СЛУЖБЕН ВЕСНИК

на Република Северна Македонија

Број 283 **27 ноември 2020, петок** **година LXXVI**

www.slvesnik.com.mk **contact@slvesnik.com.mk**

С О Д Р Ж И Н А

Стр.

3842. **Правилник** за летачки операции..... 2

АГЕНЦИЈА ЗА ЦИВИЛНО ВОЗДУХОПЛОВСТВО

3842.

Врз основа на член 7-в став (2), член 33 став (1), член 42, член 43 став (1) и член 93 став (4) од Законот за воздухопловство („Службен весник на Република Македонија" бр. 14/06, 24/07, 103/08, 67/10, 24/12, 80/12, 155/12, 42/14, 97/15, 152/15, 27/16, 31/16, 64/18 и „Службен весник на Република Северна Македонија" бр. 220/19), а во врска со член 3 од Мултилатералната спогодба меѓу Европската заедница и нејзините земји членки, Република Албанија, Босна и Херцеговина, Република Бугарија, Република Хрватска, Република Македонија, Република Исланд, Република Црна Гора, Кралството Норвешка, Романија, Република Србија и Мисијата на Обединетите нации за привремена администрација на Косово за основање на Европска заедничка воздухопловна област ратификувана со Законот за ратификација на Мултилатералната спогодба („Службен весник на Република Македонија" бр. 27/07, 98/09 и "Службен весник на Република Северна Македонија" бр. 259/19), директорот на Агенцијата за цивилно воздухопловство донесе

П Р А В И Л Н И К
ЗА ЛЕТАЧКИ ОПЕРАЦИИ

Член 1

Со овој правилник се пропишува начинот на вршење летачки операции односно јавен воздушен превоз, некомерцијални летачки операции и специјализирани услуги со воздухоплов, како и посебните услови во однос на потребниот персонал, воздухопловите, опремата и другите посебни услови неопходни за безбедно и уредно работење при вршење на летачки операции со авиони и хеликоптери, формата, содржината, постапката за издавање, промена и евиденција на уверение за работа (Operating License), уверение за исполнување на безбедносните услови за вршење на јавен воздушен превоз (Air Operator Certificate - AOC) и овластување за високо ризични комерцијални специјализирани услуги со воздухоплов, како и критериуми и постапка на одобрување на договори за закуп, односно лизинг на воздухоплови.

Член 2

Условите за стекнување на уверение за работа (Operating License) се утврдени во Глава II на Регулативата (ЕЗ) бр.1008/2008 на Европскиот парламент и на Советот од 24 септември 2008 година за заедничките правила за вршење на воздушен сообраќај во Заедницата, изменета и дополнета со ЕУ Регулативата бр. 2018/1139 и ЕУ Регулативата бр. 2019/2 (во понатамошниот текст: ЕУ Регулатива 1008/2008), која е дадена во Прилог 1 кој е составен дел на овој правилник.

Член 3

(1) Начинот на вршење на јавен воздушен превоз, некомерцијални летачки операции и специјализирани услуги со воздухоплов, како и посебните услови во однос на потребниот персонал, воздухопловите, опремата и другите посебни услови неопходни за безбедно и уредно работење при вршење на летачки операции со авиони и хеликоптери, како и условите за стекнување на уверението за исполнување на безбедносните услови за вршење на јавен воздушен превоз (Air Operator Certificate-AOC) и другите специфични овластувања поврзани со ова уверение се утврдени во Регулативата (ЕУ) бр. 2018/1139 на Европскиот парламент и на Советот од 4 јули 2018 година, за заеднички правила во областа на цивилно воздухопловство и за основање на Агенција на Европската унија за безбедност на воздухопловството и за изменување и дополнување на Регулативата (ЕЗ) бр. 2111/2005, Регулативата (ЕЗ) бр. 1008/2008, Регулативата (ЕУ) бр. 996/2010, Регулативата (ЕУ) бр. 376/2014 и Директивата 2014/30/ЕУ и

Директивата 2014/53/ЕУ на Европскиот парламент и на Советот и за укинување на Регулативата (ЕЗ) бр. 552/2004 и Регулативата (ЕЗ) бр. 216/2008 на Европскиот парламент и на Советот и Регулативата (ЕЕЗ) бр. 3922/91 на Советот (во понатамошниот текст: ЕУ Регулатива 2018/1139) која е дадена во Прилогот на Правилникот за заедничките основни правила за дејностите во цивилното воздухопловство и Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012 на Комисијата од 5 октомври 2012 година за утврдување на техничките услови и административните постапки во врска со воздушните операции во согласност со Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 на Европскиот Парламент и на Советот, изменета и дополнета со ЕУ Регулативата бр. 800/2013, ЕУ Регулативата бр. 71/2014, ЕУ Регулативата бр. 83/2014, ЕУ Регулативата бр. 379/2014, ЕУ Регулативата бр. 2015/140, ЕУ Регулативата бр. 2015/640 изменета со ЕУ Регулативата бр. 2019/133, ЕУ Регулативата бр. 2015/1329, ЕУ Регулативата бр. 2015/2338, ЕУ Регулативата бр. 2016/1199, ЕУ Регулативата бр. 2017/363, ЕУ Регулативата бр. 2018/394, ЕУ Регулативата бр. 2018/1042 изменета со ЕУ Регулативата бр. 2020/745, ЕУ Регулативата бр. 2018/1975, ЕУ Регулативата бр. 2019/1384 и ЕУ Регулативата бр. 2019/1387 изменета со ЕУ Регулативата бр. 2020/1176 (во понатамошниот текст: ЕУ Регулатива 965/2012) кои се дадени во Прилог 2 кој е составен дел на овој правилник.

(2) Дополнителните посебни услови во однос на потребната опрема за воздухоплов неопходна за безбедно вршење на летачки операции се пропишани во Регулативата за спроведување (ЕУ) бр. 1332/2011 на Комисијата од 16 декември 2011 година за утврдување на заеднички услови за користење на воздушниот простор и оперативни процедури за избегнување на судир во воздух, изменета и дополнета со ЕУ Регулативата 2016/583 (во понатамошниот текст: ЕУ Регулатива 1332/2011) кои се дадени во Прилог 3 кој е составен дел на овој правилник.

(3) Начинот на вршење на јавен воздушен превоз, некомерцијални летачки операции и специјализирани услуги со воздухоплов, како и посебните услови во однос на потребниот персонал, воздухопловите, опремата и другите посебни услови неопходни за безбедно и уредно работење при вршење на летачки операции со Анекс I воздухоплови од ЕУ Регулативата 2018/1139 (во понатамошниот текст: Анекс I воздухоплови) кои не спаѓаат во категорија ултралесни летала(микролесните) и моторизирани крила согласно Правилникот за начинот и правилата на летање со ултралесните летала(микролесните) и моторизираните крила се дадени во Прилог 4 кој е составен дел на овој правилник.

Член 4

Критериумите и постапката на одобрување на договори за закуп, односно лизинг на воздухоплови се утврдени во ЕУ Регулативата 1008/2008 и ЕУ Регулативата 965/2012 дадени во Прилозите 1 и 2 на овој правилник.

Член 5

Начинот на вршење на јавен воздушен превоз како и посебните услови во однос на потребниот персонал, воздухопловите, опремата и другите посебни услови неопходни за безбедно и уредно работење на авиопревозници од трети земји се утврдени во Регулативата (ЕУ) бр.452/2014 на Комисијата од 29 април 2014 година за утврдување на технички барања и административни процедури кои се однесуваат на операциите за летање на оператори од трети земји согласно Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 на Европскиот парламент и на Советот, изменета и дополнета со ЕУ Регулативата 2016/1158 (во понатамошниот текст: ЕУ Регулатива 452/2014) кои се дадени во Прилог 5 кој е составен дел на овој правилник.

