

Пре него што започне прилаз ради слетања, вођа ваздухоплова је дужан:

а) да се на основу доступних информација увери да време на аеродрому и услови на полетно-слетној стази коју намерава да користи неће спречити безбедан прилаз, слетање или извршење поступка неуспелог прилаза, узимајући у обзир податке о перформансама ваздухоплова из оперативног приручника (ОМ);

б) да процени дужину за слетање у складу са одредбом САТ.ОР.МРА.303.”.

После тачке САТ.ОР.МРА.300 додају се нове тач. САТ.ОР.МРА.301 и САТ.ОР.МРА.303, које гласе:

„САТ.ОР.МРА.301 Услови за прилаз и слетање - хеликоптери

Пре започињања прилаза ради слетања, вођа ваздухоплова је дужан да се на основу доступних информација увери да услови на аеродрому и услови на подручју завршног прилаза и полетања (FATO) које намерава да користи неће спречити безбедан прилаз, слетање или извршење поступка неуспелог прилаза, узимајући у обзир податке о перформансама ваздухоплова из оперативног приручника (ОМ);

САТ.ОР.МРА.303 Провера у лету дужине за слетање у времену доласка - авиони

а) Прилаз за слетање не сме да буде настављен осим ако расположива дужина за слетање (LDA) на предвиђеној полетно-слетној стази износи најмање 115% дужине за слетање у предвиђено време слетања, утврђене у складу са подацима о перформансама за процену у лету дужине за слетање у времену доласка (LDTA) и ако се прилаз за слетање обавља авионима са перформансама класе А који су сертифицирани у складу са једним од следећих сертификационих захтева, како је наведено у сертификату о типу:

1) CS-25 или еквивалент;

2) CS-23 на нивоу 4 са нивоом перформанси „великих брзина” или еквивалент.

б) Авиони са перформансама класе А, који не спадају у авионе из става а), не смеју да наставе прилаз за слетање, изузев у неком од следећих случајева:

1) ако LDA на предвиђеној полетно-слетној стази износи најмање 115% дужине за слетање у предвиђено време слетања, одређене у складу са подацима о перформансама за процену LDТА;

2) у случају да подаци о перформансама за процену LDТА нису доступни, ако је расположива дужина за слетање (LDA) на предвиђеној полетно-слетној стази у предвиђено

време слетања најмање једнака потребној дужини за слетање која се одређује у складу са CAT.POL.A.230 или CAT.POL.A.235, у зависности шта је примењиво.

ц) Авиони са перформансама класе Б не смеју да наставе прилаз за слетање, изузев у једном од следећих случајева:

1) ако *LDA* на предвиђеној полетно-слетној стази износи најмање 115% дужине за слетање у предвиђено време слетања, одређене у складу са подацима о перформансама за процену *LDTA*;

2) у случају да подаци о перформансама за процену *LDTA* нису доступни, ако је расположива дужина за слетање (*LDA*) на предвиђеној полетно-слетној стази у предвиђено време слетања најмање једнака потребној дужини за слетање која се одређује у складу са CAT.POL.A.330 или CAT.POL.A.335, у зависности шта је примењиво.

д) Авиони са перформансама класе Ц не смеју да наставе прилаз за слетање, изузев у једном од следећих случајева:

1) ако *LDA* на предвиђеној полетно-слетној стази износи најмање 115% дужине за слетање у предвиђено време слетања, одређене у складу са подацима о перформансама за процену *LDTA*;

2) у случају да подаци о перформансама за процену *LDTA* нису доступни, ако је расположива дужина за слетање (*LDA*) на предвиђеној полетно-слетној стази у предвиђено време слетања најмање једнака потребној дужини за слетање која се одређује у складу са CAT.POL.A.430 или CAT.POL.A.435, у зависности шта је примењиво.

е) Подаци о перформансама за процену *LDTA* морају да се заснивају на одобреним подацима садржаним у *AFM*. Ако одобрени подаци садржани у *AFM* нису довољни за процену *LDTA*, они се допуњују другим подацима, утврђеним у складу са важећим стандардима за сертификацију за авионе или у складу са прихватљивим начинима усаглашавања (*AMC*) које је утврдила Агенција.

ф) Оператер је дужан да у оперативном приручнику наведе информације о перформансама које се користе за процену *LDTA* и претпоставке изнете за њено добијање, укључујући и друге податке који се, у складу са ставом е), могу користити за допуну података садржаних у *AFM*.”.

После тачке CAT.OP.MPA.310 (Оперативне процедуре – висина прелета прага полетно-слетне стазе – авиони) додаје се тачка CAT.OP.MPA.311, која гласи:

„CAT.OP.MPA.311 Извештавање о учинку кочења на полетно-слетној стази

Ако се покаже да је учинак кочења на полетно-слетној стази лошији него што је оператер аеродрома пријавио у извештају о стању полетно-слетне стазе (*RCR*), вођа ваздухоплова је дужан да о томе, што пре је могуће, обавести пружаоца услуга у ваздушном саобраћају (*ATS*) посредством специјалног извештаја из ваздухоплова (*AIREP*).”.

Тачка CAT.OP.MPA.320 мења се и гласи:

„CAT.OP.MPA.320 Категорије авиона

а) Категорије авиона се одређују на основу брзине на прагу полетно-слетне стазе (*V_{AT}*) која је једнака брзини губитка узгона (*V_{SO}*) помноженој са 1,3 или брзини губитка узгона при нормалном убрзању силе земљине теже (*V_{SIG}*) помноженој са 1,23, у конфигурацији за слетање при максималној сертификованој маси за слетање. Ако су на располагању и *V_{SO}* и *V_{SIG}*, за одређивање *V_{AT}* се користи већа вредност.

б) Користе се категорије авиона дате у следећој табели:

Табела 1: Категорије авиона које одговарају вредностима V_{AT}

Категорија авиона	V_{AT}
А	Мања од 91 <i>kt</i>
Б	Од 91 до 120 <i>kt</i>
Ц	Од 121 до 140 <i>kt</i>
Д	Од 141 до 165 <i>kt</i>
Е	Од 166 до 210 <i>kt</i>

ц) Конфигурација за слетање која се мора узети у обзир наводи се у оперативном приручнику.

д) Оператер може да користи и мање вредности масе на слетању за одређивање V_{AT} ако то одобри надлежна власт. Ова мања маса на слетању мора да представља сталну вредност, независну од променљивих услова током свакодневних летова.”.

Члан 25.

У Прилогу 1, у Анексу IV (Јавни авио-превоз (Део-*CAT*)), у Глави Ц (Перформансе и оперативна ограничења ваздухоплова), у Одељку 1 (Авиони), у Пододељку 1 (Општи захтеви), тачка *CAT.POL.A.105* (Опште одредбе) став д) мења се и гласи:

„д) Оператер је дужан да узме у обзир прецизност карата при процени захтева за полетање из одговарајућег поглавља.”.

Став е) брише се.

Члан 26.

У Прилогу 1, у Анексу IV (Јавни авио-превоз (Део-*CAT*)), у Глави Ц (Перформансе и оперативна ограничења ваздухоплова), у Одељку 1 (Авиони), у Пододељку 2 (Перформансе класе А), тач. *CAT.POL.A.215* и *CAT.POL.A.220* мењају се и гласе:

„*CAT.POL.A.215* Отказ једног мотора на рути (*OEI*)

а) Подаци из приручника за управљање ваздухопловом (*AFM*) о чистој путањи лета при отказу једног мотора на рути, који одговарају очекиваним метеоролошким условима за лет, морају да омогуће да се у свим тачкама на рути испуне услови наведени у ст. б) или ц). Чиста путања лета мора да има позитиван градијент на 1.500 *ft* изнад аеродрома на којем би требало да се изврши слетање након отказа мотора. У метеоролошким условима који захтевају рад система за заштиту од залеђивања, мора да се узме у обзир утицај њихове употребе на чисту путању лета.

б) Градијент чисте путање лета на рути мора бити позитиван најмање 1.000 *ft* изнад сваког терена и препрека дуж руте на растојању од 9,3 *km* (5 *NM*) са обе стране планиране путање.

ц) Чиста путања лета на рути мора да омогући да авион настави лет са висине крстарења до аеродрома где може да слети у складу са *CAT.POL.A.230* или *CAT.POL.A.235*, у зависности шта је одговарајуће. Чиста путања лета на рути мора вертикално, за најмање 2.000 *ft*, да надвиси терен и препреке дуж руте у оквиру растојања од 9,3 *km* (5 *NM*) са сваке стране планиране путање, у складу са следећим:

- 1) претпоставља се да до отказа мотора долази у најкритичнијој тачки дуж руте;
- 2) узет је у обзир утицај ветра на путању лета;
- 3) испуштање горива у ваздуху је дозвољено до количине која омогућава долазак до аеродрома где се претпоставља да ће авион слетети после отказа мотора са

- потребним резервама горива у складу са CAT.OP.MPA.150, одговарајућим за алтернативни аеродром, ако се користи процедура за безбедан наставак лета;
- 4) аеродром на који је предвиђено слетање авиона након отказа мотора мора да испуњава следеће услове:
- (i) испуњени су захтеви у погледу перформанси за очекивану масу при слетању;
 - (ii) временски извештаји или прогнозе, као и извештаји о стању полетно-слетне стазе, указују на то да се у очекивано време слетања може извршити безбедно слетање;
- 5) ако *AFM* не садржи податке о чистој путањи лета на рути, бруто путања лета при отказу једног мотора на рути умањује се за градијент пењања од 1,1% за двомоторне авионе, 1,4% за авионе са три мотора и 1,6% за авионе са четири мотора.
- д) Оператер је дужан да повећа ширину ограничења наведених у ст. б) и ц) на 18,5 *km* (10 *NM*) ако навигациона прецизност не испуњава, као минимум, навигационе спецификације *RNAV 5*.

CAT.POL.A.220 Отказ два мотора на рути код авиона са три или више мотора

а) Авион са три или више мотора не сме ни у једној тачки планиране путање лета да од аеродрома, на коме су испуњени услови у погледу очекиване масе за слетање из CAT.POL.A.230 или CAT.POL.A.235 став а), буде удаљен више од 90 минута лета са свим моторима при брзини крстарења, на стандардној температури у мирној атмосфери, осим ако су испуњени услови из ст. б) - ф).

б) Подаци о чистој путањи лета на рути, при отказу два мотора, морају да буду такви да омогуће наставак лета у очекиваним метеоролошким условима, од тачке где се претпоставља истовремени отказ два мотора до аеродрома на који је могуће слетети и потпуно зауставити авион, користећи прописану процедуру за слетање са отказом два мотора. Чиста путања лета на рути мора да буде таква да омогућава да се за најмање 2.000 *ft* надвиси терен и препреке дуж руте, на растојању од 9,3 *km* (5 *NM*) са обе стране планиране путање лета. На висинама и у метеоролошким условима који захтевају коришћење система за заштиту од залеђивања, мора да буде узет у обзир утицај њиховог коришћења на податке о чистој путањи лета. Ако навигациона прецизност не испуњава, као минимум, услове навигационе спецификације *RNAV 5*, оператер је дужан да увећа прописано растојање предвиђено у другој реченици овог става на 18,5 *km* (10 *NM*).

ц) Претпоставља се да до отказа два мотора долази у најкритичнијој тачки руте када се авион користи на удаљености већој од 90 минута од аеродрома из става а), са свим моторима у раду при брзини крстарења на стандардној температури у мирној атмосфери.

д) Чиста путања лета мора да буде таква да обезбеди позитиван градијент на 1.500 *ft* изнад аеродрома на који је предвиђено слетање након отказа два мотора.

е) Испуштање горива у лету је дозвољено до количине која омогућава долазак до аеродрома са прописаном резервом горива из става ф), ако се примењује процедура за безбедан наставак лета.

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

Тач. CAT.POL.A.230 и CAT.POL.A.235 мењају се и гласе:

„CAT.POL.A. 230 Слетање на суву полетно-слетну стазу

а) Маса авиона на слетању, која је одређена у складу са CAT.POL.A.105 став а), мора да у очекивано време слетања на аеродром одредишта или било који алтернативни аеродром буде таква да омогућава слетање авиона са висине од 50 *ft* изнад прага полетно-слетне стазе, са потпуним заустављањем:

1) за авионе са млазним моторима - у оквиру 60% расположиве дужине за слетање (*LDA*);

2) за авионе са турбоелисним моторима - у оквиру 70% *LDA*;

3) изузетно од става а) тач. 1) и 2), за авионе који имају одобрење за летове са смањеном дужином за слетање на основу CAT. POL.A.255 - у оквиру 80% *LDA*.

б) За стрме прилазе оператер је дужан да користи податке о дужини потребној за слетање, факторисане у складу са ставом а) тач. 1) или 2), у зависности шта је примењиво, при чему висина заслона мора да буде мања од 60 *ft*, али не мања од 35 *ft*, као и да испуњава услове из CAT. POL.A.245.

ц) За слетање на кратке полетно-слетне стазе оператер је дужан да користи податке о дужини за слетање, факторисане у складу са ставом а) тач. 1) или 2), у зависности шта је примењиво, као и да испуњава услове из CAT.POL.A.250.

д) За одређивање масе на слетању, оператер је дужан да узме у обзир:

1) највише 50% чеоне компоненте ветра или најмање 150% леђне компоненте ветра;

2) корекције предвиђене у приручнику за управљање ваздухопловом (*AFM*).

е) При отпреми авиона потребно је узети у обзир:

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

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

ф) Ако оператер није у могућности да испуни услове из става е) тачка 2) у погледу аеродрома одредишта, авион може да се отпреми само ако је одређен алтернативни аеродром који омогућава да буду испуњени:

1) услови наведени у ст. а) - д), ако је у очекивано време слетања полетно-слетна стаза сува; или

2) услови наведени у CAT.POL.A.235 ст. а) - д), ако је у очекивано време слетања полетно-слетна стаза влажна или контаминирана.