Член 6

(1) При примената на ЕУ Регулативата 965/2012 дадена во Прилог 2 на овој правилник како препорачана практика се користат решенијата пропишани во:

1) Одлуката бр. 2014/019/R на извршниот директор на EASA од 24.04.2014 година која содржи Упатства за примена (Guidance Material) на ЕУ Регулативата 965/2012,

2) Одлуката бр. 2012/015/R на извршниот директор на EASA од 24.10.2012 година која ги содржи Прифатливите начини на усогласување (Acceptable Means of Compliance - AMC) и Упатства за примена (Guidance Material) за Part DEF,

3) Одлуката бр. 2014/025/R на извршниот директор на EASA од 28.07.2014 година која ги содржи Прифатливите начини на усогласување (Acceptable Means of Compliance - AMC) и Упатства за примена (Guidance Material) за Part ARO,

4) Одлуката бр. 2014/017/R на извршниот директор на EASA од 24.04.2014 година која ги содржи Прифатливите начини на усогласување (Acceptable Means of Compliance - AMC) и Упатства за примена (Guidance Material) за Part ORO,

5) Одлуката бр. 2014/015/R на извршниот директор на EASA од 24.04.2014 година која ги содржи Прифатливите начини на усогласување (Acceptable Means of Compliance - AMC) и Упатства за примена (Guidance Material) Part CAT,

6) Одлуката бр. 2012/019/R на извршниот директор на EASA од 24.10.2012 година која ги содржи Прифатливите начини на усогласување (Acceptable Means of Compliance - AMC) и Упатства за примена (Guidance Material) Part SPA,

7) Одлуката бр. 2013/021/R на извршниот директор на EASA од 23.08.2013 година која ги содржи Прифатливите начини на усогласување (Acceptable Means of Compliance - AMC) и Упатства за примена (Guidance Material) Part NCC,

8) Одлуката бр. 2014/016/R на извршниот директор на EASA од 24.04.2014 година која ги содржи Прифатливите начини на усогласување (Acceptable Means of Compliance - AMC) и Упатства за примена (Guidance Material) Part NCO,

9) Одлуката бр. 2014/018/R на извршниот директор на EASA од 24.04.2014 година која ги содржи Прифатливите начини на усогласување (Acceptable Means of Compliance - AMC) и Упатства за примена (Guidance Material) Part SPO,

10) Одлуката бр. 2018/006/R на извршниот директор на EASA од 03.05.2018 година за Уред за симулирање на лет на авион 'CS-FSTD(A),

11) Одлуката бр. 2012/011/R на извршниот директор на EASA од 26.06.2012 година за Уред за симулирање на лет на хеликоптер - CS-FSTD(H) и

12) Одлуката бр. 2014/002/R на извршниот директор на EASA од 31.01.2014 година која ги содржи Прифатливите начини на усогласување (Acceptable Means of Compliance - AMC) и Упатства за примена (Guidance Material) за Анекс III (Part ORO) - 'CS-FTL.1

вклучувајќи ги и сите нивни измени и дополнувања кои се објавени на интернет страната на EASA, кои се прифаќаат и директно се применуваат.

(2) При примената на ЕУ Регулативата 452/2014 дадена во Прилог 5 на овој правилник како препорачана практика се користат решенијата пропишани согласно Одлуката бр. 2014/023/R на извршниот директор на EASA од 06.05.2014 година која ги содржи Прифатливите начини на усогласување (Acceptable Means of Compliance - AMC) и Упатствата за примена (Guidance Material) Part TCO вклучувајќи ги и сите нивни измени и дополнувања кои се објавени на интернет страната на EASA, кои се прифаќаат и директно се применуваат.

Член 7

(1) При спроведување на одредбите на овој правилник одделни изрази го имаат следното значење:

- "EASA(European Union Aviation Safety Agency)" е Агенција за безбедност во воздухопловството на Европската унија;

- Национална воздухопловна власт, надлежен орган, надлежен орган на земјите членки се толкуваат, ако е применливо, како Агенција за цивилно воздухопловство (во понатамошниот текст: Агенцијата)

(2) Поимите "Заедница (Community)", "Право на заедницата (Community Right)", "Договор за воспоставување на Европската заедница (Treaty establishing the European Community)", "Службен весник на Европската унија (Official Journal of the European Union)", "земја–членка (Member State)" употребени во ЕУ Регулативата 1008/2008, ЕУ Регулативата 2018/1139, ЕУ Регулативата 965/2012, ЕУ Регулативата 1332/2011 и ЕУ Регулативата 452/2014 се читаат согласно точките 2 и 3 од Анексот II на Мултилатералната спогодба меѓу Европската заедница и нејзините земји членки, Република Албанија, Босна и Херцеговина, Република Бугарија, Република Хрватска, Република Македонија, Република Исланд, Република Црна Гора, Кралството Норвешка, Романија, Република Србија и Мисијата на Обединетите нации за привремена администрација на Косово за основање на Европската заедничка воздухопловна област ратификувана со Законот за ратификација на Мултилатералната спогодба.

(3) Другите поими при спроведување на овој правилник ќе го имаат значењето утврдено во ЕУ Регулативата бр. 1008/2008, ЕУ Регулативата бр. 2018/1139, ЕУ Регулативата бр. 965/2012, ЕУ Регулативата бр. 1332/2011 и ЕУ Регулативата бр. 452/2014, освен ако поинаку не е пропишано во ставовите (1) и (2) на овој член.

Член 8

(1) За стекнување на уверение за работа (Operating License), уверение за исполнување на безбедносните услови за вршење на јавен воздушен превоз (Air Operator Certificate-AOC) и овластувањето за високо ризични комерцијални специјализирани услуги со воздухоплов се поднесува барање до Агенцијата со доказ за платена административна такса, доказ за платен надоместок согласно Тарифникот на Агенцијата и докази за исполнување на условите од ЕУ Регулативата 1008/2008 и ЕУ Регулативата 965/2012 или од Прилогот 4 на овој правилник доколку се работи за стекнување на овластувањето за високо ризични комерцијални специјализирани услуги со Анекс I воздухоплови.

(2) Формата и содржината на уверението за работа (Operating License) се дадени во Прилог 1 на овој правилник.

(3) Формата, содржината, постапката за издавање и промена и евиденцијата на уверението за исполнување на безбедносните услови за вршење на јавен воздушен превоз (Air Operator Certificate-AOC) и другите специфични овластувања поврзани со ова уверение како и овластувањето за високо ризични комерцијални специјализирани услуги со воздухоплов, се утврдени во ЕУ Регулативата 965/2012 дадена во Прилог 2 на овој правилник и во Прифатливите начини на усогласување (Acceptable Means of Compliance - AMC) и Упатства за примена (Guidance Material) за Part ARO дадени во Одлуката бр. 2014/025/R на извршниот директор на EASA.

(4) На постапката за издавање, промена и евиденција на уверението за работа (Operating License), уверението за исполнување на безбедносните услови за вршење на јавен воздушен превоз (Air Operator Certificate-AOC) и другите специфични овластувања поврзани со овие уверенија, како и овластувањето за високо ризични комерцијални специјализирани услуги со воздухоплов, супсидијарно се применуваат одредбите од Законот за општата управна постапка доколку не е поинаку утврдено со ЕУ Регулативата 1008/2008 и ЕУ Регулативата 965/2012 и со Прилогот 4 на овој правилник.

(5) По исклучок од став (4) на овој член во постапките кои се предвидени со овој правилник странките може да доставуваат докази за исполнетост на пропишаните услови и на англиски јазик.

(6) По исклучок од став (4) на овој член управните постапки за издавање или промена на уверението за работа (Operating License) и уверението за исполнување на безбедносните услови за вршење на јавен воздушен превоз (Air Operator Certificate - AOC) се завршуваат во рок од 90 дена, од денот на нивното поведување.

(7) Рокот од став (6) на овој член започнува да тече од денот на комплетно поднесена документација за соодветното барање.

Член 9

(1) Уверението за работа (Operating License) и уверението за исполнување на безбедносни услови за вршење на јавен воздушен превоз (Air Operation Certificate-AOC) издадени согласно Правилникот за начинот на вршење на јавен воздушен превоз како и посебните услови во однос на потребниот персонал, воздухопловите, опремата и другите посебни услови неопходни за безбедно и уредно работење ќе важат до 31 декември 2021 година, по што ќе се заменат со уверенија согласно условите предвидени со овој правилник.

(2) Постапките за издавање на уверенијата од став (1) на овој член кои отпочнале пред денот на отпочнување на примената на овој правилник ќе се завршат согласно прописите кои биле во сила на денот на поднесување на барањето за нивно издавање.

Член 10

(1) Одредбите од членот 1 точките 1 и 3 на ЕУ Регулативата 2018/1042, дадена во Прилог 2 на овој правилник ќе отпочнат да се применуваат од 14 февруари 2021 година.