CAT.POL.A.235 Слетање на влажне и контаминирани полетно-слетне стазе

а) Ако одговарајући метеоролошки извештаји и/или прогнозе указују да би полетно-слетна стаза у очекивано време доласка могла да буде влажна, расположива дужина за слетање (*LDA*) мора да буде једна од следећих дужина:

1) дужина за слетање која је у приручнику за управљање ваздухопловом (*AFM*) наведена за употребу на влажним полетно-слетним стазама у тренутку отпреме лета, али која не сме да буде мања од оне која је прописана у CAT.POL.A.230 став а) тач. 1) или 2), у зависности шта је примењиво;

2) ако у приручнику за управљање ваздухопловом (*AFM*) није наведена дужина за слетање за употребу на влажним полетно-слетним стазама у тренутку отпреме - најмање 115% потребне дужине за слетање одређене у складу са CAT.POL.A.230 став а) тач. 1) или 2), у зависности шта је примењиво;

3) дужина за слетање која је краћа од оне наведене у тачки 2), али која није мања од оне која је прописана у CAT.POL.A.230 став а) тач. 1) или 2), у зависности шта је примењиво, ако полетно-слетна стаза има специфичне карактеристике за побољшање трења

и ако су у приручнику за управљање ваздухопловом (*AFM*) садржани посебни додатни подаци о дужини за слетање на тој врсти полетно-слетне стазе;

4) изузетно од тач. 1), 2) и 3), за авионе који имају одобрење за летове са смањеном дужином слетања у складу са CAT.POL.A.255 - дужина за слетање која је одређена у складу са CAT.POL.A.255 став б) тачка 2) подтачка (v) под (Б).

б) Ако одговарајући метеоролошки извештаји и/или прогнозе указују да би полетно-слетна стаза у очекивано време доласка могла да буде контаминирана, расположива дужина за слетање (*LDA*) мора да буде једна од следећих дужина:

1) као минимум, дужина за слетање одређена у складу са ставом а) или најмање 115% од дужине за слетање одређене у складу са одобреним подацима дужине за слетање на контаминирану полетно-слетну стазу или другим еквивалентним подацима, у зависности која од ових вредности је већа;

2) на посебно припремљеним зимским полетно-слетним стазама, дужина за слетање која је краћа од оне прописане у ставу б) тачка 1), али која није мања од оне прописане у ставу а) и која може да се користи ако приручник за управљање ваздухопловом (*AFM*) садржи посебне додатне податке о дужини за слетање на контаминиране полетно-слетне стазе. Такве дужине за слетање морају да буду најмање 115% дужине за слетање наведене у приручнику за управљање ваздухопловом (*AFM*).

ц) Изузетно од става б), увећање од 15% се не примењује ако је већ укључено у одобрене податке за дужину за слетање или еквивалентне податке.

д) У погледу ст. а) и б), сходно се примењују критеријуми из CAT.POL.A.230 ст. б), ц) и д).

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

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

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

ф) Ако оператер није у могућности да испуни услове из става е) тачка 1) у погледу аеродрома одредишта за који одговарајући метеоролошки извештаји и прогнозе указују да у очекивано време слетања полетно-слетна стаза може бити контаминирана и ако слетање зависи од специфичне компоненте ветра, авион може бити отпремљен само ако су одређена два алтернативна аеродрома.

г) Ако оператер није у могућности да испуни услове из става е) тачка 2) у погледу аеродрома одредишта за који одговарајући метеоролошки извештаји или прогнозе указују да у очекивано време слетања полетно-слетна стаза може да буде влажна или контаминирана, авион може бити отпремљен само ако је одређен алтернативни аеродром.

х) У погледу ст. ф) и г), одређени алтернативни аеродром или аеродроми морају бити такви да је могуће постићи усаглашеност са једном од следећих одредаба:

1) CAT.POL.A.230 ст. а) - д), ако је полетно-слетна стаза сува у очекивано време доласка;

2) CAT.POL.A.235 ст. а) - д), ако је полетно-слетна стаза влажна или контаминирана у очекивано време доласка.”.

У тачки CAT.POL.A.250 (Одобрење за слетање на кратке полетно-слетне стазе), у ставу б) тачка 11) речи: „у односу на правац слетања; и” замењују се речима: „у односу на правац слетања;”

После тачке 11) додаје се тачка 11а), која гласи:

„11a) да су забрањени летови са смањеном дужином за слетање у складу са CAT.POL.A.255;”.

После тачке CAT.POL.A.250 (Одобрење за слетање на кратке полетно-слетне стазе) додаје се нова тачка CAT.POL.A.255, која гласи:

„CAT.POL.A.255 Одобрење за летове са смањеном потребном дужином за слетање

а) Оператер авиона може да обавља слетање у оквиру 80% расположиве дужине за слетање (*LDA*) ако су испуњени следећи услови:

1) максимални број расположивих путничких седишта (*MOPSC*) у авиону није већи од 19;

2) авион има изјаву о подобности за слетање са смањеном потребном дужином за слетање, која је наведена у приручнику за управљање ваздухопловом (*AFM*);

3) авион се користи за потребе ванредног јавног авио-превоза, на захтев;

4) маса авиона на слетању мора бити таква да омогућава потпуно заустављање у оквиру смањене потребне дужине за слетање;

5) оператер је претходно добио одобрење од надлежне власти.

б) Како би добио одобрење из става а) тачка 5), оператер мора да достави доказ о постојању једне од следећих околности:

1) да је извршена процена ризика како би се показало да је постигнут ниво безбедности који је једнак нивоу безбедности из CAT.POL.A.230 став а) тачка 1) или тачка 2), у зависности шта је примењиво;

2) да су испуњени следећи услови:

(i) забрањени су посебни поступци прилаза, као што су: стрми прилази планиране висине заслона веће од 60 *ft* или мање од 35 *ft*, летови у условима смањене видљивости, прилази изван критеријума стабилног прилаза који је одобрен на основу CAT.OP MPA.115 став а);

(ii) забрањено је слетање на кратке полетно-слетне стазе у складу са CAT.POL.A.250;

(iii) забрањено је слетање на контаминиране полетно-слетне стазе;

(iv) успостављен је адекватан процес обуке, провере и праћења летачке посаде;

(v) оператер је успоставио програм анализе слетања на аеродром (*ALAP*) како би обезбедио да су испуњени следећи услови:

(А) није прогнозиран леђни ветар у очекивано време доласка;

(Б) ако је прогнозирано да ће у очекивано време слетања полетно-слетна стаза бити влажна, дужина за слетање која се одређује приликом отпреме авиона мора да буде одређена у складу са CAT.OP.MPA.303 став а) или б), у зависности шта је примењиво, или мора да представља 115% дужине за слетање одређене за суву полетно-слетну стазу, у зависности од тога шта је дуже;

(Ц) није прогнозирано да би у очекивано време доласка полетно-слетна стаза могла бити контаминирана;

(Д) нису предвиђене неповољне временске прилике у очекивано време доласка;

(vi) сва опрема која утиче на перформансе при слетању је исправна пре почетка лета;

(vii) летачку посаду чине најмање два квалификована и обучена пилота са скорашњим искуством на летовима са смањеном потребном дужином за слетање;

(viii) на основу преовлађујућих временских услова за планирани лет, вођа ваздухоплова је дужан да донесе коначну одлуку о извођењу слетања са смањеном потребном дужином за слетање и може одлучити да не изврши такво слетање кад сматра да то није у интересу безбедности;

(ix) додатни услови у погледу аеродрома, ако их одреди надлежна власт која је сертификовала аеродром, узимајући у обзир орографске карактеристике подручја прилаза, доступна помоћна средства за прилаз и могућност неуспелих прилаза и прекинутог слетања.”.

Члан 27.

У Прилогу 1, у Анексу IV (Јавни авио-превоз (Део-САТ)), у Глави Ц (Перформансе и оперативна ограничења ваздухоплова), у Одељку 1 (Авиони), у Пододељку 3 (Перформансе класе Б) тач. САТ.POL.A.330 и САТ.POL.A.335 мењају се и гласе:

„САТ.POL.A.330 Слетање - суве полетно-слетне стазе

а) Маса авиона на слетању, која је одређена у складу са САТ.POL.A.105 став а), у очекивано време слетања на аеродром одредишта или било који алтернативни аеродром мора да буде таква да омогућава слетање авиона са висине од 50 *ft* изнад прага полетно-слетне стазе са потпуним заустављањем у оквиру 70% од расположиве дужине за слетање (*LDA*).

б) Изузетно од става а) и ако су испуњени услови из САТ.POL.A.355, маса авиона на слетању, која је одређена у складу са САТ.POL.A.105 став а) за очекивано време слетања на аеродром одредишта, мора бити таква да омогућава слетање авиона са висине од 50 *ft* изнад прага полетно-слетне стазе са потпуним заустављањем у оквиру 80% од расположиве дужине за слетање (*LDA*).

ц) При одређивању масе авиона на слетању, оператер је дужан да узме у обзир:

1) надморску висину аеродрома;

2) највише 50% од чеоне компоненте ветра или најмање 150% од леђне компоненте ветра;

3) стање и врсту површине полетно-слетне стазе;

4) нагиб полетно-слетне стазе у смеру слетања.

д) За стрме прилазе оператер је дужан да користи податке о дужини потребној за слетање, факторисане у складу са ставом а), при чему висина заслона мора да буде мања од 60 *ft*, али не мања од 35 *ft* и мора да испуњава услове САТ.POL.A.345.

е) За слетање на кратке полетно-слетне стазе оператер је дужан да користи податке о дужини за слетање факторисане у складу са ставом а) и мора да испуни услове наведене у САТ.POL.A.350.

ф) При отпреми авиона потребно је узети у обзир:

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

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

г) Ако оператер није у стању да у погледу аеродрома одредишта испуни услове из става ф) тачка 2), авион се може отпремити само ако је одређен алтернативни аеродром који омогућава да се испуне сви услови из ст. а) - д).

CAT.POL.A.335 Слетање - влажне и контаминирани полетно-слетне стазе

а) Ако релевантни метеоролошки извештаји или прогнозе указују да би полетно-слетна стаза у очекивано време доласка могла да буде влажна, расположива дужина за слетање (*LDA*) мора да буде једна од следећих дужина:

1) дужина за слетање која је у приручнику за управљање ваздухопловом (*AFM*) наведена за употребу на влажним полетно-слетним стазама у тренутку отпреме лета, али која није мања од оне која се захтева у CAT.POL.A.330;

2) ако дужина за слетање за употребу на влажним полетно-слетним стазама у тренутку отпреме није наведена у приручнику за управљање ваздухопловом (*AFM*), најмање 115% потребне дужине за слетање, одређене у складу са CAT.POL.A.330 став а);

3) дужина за слетање која је краћа од оне наведене у ставу а) тачка 2), али која није мања од оне која се захтева у CAT.POL.A.330 став а), у зависности шта је примењиво, у случају да полетно-слетна стаза има специфичне карактеристике за побољшање трења и ако су у приручнику за управљање ваздухопловом (*AFM*) садржани посебни додатни подаци о дужини за слетање на тој врсти полетно-слетне стазе;

4) изузетно од става а) тач. 1), 2) и 3), за авионе који имају одобрење за летове са смањеном дужином слетања у складу са CAT.POL.A.355, дужина за слетање одређена је у складу са CAT.POL.A.355 став б) тачка 7) подтачка (iii).

б) Ако одговарајући метеоролошки извештаји или прогнозе указују да би полетно-слетна стаза у очекивано време доласка могла да буде контаминирана, дужина за слетање не сме да буде већа од расположиве дужине за слетање (*LDA*). Оператер је дужан да у оперативном приручнику наведе податке о дужини за слетање које примењује.”.

После тачке CAT.POL.A.350 (Одобрење за слетање на кратке полетно-слетне стазе) додаје се нова тачка CAT.POL.A.355, која гласи:

„CAT.POL.A.355 Одобрење за летове са смањеном потребном дужином за слетање

а) За летове при којима је маса авиона на слетању таква да омогућава слетање са потпуним заустављањем у оквиру 80% расположиве дужине за слетање (*LDA*), потребно је претходно одобрење надлежне власти. Такво одобрење се прибавља за сваку полетно-слетну стазу на којој се обављају летови са смањеном потребном дужином за слетање.

б) Да би добио одобрење из става а), оператер је дужан да изврши процену ризика како би доказао да је постигнути ниво безбедности једнак нивоу који је предвиђен у тачки CAT.POL.A.330 став а) и да су испуњени најмање следећи услови:

1) да је држава у којој се налази аеродром утврдила да постоји јавни интерес и оперативна потреба за таквим летовима, било због удаљености аеродрома, било због физичких ограничења која се тичу продужења полетно-слетне стазе;

2) да су забрањени слетање на кратке полетно-слетне стазе у складу са CAT.POL.A.350 и прилази који не задовољавају критеријуме за стабилан прилаз одобрене у складу са CAT.OP.MPA.115 став а);

3) да је забрањено слетање на контаминирани полетно-слетне стазе;

4) да је у оперативном приручнику дефинисана посебна процедура за контролу површине додира са тлом и да се она примењује; ова процедура мора да садржи одговарајућа упутства за неуспели прилаз и прекид слетања у случају да додир са тлом није изводљив на одређеној површини;

5) да је успостављен одговарајући програм обуке и провере летачке посаде који се односе на аеродром;

б) да је летачка посада квалификована и да има скорашње искуство за летове са смањеном потребном дужином за слетање на дотичном аеродрому;

7) да је оператер успоставио програм анализе слетања на аеродром (*ALAP*) како би обезбедио да су испуњени следећи услови:

- (i) леђни ветар није прогнозиран у очекивано време доласка;
- (ii) ако се прогнозом предвиђа да ће полетно-слетна стаза бити влажна у очекивано време доласка, дужина за слетање приликом отпреме лета утврђује се у складу са *CAT.OP.MPA.303* став ц) или износи 115% дужине за слетање одређене за суву полетно-слетну стазу, у зависности од тога шта је дуже;
- (iii) не предвиђа се да би полетно-слетна стаза могла бити контаминирана у очекивано време доласка;
- (iv) не постоје прогнозирани неповољни временски услови у очекивано време доласка;

8) да су утврђене оперативне процедуре како би се обезбедило:

- (i) да сва опрема која утиче на перформансе слетања и дужину за слетање буде у добром стању пре почетка лета;
- (ii) да летачка посада правилно користи уређаје за успоравање;

9) да су утврђена посебна упутства за одржавање и оперативни поступци за уређаје авиона за успоравање у лету како би се повећала поузданост ових система;

10) да се завршни прилаз и слетање обављају само у визуелним метеоролошким условима (*VMC*);

11) додатни услови на аеродрому, ако их одреди надлежна власт која је sertifikovala аеродром, узимајући у обзир орографске карактеристике подручја прилаза, доступна помоћна средства за прилаз, неуспели прилаз и прекинуто слетање.”.

Члан 28.

У Прилогу 1, у Анексу IV (Јавни авио-превоз (Део-САТ)), у Глави Ц (Перформансе и оперативна ограничења ваздухоплова), у Одељку 1 (Авиони), у Пододељку 4 (Перформансе класе Ц), у тач. *CAT.POL.A.415* (Отказ једног мотора на рути (*OEI*)) ст. д) и е) мењају се и гласе:

„д) Растојање наведено у ставу а) мора да буде увећано на 18,5 *km* ако навигациона прецизност не испуњава услове најмање за *RNAV 5*.

е) Избацивање горива у току лета је дозвољено до количине која омогућава долазак до аеродрома на који се претпоставља да ће авион слетети након отказа мотора, са прописаном резервом горива у складу са *CAT.OP.MPA.150*, која је одговарајућа за алтернативни аеродром, ако се примењује процедура за безбедан наставак лета.”.

Тачка *CAT.POL.A.420* мења се и гласи:

„САТ.POL.A.420 Отказ два мотора на рути код авиона са три или више мотора

а) Авион са три или више мотора не сме ни у једној тачки планиране путање да од аеродрома, који испуњава услове из *CAT.POL.A.430* за очекивану масу слетања, буде удаљен више од 90 минута лета, са свим моторима у раду, подешеним на снагу или потисак крстарења, у зависности шта је примењиво, на стандардној температури у мирној атмосфери, осим ако испуњава услове наведене у ст. б)-е).

б) Путања лета авиона са два неисправна мотора мора да буде таква да омогућава да у очекиваним метеоролошким условима, избегавајући све препреке које се налазе у оквиру 9,3 *km* (5 *NM*) са сваке стране планиране путање и са вертикалним растојањем од најмање 2.000 *ft*, авион настави лет до аеродрома који испуњава захтеве у погледу перформанси у погледу очекиване масе на слетању.

ц) Претпоставља се да ће до отказа два мотора доћи у најкритичнијој тачки руте када је авион удаљен од аеродрома из става а) више од 90 минута лета, са свим моторима у раду,

подешеним на снагу или потисак крстарења, у зависности шта је примењиво, на стандардној температури у мирној атмосфери.

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

е) Расположива брзина пењања авиона мора бити 150 *ft* у минути мања од оне која је наведена.

ф) Растојање предвиђено у ставу б) мора бити увећано на 18,5 *km* (10 *NM*) ако навигациона прецизност не испуњава макар услове навигационе спецификације *RNAV 5*.

г) Испуштање горива у лету је дозвољено до количине која омогућава долазак до аеродрома са прописаном резервом горива из става д), ако се примењује процедура за безбедан наставак лета.”.

У тачки *CAT.POL.A.435* (Слетање на влажне и контаминиране полетно-слетне стазе) став а) мења се и гласи:

„а) Ако одговарајући метеоролошки извештаји или прогнозе указују да полетно-слетна стаза у очекивано време доласка авиона може да буде влажна, расположива дужина за слетање (*LDA*) мора да буде једна од следећих дужина:

1) дужина за слетање наведена у приручнику за управљање ваздухопловом (*AFM*) за употребу на влажним полетно-слетним стазама у време отпреме, али која није мања од оне дужине која се захтева *CAT.POL.A.430*;

2) ако у приручнику за управљање ваздухопловом (*AFM*) није наведена дужина за слетање за употребу на влажним полетно-слетним стазама у време отпреме, најмање 115% захтеване дужине за слетање одређене у складу са *CAT.POL.A.430*.”.

Члан 29.

У Прилогу 1, у Анексу IV (Јавни авио-превоз (Део-*CAT*)), у Глави Д (Инструменти, подаци, опрема), у Одељку 1 (Авиони), у тачки *CAT.IDE.A.100* став б) мења се и гласи:

„б) Инструменти и опрема који се не захтевају у овој глави (Део-*CAT*), као и свака друга опрема која се не захтева овом уредбом, а налази се у авиону у току лета, морају да испуњавају следеће услове:

1) летачка посада не сме да користи податке који се читавају са ових инструмената, опреме или њихових додатака у циљу испуњења захтева из Анекса II Уредбе (ЕУ) бр. 2018/1139 или захтева садржаних у *CAT.IDE.A.330*, *CAT.IDE.A.335*, *CAT.IDE.A.340* и *CAT.IDE.A.345* овог анекса; и

2) инструменти и опрема не смеју да имају утицаја на пловидбеност авиона, чак и у случају њиховог отказа или квара.”.

У тачки *CAT.IDE.A.105* (Минимална опрема за лет) тачка б) мења се и гласи:

„б) ако је оператер прибавио одобрење надлежне власти да користи авион у оквиру главне листе минималне опреме (*MMEL*), у складу са *ORO.MLR.105* став ј) Анекса III.”.

У тачки *CAT.IDE.A.185* (Уређај за снимање звука у пилотској кабини) после става х) додаје се став и), који гласи:

„и) Авиони са максималном сертификованом масом на полетању (*MCTOM*) већом од 27.000 *kg*, којима је прва појединачна потврда о пловидбености издата 5. септембра 2022. године или касније, морају бити опремљени са алтернативним извором напајања на који се

у случају потпуног прекида напајања уређаја за снимање звука у пилотској кабини (CVR) аутоматски преусмеравају CVR и неусмерени микрофон у пилотској кабини.”.

После тачке CAT.IDE.A.190 (Уређај за снимање података о лету) додаје се нова тачка CAT.IDE.A.191, која гласи:

„CAT.IDE.A.191 Лаки уређај за снимање лета

а) Авиони на турбински погон са максималном сертификованом масом на полетању (MCTOM) од 2.250 kg или већом масом, као и авиони чији је максимални број расположивих путничких седишта (MOPSC) већи од девет, морају да буду опремљени уређајем за снимање лета ако су испуњени сви следећи услови:

1) ако нису обухваћени тачком CAT.IDE.A.190 став а);

2) ако им је прва појединачна потврда о пловидбености (CofA) издата 5. септембра 2022. године или касније.

б) Уређај за снимање лета мора да уз помоћ података о лету, односно слика, забележи довољно информација за одређивање путање лета и брзине ваздухоплова.

ц) Уређај за снимање лета мора да има капацитет да чува податке о лету и слике прикупљене током најмање пет претходних сати.

д) Уређај за снимање лета аутоматски отпочиње снимање пре него што се авион покрене сопственим погоном и аутоматски престаје са снимањем након што авион престане да се креће на сопствени погон.

е) Ако уређај за снимање лета снима слике или звук из пилотске кабине, потребно је да вођа ваздухоплова има на располагању функцију која модификује снимке слике и звука направљене пре активирања те функције, како се ти снимци не би могли репродуковати или копирати уобичајеним методама.”.

У тачки CAT.IDE.A.205 (Седишта, сигурносни појасеви на седиштима, системи за везивање и сигурносни појасеви за децу) у ставу а) тачка 3) мења се и гласи:

„3) сигурносним појасом са системом за везивање горњег дела тела за свако путничко седиште и сигурносним појасом за сваки лежај, за авионе са максималном сертификованом масом на полетању (MCTOM) од 5.700 kg или мањом и чији је максимални број расположивих путничких седишта (MOPSC) девет или мање, којима је прва појединачна потврда о пловидбености издата 8. априла 2015. године или касније;”.

У ставу б) тачка 3) мења се и гласи:

„3) на седиштима која су предвиђена за летачку посаду и на сваком седишту које се налази поред пилотског седишта:

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

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

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

(Б) авионе са максималном сертификованом масом на полетању (MCTOM) од 5.700 kg или мање и са максималним бројем расположивих путничких седишта (MOPSC) од девет или мање, који не задовољавају динамичке услове принудног слетања утврђене у примењивим сертификационим захтевима и којима је прва појединачна потврда о пловидбености (CofA) издата пре 28. октобра 2014. године;

(Ц) авионе који су сертификовани у складу са CS-VLA или CS-LSA или еквивалентним захтевима.”.

У тачки CAT.IDE.A.230 (Кисеоник за прву помоћ) став б) мења се и гласи:

„б) Када се кабина налази на висинама које су веће од 8.000 *ft*, али нису веће од 15.000 *ft*, залиха кисеоника из става а) мора да буде довољна за остатак лета након пада притиска у кабини, за најмање 2% путника који се налазе у кабини, али ни у ком случају за мање од једне особе;”.

Став д) мења се и гласи:

„д) Опрема за давање кисеоника за прву помоћ мора да омогућава масени проток кисеоника до сваке особе.”.

У тачки CAT.IDE.A.245 (Заштитна опрема за дисање коју користи посада) став д) мења се и гласи:

„д) Авиони морају да имају додатну преносиву заштитну опрему за дисање (*PBE*), смештену уз апарат за гашење пожара који је наведен у CAT.IDE.A.250 ст. б) и ц) или поред улаза у одељак за смештај терета, ако је апарат за гашење пожара смештен у том одељку.”.

У тачки CAT.IDE.A.275 (Светла и ознаке за случај опасности) ст. ц) и д) мењају се и гласе:

„ц) Код авиона са максималним бројем расположивих путничких седишта (*MOPSC*) 19 или мање, за које је потврда о типу издата на основу сертификационих захтева прописаних од стране Агенције, осветљење за случај опасности наведено у ставу а) мора да обухвати и опрему наведену у ставу б) тач. 1) - 3).

д) Код авиона са максималним бројем расположивих путничких седишта (*MOPSC*) 19 или мање, за које потврда о типу није издата на основу сертификационих захтева прописаних од стране Агенције, осветљење за случај опасности наведено у ставу а) мора да обухвати опрему наведену у ставу б) тачка 1).”.

У тачки CAT.IDE.A.285 (Лет изнад воде) став ц) мења се и гласи:

„ц) Хидроавиони који лете изнад воде морају да имају:

1) сидро и осталу опрему неопходну да би се олакшало привезивање, сидрење или маневрисање хидроавиона на води, која је прикладна величини, маси и управљачким карактеристикама; и

2) опрему за произвођење звучних сигнала прописану међународним прописима за спречавање судара на мору, кад је то потребно.”.

Тачка CAT.IDE.A.345 мења се и гласи:

„CAT.IDE.A.345 Комуникациона, навигациона и надзорна опрема за летове који се обављају по правилима за инструментално летење (*IFR*) или по правилима за визуелно летење (*VFR*) на рутама на којима се навигација не обавља према визуелним оријентирима на земљи

а) Авиони који лете по правилима за инструментално летење (*IFR*) или по правилима за визуелно летење (*VFR*) на рутама на којима не може да се лети према визуелним оријентирима на земљи морају да имају радио-комуникациону, навигациону и надзорну опрему, у складу са применљивим захтевима ваздушног простора.

б) Радио-комуникациону опрему чине најмање два независна радио-комуникациона система, неопходна у уобичајеним околностима за комуникацију са одговарајућим станицама на земљи, са било које тачке на рути, укључујући и скретање са руте.

ц) Изузетно од става б), авиони који лете на кратким летовима у ваздушном простору Северног Атлантика (*NAT HLA*), али који не прелећу Северни Атлантук, морају да имају

најмање један комуникациони систем великог домета ако су за тај ваздушни простор објављене другачије комуникационе процедуре.

д) Авиони морају да имају довољну навигациону опрему како би се обезбедило да у случају отказа једног дела опреме, у било којој фази лета, преостали део опреме омогућава безбедну навигацију у складу са планом лета.

е) Авиони који се користе на летовима код којих се очекује слетање у метеоролошким условима за инструментално летење (*ИМС*) морају да имају одговарајућу опрему која омогућава навођење до одређене тачке од које се обавља визуелно слетање за сваки аеродром на који се очекује слетање у метеоролошким условима за инструментално летење (*ИМС*) и за сваки одређени алтернативни аеродром.

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

Члан 30.

У Прилогу 1, у Анексу IV (Јавни авио-превоз (Део-*CAT*)), у Глави Д (Инструменти, подаци, опрема), у Одељку 2 (Хеликоптери), у тачки *CAT.IDE.H.100* (Инструменти и опрема - опште одредбе) ст. а) и б) мењају се и гласе:

„а) Инструменти и опрема који се захтевају у овој глави морају да буду одобрени у складу са применљивим захтевима пловидбености, изузев следећих ставки:

- 1) преносивих батеријских лампи;
- 2) прецизног мерача времена;
- 3) држача карте;
- 4) комплета прве помоћи;
- 5) мегафона;
- 6) опреме за преживљавање и сигнализацију;
- 7) сидра за море и опреме за привезивање; и
- 8) сигурносних појасева за децу.

б) Инструменти и опрема који се не захтевају у овом анексу (*Део-СAТ*), као и било која друга опрема која се не захтева овом уредбом, али се носи током лета, морају да испуњавају следеће услове:

1) летачка посада не сме да користи податке који се читавају са ових инструмената, опреме или њихових додатака у циљу испуњавања захтева из Анекса II Уредбе (ЕУ) бр. 2018/1139 или захтева садржаних у *CAT.IDE.H.330*, *CAT.IDE.H.335*, *CAT.IDE.H.340* и *CAT.IDE.H.345* овог анекса; и

2) инструменти и опрема не смеју да утичу на пловидбеност хеликоптера, чак и у случају њиховог отказа или квара.”.

У тачки *CAT.IDE..H.105* (Минимална опрема за лет) став б) мења се и гласи:

„б) ако је оператер прибавио одобрење надлежне власти да користи хеликоптер у оквиру главне листе минималне опреме (*MMEL*) у складу са *ORO.MLR.105* став j) Анекса III.”.

После тачке *CAT.IDE.H.190* (Уређај за снимање података о лету) додаје се нова тачка *CAT.IDE.H.191*, која гласи:

„**CAT.IDE.H.191** Лаки уређај за снимање лета

а) Хеликоптери на турбински погон са максималном сертификованом масом на полетању (*МСТОМ*) од 2.250 kg или већом масом морају да буду опремљени уређајем за снимање лета ако су испуњени сви следећи услови:

- 1) ако нису обухваћени тачком *CAT.IDE.H.190* став а);

2) ако им је прва појединачна потврда о пловидбености (*CofA*) издата 5. септембра 2022. године или касније.

б) Уређај за снимање лета мора да уз помоћ података о лету, односно слика, забележи довољно информација за одређивање путање лета и брзине ваздухоплова.

ц) Уређај за снимање лета мора да има капацитет да чува податке о лету и слике прикупљене током најмање пет претходних часова.