(2) Одредбите од Анексот, точка (4) потточките (в), (г), (д), (ѓ), (е), (л) и (н) на ЕУ Регулативата 2019/1387, дадена во Прилог 2 на овој правилник ќе отпочнат да се применуваат од 12 август 2021 година.

(3) Одредбите од членот 3 на овој правилник во однос на некомерцијални летачки операции и специјализираните услуги со воздухоплов ќе отпочнат да се применуваат од 1 април 2021 година.

(4) Одредбите од членот 5 на овој правилник ќе отпочнат да се применуваат од денот на пристапувањето на Република Северна Македонија во Европската Унија.

Член 11

Со денот на отпочнувањето на примената на овој правилник престануваат да важат Правилникот за начинот на вршење на јавен воздушен превоз како и посебните услови во однос на потребниот персонал, воздухопловите, опремата и другите посебни услови неопходни за безбедно и уредно работење, формата, содржината начинот на издавање, промена и евиденција на уверенијата за работа и за исполнување на безбедносните услови за вршење на јавен воздушен превоз, критериумите и постапката за одобрување на договори за закуп, односно лизинг на воздухоплови (“Службен весник на Република Северна Македонија“ бр. 185/19), Правилникот за начинот на вршење на специјализирани услуги со воздухоплов и посебните услови во однос на воздухопловите, опремата и другите посебни услови неопходни за безбедно и уредно работење („Службен весник на Република Македонија“ бр. 159/07, 122/13, 121/15, 68/18 и „Службен весник на Република Северна Македонија“ бр. 113/19), Правилникот за начинот на вршење на превоз за сопствени потреби, како и посебните услови во однос на воздухопловите, опремата и другите посебни услови неопходни за безбедно и уредно работење („Службен весник на Република Македонија“ бр. 90/09, 49/11, 159/11 и 122/13), Правилникот за формата, содржината, евиденцијата и начинот на издавање, продолжување, обновување и промена на уверението за работа за вршење на воздушен превоз за сопствени потреби („Службен весник на Република Македонија“ бр. 80/13) и Правилникот за формата, содржината, евиденцијата и начинот на издавање, продолжување, обновување и промена на уверение за работа за вршење на специјализирани услуги со воздухоплов („Службен весник на Република Македонија“ бр. 51/13).

Член 12

Овој правилник влегува во сила наредниот ден од денот на објавувањето во “Службен весник на Република Северна Македонија”.

Бр. 10-940/3
24 ноември 2020 година
Скопје

Директор на Агенцијата
за цивилно воздухопловство,
Томислав Тунтев, с.р.

ПРИЛОГ 1

Регулатива (ЕЗ) бр. 1008/2008 на Европскиот парламент и на Советот
од 24 септември 2008 година
за заедничките правила за вршење на воздушен сообраќај во Заедницата

(Текст со важност за ЕЕО)

ЕВРОПСКИОТ ПАРЛАМЕНТ И СОВЕТОТ НА ЕВРОПСКАТА УНИЈА,

имајќи го предвид Договорот за основање на Европската заедница, а особено член 80(2) од истиот,

имајќи го предвид предлогот на Комисијата,

имајќи го предвид мислењето на Европскиот економско-социјален комитет [1],

имајќи го предвид мислењето на Комитетот на регионите [2],

постапувајќи во согласност со постапката утврдена во член 251 од Договорот [3], со оглед на тоа што:

(1) Треба да се извршат значителни промени на Регулативи (ЕЕЗ) бр. 2407/92 на Советот од 23 јули 1992 година за издавање на уверенија на авиопревозниците [4], (ЕЕЗ) бр. 2408/92 од 23 јули 1992 година за пристапот на авиопревозниците на Заедницата до воздушните патишта во рамките на Заедницата [5], и (ЕЕЗ) бр. 2409/92 од 23 јули 1992 година за цените и тарифите во воздушниот сообраќај [6]. Во интерес на јасноста, овие регулативи треба да се преработат и да се пречистат во една единствена регулатива.

(2) За да се осигури поефикасна и подоследна примена на законодавството на Заедницата за внатрешниот воздухопловен пазар, потребни се низа усогласувања на сегашната правна рамка.

(3) Препознавајќи ја можната врска помеѓу добрата финансиска положба на авиопревозник и безбедноста, треба да се воспостави построго следење на финансиската состојба на авиопревозниците.

(4) Со оглед на сè поголемата важност на авиопревозниците што имаат оперативни бази во неколку земји-членки како и на потребата да се гарантира ефикасен надзор врз овие авиопревозници, истата земја-членка треба да одговара за надзорот врз уверението за исполнување на безбедносните услови за вршење на јавен воздушен превоз (Air Operator

[1] Сл. весник. C 175, 27.7.2007, стр. 85.
[2] Сл. весник. C 305, 15.12.2007, стр. 11.
[3] Мислење на Европскиот парламент од 11 јули 2007 година (Сл. весник. C 175 E, 10.7.2008, стр. 371), Заеднички став на Советот од 18 април 2008 година (Сл. весник C 129 E, 27.5.2008, стр. 1) и Став на Европскиот парламент од 9 јули 2008 година (сè уште не е објавен во Службен весник).
[4] Сл. весник. L 240, 24.8.1992, стр. 1.
[5] Сл. весник. L 240, 24.8.1992, стр. 8.
[6] Сл. весник. L 240, 24.8.1992, стр. 15.

Certificate – AOC) на авиопревозникот и уверението за работа за вршење на јавен воздушен превоз.

(5) Со цел да се обезбеди доследно следење на придржувањето кон условите на уверението за работа на сите авиопревозници на Заедницата, надлежните органи кои издаваат уверенија треба редовно да вршат процена на финансиската состојба на авиопревозниците. Според тоа, авиопревозниците треба да обезбедат доволно податоци за својата финансиска состојба, особено во првите две години од своето постоење, бидејќи истите се особено критични за опстанокот на еден авиопревозник на пазарот. За да се избегне нарушување на конкуренцијата што произлегува од различната примена на правилата на национално ниво, потребно е земјите-членки да го зајакнат финансискиот надзор врз сите авиопревозници на Заедницата.

(6) Заради намалување на ризиците за патниците, на авиопревозниците на Заедницата кои не ги исполнуваат условите за одржување на важечко уверение за работа не смее да им се дозволи да продолжат со работење. Во таквите случаи, надлежниот орган кој издава уверенија треба да го повлече или привремено да го одземе уверението за работа.

(7) Врз основа на Регулатива (ЕЗ) бр. 785/2004 на Европскиот парламент и на Советот од 21 април 2004 година, за условите за осигурување на авиопревозниците и операторите на воздухоплови [7], авиопревозникот треба да е осигурен за да ја покрие одговорноста за штета во случај на несреќи, што се однесува на патниците, товарот и третите страни. Исто така, за авиопревозниците треба да се воведат и обврски за осигурување во однос на одговорност во случај на несреќи со пошта.

(8) За да се избегне претерано користење на договорите за закуп на воздухоплови кои се регистрирани во трети земји, особено оние за закуп со екипаж, ваквите можности треба да се дозволат само во исклучителни околности, како, на пример, недостаток на соодветни воздухоплови на пазарот на Заедницата, и тие треба да бидат строго временски ограничени и треба да ги исполнуваат стандарди за безбедност што се еднакви на стандардите за безбедноста од законодавството на Заедницата и од националните законодавства.

(9) Што се однесува на вработените на авиопревозниците на Заедницата кои вршат воздушен сообраќај од оперативна база вон територијата на земјата-членка во која е сместено главното седиште на авиопревозникот, земјите-членки треба да ја гарантираат правилната примена на законодавството на Заедницата и националните законски прописи од областа на социјалната заштита.

(10) За да се комплетира внатрешниот воздухопловен пазар, треба да се укинат постојните ограничувања што се применуваат меѓу земјите-членки, како што се ограничувањата во однос на заедничките ознаки на линии (code-sharing) кон трети земји, или во однос на утврдувањето на цени на линии кон трети земји со попатно застанување во некоја друга земја-членка (летови врз основа на шестата сообраќајна слобода во воздухопловството).

(11) Со цел да се земат предвид посебните карактеристики и ограничувања на најоддалечените региони, особено нивната оддалеченост, ограниченост и мала површина, како и потребата за нивно соодветно поврзување со централните региони на Заедницата, може да се оправда склучување на посебни договори во врска со правилата за периодот на важноста на договорите за обврски за вршење јавни услуги кои ги опфаќаат линиите до тие региони.