д) Уређај за снимање лета аутоматски отпочиње снимање пре него што се хеликоптер покрене сопственим погоном и аутоматски престаје са снимањем након што хеликоптер престане да се креће на сопствени погон.

е) Ако уређај за снимање лета снима слике или звук из пилотске кабине, потребно је да вођа ваздухоплова има на располагању функцију која модификује снимке слике и звука направљене пре активирања те функције, како се ти снимци не би могли репродуковати или копирати уобичајеним методама.”.

У тачки CAT.IDE.H.315 (Хеликоптери који су сертификовани за коришћење на води - допунска опрема), у тачки а) реч: „тежини” замењује се речју: „маси”.

Тачка CAT.IDE..H.320 мења се и гласи:

„CAT.IDE.H.320 Сви хеликоптери на летовима изнад воде – принудно слетање на воду

а) Хеликоптери морају да буду пројектовани за слетање на воду или сертификовани за принудно слетање на воду у складу са одговарајућим сертификационим захтевима, ако се користе у перформансама класе 1 или 2, на летовима изнад воде, у непогодној средини, на удаљености од копна која одговара лету дужем од десет минута при нормалној брзини крстарења.

б) Хеликоптери морају да буду пројектовани за слетање на воду или сертификовани за принудно слетање на воду у складу са одговарајућим сертификационим захтевима или опремљени опремом за плутање по води у случају опасности, ако се користе:

1) у перформансама класе 1 или 2, на летовима изнад воде, у погодној средини, на удаљености од копна која одговара лету дужем од десет минута при нормалној брзини крстарења;

2) у перформансама класе 2, када полећу или слећу изнад воде, осим ако се користе за пружање хитне медицинске помоћи (*HEMS*) са места пружања хитне медицинске помоћи (*HEMS*) у густо насељеној средини када се, у циљу смањења изложености, слетање или полетање обавља изнад воде;

3) у перформансама класе 3, на летовима изнад воде, на удаљености од копна која је већа од растојања са кога се може обавити безбедно принудно слетање.”.

Назив тачке CAT.IDE.H.345 мења се и гласи:

„CAT.IDE.H.345 Комуникациона, навигациона и надзорна опрема за летове који се обављају по правилима за инструментално летење (*IFR*) или по правилима за визуелно летење (*VFR*) на рутама на којима се навигација не обавља према визуелним оријентирима на земљи”.

Став а) мења се и гласи:

а) Хеликоптери који лете по правилима за инструментално летење (*IFR*) или по правилима за визуелно летење (*VFR*) на рутама на којима навигација не може да се обавља према визуелним оријентирима на земљи морају да имају радио-комуникациону, навигациону и надзорну опрему, у складу са применљивим захтевима ваздушног простора.”.

Члан 31.

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

„SPA.GEN.100 Надлежна власт

а) Надлежна власт за издавање посебног одобрења јесте:

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

2) за оператера који обавља некомерцијално летење, власт државе у којој оператер има главно место пословања, у којој је основан или у којој има пребивалиште.

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

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

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

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

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

Члан 32.

У Прилогу 1, у Анексу V (Посебна одобрења (Део-SPA)), у Глави Г (Транспорт опасног терета), у тачки SPA.DG.110 тачка е) мења се и гласи:

„е) обезбеди да се копија информација датих вођи ваздухоплова/пилоту који управља ваздухопловом, чува на земљи и да је та копија или информација која је у њој садржана лако доступна оперативном контролору саобраћаја, ваздухопловном диспечеру или унапред одређеном земаљском особљу одговорном за свој део летачке делатности, све до завршетка лета на који се информације односе;”.

Члан 33.

У Прилогу 1, у Анексу V (Посебна одобрења (Део-SPA)), у Глави И (Лет хеликоптера уз коришћење хеликоптерске дизалице) тачка SPA.HHO.110 мења се и гласи:

„SPA.HHO.110 Захтеви који се односе на опрему потребну за летове на којима се користи хеликоптерска дизалица (*HHO*)

а) Уградња у хеликоптер целокупне опреме, осим једноставних система уређаја за пренос лица (*PCDS*), која је потребна за обављање *HHO* летова, укључујући и радио-опрему која испуњава услове наведене у SPA.HHO.115, као и свих наредних модификација, мора да има одобрење пловидбености које одговара њиховој планираној функцији. Помоћна опрема мора да буде пројектована и тестирана према одговарајућем стандарду, на начин како то захтева надлежна власт.

б) Упутства за одржавање опреме и система који се користе за *HHO* летове утврђује оператер, у сарадњи са произвођачем и наводи их у програму одржавања хеликоптера, који се захтева на основу Уредбе (ЕУ) бр. 1321/2014.”.

Члан 34.

У Прилогу 1, у Анексу V (Посебна одобрења (Део-SPA)), у Глави Л (Летови једномоторних авиона са мотором на турбински погон, ноћу или у инструменталним

метеоролошким условима (*SET-IMC*)), у тачки SPA.SET-IMC.105 (Одобрење за SET-IMC летове) став б) мења се и гласи:

„б) да су успостављена посебна упутства и поступци за одржавање ваздухоплова којима се обезбеђују неопходни нивои континуиране пловидбености и поузданост авиона и његовог погонског система и да су они унети у програм одржавања оператера у складу са Уредбом (ЕУ) бр. 1321/2014, укључујући све следеће:

1) програм праћења параметара мотора, изузев за авионе за које је прва појединачна потврда о пловидбености издата после 31. децембра 2004. године, који морају да имају аутоматски систем за праћење трендова;

2) програм за обезбеђење поузданости погонског система и припадајућих система;”.

Члан 35.

У Прилогу 1, у Анексу VI (Некомерцијални летови сложених моторних ваздухоплова (Део-*NCC*)), у Глави А (Општи захтеви), тачка *NCC.GEN.100* мења се и гласи:

„*NCC.GEN.100* Надлежна власт

Надлежна власт је власт коју је одредила држава чланица у којој оператер има главно место пословања или у којој је основан или у којој има пребивалиште.”.

После тачке *NCC.GEN.100* (Надлежна власт) додаје се нова тачка *NCC.GEN.101*, која гласи:

„*NCC.GEN.101* Додатни захтеви за организације за обуку летачког особља

Одобрене организације за обуку које су дужне да се придржавају овог анекса морају, такође, да се придржавају одредаба:

а) *ORO.GEN.310*, кад је то применљиво;

б) *ORO.MLR.105*.”.

Тачка *NCC.GEN.145* мења се и гласи:

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

а) Након удеса, озбиљне незгоде или догађаја које је одредио истражни орган, оператер ваздухоплова је дужан да оригинално снимљене податке чува 60 дана, изузев ако истражни орган нареди другачије.

б) Оператер је дужан да врши провере исправности рада и процене снимљених података како би се уверио у сталну исправност уређаја за снимање лета који се морају налазити у ваздухоплову.

ц) Оператер је дужан да обезбеди чување снимака параметара лета и комуникационих порука са везе за пренос података, за које се захтева да буду снимљени уређајима за снимање лета. Међутим, у случају тестирања и одржавања ових уређаја за снимање лета, може се избрисати до један сат најстаријих снимљених података у време тестирања.

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

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

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

1) изузев у циљу обезбеђивања исправности уређаја за снимање лета, аудио снимци са уређаја за снимање лета не могу да се обелодане или користе, осим:

- (i) ако је прописан поступак који се односи на руковање аудио снимцима и њиховим транскриптима;
- (ii) ако су сви дотични чланови посаде и особље за одржавање дали своју претходну сагласност;
- (iii) ако се такви аудио снимци користе само за одржавање или унапређење безбедности.

1а) Када се аудио снимци са уређаја за снимање лета прегледају ради обезбеђивања исправности уређаја, оператер је дужан да заштити приватност аудио снимака и да обезбеди да се ти подаци не могу обелоданити или користити у друге сврхе осим за обезбеђивање исправности уређаја за снимање лета.

2) Параметри лета или поруке са везе за пренос података, који су снимљени уређајем за снимање лета, не могу да се користе у друге сврхе осим за истраживање удеса или незгода које су предмет обавезног пријављивања, изузев ако ти снимци испуњавају неки од следећих услова:

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

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

- (i) ако је прописан поступак који се односи на руковање тим сликама;
- (ii) ако су сви дотични чланови посаде и особље за одржавање дали своју претходну сагласност;
- (iii) ако се такве снимљене слике користе само за одржавање или унапређење безбедности.

3а) Ако се слике пилотске кабине снимљене уређајем за снимање лета прегледају ради обезбеђивања исправности уређаја:

- (i) те слике се не могу обелоданити или користити у друге сврхе осим ради утврђивања исправности уређаја за снимање лета;
- (ii) ако је вероватно да ће делови тела чланова посаде бити видљиви на сликама, оператер је дужан да обезбеди приватност тих слика.”.

Члан 36.

У Прилогу 1, у Анексу VI (Некомерцијални летови сложених моторних ваздухоплова (Део-НСС), у Глави Б (Оперативне процедуре) тачка НСС.ОР.225 мења се и гласи:

„НСС.ОР.225 Услови за прилаз и слетање - авиони

Пре него што започне прилаз ради слетања, пилот који управља ваздухопловом је дужан да се на основу доступних информација увери да време на аеродрому или оперативном месту и услови на полетно-слетној стази коју намерава да користи неће спречити безбедан прилаз, слетање или извршење поступка неуспелог прилаза.”.

После тачке НСС.ОР.225 (Услови за прилаз и слетање – авиони) додаје се нова тачка НСС.ОР.226, која гласи:

„НСС.ОР.226 Услови за прилаз и слетање - хеликоптери

Пре него што започне прилаз ради слетања, пилот који управља ваздухопловом је дужан да се на основу доступних информација увери да време на аеродрому или

оперативном месту и услови на подручју завршног прилаза и полетања (*FATO*) које намерава да користи неће спречити безбедан прилаз, слетање или извршење поступка неуспелог прилаза.”.

Члан 37.

У Прилогу 1, у Анексу VI (Некомерцијални летови сложених моторних ваздухоплова (Део-*NCC*), у Глави Д (Инструменти, подаци, опрема), у Одељку 1 (Авиони), у тачки *NCC.IDE.A.100* (Инструменти и опрема – опште одредбе) став ц) мења се и гласи:

„ц) Инструменти и опрема, као и њихови додаци, који се не захтевају овим анексом, као и свака друга опрема која се не захтева овом уредбом, али се налази у авиону у току лета, морају да испуњавају следеће услове:

1) информације које се добијају са ових инструмената, опреме или додатне опреме летачка посада не сме да користи у циљу испуњења захтева из Анекса II Уредбе (ЕУ) бр. 2018/1139 или *NCC.IDE.A.245* и *NCC.IDE.A.250* овог анекса; и

2) инструменти и опрема не смеју да имају утицај на пловидбеност авиона, чак и у случају њиховог отказа или квара.”.

У тачки *NCC.IDE.A.105* (Минимална опрема за лет) тачка б) мења се и гласи:

„б) ако је оператер прибавио одобрење надлежне власти да користи авион у оквиру главне листе минималне опреме (*MMEL*), у складу са *ORO.MLR.105* став ј) Анекса III; или”.

У тачки *NCC.IDE.A.125* (Летови који се обављају по правилима за инструментално летење (*IFR*) - летачки и навигациони инструменти и припадајућа опрема), тачка х) мења се и гласи:

„х) резервни извор напајања, који је независан од главног електричног система, а који се користи за потребе рада и осветљавања система за приказ уздужног положаја у трајању од најмање 30 минута. Резервни извор напајања се мора аутоматски укључити након потпуног квара главног електричног система, при чему се на инструменту или његовом панелу мора јасно приказати да се индикатор уздужног положаја напаја из резервног извора напајања.”.

У тачки *NCC.IDE.A.180* (Седишта, сигурносни појасеви на седиштима, системи за везивање и сигурносни појасеви за децу) став б) мења се и гласи:

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

1) једну тачку отпуштања;

2) на седиштима која су предвиђена за седење минималног захтеваног броја чланова кабинске посаде, два рамена појаса и сигурносни појас који се могу користити засебно; и

3) на седиштима која су предвиђена за летачку посаду и на сваком седишту које се налази поред пилотског седишта:

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

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

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

(Б) авионе са максималном сертификованом масом на полетању (*MCTOM*) од 5.700 kg или мањом и са максималним бројем расположивих путничких седишта (*MOPSC*) од девет или мање, који не задовољавају динамичке услове

принудног слетања утврђене у примењивим сертификационим захтевима и којима је прва појединачна потврда о пловидбености (*CofA*) издата пре 25. августа 2016. године.”.

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

„е) Авиони морају да буду опремљени надзорном опремом у складу са примењивим захтевима за ваздушни простор.”.

Члан 38.

У Прилогу 1, у Анексу VI (Некомерцијални летови сложених моторних ваздухоплова (Део-*NCC*), у Глави Д (Инструменти, подаци, опрема), у Одељку 2 (Хеликоптери), у тачки NCC.IDE.H.100 (Инструменти и опрема – опште одредбе) став ц) мења се и гласи:

„ц) Инструменти и опрема, као и њихови додаци, који се не захтевају овим анексом, као и друга опрема која није захтевана овом уредбом, али се налази у хеликоптеру у току лета, морају да испуњавају следеће услове:

1) летачка посада не сме да користи податке који се читавају са ових инструмената, опреме или њихових додатака у циљу испуњавања захтева из Анекса II Уредбе (ЕУ) бр. 2018/1139 или захтева садржаних у NCC.IDE.H.245 и NCC.IDE.H.250 овог анекса; и

2) инструменти и опрема не смеју да утичу на пловидбеност хеликоптера, чак и у случају њиховог отказа или квара.”.

У тачки NCC.IDE.H.105 (Минимална опрема за лет) тачка б) мења се и гласи:

„б) ако је оператер прибавио одобрење надлежне власти да користи хеликоптер у оквиру главне листе минималне опреме (*MMEL*), у складу са ORO.MLR.105 став ј) Анекса III; или”.

У тачки NCC.IDE.H.235 (Сви хеликоптери на летовима изнад воде – принудно слетање на воду) речи: „правилима пловидбености” замењују се речима: „сертификационим захтевима”.

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

„е) Хеликоптери морају да буду опремљени надзорном опремом у складу са примењивим захтевима за ваздушни простор.”.

Члан 39.

У Прилогу 1, у Анексу VII (Некомерцијални летови који се обављају ваздухопловом који није сложени моторни ваздухоплов (Део-*NCO*)), у Глави А (Општи захтеви), тачка NCO.GEN.100 мења се и гласи:

„NCO.GEN.100 Надлежна власт

а) Надлежна власт је власт коју је одредила држава чланица у којој је ваздухоплов регистрован.

б) Ако је ваздухоплов регистрован у трећој земљи, надлежна власт је власт коју је одредила држава чланица у којој оператер има главно место пословања или у којој је основан или у којој има пребивалиште.”.

После тачке NCO.GEN.103 (Показни летови) додаје се нова тачка NCO.GEN.104, која гласи:

„NCO.GEN.104 Коришћење ваздухоплова наведеног у AOC-у од стране NCO оператера

а) NCO оператер може, у складу са овим анексом, да у сврху обављања некомерцијалног летења користи ваздухоплов који није сложени моторни ваздухоплов, а који је наведен у AOC-у оператера.

б) NCO оператер који користи ваздухоплов у складу са ставом а) дужан је да утврди процедуру:

1) у којој је јасно описано како се оперативна контрола ваздухоплова преноси између имаоца AOC-а и NCO оператера, како је наведено у ORO.GEN.310 Анекса III;

2) у којој је описан поступак примопредаје приликом враћања ваздухоплова имаоцу AOC-а.

Ова процедура мора да буде саставни део уговора између имаоца AOC-а и NCO оператера.

NCO оператер је дужан да са процедуром упозна одговарајуће особље.

ц) Континуирану пловидбеност ваздухоплова који се користи у складу са ставом а) води организација одговорна за континуирану пловидбеност ваздухоплова који је наведен у AOC-у, у складу са Уредбом (ЕУ) бр. 1321/2014.

д) NCO оператер који користи ваздухоплов у складу са ставом а) дужан је да обезбеди:

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

2) да се не врше промене у ваздухопловним системима или конфигурацији;

3) да се свака грешка или технички квар, који настану док је ваздухоплов под његовом оперативном контролом, пријави организацији из става ц) одмах након лета;

4) да имаоца AOC-а добије копију сваког извештаја о догађају у вези с летовима који се обављају тим ваздухопловом, а који је израђен у складу са Уредбом (ЕУ) бр. 376/2014 и Уредбом (ЕУ) 2015/1018.”.

Члан 40.

У Прилогу 1, у Анексу VII (Некомерцијални летови који се обављају ваздухопловом који није сложени моторни ваздухоплов (Део-NCO)), у Глави Б (Оперативне процедуре) тачка NCO.OP.205 мења се и гласи:

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

Пре него што започне прилаз ради слетања, пилот који управља ваздухопловом је дужан да се на основу доступних информација увери да време на аеродрому или оперативном месту и услови на полетно-слетној стази коју намерава да користи неће спречити безбедан прилаз, слетање или извршење поступка неуспелог прилаза.”.

После тачке NCO.OP.205 (Услови за прилаз и слетање – авиони) додаје се нова тачка NCO.OP.206, која гласи:

„NCO.OP.206 Услови за прилаз и слетање - хеликоптери

Пре него што започне прилаз ради слетања, пилот који управља ваздухопловом је дужан да се на основу доступних информација увери да време на аеродрому или оперативном месту и услови на подручју завршног прилаза и полетања (FATO) које намерава да користи неће спречити безбедан прилаз, слетање или извршење поступка неуспелог прилаза.”.

Члан 41.

У Прилогу 1, у Анексу VII (Некомерцијални летови који се обављају ваздухопловом који није сложени моторни ваздухоплов (Део-*NCO*)), у Глави Д (Инструменти, подаци, опрема), у Одељку 1 (Авиони), у тачки *NCO.IDE.A.100* (Инструменти и опрема – опште одредбе) ст. б) и ц) мењају се и гласе:

„б) Следеће предмете, ако се захтевају овом главом, није потребно одобрити као опрему:

- 1) резервне осигураче;
- 2) преносиве батеријске лампе;
- 3) тачан мерач времена;
- 4) комплет прве помоћи;
- 5) опрему за преживљавање и сигнализацију;
- 6) сидра за море и опрему за привезивање;
- 7) сигурносне појасеве за децу; и
- 8) једноставан *PCDS* који користи стручно лице за обављање задатка као систем за везивање.

ц) Инструменти и опрема који се не захтевају у Анексу VII (Део-*NCO*), као и свака друга опрема која се не захтева овом уредбом, али се налази у авиону у току лета, морају да испуњавају следеће услове:

1) информације које се добијају са ових инструмената или опреме летачка посада не сме да користи у циљу испуњења захтева из Анекса II Уредбе (ЕУ) бр. 2018/1139 или *NCO.IDE.A.190* и *NCO.IDE.A.195* Анекса VII; и

2) инструменти и опрема не смеју да имају утицаја на пловидбеност авиона, чак и у случају њиховог отказа или квара.”.

У тачки *NCO.IDE.A.140* (Седишта, сигурносни појасеви на седиштима, системи за везивање и сигурносни појасеви за децу), у ставу а) тачка 2) мења се и гласи:

„2) сигурносним појасом на сваком седишту и појасевима за сваки лежај;”.

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

„е) Авиони морају да буду опремљени надзорном опремом у складу са примењивим захтевима за ваздушни простор.”.

Члан 42.

У Прилогу 1, у Анексу VII (Некомерцијални летови који се обављају ваздухопловом који није сложени моторни ваздухоплов (Део-*NCO*)), у Глави Д (Инструменти, подаци, опрема), у Одељку 2 (Хеликоптери), у тачки *NCO.IDE.H.100* (Инструменти и опрема – опште одредбе) ст. б) и ц) мењају се и гласе:

„б) Следеће предмете, ако се захтевају овом главом, није потребно одобрити као опрему:

- 1) преносиве батеријске лампе;
- 2) прецизни мерач времена;
- 3) комплет прве помоћи;
- 4) опрему за преживљавање и сигнализацију;
- 5) сидра за море и опрему за привезивање;
- 6) сигурносне појасеве за децу; и
- 7) једноставан *PCDS* који користи стручно лице за обављање задатка као систем за везивање.

ц) Инструменти и опрема, као и њихови додаци, који се не захтевају у Анексу VII (Део-*NCO*), као и друга опрема која се не захтева овом уредбом, али се налази у хеликоптеру у току лета, морају да испуњавају следеће услове:

1) летачка посада не сме да користи податке који се читавају са ових инструмената, опреме или њихових додатака у циљу испуњавања захтева из Анекса II Уредбе (ЕУ) бр. 2018/1139 или захтева садржаних у *NCO.IDE.H.190* и *NCO.IDE.H.195* Анекса VII; и

2) инструменти и опрема, као и њихови додаци, не смеју да утичу на пловидбеност хеликоптера, чак и у случају њиховог отказа или квара.”.

У тачки *NCO.IDE.H.140* (Седишта, сигурносни појасеви на седиштима, системи за везивање и сигурносни појасеви за децу), у ставу а) тач. 1) и 2) мењају се и гласе:

„1) седиште или лежај за свако лице у хеликоптеру старосног узраста од 24 месеца или више или место предвиђено за сваког члана посаде или стручно лице за обављање задатака;

2) сигурносни појас на сваком путничком седишту и појасеве за сваки лежај, као и системе за везивање на свим местима предвиђеним за посаду и стручно лице за обављање задатака.”.

Тачка *NCO.IDE.H.185* мења се и гласи:

„*NCO.IDE.H.185* Сви хеликоптери на летовима изнад воде – принудно слетање на воду

Хеликоптери који лете изнад воде, у непогодној средини, на удаљености од копна већој од 50 *NM* морају да буду:

а) пројектовани за слетање на воду у складу са одговарајућим сертификационим захтевима;

б) сертификовани за принудно слетање на воду у складу са одговарајућим сертификационим захтевима; или

ц) опремљени опремом за плутање на води која се користи у случају опасности.”.

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

„е) Хеликоптери морају да буду опремљени надзорном опремом у складу са примењивим захтевима за ваздушни простор.”.

Члан 43.

У Прилогу 1, у Анексу VII (Некомерцијални летови који се обављају ваздухопловом који није сложени моторни ваздухоплов (Део-*NCO*)), у Глави Е (Посебни захтеви), у Одељку 3 (Летови са лицима као спољашњим теретом (*HEC*)), у тачки *NCO.SPEC.HEC.105* (Посебна опрема за летове са лицима као спољашњим теретом) став б) мења се и гласи:

„б) Уградња сваке дизалице или куке, осим једноставне *PCDS*, као и свака накнадна измена те опреме, мора да има одобрење пловидбености које одговара предвиђеној намени.”.

Члан 44.

У Прилогу 1, у Анексу VII (Некомерцијални летови који се обављају ваздухопловом који није сложени моторни ваздухоплов (Део-*NCO*)), у Глави Е (Посебни захтеви), у Одељку 4 (Летови за искакање падобраном (*PAR*)), назив тачке *NCO.SPEC.PAR.120* мења се и гласи:

„*NCO.SPEC.PAR.120* Транспорт и избацивање опасног терета”.

Члан 45.

У Прилогу 1, у Анексу VII (Некомерцијални летови који се обављају ваздухопловом који није сложени моторни ваздухоплов (Део-*NCO*)), у Глави Е (Посебни захтеви), после тачке *NCO.SPEC.ABF.115* (Опрема) додаје се назив новог Одељка 6 и тачке *NCO.SPEC.MCF.100 - NCO.SPEC.MCF.140*, који гласе:

„ОДЕЉАК 6

Пробни летови након одржавања ваздухоплова (*MCF*)

***NCO.SPEC.MCF.100* Нивои пробних летова након одржавања ваздухоплова (*MCF*)**

Пре обављања пробног лета након одржавања ваздухоплова оператер је дужан да одреди ниво таквог лета на следећи начин:

а) „ниво А” пробног лета након одржавања, за лет при коме се очекује примена ванредних поступака или поступака у случају опасности, како је дефинисано у приручнику за управљање ваздухопловом, или за случај када се у току лета проверава функционисање резервног система или других безбедносних уређаја;

б) „ниво Б” пробног лета након одржавања, за сваки пробни лет након одржавања који не спада у „ниво А” пробног лета након одржавања.

***NCO.SPEC.MCF.105* Оперативна ограничења**

а) Изузетно од *NCO.GEN.105* став а) тачка 4) овог анекса, пробни лет након одржавања може се да обавља ваздухопловом који је пуштен у саобраћај са непотпуно извршеним радовима одржавања у складу са тач. *M.A.801* став ф) Анекса I (Део-*M*), *145.A.50* став е) Анекса II (Део-*145*) или *ML.A.801* став ф) Анекса Vб (Део-*ML*) Уредбе Комисије (ЕУ) бр. 1321/2014.

б) Изузетно од *NCO.IDE.A.105* или *NCO.IDE.H.105*, пилот који управља ваздухопловом може да обави лет са неисправном опремом или без делова опреме или без појединих функција опреме који су потребни за лет ако су ти неисправни или недостајући делови опреме или функције наведени у листи провере из *NCO.SPEC.MFC.110*.

***NCO.SPEC.MCF.110* Листа провере и безбедносно информисање**

а) Листа провере из *NCO.SPEC.105* мора да, по потреби, буде ажурирана пре сваког пробног лета након одржавања, узимајући при том у обзир оперативне процедуре планиране за одређени пробни лет након одржавања.

б) Изузетно од *NCO.SPEC.125* став б), пре сваког пробног лета након одржавања мора да се изврши безбедносно информисање стручног лица за обављање задатка.”.

***NCO.SPEC.MCF.120* Захтеви за летачку посаду**

При одређивању члана летачке посаде за обављање пробног лета након одржавања оператер је дужан да узме у обзир сложеност ваздухоплова и ниво пробног лета након одржавања, како је наведено у *NCO.SPEC.MFC.100*.

***NCO.SPEC.MCF.125* Састав посаде и лица у ваздухоплову**

а) Пилот који управља ваздухопловом утврђује потребу за додатним члановима посаде и/или стручним лицима за обављање задатка пре сваког планираног пробног лета након одржавања, узимајући у обзир очекивано радно оптерећење члана летачке посаде или стручног лица за обављање задатка и процену ризика.

б) Пилот који управља ваздухопловом је дужан да обезбеди да се само лица из става а) налазе у ваздухоплову у току нивоа А пробног лета након одржавања.

NSO.SPEC.MCF.130 Симулирани ванредни поступци или поступци у случају опасности током лета

Изузетно од NSO.SPEC.145, пилот који управља ваздухопловом може да симулира ситуације при којима се примењују ванредни поступци или поступци у случају опасности док се у ваздухоплову налази стручно лице за обављање задатка ако је симулирање потребно како би се испунила сврха лета и ако је тако утврђено у листи провере из NSO.SPEC.MFC.110 или у оперативним процедурама.

NSO.SPEC.MCF.140 Системи и опрема

Ако је сврха пробног лета након одржавања провера правилног рада система или опреме, тај се систем или опрема сматрају потенцијално непоузданима и стога се пре лета морају утврдити одговарајуће мере ублажавања како би се ризици по безбедност лета свели на најмању меру.”.

Члан 46.

У Прилогу 1, у Анексу VIII (Посебне делатности у ваздушном саобраћају (Део-*SPO*)), у тачки *SPO.GEN.005* (Област примене) став а) мења се и гласи:

„а) Овај анекс се примењује на посебне делатности у ваздушном саобраћају при којима се ваздухоплов користи за посебне активности, као што су пољопривреда, грађевинарство, фотографисање, геодезија, осматрање, патролирање, рекламирање из ваздуха и пробни летови након одржавања ваздухоплова.”.

Члан 47.

У Прилогу 1, у Анексу VIII (Посебне делатности у ваздушном саобраћају (Део-*SPO*)), у Глави А (Општи захтеви), тачка *SPO.GEN.100* мења се и гласи:

„SPO.GEN.100 Надлежна власт

Надлежна власт је власт коју је одредила држава чланица у којој оператер има главно место пословања, у којој је основан или има пребивалиште.”.

У тачки *SPO.GEN.140* (Документи, приручници и информације који се налазе у ваздухоплову) став а) тачка 10) мења се и гласи:

„10) техничка књига ваздухоплова у складу са Уредбом (ЕУ) бр. 1321/2014, ако је то применљиво;”.

Тачка *SPO.GEN.145* мења се и гласи:

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

а) Након удеса, озбиљне незгоде или догађаја које је одредио истражни орган, оператер ваздухоплова је дужан да оригинално снимљене податке чува 60 дана, изузев ако истражни орган нареди другачије.