[7] Сл. весник. L 138, 30.4.2004, стр. 1.

(12) Условите под коишто може да се воведат обврски за вршење јавни услуги треба да бидат јасно и недвосмислено дефинирани, а соодветните постапки за јавен повик треба да овозможуваат учество на доволен број на кандидати во постапката. Комисијата треба да биде во можност да добие онолку информации колку што ѝ се неопходни за да може да ја оцени економската оправданост на обврските за вршење јавни услуги во поединечните случаи.

(13) Важечките правила во врска со распределбата на сообраќајот меѓу аеродромите што опслужуваат еден ист град или агломерација треба да бидат јасно наведени и едноставни.

(14) Соодветно е да се гарантира дека земјите-членки имаат можност да реагираат на ненадејните проблеми што произлегуваат од непредвидени и неизбежни околности, а кои технички или практично во голема мера го отежнуваат вршењето на воздушниот сообраќај.

(15) Корисниците треба да имаат пристап до сите цени и тарифи на воздушниот превоз, без оглед на нивното место на престој во Заедницата, или на нивното државјанство, и независно од седиште на патничкиот агент во рамките на Заедницата.

(16) Корисниците треба да бидат во можност да ги споредуваат цените на воздушниот превоз на различни авиокомпании. Според тоа, крајната цена што корисникот ја плаќа за воздушниот превоз со место на поаѓање во Заедницата, во секое време треба да биде назначена, вклучувајќи ги сите даноци, надоместоци и давачки. Исто така, авиопревозниците од Заедницата се поттикнуваат да ја наведат крајната цена за своите услуги во воздушен сообраќај од трети земји до Заедницата.

(17) Мерките кои се потребни за спроведување на оваа регулатива треба да бидат донесени во согласност со Одлука 1999/468/ЕЗ на Советот од 28 јуни 1999 година, за утврдување на постапките за користење на овластувањата за спроведување кои и се доделени на Комисијата[8].

(18) Бидејќи целта на оваа регулатива, имено што е можно поизедначена примена на законодавството на Заедницата во врска со внатрешниот пазар на воздушниот превоз, не може да се постигне во доволна мера од страна на земјите-членки поради меѓународниот карактер на воздушниот сообраќај, па според тоа истата може подобро да се постигне на ниво на Заедницата, Заедницата може да донесе мерки, согласно начелото на супсидијарност од член 5 од Договорот. Согласно начелото за пропорционалност, како што е наведено во тој член, оваа регулатива не излегува од рамките од она што е потребно за постигнување на таа цел.

(19) Министерската изјава за аеродромот во Гибралтар, договорена во Кордоба на 18 септември 2006 година, за време на првата министерска средба на Форумот за дијалог за Гибралтар, ќе ја замени Заедничката изјава за аеродромот донесена во Лондон на 2 декември 1987 година, а целосното придржување кон истата ќе се смета дека претставува придржување кон изјавата од 1987 година.

(20) Според тоа, потребно е да се укинат Регулативи (ЕЕЗ) бр. 2407/92, (ЕЕЗ) бр. 2408/92 и (ЕЕЗ) бр. 2409/92,

ЈА ДОНЕСОА СЛЕДНАТА РЕГУЛАТИВА:

[8] Сл. весник. L 184, 17.7.1999, стр. 23.

ПОГЛАВЈЕ I

ОПШТИ ОДРЕДБИ

Член 1
Предмет

1. Со оваа регулатива се уредуваат издавањето на уверенија на авиопревозниците на Заедницата, правото на авиопревозниците на Заедницата да вршат воздушен сообраќај во рамките на Заедницата, како и утврдувањето на цените во воздушниот сообраќај во рамките на Заедницата.

2. Примената на Поглавје III од оваа регулатива за аеродромот во Гибралтар се подразбира дека не е во спротивност со односните правни ставови на Кралството Шпанија и на Обединетото Кралство што се однесуваат на спорот за сувереноста на територијата на којашто се наоѓа аеродромот.

Член 2
Дефиниции

За целите на оваа регулатива:

1. „уверение за работа за вршење на јавен воздушен превоз (Operating Licence)“ е овластување кое надлежниот орган кој издава уверенија му го издава на претпријатие, со кое му се дозволува да врши јавен воздушен превоз како што е наведено во уверението за работа за вршење на јавен воздушен превоз (во понатамошниот текст: уверение за работа);

2. „надлежен орган кој издава уверенија“ е орган на земјата-членка кој е овластен за издавање, одбивање, повлекување или привремено одземање на уверение за работа согласно наведеното во Поглавје II;

3. „претпријатие“ е кое било физичко или правно лице, без оглед на тоа дали остварува добивка или не, или кое било службено тело, без оглед на тоа дали има статус на правно лице или не;

4. „воздушен превоз„ е лет или серија летови со кои се превезуваат патници, товар и/или пошта за надоместок и/или наемнина;

5. „лет“ е заминување од определен аеродром кон определениот аеродром на одредиште;

6. „локален лет“ е лет кој не вклучува превоз на патници, пошта и/или товар меѓу различни аеродроми или други одобрени точки за слетување;

7. „воздухопловно пристаниште“ е која било област во земја-членка што е посебно приспособена за воздушен сообраќај;

8. „ уверение за исполнување на безбедносните услови за вршење на јавен воздушен превоз (Air Operator Certificate – AOC)“ е уверение што се издава на претпријатие, а со кое се потврдува дека операторот поседува професионална способност и организациона поставеност за да ја осигури безбедноста на операциите наведени во уверението за исполнување на безбедносните услови за вршење на јавен воздушен превоз (во понатамошниот текст: AOC),

како што се предвидува во односните одредби од законодавството на Заедницата или од националното законодавство;

9. „ефективна контрола“ е однос што е воспоставен со права, договори или какви било други средства кои, посебно или заедно, и земајќи ги предвид уважувањата на соодветните факти или закони, даваат можност за директно или индиректно користење на одлучувачкото влијание врз претпријатие, особено преку:

(а) правото на користење на целиот или дел од имотот на претпријатието;

(б) права или договори што имаат одлучувачко влијание врз составот, гласањето или одлуките на телата на претпријатието, или на поинаков начин обезбедуваат одлучувачко влијание врз деловните активности на претпријатието;

10. „авиопревозник“ е претпријатие со важечко уверение за работа или еквивалентен документ;

11. „авиопревозник на Заедницата“ е авиопревозник со важечко уверение за работа издадена од страна на надлежен орган за издавање на уверенија согласно Поглавје II;

12. „деловен план“ е детален опис на планираните комерцијални активности на авиопревозникот за даден период, особено што се однесува на очекуваниот развој на пазарот и планираните вложувања, вклучувајќи ги и финансиските и економските последици од овие активности;

13. „воздушен сообраќај во рамките на Заедницата“ е воздушен сообраќај кој се врши во рамките на Заедницата;

14. „сообраќајно право“ е право за вршење воздушен сообраќај меѓу два аеродрома во Заедницата;

15. „продажба само на места за седење“ е продажба на седишта, без поврзана продажба на какви било други услуги, како на пример, сместување, која авиопревозникот или неговиот овластен застапник ја продаваат директно на јавноста;

16. „редовен воздушен сообраќај“ е серија летови со следниве карактеристики:

(а) на секој лет, седиштата и/или капацитетот за превоз на товар и/или пошта ѝ стојат на располагање на јавноста за индивидуална набавка (било непосредно од авиопревозникот или од неговите овластени застапници);

(б) се врши за потребите на сообраќајот меѓу исти два или повеќе аеродроми, или:

– согласно објавен ред на летање, или

– со летови што се толку редовни или зачестени што претставуваат препознатлива систематична серија;

17. „капацитет“ е бројот на седишта или корисната носивост што ѝ се нудат на пошироката јавност во редовниот воздушен сообраќај за даден период;

18. „цени на авиопревозот“ се цените изразени во евра или во локална валута, што се плаќаат на авиопревозниците или на нивните застапници, или на други продавачи на билети, за

превозот на патниците во воздушниот сообраќај и сите услови под кои се применуваат тие цени, вклучувајќи ги и надоместокот и условите што се нудат на агенцијата и на останатите помошни служби;

19. „тарифи во воздушниот сообраќај“ се цените, изразени во евра или во локална валута, што се плаќаат за превоз на товар и сите услови под кои се применуваат овие цени, вклучувајќи го и плаќањето и условите што се нудат на агенцијата и на останатите помошни служби;

20. „односна (-и) земја-членка (земји-членки)“ е земјата-членка (земјите-членки) меѓу кои или во чиишто рамки се врши воздушниот сообраќај;

21. „вклучена (-и) земја-членка (земји-членки)“ е односната (-ите) земја-членка (земји-членки) и земјата-членка (земјите-членки) во која (кои) му е издадено уверение на авиопревозникот (-иците) кои вршат воздушен сообраќај;

22. „агломерација“ е урбано подрачје што се состои од неколку градови или места кои, поради порастот на населението и ширењето, физички се споиле во едно непрекинато изградено подрачје;

23. „деловен извештај“ е детален приказ на приходите и расходите на авиопревозникот за даден период, вклучувајќи и детален приказ по ставки меѓу дејностите што се поврзани со воздушниот превоз и останатите дејности, како и на паричните и непаричните елементи;

24. „договор за закуп на воздухоплов без екипаж“ е договор склучен меѓу претпријатија, според кој со воздухопловот се управува согласно АОС на закупецот;

25. „договор за закуп на воздухоплов со екипаж“ е договор склучен меѓу авиопревозници, според кој со воздухопловот се управува согласно АОС-то на закуподавачот;

26. „главно деловно седиште“ е централата или регистрираната канцеларија на авиопревозник на Заедницата во земјата-членка во која се вршат главните финансиски дејности и во која се спроведува оперативниот надзор, вклучувајќи го и управувањето со постојаната/континуира пловидбеност.

ПОГЛАВЈЕ II
УВЕРЕНИЕ ЗА РАБОТА

Член 3
Уверение за работа

1. Ниедно претпријатие со седиште регистрирано во Заедницата не смее да врши превоз на патници, пошта и/или товар по воздушен пат за надомест или наем, освен ако за тоа не му е издадено соодветно уверение за работа.

Претпријатието што ги исполнува условите од ова поглавје има право да добие уверение за работа.

2. Надлежниот орган кој издава уверенија не смее да дава уверенија за работа ниту да ја продолжуваат важноста на истите ако не е исполнет кој било од условите од ова поглавје.

3. Без да биде во спротивност со која било друга важечка одредба на Заедницата, на националното или меѓународното право, следните категории воздушен сообраќај не подлежат на условот за поседување на важечко уверение за работа:

(а) воздушен сообраќај кој се врши со воздухоплови без погон на мотор и/или ултралесни воздухоплови со погон на мотор; и

(б) локални летови.

Член 4

Услови за издавање на уверение за работа

Надлежниот орган на земја – членка кој издава уверенија му издава уверение за работа на претпријатие, под услов дека:

(а) неговото главно седиште се наоѓа во таа земја-членка;
(б) тоа поседува важечко АОС издадено од националниот орган на истата земја-членка чиишто надлежен орган кој издава уверенија е одговорен за издавање, одбивање, повлекување или привремено одземање на уверението за работа на авиопревозникот на Заедницата;

(в) тоа има на располагање еден или повеќе воздухоплови врз основа на сопственост или договор за закуп на воздухоплов без екипаж;

(г) неговата главна дејност е да врши воздушен сообраќај, самостојно или во комбинација со која било друга комерцијална дејност на воздухоплов, или поправка и одржување на воздухоплови;

(д) структурата на неговата компанија му овозможува на надлежниот орган кој издава уверенија да ги спроведе одредбите од ова поглавје;

(ѓ) земјите-членки и/или државјаните на земјите-членки поседуваат повеќе од 50% од претпријатието и вршат ефективна контрола врз истото, непосредно или посредно, преку едно или повеќе посреднички претпријатија, освен како е предвидено во спогодба склучена со трета земја во кој Заедницата се јавува како страна;

(е) тоа ги исполнува финансиските услови што се утврдени во член 5;

(ж) тоа ги исполнува условите за осигурување што се утврдени во член 11 и во Регулатива (ЕЗ) бр. 785/2004; и

(з) тоа ги исполнува одредбите за добро реноме, како што е утврдено во член 7.

Член 5

Финансиски услови за издавање на уверение за работа

1. Надлежниот орган кој издава уверенија врши детална процена за тоа дали претпријатието кое за прв пат поднесува барање за издавање на уверение за работа може да покаже дека:

(а) во секое време, за период од 24 месеци од започнување со работењето може да ги исполни своите вистински и потенцијални обврски, што се утврдени врз реални претпоставки; и

(б) може да ги подмири своите постојани и оперативни трошоци настанати при работењето согласно својот деловен план, а кои се утврдени врз реални претпоставки, без да се земе предвид каков било приход од неговото работење.

2. За целите на проценатa наведена во став 1, секој подносител на барање доставува деловен план, најмалку за првите три години од работењето. Исто така, во деловниот план во детали се прикажуваат финансиските врски на подносителот на барањето со кои било други комерцијални дејности во кои учествува подносителот на барањето, било непосредно или преку односни претпријатија. Исто така, подносителот на барањето ги доставува сите битни податоци, особено податоците наведени во точка 1 од Анекс I.

3. Ставовите 1 и 2 не смее да се применуваат на претпријатие кое поднесува барање за уверение за работа и има намера да лета со воздухоплови со максимална маса на полетување помала од 10 тони и/или со помалку од 20 седишта. Ваквите претпријатија докажуваат дека нивниот нето капитал изнесува најмалку 100.000 евра, или, на барање на надлежниот орган кој издава уверенија, ги поднесуваат сите битни податоци за целите на вршење на проценатa спомната во став 1, особено податоците спомнати во точка 1 од Анекс I.

Меѓутоа, надлежниот орган кој издава уверенија може да ги примени ставовите 1 и 2 на претпријатие што поднесува барање за уверение за работа согласно одредбите од претходниот потстав, а кое има намера да врши редовен воздушен сообраќај или чијшто промет е поголем од 3 милиони евра годишно.

Член 6

Уверение за исполнување на безбедносните услови за вршење на јавен воздушен превоз – АОС

1. Издавањето и важноста на уверението за работа во секое време зависат од поседувањето на важечко АОС, во кое се наведени дејностите опфатени во уверението за работа.

2. Секоја измена на АОС-то на авиопревозник на Заедницата се наведува, по потреба, во неговото уверение за работа.

Член 7

Доказ за добро реноме

1. Кога, за потребите на издавање уверение за работа, се бара доказ дека лицата што континуирано и ефикасно ќе управуваат со работењето на претпријатието се со добро реноме, или доказ дека не се предмет на стечајна постапка, надлежниот орган кој издава уверенија, што се однесува на државјаните на земјите-членки, го прифаќа како доволен доказ поднесувањето на документи издадени од страна на надлежните органи во матичната земја-членка, или во земјата-членка во која лицето има постојано живеалиште, а со кои се потврдува дека овие услови се исполнети.

2. Ако матичната земја-членка или земјата-членка во која лицето има постојано живеалиште не ги издава документите наведени во став 1, овие документи се заменуваат со давање на изјава под заклетва – или, во земји-членки во кои не постои одредба за давање на изјава под заклетва, се заменуваат со свечена изјава што односното лице ја дава пред надлежните судски или управни органи или, кога е соодветно, пред нотар или квалификувано стручно тело на матичната земја-членка или на земјата-членка во која лицето има постојано живеалиште. Овој орган, нотар или квалификувано професионално тело издаваат уверение со кое се потврдува веродостојноста на изјавата дадена под заклетва или на свечената изјава.

3. Надлежниот орган кој издава уверенија може да побара документите и уверенијата наведени во ставовите 1 и 2 да се достават најдоцна во рок од три месеци од датумот на нивното издавање.

Член 8

Важност на уверение за работа

1. Уверението за работа важи сè додека авиопревозникот на Заедницата ги исполнува условите од ова поглавје.

Авиопревозник на Заедницата треба во секое време, на барање од надлежниот орган кој издава уверенија, да биде способен да докаже дека ги исполнува сите услови од ова поглавје.

2. Надлежниот орган кој издава уверенија темелно го следи придржувањето кон условите од ова поглавје. Тој, во секој случај, го проверува придржувањето кон овие услови во следниве случаи:

(а) две години по издавање на ново уверение за работа;

(б) кога постои сомнеж за можни проблеми; или

(в) на барање на Комисијата.