б) Оператер је дужан да врши провере исправности рада и процене снимљених података како би се уверио у сталну исправност уређаја за снимање лета који се морају налазити у ваздухоплову.

ц) Оператер је дужан да обезбеди чување снимака параметара лета и комуникационих порука са везе за пренос података, за које се захтева да буду снимљени уређајима за снимање лета. Међутим, у случају тестирања и одржавања ових уређаја за

снимање лета, може се избрисати до један сат најстаријих забележених података у време тестирања.

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

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

ф) Не доводећи у питање Уредбу (ЕУ) бр. 996/2010 и Уредбу (ЕУ) 2016/679, изузев у циљу обезбеђивања исправности уређаја који снима податке о лету:

1) аудио снимци са уређаја за снимање лета могу се обелоданити и користити само ако су испуњени сви следећи услови:

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

(ii) ако су сви дотични чланови посаде и особље за одржавање дали своју претходну сагласност;

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

1а) Када се аудио снимци са уређаја за снимање лета прегледају ради обезбеђивања исправности уређаја, оператер је дужан да заштити приватност аудио снимака и да обезбеди да се ти подаци не могу откривати или користити у друге сврхе осим за обезбеђивање исправности уређаја за снимање лета.

2) Параметри лета или комуникационе поруке са везе за пренос података, који су снимљени уређајем за снимање лета, не могу да се користе у друге сврхе осим за истраживање удеса или незгода које су предмет обавезног пријављивања, изузев ако ти подаци испуњавају неки од следећих услова:

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

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

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

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

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

(ii) ако су сви дотични чланови посаде и особље за одржавање дали своју претходну сагласност;

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

3а) Ако се слике пилотске кабине снимљене уређајем за снимање лета прегледају ради обезбеђивања исправности уређаја:

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

(ii) ако је вероватно да ће делови тела чланова посаде бити видљиви на сликама, оператер је дужан да обезбеди приватност тих слика.”.

Члан 48.

У Прилогу 1, у Анексу VIII (Посебне делатности у ваздушном саобраћају (Део-*SPO*)), у Глави Б (Оперативне процедуре) тачка *SPO.OP.210* мења се и гласи:

„*SPO.OP.210* Услови за прилаз и слетање - авиони

Пре него што започне прилаз ради слетања, пилот који управља ваздухопловом је дужан да се на основу доступних информација увери да време на аеродрому или оперативном месту и услови на полетно-слетној стази коју намерава да користи неће спречити безбедан прилаз, слетање или извршење поступка неуспелог прилаза.”

После тачке SPO.OP.210 (Услови за прилаз и слетање – авиони) додаје се нова тачка SPO.OP.211, која гласи:

„SPO.OP.211 Услови за прилаз и слетање - хеликоптери

Пре него што започне прилаз ради слетања, пилот који управља ваздухопловом је дужан да се на основу доступних информација увери да време на аеродрому или оперативном месту и услови на подручју завршног прилаза и полетања (*FATO*) које намерава да користи неће спречити безбедан прилаз, слетање или извршење поступка неуспелог прилаза.”

Члан 49.

У Прилогу 1, у Анексу VIII (Посебне делатности у ваздушном саобраћају (Део-*SPO*)), у Глави Ц (Перформансе и оперативна ограничења ваздухоплова), у тачки SPO.POL.110 (Систем за одређивање масе и положаја тежишта - посебне делатности које се обављају уз накнаду авионима и хеликоптерима и посебне делатности које се обављају без накнаде сложеним моторним ваздухопловима) став а) мења се и гласи:

„а) Оператер је дужан да успостави систем за одређивање масе и положаја тежишта како би се за сваки лет или серију летова одредило следеће:

- 1) сува оперативна маса ваздухоплова;
- 2) маса терета који се превози;
- 3) маса наточеног горива;
- 4) терет ваздухоплова и његов распоред;
- 5) маса на полетању, маса на слетању и маса ваздухоплова без горива; и
- 6) одговарајући положај тежишта ваздухоплова.”

Члан 50.

У Прилогу 1, у Анексу VIII (Посебне делатности у ваздушном саобраћају (Део-*SPO*)), у Глави Д (Инструменти, подаци, опрема), у Одељку 1 (Авиони), у тачки SPO.IDE.A.100 (Инструменти и опрема - опште одредбе) ст. б) и ц) мењају се и гласе:

„б) Следеће предмете, ако се захтевају овом главом, није потребно одобрити као опрему:

- 1) резервне осигураче;
- 2) преносиве батеријске лампе;
- 3) тачан мерач времена;
- 4) држач карте;
- 5) комплет прве помоћи;
- 6) опрему за преживљавање и сигнализацију;
- 7) сидра за море и опрему за привезивање;
- 8) једноставан *PCDS* који стручно лице за обављање задатка користи за везивање.

ц) Инструменти и опрема, као и њихови додаци, који се не захтевају у овом анексу (Део-*SPO*), као и свака друга опрема која се не захтева овом уредбом, али се налази у авиону у току лета, морају да испуњавају следеће услове:

1) информације које се добијају са ових инструмената, опреме или њихових додатака летачка посада не сме да користи у циљу испуњења захтева из Анекса II Уредбе (ЕУ) бр. 2018/1139 или SPO.IDE.A.215 и SPO.IDE.A.220 овог анекса; и

2) инструменти и опрема, као и њихови додаци, не смеју да имају утицаја на пловидбеност авиона, чак и у случају њиховог отказа или квара.”.

Тачка SPO.IDE.A.105 мења се и гласи:

„SPO.IDE.A.105 Минимална опрема за лет

Лет не сме да започне ако је неисправан или ако недостаје било који инструмент авиона, део опреме или нека њихова функција за планирани лет, изузев:

- а) ако се авион користи у складу са листом минималне опреме (*MEL*);
- б) у случају сложених моторних авиона и сваког авиона који се користи у комерцијалне сврхе, ако је оператер прибавио одобрење надлежне власти да користи авион у оквиру главне листе минималне опреме (*MMEL*), у складу са ORO.MLR.105 став ј) овог анекса;
- ц) ако авион има дозволу за лет која је издата у складу са примењивим захтевима за пловидбеност.”.

У тачки SPO.IDE.A.125 (Летови који се обављају по правилима за инструментално летење (*IFR*) - летачки и навигациони инструменти и припадајућа опрема), у тачки е) подтачка 4) мења се и гласи:

„4) резервни извор напајања, који је независан од главног електричног система и који се користи за потребе рада и осветљавања система за приказ уздужног положаја у трајању од најмање 30 минута. Резервни извор напајања се мора аутоматски укључити након потпуног квара главног електричног система, при чему се на самом инструменту или панелу на коме се налази инструмент мора јасно приказати да се индикатор уздужног положаја напаја из резервног извора напајања.”.

После тачке SPO.IDE.A.145 (Уређај за снимање података о лету) додаје се нова тачка SPO.IDE.A.146, која гласи:

„SPO.IDE.A.146 Лаки уређај за снимање лета

а) Авиони на турбински погон са максималном сертификованом масом на полетању (*MCTOM*) од 2.250 kg или већом масом, као и авиони чији је максимални број расположивих путничких седишта (*MOPSC*) већи од девет, морају да буду опремљени уређајем за снимање лета ако су испуњени сви следећи услови:

- 1) ако нису обухваћени тачком SPO.IDE.A.145 став а);
 - 2) ако се користе за комерцијалне летове;
 - 3) ако им је прва појединачна потврда о пловидбености (*CofA*) издата 5. септембра 2022. године или касније.
- б) Уређај за снимање лета мора да уз помоћ података о лету, односно слика, забележи довољно информација за одређивање путање лета и брзине ваздухоплова.
- ц) Уређај за снимање лета мора да има капацитет да чува податке о лету и слике прикупљене током најмање пет претходних сати.
- д) Уређај за снимање лета аутоматски отпочиње снимање пре него што се авион покрене сопственим погоном и аутоматски престаје са снимањем након што авион престане да се креће на сопствени погон.
- е) Ако уређај за снимање лета снима слике или звук из пилотске кабине, потребно је да пилот који управља ваздухопловом има на располагању функцију која модификује снимке слике и звука направљене пре активирања те функције, како се ти снимци не би могли репродуковати или копирати уобичајеним методама.”.

У тачки SPO.IDE.A.160 (Седишта, сигурносни појасеви на седиштима и системи за везивање) тачка е) мења се и гласи:

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

1) једну тачку отпуштања;

2) на седиштима која су предвиђена за летачку посаду и на сваком седишту које се налази поред пилотског седишта:

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

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

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

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

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

„е) Авиони морају да буду опремљени надзорном опремом у складу са примењивим захтевима за ваздушни простор.”.

Члан 51.

У Прилогу 1, у Анексу VIII (Посебне делатности у ваздушном саобраћају (Део-*SPO*)), у Глави Д (Инструменти, подаци, опрема), у Одељку 2 (Хеликоптери), у тачки SPO.IDE.H.100 (Инструменти и опрема – опште одредбе) ст. б) и ц) мењају се и гласе:

„б) Следеће предмете, ако се захтевају овом главом, није потребно одобрити као опрему:

1) преносиве батеријске лампе;

2) прецизни мерач времена;

3) комплет прве помоћи;

4) опрему за преживљавање и сигнализацију;

5) сидра за море и опрему за привезивање;

6) сигурносни појас за децу;

7) једноставан *PCDS* који стручно лице за обављање задатка користи за везивање.

ц) Инструменти и опрема, као и њихови додаци, који се не захтевају овим анексом (Део-*SPO*), као и друга опрема која није захтевана овом уредбом, али се налази у хеликоптеру, морају да испуњавају следеће услове:

1) летачка посада не сме да користи податке који се читавају са ових инструмената, опреме или њихових додатака у циљу испуњавања захтева из Анекса II Уредбе (ЕУ) бр. 2018/1139 или захтева садржаних у SPO.IDE.H.215 и SPO.IDE.H.220 овог анекса; и

2) инструменти, опрема или њихови додаци не смеју да утичу на пловидбеност хеликоптера, чак и у случају њиховог отказа или квара.”.

Тачка SPO.IDE.H.105 мења се и гласи:

„SPO.IDE.H.105 Минимална опрема за лет

Лет не сме да започне ако недостаје или ако је неисправан било који инструмент хеликоптера, део опреме или нека њихова функција за планирани лет, изузев:

- а) ако се хеликоптер користи у складу са листом минималне опреме (*MEL*) оператера;
- б) за сложене моторне хеликоптере и за сваки хеликоптер који се користи у комерцијалне сврхе - ако је оператер прибавио одобрење надлежне власти да користи хеликоптер у оквиру главне листе минималне опреме (*MMEL*), у складу са ORO.MLR.105 став ј) Анекса III;
- ц) ако хеликоптер има дозволу за лет која је издата у складу са применљивим захтевима за пловидбеност.”.

После тачке SPO.IDE.H.145 (Уређај за снимање података о лету) додаје се нова тачка SPO.IDE.H.146, која гласи:

„SPO.IDE.H.146 Лаки уређај за снимање лета

а) Хеликоптери на турбински погон са максималном сертификованом масом на полетању (*MCTOM*) од 2.250 kg или већом масом морају да буду опремљени уређајем за снимање лета ако су испуњени сви следећи услови:

- 1) ако нису обухваћени тачком SPO.IDE.H.145 став а);
- 2) ако се користе за комерцијалне летове;
- 3) ако им је прва појединачна потврда о пловидбености (*CofA*) издата 5. септембра 2022. године или касније.

б) Уређај за снимање лета мора да уз помоћ података о лету, односно слика, забележи довољно информација за одређивање путање лета и брзине ваздухоплова.

ц) Уређај за снимање лета мора да има капацитет да чува податке о лету и слике прикупљене током најмање пет претходних часова.

д) Уређај за снимање лета аутоматски отпочиње снимање пре него што се хеликоптер покрене сопственим погоном и аутоматски престаје са снимањем након што хеликоптер престане да се креће на сопствени погон.

е) Ако уређај за снимање лета снима слике или звук из пилотске кабине, потребно је да вођа ваздухоплова има на располагању функцију која модификује снимке слике и звука направљене пре активирања те функције, како се ти снимци не би могли репродуковати или копирати уобичајеним методама.”.

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

„е) Хеликоптер мора да буде опремљен надзорном опремом у складу са примењивим захтевима за ваздушни простор.”.

Члан 52.

У Прилогу 1, у Анексу VIII (Посебне делатности у ваздушном саобраћају (Део-*SPO*)), у Глави Е (Посебни захтеви), у Одељку 1 (Летови хеликоптера са спољашњим подвезним теретом (*HESLO*)) тачка SPO.SPEC.HESLO.100 мења се и гласи:

„SPO.SPEC.HESLO.100 Стандардне оперативне процедуре

У стандардним оперативним процедурама за летове хеликоптера са спољашњим подвезним теретом наводи се:

- а) опрема која се носи, укључујући и њена оперативна ограничења, као и одговарајући уноси у листу минималне опреме (*MEL*), ако је примењиво;
- б) састав летачке посаде и захтеви у погледу искуства летачке посаде и стручних лица за обављање задатка;

ц) одговарајућа теоријска и практична обука за чланове летачке посаде и одговарајућа обука за стручна лица за обављање задатка, које су неопходне за извршавање њихових задатака, као и квалификације и именовање лица која врше обуку чланова летачке посаде и стручних лица за обављање задатка;

д) дужности и одговорности чланова летачке посаде и стручних лица за обављање задатка;

е) критеријуми у погледу перформанси хеликоптера који су неопходни да би се могли обављати летови хеликоптера са спољашњим подвезним теретом (*HESLO*);

ф) уобичајени поступци, ванредни поступци и поступци у случају опасности.”.

Члан 53.