Во случај ако надлежниот орган кој издава уверенија се посомнева дека финансиските проблеми на даден авиопревозник на Заедницата може да влијаат врз безбедноста на неговото работење, тој веднаш го известува надлежниот орган за издавање на АОС.

3. Уверението за работа повторно се поднесува на одобрување во случај кога авиопревозник на Заедницата:

(а) не започнал со работење во рок од шест месеци по добивање на уверение за работа;

(б) престанал со работење во период подолг од шест месеци; или

(в) што бил лиценциран врз основа на последниот потстав од член 5(3) има намера да врши превоз со воздухоплов со димензии поголеми од оние наведени во член 5(3), или повеќе не се придржува кон финансиските услови наведени во тој став.

4. Авиопревозник на Заедницата ги доставува до надлежниот орган кој издава уверенија своите финансиски извештаи од ревизиите најдоцна шест месеци по завршувањето на односната финансиска година, освен ако не е поинаку предвидено во националното право. Во текот на првите две години од работењето на авиопревозник на Заедницата, податоците спомнати во точка 3 од Анекс I, се доставуваат до надлежниот орган кој издава уверенија на негово барање.

Надлежниот орган кој издава уверенија може во секое време да ја оценува финансиската успешност на авиопревозник на Заедницата на којшто му издал уверение за работа, преку барање за доставување на соодветните податоци. Во рамките на таквото оценување, односниот авиопревозник на Заедницата ги ажурира податоците наведени во точка 3 од Анекс I и ги доставува до надлежниот орган кој издава уверенија на негово барање.

5. Авиопревозник на Заедницата го известува надлежниот орган кој издава уверенија:

(а) однапред, за сите планови за воведување на нов воздушен превоз на континент или светски регион што претходно не го опслужувал, или за секоја друга значајна промени во опсегот на својата дејност, вклучувајќи ги и, но без ограничување на, промените на типот или бројот на воздухоплови што ги користи.

(б) однапред, за какви било планирани спојувања или преземања; и

(в) во рок од 14 дена за секоја промена на сопственоста на кој било поединечен удел кој претставува 10% или повеќе од севкупниот удел на авиопревозникот на Заедницата, или на неговата матична компанија или крајната холдинг компанија.

6. Ако надлежниот орган кој издава уверенија смета дека промените за кои е известен согласно став 5, претставуваат оптоварување врз финансиската состојба на авиопревозникот на Заедницата, тој бара да се достави ревидиран план за работа во кој се опфатени и односните промени и кој опфаќа период од најмалку 12 месеци од датумот на неговото спроведување, заедно со податоците наведени во точка 2 од Анекс I, и покрај информациите кои треба да се доставуваат согласно став 4.

Надлежниот орган кој издава уверенија донесува одлука за ревидираниот план за работа за тоа дали авиопревозникот на Заедницата може да ги исполни своите постојни и можни обврски за време на тој период од 12 месеци. Оваа одлука се донесува најдоцна три месеци по доставувањето на сите потребни информации.

7. Надлежниот орган кој издава уверенија донесува одлука за авиопревозниците на Заедницата, на кои тој им издал уверение, за тоа дали уверението за работа треба повторно да се поднесе на одобрување во случај на промена на еден или повеќе елементи кои влијаат врз правната положба на авиопревозникот на Заедницата а, особено, во случај на спојување или преземање.

8. Ставовите 4, 5 и 6 не смее да се применуваат на авиопревозници на Заедницата кои вршат сообраќај исклучиво со воздухоплови со МТОМ помала од 10 тони и/или со помалку од 20 седишта. Таквите авиопревозници на Заедницата во секое време мора да докажат дека нивниот нето-капитал изнесува најмалку 100.000 евра, или ако тоа го побара надлежниот орган кој издава уверенија да ги достават сите неопходни информации што се од значење за целите на проценатa наведена во член 9(2).

Меѓутоа, надлежниот орган кој издава уверенија може да ги примени ставовите 4, 5 и 6 на авиопревозници на Заедницата на коишто им издал уверение, а кои вршат редовен воздушен сообраќај или чијшто промет е поголем од 3 милиони евра годишно.

Член 9

Привремено одземање или повлекување на уверение за работа

1. Надлежниот орган кој издава уверенија може во секое време да ја проценува финансиската успешност на авиопревозник на Заедницата на којшто тој му издал уверение. Врз основа на извршената процена, надлежниот орган привремено го одзема или повлекува уверението за работа ако повеќе не е уверен дека тој авиопревозник на Заедницата може да ги исполнува своите актуелни и потенцијални обврски во период од 12 месеци. Меѓутоа, надлежниот орган кој издава уверенија може да даде привремено уверение, за период што не надминува 12 месеци, до финансиската реорганизација на авиопревозникот на Заедницата, под услов дека безбедноста не е загрозена, и дека привременото уверение ги содржи, по потреба, сите промени во АОС-то, и дека постојат реални изгледи за успешна финансиска реконструкција во рамките на тој период.

2. Кога постојат јасни показатели за финансиски проблеми или ако против авиопревозникот на Заедницата се води стечајна или слична постапка, надлежниот орган кој издава уверенија, и кој му издал уверение на тој авиопревозник на Заедницата, веднаш врши детална процена на финансиската состојба и, врз основа на своите наоди, во рок од три месеци, го преиспитуваат статусот на уверението за работа согласно овој член.

Надлежниот орган кој издава уверенија ја известува Комисијата за своите одлуки во врска со статусот на уверението за работа.

3. Ако прегледаните финансиски сметки наведени во член 8(4) не се доставаат во рокот утврден во тој член, надлежниот орган кој издава уверенија веднаш бара од авиопревозникот на Заедницата да ги достави таквите прегледани финансиски извештаи.

Ако прегледаните финансиски извештаи не се доставаат во рок од еден месец, уверението за работа може да се повлече или привремено да се одземе.

4. Надлежниот орган кој издава уверенија привремено го одзема или повлекува уверението за работа ако авиопревозникот на Заедницата свесно или поради небрежност, му достави на надлежниот орган кој издава уверенија лажни податоци за важни прашања.

5. Во случај кога АОС на авиопревозник на Заедницата е привремено одземено или е повлечено, надлежниот орган кој издава уверенија веднаш привремено го одзема или повлекува и уверението за работа на тој авиопревозник.

6. Надлежниот орган кој издава уверенија може привремено да го одземе или да го повлече уверението за работа на авиопревозник на Заедницата, ако тој авиопревозник повеќе не ги исполнува условите кои се однесуваат на доброто реноме наведени во член 7.

Член 10

Одлуки за уверенија за работа

1. Надлежниот орган кој издава уверенија донесува одлука во врска со барање, во најкраток можен рок, но не подоцна од три месеци по поднесување на сите потребни податоци, земајќи ги предвид сите расположливи докази. Подносителот на барањето се известува за оваа одлука. Во одлуката за одбивање на барањето се наведуваат причините за одбивањето.

2. Постапките за издавање, привремено одземање и повлекување на уверенијата за работа се објавуваат јавно од страна на надлежниот орган кој издава уверенија, и кој за тоа ја известува Комисијата.

3. Списокот со одлуки на надлежниот орган кој издава уверенија во врска со издавање, привремено одземање или повлекување на уверенијата за работа се објавува годишно во Службениот весник на Европската унија.

Член 11
Услови за осигурување

И покрај наведеното во Регулатива (ЕЗ) бр. 785/2004, авиопревозник се осигурува за покривање на одговорноста за штета во случај на несреќи во врска со поштата.

Член 12
Регистрација

1. Без да е во спротивност со член 13(3), воздухопловите што ги користи авиопревозник на Заедницата се регистрираат, по избор на земјата-членка чиишто надлежен орган издава уверенија за работа, во нејзиниот национален регистар или во рамките на Заедницата.

2. Согласно став 1, надлежниот орган, согласно важечките закони и други прописи, прифаќа да впише во својот национален регистар, без наплаќање на каква било дискриминациска давачка и без одлагање, воздухоплов што е во сопственост на државјани на други земји-членки и да го префрли од регистрите на воздухоплови на другите земји-членки. Покрај вообичаениот надоместок за регистрација, не смее да се наплаќа никаков друг надоместок за префрлање на воздухоплови.