У Прилогу 1, у Анексу VIII (Посебне делатности у ваздушном саобраћају (Део-*SPO*)), у Глави Е (Посебни захтеви), у Одељку 2 (Летови са лицима као спољашњим теретом (*HEC*)) тачка *SPO.SPEC.HEC.100* мења се и гласи:

„*SPO.SPEC.HEC.100* Стандардне оперативне процедуре

У стандардним оперативним процедурама за летове са лицима као спољашњим теретом наводи се:

а) опрема која се носи, укључујући и њена оперативна ограничења, као и одговарајући уноси у листу минималне опреме (*MEL*), ако је примењиво;

б) састав летачке посаде и захтеви у погледу искуства летачке посаде и стручних лица за обављање задатка;

ц) одговарајућа теоријска и практична обука за чланове летачке посаде и одговарајућа обука за стручна лица за обављање задатка, неопходне за извршавање њихових задатака, као и квалификације и именовање лица која врше обуку чланова летачке посаде и стручних лица за обављање задатка;

д) дужности и одговорности чланова летачке посаде и стручних лица за обављање задатка;

е) критеријуми у погледу перформанси хеликоптера који су неопходни да би се могли обављати летови са лицима као спољашњим теретом (*HEC*);

ф) уобичајени поступци, ванредни поступци и поступци у случају опасности.”.

У тачки *SPO.SPEC.HEC.105* (Посебна опрема за летове са лицима као спољашњим теретом) став б) мења се и гласи:

„б) Уградња сваке дизалице или куке, осим једноставне *PCDS*, као и све накнадне измене опреме, морају да имају одобрење пловидбености које одговара предвиђеној намени.”.

Члан 54.

У Прилогу 1, у Анексу VIII (Посебне делатности у ваздушном саобраћају (Део-*SPO*)), у Глави Е (Посебни захтеви) после тачке *SPO.SPEC.ABF.115* (Опрема) додаје се назив новог Одељка 5 и тач. *SPO.SPEC.MCF.100 - SPO.SPEC.MCF.145*, који гласе:

„ОДЕЉАК 5

Пробни летови након одржавања (*MCF*)

***SPO.SPEC.MCF.100* Нивои пробних летова након одржавања ваздухоплова (*MCF*)**

Пре обављања пробног лета након одржавања оператер је дужан да одреди примењиви ниво таквог лета на следећи начин:

а) „ниво А” пробног лета након одржавања, за лет при коме се очекује примена ванредних поступака или поступака у случају опасности, како је дефинисано у приручнику за управљање ваздухопловом, или за случај када се лет захтева како би се проверило функционисање резервног система или других безбедносних уређаја;

б) „ниво Б” пробног лета након одржавања, за сваки пробни лет након одржавања који не спада у „ниво А” пробног лета након одржавања.

SPO.SPEC.MCF.105 Програм лета за „ниво А” пробног лета након одржавања

Пре него што се сложеним моторним ваздухопловом обави „ниво А” пробног лета након одржавања, оператер је дужан да припреми и документује програм таквог лета.

SPO.SPEC.MCF.110 Приручник за обављање „нивоа А” пробног лета након одржавања

Оператер који обавља „ниво А” пробног лета након одржавања је дужан да:

а) такве летове и са њима повезане поступке опише у оперативном приручнику из ORO.MLR.100 Анекса III или у посебном приручнику за пробне летове након одржавања;

б) врши ажурирање приручника кад је то неопходно;

ц) обавештава особље на које то може да утиче о приручнику и његовим изменама релевантним за њихове дужности;

д) достави надлежној власти приручник и његове измене.

SPO.SPEC.MCF.115 Захтеви у погледу летачке посаде за „ниво А” пробног лета након одржавања

а) Оператер је дужан да одреди одговарајуће чланове летачке посаде за обављање пробног лета након одржавања, узимајући при томе у обзир сложеност ваздухоплова и ниво пробног лета након одржавања. При одабиру чланова летачке посаде за „ниво А” пробног лета након одржавања, који се обавља сложеним моторним ваздухопловом, оператер је дужан да обезбеди:

1) да је пилот који управља ваздухопловом завршио обуку у складу са SPO.SPEC.MCF.120. Ако је обука обављена на уређају за симулирање летења, пилот је дужан да обави најмање један „ниво А” пробни лет након одржавања као пилот који прати обављање лета или као посматрач пре него што почне самостално да обавља пробне летове након одржавања у својству пилота који управља ваздухопловом;

2) да пилот који управља ваздухопловом има најмање 1.000 сати налета на ваздухоплову који је исте категорије као ваздухоплови којима ће да лети, од чега најмање 400 сати у својству пилота који управља сложеним моторним ваздухопловом и најмање 50 сати налета на том конкретном типу ваздухоплова.

Изузетно од тачке 2), ако оператер уводи нови тип ваздухоплова за обављање летова и ако је проценио квалификације пилота у складу са утврђеним поступком процене, он може одабрати пилота који има мање од 50 сати искуства на том типу ваздухоплова.

б) Пилотима који поседују овлашћење за пробне летове у складу са Уредбом (ЕУ) бр. 1178/2011 даје се потпуни кредит у погледу обуке из става а) тачка 1), под условом да пилоти који поседују овлашћење за пробне летове заврше прописану основну и периодичну обуку за унапређење рада посаде у складу са ORO.FC.115 и ORO.FC.215 Анекса III.

ц) Пилот који управља ваздухопловом не сме да сложеним моторним ваздухопловом обавља „ниво А” пробног лета након одржавања ако током претходних 36 месеци није обавио „ниво А” пробног лета након одржавања.

д) Скорашње искуство у својству пилота који управља ваздухопловом на „нивоу А” пробног лета након одржавања се стиче након обављања „нивоа А” пробног лета након

одржавања у својству посматрача или пилота који прати обављање лета, односно након обављања „нивоа А” пробног лета након одржавања на уређају за симулирање летења у својству пилота који управља ваздухопловом.

SPO.SPEC.MCF.120 Обука летачке посаде за „ниво А” пробног лета након одржавања

а) Обука за „ниво А” пробног лета након одржавања обавља се у складу са детаљним програмом обуке.

б) Летачки део обуке обавља се на један од следећих начина:

1) на симулатору који за потребе обуке на одговарајући начин одражава реакцију ваздухоплова и његових система на провере које се обављају;

2) током лета у ваздухоплову на којем се демонстрирају технике пробног лета након одржавања.

ц) Обука обављена на једној категорији ваздухоплова важи за све типове ваздухоплова који припадају тој категорији ваздухоплова.

д) Када је реч о ваздухоплову који се користи за обуку и ваздухоплову којима ће се обављати пробни лет након одржавања, оператер је дужан да утврди да ли је потребна обука за разлике или обука за упознавање и да опише садржај те обуке.

SPO.SPEC.MCF.125 Састав посаде и лица у ваздухоплову

а) Оператер је дужан да утврди процедуре којима утврђује потребу за додатним стручним лицем за обављање задатка.

б) За „ниво А” пробног лета након одржавања оператер је дужан да у свом приручнику утврди политику у вези присуства других лица у ваздухоплову.

ц) При „нивоу А” пробног лета након одржавања потребно је да се у пилотској кабини налази стручно лице за обављање задатака или додатни пилот, како би помогли члановима летачке посаде, изузев ако конфигурација ваздухоплова то не допушта или ако оператер може да оправда, узимајући у обзир радно оптерећење чланова летачке посаде на основу програма лета, да им није потребна додатна помоћ.

SPO.SPEC.MCF.130 Симулирани ванредни поступци или поступци у случају опасности у току лета

Изузетно од SPO.OP.185, стручно лице за обављање задатка може да се налази у ваздухоплову током „нивоа А” пробног лета након одржавања ако је то потребно за испуњење сврхе лета и ако је наведено у програму лета.

SPO.SPEC.MCF.135 Ограничење времена летења и захтеви у погледу одмора

При одређивању чланова посаде за обављање пробног лета након одржавања, оператер на кога се примењује Глава *FTL* Анекса III (Део-*ORO*) је дужан да испуни захтеве из те главе.

SPO.SPEC.MCF.140 Системи и опрема

Ако је сврха пробног лета након одржавања провера правилног рада система или опреме, тај се систем или опрема сматрају потенцијално непоузданима и стога се пре лета морају утврдити одговарајуће мере ублажавања како би се ризици по безбедност лета свели на најмању меру.

SPO.SPEC.MCF.145 Захтеви које морају да испуне имаоци АОС-а у вези уређаја за снимање звука у пилотској кабини, уређаја за снимање података о лету и уређаја за снимање са везе за пренос података

У случају пробног лета након одржавања оног ваздухоплова који се иначе користи за јавни авио-превоз, примењују се и даље одредбе о уређајима за снимање звука у пилотској кабини (CVR), уређајима за снимање података о лету (FDR) и уређајима за снимање података пренетих везом за пренос података (DLR) из Анекса IV (Део-CAT).”.

Члан 55.

Оператери авиона и хеликоптера дужни су да се ускладе са одредбама овог правилника у року од шест месеци од дана његовог ступања на снагу.

Оператери који обављају јавни авио-превоз и којима је у сертификату ваздухопловног оператора уписано и одобрење за обављање некомерцијалног летења дужни су да у року из става 1. овог члана израде и доставе Директорату цивилног ваздухопловства Републике Србије процедуру за коришћење ваздухоплова наведеног у сертификату ваздухопловног оператора за потребе обављања некомерцијалног летења, као и да ускладе одредбе оперативног приручника, након чега ће се по службеној дужности извршити одговарајућа измена сертификата.

Члан 56.

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

Број: 5/1-01-0013/2022-0001

У Београду, 16. септембра 2022. године

Директор

Мирјана Чизмаров

Додатак I

СЕРТИФИКАТ ВАЗДУХОПЛОВНОГ ОПЕРАТЕРА (Листа одобрења ваздухопловног оператора)		
Врста делатности: Јавни авио-превоз (<i>CAT</i>) <input type="checkbox"/> Путници; <input type="checkbox"/> Роба <input type="checkbox"/> Остало ⁽¹⁾ _____		
(4)	Држава оператора ⁽²⁾ Издавалац ⁽³⁾	(5)
<i>AOC</i> ⁽⁶⁾ :	Пословно име оператора ⁽⁷⁾ Скраћено пословно име ⁽⁸⁾ Адреса оператора ⁽¹⁰⁾ : Телефон ⁽¹¹⁾ : Факс: <i>E-mail</i> :	Подаци за оперативни контакт: ⁽⁹⁾ Контакт подаци, на основу којих се, без непотребног одлагања, може контактирати оперативно руководство, наведени су у..... ⁽¹²⁾
Овим сертификатом се потврђује да је ⁽¹³⁾ овлашћен да обавља јавни авио-превоз, на начин који је утврђен у приложеним оперативним спецификацијама, у складу са оперативним приручником, Анексом V Уредбе (ЕУ) бр. 2018/1139 и њеним делегираним и спроведбеним актима.		
Датум издавања ⁽¹⁴⁾ :	Име и потпис ⁽¹⁵⁾ : Звање:	
(1) Навести други вид транспорта. (2) Заменили називом државе оператора. (3) Заменили навођењем надлежне власти - издаваоца. (4) Попуњава надлежна власт. (5) Попуњава надлежна власт. (6) Број сертификата који је издала надлежна власт. (7) Заменили регистрованим пословним именом оператора. (8) Скраћено пословно име оператора, ако се разликује. Испред скраћеног пословног имена уписати „ <i>Db</i> ” (скраћеница за „ <i>Doing business as</i> ” – послује под именом). (9) Контакт подаци обухватају бројеве телефона и факса, укључујући позивни број државе и <i>e-mail</i> адресу (ако постоји) на које се, без непотребног одлагања, може контактирати оперативно руководство у вези са летачком делатношћу, пловидбеношћу, оспособљеношћу летачке и кабинске посаде, опасним теретом и, по потреби, другим питањима. (10) Адреса главног места пословања оператора. (11) Бројеви телефона и факса главног места пословања оператора, укључујући позивни број. Уписати <i>e-mail</i> адресу, ако постоји. (12) Уписује се контролисани документ који се налази у ваздухоплову, у којем су наведени сви контакт подаци, уз навођење и одговарајућег става или странице. Нпр. „Контакт подаци наведени су у оперативном приручнику, опште/основне одредбе, поглавље 1, 1.1”; или „ наведени су у оперативним спецификацијама, страна 1” или „.....наведени су у прилогу овог документа”. (13) Регистровано пословно име оператора. (14) Датум издавања <i>AOC</i> (дан - месец - година). (15) Звање, име и потпис представника надлежне власти. Уз то, на <i>AOC</i> се може ставити званичан печат.		

EASA образац 138, 2. издање

Додатак II

ОПЕРАТИВНЕ СПЕЦИФИКАЦИЈЕ (подлежу одобреним условима из оперативног приручника)					
Контакт подаци издаваоца Телефон ⁽¹⁾ : _____; Факс: _____; E-mail: _____					
АОС ⁽²⁾ :		Пословно име оператора ⁽³⁾ : Dba Пословно име		Датум ⁽⁴⁾ :	Потпис:
Оперативне спецификације:					
Модел ваздухоплова ⁽⁵⁾ : Ознаке регистрације ⁽⁶⁾ :					
Врста делатности: комерцијално летење <input type="checkbox"/> путници <input type="checkbox"/> терет <input type="checkbox"/> остало ⁽⁷⁾ : _____					
Подручје летења ⁽⁸⁾ :					
Посебна ограничења ⁽⁹⁾ :					
Посебна одобрења:	Да	Не	Спецификација ⁽¹⁰⁾	Напомене	
Опасан терет	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
Летење у условима смањене видљивости Полетање Прилаз и слетање	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	CAT ⁽¹¹⁾ RVR ⁽¹²⁾ : m DA/H: ft RVR: m		
RVSM ⁽¹³⁾ <input type="checkbox"/> N/A	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
ETOPS ⁽¹⁴⁾ <input type="checkbox"/> N/A	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Максимално време преусмеравања ⁽¹⁵⁾ : мин		
Сложене навигационе спецификације за PBN летове ⁽¹⁶⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		⁽¹⁷⁾	
Спецификација минималних навигационих перформанси	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
Летови једномоторних авиона на турбински погон ноћу или у инструменталним метеоролошким условима (SET-IMC)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	⁽¹⁸⁾		
Летови хеликоптера уз коришћење система за ноћно осматрање	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
Летови хеликоптера уз коришћење хеликоптерске дизалице	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
Хитни медицински летови хеликоптером	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
Летови хеликоптера изнад воде	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
Обука чланова кабинске посаде ⁽¹⁹⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
Издавање дозволе кабинског особља ⁽²⁰⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
Коришћење типа Б EFB апликације	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	⁽²¹⁾		
Континуирана пловидбеност	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	⁽²²⁾		
Остало ⁽²³⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			

- (1) Бројеви телефона и факса надлежне власти, укључујући позивни број земље. Уписати *e-mail* адресу, ако је доступна.
- (2) Уписати одговарајући број сертификата ваздухопловног оператера (*AOC*).
- (3) Уписати пословно име оператера и скраћено пословно име, ако се разликују. Уписати „*Db*” („*Doing business as*” - послује под именом) пре скраћеног пословног имена.
- (4) Датум издавања оперативних спецификација (дан - месец - година) и потпис овлашћеног лица надлежне власти.
- (5) Уписати *ICAO* ознаку произвођача ваздухоплова, модела и серије или главне серије, ако су серије означене (нпр. *Boeing-737-3K2* или *Boeing-777-232*).
- (6) Ознаке регистрације наводе се у оперативној спецификацији или у оперативном приручнику. У другом случају, у одговарајућој оперативној спецификацији мора да постоји упућивање на одређену страницу оперативног приручника. У случају да се на модел ваздухоплова не примењују сва посебна одобрења, ознаке регистрације ваздухоплова се могу унети у колону за напомене за одговарајуће посебно одобрење.
- (7) Остале врсте превоза које треба навести (нпр. хитан медицински превоз).
- (8) Листа географских подручја у којима је одобрено летење (географске координате или специфичне руте, области информисања ваздухоплова у лету или националне и регионалне границе).
- (9) Листа применљивих посебних ограничења (нпр. само *VFR*, само дању итд.)
- (10) У овој колони навести најнижи критеријум за свако одобрење или врсту одобрења (са одговарајућим критеријумом).
- (11) Уписати категорију прецизног прилаза: *LTS CAT I*, *CAT II*, *OTS CAT II*, *CAT IIIA*, *CAT IIIB* или *CAT IIIC*. Уписати минималну видљивост дуж полетно-слетне стазе (*RVR*) у метрима и висину одлуке (*DA/H*) у стопама. За сваку наведену прилазну категорију користити посебан ред.
- (12) Уписати одобрену минималну *RVR* за полетање, у метрима. За свако одобрење може се користити један ред, ако су дата различита одобрења.
- (13) Поље „није применљиво” (*N/A*) може да се значи само ако је највиши ниво лета испод *FL 290*.
- (14) Летови са продуженим долетом (*ETOPS*) се тренутно односи само на двомоторне ваздухоплове. Из тог разлога, поље „није применљиво” (*N/A*) може да се значи ако модел ваздухоплова има више од два мотора или мање од два мотора.
- (15) Праг удаљености може, такође, да буде наведен (изражен у наутичким миљама, *NM*), као и тип мотора.
- (16) Навигација заснована на могућностима ваздухоплова (*PBN*): један ред се користи за свако сложено *PBN* одобрење (нпр. *RNP AR APCH*), са одговарајућим ограничењима наведеним у колони „Спецификације” и/или „Напомене”. Специфична одобрења за посебне процедуре *RNP AR APCH* се могу навести у оперативним спецификацијама или оперативном приручнику. У последњем случају, у одговарајућим оперативним спецификацијама би требало упутити на одговарајућу страницу оперативног приручника.
- (17) Навести да ли је посебно одобрење ограничено на одређене крајеве полетно-слетне стазе и/или аеродрома.
- (18) Унети конкретну комбинацију ваздухоплов-мотор.
- (19) Одобрење за спровођење обуке и испита кандидата за стицање дозволе кабинског особља, на начин који је одређен у Анексу V (*Part-CC*) Уредбе Комисије (ЕУ) бр. 1178/2011.
- (20) Одобрење за издавање дозвола кабинском особљу на начин који је одређен у Анексу V (*Part-CC*) Уредбе Комисије (ЕУ) бр. 1178/2011.
- (21) Унети листу типа Б *EFB* апликација заједно са референцом на *EFB* хардвер (за преносиве *EFB*). Ова листа се наводи у оперативним спецификацијама или у оперативном приручнику. У последњем случају, у одговарајућим оперативним спецификацијама би требало упутити на одговарајућу страницу оперативног приручника.
- (22) Име лица или организације одговорне за обезбеђивање континуиране пловидбености ваздухоплова и упућивање на пропис којим се захтева тај посао тј. на Одељак Г Анекса I (Део-М) Уредбе (ЕУ) бр. 1321/2014.
- (23) Овде се могу унети друга одобрења или подаци, користећи један ред (или више редова) за свако одобрење (нпр. слетање на кратке полетно-слетне стазе, стрми прилази, смањена захтевана дужина за слетање, летови хеликоптера до/од места од јавног интереса, летови хеликоптера изнад непогодне средине која се налази ван густо насељеног подручја, летови хеликоптера који немају могућност безбедног принудног слетања, летови са повећаним бочним нагибом, највеће растојање од одговарајућег аеродрома за двомоторне авионе без *ETOPS* одобрења).

Додатак III

Листа посебних одобрења

Некомерцијално летење

Посебне делатности

(подлеже условима наведеним у одобрењу и садржаним у оперативном приручнику или приручнику за управљање ваздухопловом)

Издавалац ⁽¹⁾ :		
Листа посебних одобрења # ⁽²⁾ : Назив оператора: Датум ⁽³⁾ : Потпис овлашћеног лица:		
Модел ваздухоплова и ознаке регистрације ⁽⁴⁾ :		
Врсте посебних делатности у ваздушном саобраћају (<i>SPO</i>), ако је примењиво: <input type="checkbox"/> ⁽⁵⁾ ...		
Посебна одобрења ⁽⁶⁾ :	Спецификација ⁽⁷⁾	Напомене
...		
...		

⁽¹⁾ унети назив и контакт податке надлежне власти.

⁽²⁾ унети одговарајући број.

⁽³⁾ датум издавања посебних одобрења (дд-мм-гггг) и потпис овлашћеног лица надлежне власти.

⁽⁴⁾ унети *CAST/ICAO* ознаку произвођача ваздухоплова, модела и серије или главне серије, ако су серије означене (нпр. *Boeing-737-3K2* или *Boeing-777-232*). Ознаке регистрације се наводе у листи посебних одобрења или у оперативном приручнику. У другом случају листа посебних одобрења треба се позивати на одговарајућу страну оперативног приручника. *CAST/ICAO* ознаке су доступне на интернет страници <http://www.intlaviationstandards.org/>.

⁽⁵⁾ навести врсту делатности, нпр. пољопривреда, грађевинарство, фотографисање, геодезија, надгледање, патролирање, рекламирање из ваздуха, пробни летови након одржавања ваздухоплова.

⁽⁶⁾ навести у колони све одобрене летове, нпр. транспорт опасног терета, *LVO, RVSM, PBN, MNPS, HOFO*.

⁽⁷⁾ навести у колони најблажи критеријум за свако одобрење, нпр. висина одлуке и *RVR* минимум за *CAT II*.

Додатак IV

ПОТВРДА О ИСПУЊАВАЊУ УСЛОВА ЗА ОБАВЉАЊЕ ПОСЕБНИХ ДЕЛАТНОСТИ ВИСОКОГ РИЗИКА КОЈЕ СЕ ОБАВЉАЈУ УЗ НАКНАДУ	
Издавалац ⁽¹⁾ :	
Број потврде ⁽²⁾ :	
Назив оператера ⁽³⁾ :	
Адреса оператера ⁽⁴⁾ :	
Контакт телефон ⁽⁵⁾ :	
Факс:	
E-mail:	
Модел ваздухоплова и ознаке регистрације ⁽⁶⁾ :	
Одобрене посебне делатности ⁽⁷⁾ :	
Одобрено подручје или место обављања делатности ⁽⁸⁾ :	
Посебна ограничења ⁽⁹⁾ :	
Овим се потврђује да је оператер овлашћен за обављање посебних делатности високог ризика које се обављају уз накнаду у складу са овом потврдом, стандардним оперативним процедурама оператера, Анексом V Уредбе (ЕУ) бр. 2018/1139 и њеним спроведбеним и делегираним актима.	
Датум издавања ⁽¹⁰⁾ :	Име, презиме и потпис ⁽¹¹⁾ :
	Звање:
<p>⁽¹⁾ Назив надлежне власти и њени контакт подаци.</p> <p>⁽²⁾ Унети одговарајући број потврде.</p> <p>⁽³⁾ Унети пословно име оператера и његово скраћено пословно име, ако се разликују. Унети „<i>Dbn</i>” пре скраћеног пословног имена (послује под називом).</p> <p>⁽⁴⁾ Адреса главног места пословања оператера.</p> <p>⁽⁵⁾ Број телефона и факс у главном месту пословања оператера, укључујући позивни број државе. Навести <i>e-mail</i> ако поседује.</p> <p>⁽⁶⁾ Унети <i>CAST/ICAO</i> ознаку ваздухоплова коју је утврдио произвођач, модел и серију или главну серију ваздухоплова, ако је серија одређена (нпр. <i>Boeing-737-3K2</i> или <i>Boeing-777-232</i>). <i>CAST/ICAO</i> таксономија је доступна на: http://www.intlaviationstandards.org. Ознака регистрације треба да буде наведена у листи посебних одобрења или у оперативном приручнику. У последњем случају у листи посебних одобрења потребно је навести страницу оперативног приручника.</p> <p>⁽⁷⁾ Навести врсту делатности (пољопривреда, грађевинарство, фотографисање, геодезија, надгледање, патролирање, рекламирање из ваздуха, пробни летови након одржавања ваздухоплова).</p> <p>⁽⁸⁾ Навести географско подручје или место за одобрене делатности (географске координате или област информисања ваздухоплова у лету (<i>FIR</i>) или националне или регионалне границе).</p> <p>⁽⁹⁾ Навести одговарајућа посебна ограничења (нпр. само <i>VFR</i>, само дању, итд.).</p> <p>⁽¹⁰⁾ Датум издавања потврде (дд-мм-гггг).</p> <p>⁽¹¹⁾ Звање, име и презиме и потпис овлашћеног лица надлежне власти. Додатно може да стоји и печат.</p>	

Додатак 1.

ИЗЈАВА					
у складу са Уредбом Комисије (ЕУ) бр. 965/2012 о делатностима у ваздушном саобраћају					
Оператер					
Назив:					
Место у коме оператер има главно седиште пословања или, ако оператер нема главно седиште пословања, место где је основан или има пребивалиште и место из кога управља летовима:					
Име, презиме и контакт подаци одговорног руководиоца:					
Коришћење ваздухоплова					
Датум започињања летења или датум примене измене:					
Подаци о ваздухоплову, врсти делатности и организацији за обезбеђивање континуиране пловидбености ⁽¹⁾ :					
Серијски број ваздухоплова	Тип ваздухоплова	Ознака регистрације ⁽²⁾	Главна база	Врста делатности ⁽³⁾	Организација за обезбеђивање континуиране пловидбености ⁽⁴⁾
Подаци о одобрењима, ако их оператер поседује (уз изјаву приложити листу посебних одобрења, укључујући посебна одобрења која је издала трећа држава, ако је примењиво)					
Подаци о потврди о испуњавању услова за обављање посебних делатности, ако је оператер поседује (приложити потврду, ако је примењиво)					
По потреби приложити листу алтернативних начина усаглашавања уз навођење прихватљивих начина усаглашавања (АМС) које замењују (приложити уз изјаву)					
Овим се изјављује да:					
<input type="checkbox"/> Оператер испуњава и наставиће да испуњава основне захтеве из Анекса V Уредбе (ЕУ) бр. 2018/1139 Европског парламента и Савета, као и захтеве из Уредбе (ЕУ) бр. 965/2012.					
<input type="checkbox"/> Систем управљања документацијом, укључујући оперативни приручник, одговара захтевима из Анекса III (Део-ОРО), Анекса V (Део-SPA), Анекса VI (Део – NCC) или Анекса VIII (Део-SPO) Уредбе (ЕУ) бр. 965/2012 и сви летови ће се обављати у складу са процедурама и упутствима из оперативног приручника, како се захтева на основу ORO.GEN.110 став б) Анекса III ове уредбе.					
<input type="checkbox"/> Сви ваздухоплови који се користе имају важећу потврду о пловидбености издату на основу Уредбе Комисије (ЕУ) бр. 748/2012 или испуњавају специфичне захтеве у погледу пловидбености, примењиве за ваздухоплове регистроване у трећој земљи који су предмет уговора у закупу.					
<input type="checkbox"/> Сви чланови летачке посаде поседују дозволу издату у складу са Анексом I Уредбе Комисије (ЕУ) бр. 1178/2011, како се захтева у ORO.FC.100 став ц) Анекса III Уредбе (ЕУ) бр. 965/2012, а чланови кабинске посаде, ако је примењиво, оспособљени су у складу са Главом CC Анекса III Уредбе (ЕУ) бр. 965/2012.					
<input type="checkbox"/> (ако је примењиво) Оператер је применио и показао усаглашеност с признатим индустријским стандардом. Референца стандарда: Сертификационо тело: Датум последње провере усаглашености са стандардом:					
<input type="checkbox"/> Оператер ће обавестити надлежну власт о свим измењеним околностима које имају утицај на усклађеност са основним захтевима из Анекса V Уредбе (ЕУ) бр. 2018/1139 и захтевима из Уредбе (ЕУ) бр. 965/2012, како је изјављено надлежној власти посредством ове изјаве, као и о свакој промени података и листе алтернативних начина усаглашавања (AltMoC) који су наведени у овој изјави или су уз њу приложени, како се захтева у ORO.GEN.120 став а) Анекса III Уредбе (ЕУ) бр. 965/2012.					
<input type="checkbox"/> Оператер потврђује да су подаци наведени у изјави тачни					
Датум, име, презиме и потпис одговорног руководиоца					

- ⁽¹⁾ У случају да нема довољно места за навођење информација у обрасцу изјаве, информације је потребно навести у посебном прилогу уз изјаву. Прилог мора да садржи датум и потпис.
- ⁽²⁾ Ако је ваздухоплов такође евидентиран као ваздухоплов у АОС-у, навести број АОС-а или имаоца АОС-а.
- ⁽³⁾ „Врста делатности” односи се на врсту делатности која ће се обављати овим ваздухопловом, нпр. некомерцијално летење или посебне делатности у ваздушном саобраћају, као што су летови за потребе снимања из ваздуха, рекламирања из ваздуха, медијских извештавања, снимања телевизијских емисија или филмова, летови за искакање падобранаца, акробатски скокови из ваздуха (*skydiving*), пробни летови након одржавања ваздухоплова.
- ⁽⁴⁾ Подаци о организацији одговорној за обезбеђивање континуиране пловидбености укључују назив организације, њену адресу и број одобрења.