Член 13
Закуп

1. Без да е во спротивност со член 4(в), авиопревозникот на Заедницата може да има на располагање еден или повеќе воздухоплови врз основа на договор за закуп на воздухоплов без или со екипаж. Авиопревозниците на Заедницата може слободно да летаат со воздухоплови што се закупени со екипаж и кои се регистрирани во рамките на Заедницата, освен во случај кога тоа би довело до загрозување на безбедноста. Комисијата обезбедува дека спроведувањето на оваа одредба е разумно и сразмерно и се заснова врз безбедносни причини.

2. Договор за закуп на воздухоплов без екипаж, во кој авиопревозник на Заедницата е договорна страна, или договор за закуп на воздухоплов со екипаж според кој авиопревозник на Заедницата е закупец на воздухоплов со екипаж, подлежат на претходно одобрение согласно важечкото право на Заедницата или националното право за воздухопловна безбедност.

3. Авиопревозник на Заедницата што зема под закуп воздухоплов со екипаж, а кој воздухоплов е регистриран во трета земја од друго претпријатие, мора претходно од надлежниот орган кој издава уверенија да добие соодветно одобрение за вршење на сообраќај. Надлежниот орган може да даде одобрение ако:

(а) авиопревозникот на Заедницата на задоволителен начин докаже пред надлежниот орган дека се исполнети сите безбедносни стандарди што се еднакви на стандардите кои се бараат согласно правото на Заедницата или националното право; и

(б) е исполнет еден од следните услови:

(i) авиопревозникот на Заедницата го правда ваквиот закуп врз основа на вонредни потреби, во кој случај може да се даде одобрение за период најмногу до седум месеци, а може да се продолжи еднаш за дополнителен период од најмногу седум месеци;

(ii) авиопревозникот на Заедницата докаже дека закупот е потребен заради задоволување на сезонски потреби за зголемен капацитет што не може да се задоволи соодветно со закуп на воздухоплов што е регистриран во Заедницата, во кој случај одобрението може да се обнови; или

(iii) авиопревозникот на Заедницата докаже дека закупот е неопходен заради надминување на тешкотии во работењето и дека не е можно или разумно да се земе под закуп воздухоплов што е регистриран во Заедницата, во кој случај одобрението е со ограничено времетраење, само за периодот што е неопходен за надминување на тешкотиите.

4. Надлежниот орган може да пропише услови кон одобрението. Овие услови се составен дел од договорот за закуп на воздухоплов со екипаж.

Надлежниот орган може да одбие да даде одобрение, доколку не постои реципроцитет што се однесува до закупувањето на воздухоплови со екипаж меѓу односната земја-членка или Заедницата и третата земја во којашто е регистриран воздухопловот кој се зема под закуп со екипаж.

Надлежниот орган ги известува односните земји-членки за одобрението што го дава за земање под закуп на воздухоплов со екипаж, а кој е регистриран во трета земја.

Член 14
Право на сослушување

Надлежниот орган кој издава уверенија, при донесување на одлука за привремено одземање или за повлекување на уверението за работа на авиопревозник на Заедницата, осигурува дека односниот авиопревозник на Заедницата има можност да биде сослушан, земајќи ја предвид, во определени случаи, потребата за итна постапка.

ПОГЛАВЈЕ III
ПРИСТАП ДО ВОЗДУШНИ ЛИНИИ/РУТИ

Член 15
Обезбедување на воздушен сообраќај во рамки на Заедницата

1. Авиопревозниците на Заедницата имаат право да вршат воздушен сообраќај во Заедницата.

2. Земјите-членки не смеат да го условат вршењето на воздушниот сообраќај во рамките на Заедницата од страна на авиопревозник на Заедницата со какви било дозволи или овластувања. Земјите-членки не смеат да бараат од авиопревозниците на Заедницата да обезбедат каква било документација или податоци кои тие веќе ги доставиле до надлежниот орган кој издава уверенија, под услов дека релевантните податоци може навремено да се добијат од надлежниот орган кој издава уверенија.

3. Ако Комисијата, врз основа на добиените податоци согласно член 26(2), утврди дека уверението за работа што му е издадено на авиопревозник на Заедницата не се придржува кон од оваа регулатива, таа ги проследува своите наоди до надлежниот орган кој издава уверенија, кој пак своите забелешки ѝ ги испраќа на Комисијата во рок од 15 работни денови.

Ако Комисијата, по прегледување на забелешките од надлежниот орган кој издава уверенија и понатаму смета дека уверението за работа не се придржува кон условите, или ако не добие забелешки од надлежниот орган кој издава уверенија, таа, во согласност со постапката наведена во член 25(2), донесува одлука да побара од надлежниот орган кој издава уверенија да преземе соодветни поправни мерки, или привремено да го одземе или повлече уверението за работа.

Во одлуката се назначува датум до којшто надлежниот орган кој издава уверенија треба да ги спроведе поправните мерки или активности. Ако поправните мерки или активности не се спроведат до тој датум, авиопревозникот на Заедницата нема право да ги користи своите права од став 1.

Авиопревозникот на Заедницата може да продолжи да ги користи своите права од став 1 откако надлежниот орган кој издава уверенија ќе ја известат Комисијата дека поправни мерки се спроведени и дека надлежниот орган кој издава уверенија го потврдил спроведувањето.

4. При вршење на воздушен сообраќај во рамки на Заедницата, авиопревозник на Заедницата има право да го комбинира воздушниот сообраќај и да склучува договори за летови со заедничка ознака (code-sharing arrangements), без тоа да биде во спротивност на правилата за конкуренција на пазарот на Заедницата кои се важечки за претпријатијата.

Со оваа регулатива се заменуваат сите ограничувања на слободата на авиопревозниците на Заедницата за вршење воздушен сообраќај во Заедницата, а кои произлегуваат од билатерални спогодби склучени меѓу земјите-членки.

5. Без оглед на наведеното во одредбите на билатералните спогодби склучени меѓу земјите-членки и согласно правилата за конкуренција на Заедницата кои се важечки за претпријатијата, односната (односните) земја-членка (земји-членки) им дозволува (дозволуваат) на авиопревозниците на Заедницата да го комбинираат воздушниот превоз и да склучуваат договори за летови со заедничка ознака (code-sharing arrangements) со кој било авиопревозник за вршење на воздушен сообраќај до, од или преку кој било аеродром на нејзината територија, од или до која било точка (-и) во трети земји.

Земја-членка може, во рамките на билатерална спогодба за редовен воздушен сообраќај склучена со односна трета земја, да воведе ограничувања на спогодбите за летови со заедничка ознака (code-sharing arrangements) склучени меѓу авиопревозници на Заедницата и авиопревозници од трета земја, особено ако односната трета земја не дозволува слични комерцијални можности за авиопревозници на Заедницата кои летаат од односната земја-членка. Притоа, земјите-членки обезбедуваат дека ограничувањата воведени согласно овие спогодби не ја ограничуваат конкуренцијата и не се дискриминациски меѓу авиопревозниците на Заедницата, но и дека не ограничуваат повеќе од потребното.

Член 16

Општи основни правила за обврските за вршење јавни услуги

1. Земја-членка, по извршени консултации со другите односни земји-членки и по известување на Комисијата, односните аеродроми и авиопревозниците кој летаат на линијата, може да воведе обврска за вршење јавна услуга што се однесува на редовниот воздушен сообраќај меѓу аеродром во Заедницата и аеродром што опслужува некој периферен регион или регион во развој на својата територија, или на линија со слаб сообраќај до кој било аеродром на својата територија, ако која било таква линија се смета за клучна за економскиот и социјалниот развој на регионот кој го опслужува тој аеродром. Ваква обврска се воведува само до степен кој е потребен за да се обезбеди минимално вршење на редовен воздушен сообраќај на таа линија, со што се задоволуваат утврдените стандарди за континуираност, редовност, утврдување на цените или минималниот капацитет, кои авиопревозниците не би ги презеле кога би го имале предвид само сопствениот комерцијален интерес.

Утврдените стандарди кои се воведуваат за линијата што е предмет на оваа обврска за вршење јавна услуга се пропишуваат на еден транспарентен и недискриминациски начин.

2. Во случаи кога други начини на превоз не може да гарантираат непрекинато вршење на сообраќајот, најмалку два пати дневно, односните земји-членки во обврската за вршење јавна услуга може да го вклучат условот дека секој авиопревозник на Заедницата што има намера да лета на линијата дава гаранција дека ќе лета на линијата во определен период, кој треба да се утврди, согласно останатите услови на обврската за вршење јавна услуга.

3. Земјата-членка (земјите-членки) ја оценува (оценуваат) потребата од, и соодветноста на, предвидената обврска за вршење јавна услуга, земајќи ги предвид:

(а) пропорционалноста меѓу предвидената обврска и потребите за економски развој на односниот регион;

(б) можноста за користење други начини на превоз и способноста на тие начини за исполнување на потребите за превоз, особено кога со постојниот железнички сообраќај се опслужува предвидената линија со време на патување што е пократко од три часа и со доволна зачестеност, доволен број врски и соодветен временски распоред.

(в) цените на воздушниот превоз и условите што им се нудат на корисниците;

(г) збирното дејство на сите авиопревозници кои летаат или имаат намера да летаат на линијата.

4. Кога земја-членка сака да воведе обврска за вршење јавна услуга, таа го доставува текстот на предвидената обврска до Комисијата, до останатите односни земји-членки, до односните аеродроми и до авиопревозниците кои летаат на односната линија.

Комисијата го објавува информативното известување во *Службениот весник на Европската унија*, во кое:

(а) се определуваат двата аеродроми што се поврзани со односната линија и можните места на попатно застанување;

(б) се наведува датумот на влегување во сила на обврската за вршење јавна услуга; и

(в) се наведува полната адреса на која односната земја-членка веднаш и без надоместок ги става на располагање сите релевантни податоци и/или документи во врска со обврската за вршење јавна услуга.

5. Без оглед на наведеното во одредбите од став 4, што се однесува на линиите на коишто бројот на патници што се очекува да го користат воздушниот сообраќај е помал од 10 000 годишно, известувањето за обврската за вршење јавна услуга се објавува во *Службениот весник на Европската унија* или во националниот службен весник на односната земја-членка.

6. Датумот на влегување во сила на обврската за вршење јавна услуга не смее да е порано од датумот на објавување на известувањето спомнато во вториот потстав на став 4.

7. Кога обврската за вршење јавна услуга се воведува согласно ставовите 1 и 2, авиопревозникот на Заедницата мора да биде способен да понуди продажба само на места за седење, под услов дека предметниот воздушен сообраќај ги исполнува сите услови од обврската за вршење јавна услуга. Во согласност со тоа, ваквиот воздушен сообраќај се смета дека претставува редовен воздушен сообраќај.

8. Кога обврската за вршење јавна услуга се воведува согласно ставовите 1 и 2, кој било друг авиопревозник на Заедницата има право, во секое време, да започне да врши редовен воздушен сообраќај исполнувајќи ги сите услови од обврската за вршење јавна услуга, вклучувајќи го и периодот на работење кој може да се бара согласно став 2.

9. Без оглед на наведеното во став 8, доколку ниеден авиопревозник на Заедницата не започне или не може да докаже дека во најкраток временски рок ќе започне да врши одржлив редовен воздушен сообраќај на линија согласно обврската за вршење јавна услуга воведена за таа линија, односната земја-членка може да го ограничи пристапот до редовниот воздушен сообраќај на таа линија на само еден авиопревозник на Заедницата, за период најмногу до четири години, по што ситуацијата се преиспитува.

Овој период може да трае најмногу пет години, ако обврската за вршење јавна услуга е воведена за линија до аеродром што опслужува некој од најоддалечените региони, спомнато во член 299(2) на Договорот.

10. Правото за вршење на сообраќај наведен во став 9 се нуди по пат на постапка за јавни набавки согласно член 17, било да е само за една линија или, во случаи кога тоа е оправдано со оперативната ефикасност, за група такви линии на секој авиопревозник на Заедницата што може да врши таков воздушен сообраќај. Заради административна ефикасност, земја-членка може да издаде еден повик за поднесување понуди кој опфаќа различни линии.

11. Обврската за вршење јавна услуга се смета дека престанала да важи ако на линијата за којашто важи таквата обврска во текот на период од 12 месеци не се вршел редовен воздушен сообраќај.

12. Во случај на ненадеен прекин на вршење на сообраќајот од страна на авиопревозник на Заедницата избран согласно член 17, односната земја-членка, во итни случаи, со заемна спогодба, да избере друг авиопревозник на Заедницата што ќе ја врши обврската за јавна услуга во период од најмногу до седум месеци, период кој не може да се продолжи, и тоа согласно следните услови:

(а) сите надоместоци што ги плаќа земјата-членка се вршат согласно член 17(8);

(б) изборот се врши меѓу авиопревозниците на Заедницата согласно начелата за транспарентност и недискриминација;

(в) се покренува нова тендерска постапка.

Комисијата и односните земји-членки веднаш се известуваат за итната постапка и за причините за истата. На барање на земја-членка или на сопствена иницијатива, Комисијата, согласно постапката наведена во член 25(2), може да ја запре постапката доколку смета, по извршено процена, дека постапката не ги исполнува условите наведени во овој став или на друг начин е во спротивност со правото на Заедницата.

Член 17

Постапка за јавен оглас за обврска за вршење јавна услуга

1. Постапката за јавен оглас што се бара согласно член 16(10) се спроведува во согласност со постапката наведена во ставовите од 2 до 10 на овој член.

2. Односната земја-членка го доставува до Комисијата целосниот текст на повикот за поднесување понуди, освен во случај кога согласно член 16(5), обврската за вршење јавна услуга ја објавила преку објавување на известување во својот национален службен весник. Во тој случај, јавниот повик исто така се објавува во националниот службен весник.

3. Повикот за поднесување понуди и последователниот договор ги опфаќа, меѓу другото, следните точки:

(а) стандардите кои се бараат со обврската за вршење јавна услуга;
(б) правила во врска со изменување и дополнување и раскинувањето на договорот, особено се земаат предвид и непредвидливите измени;
(в) рокот на важност на договорот;

(г) договорните казни во случај на не придржување кон договорот;

(д) објективни и транспарентни фактори врз чијашто основа се пресметува висината на евентуалниот надоместок за обврските за јавна услуга.

4. Комисијата го објавува повикот за поднесување понуди со информативно известување што се објавува во *Службениот весник на Европската унија*. Крајниот рок за поднесување на понуди не смее да биде порано од два месеца по денот на објавувањето на ова информативно известување. Во случај тендерската постапка да се однесува на линија/рута до којашто пристапот веќе бил ограничен само на еден авиопревозник согласно член 16(9), повикот за поднесување понуди се објавува најмалку шест месеци пред започнување на нова концесија за да може да се оцени натамошната потреба за ограниченият пристап.

5. Во информативното известување се дадени следните податоци:

(а) односната (-ите) земја-членка (земји-членки);
(б) предметната воздухопловна линија;
(в) рок на важност на договорот;

(г) полната адреса на која односната земја-членка ги стави на располагање текстот на повикот за поднесување понуди и сите релевантни информации и/или документи во врска со јавниот повик и обврската за вршење јавна услуга;

(д) крајниот рок за поднесување на понудите.

6. Односната (-ите) земја-членка (земји-членки) ги доставува (достaвуваат), веднаш и бесплатно, сите релевантни информации и документи кои ги бара заинтересирана страна за јавниот тендер.

7. Изборот од доставените понуди се врши во најкраток можен рок, земајќи ја предвид соодветноста на услугата, вклучувајќи ги и цената и условите кои може да им се понудат на корисниците, и трошоците за евентуалниот надоместок што може да го бара односната земја-членка (земјите-членки).

8. Односната земја-членка на авиопревозникот избран согласно став 7, може да му ги надомести трошоци настанати заради придржување кон стандардите што се бараат со обврската за јавна услуга воведена согласно член 16. Овој надоместок не смее да биде поголем од потребниот износ за покривање на нето трошоците настанати заради вршење на секоја обврска за јавна услуга, водејќи сметка за приходот од обврската кој авиопревозникот го задржува и разумната добивка.

9. Земјата-членка ја известува Комисијата, веднаш во писмена форма, за резултатите од постапката за јавен оглас и за изборот, вклучувајќи ги и следните информации:

(а) броеви, имиња и деловните податоци на подносителите на понуди;

(б) оперативни елементи што се содржани во понудите;

(в) надомест што се бара во понудите;

(г) име на избраниот подносител на понуда.

10. На барање на земја-членка или на сопствена иницијатива, Комисијата може да побара од земјите-членки да ги достават, во рок од еден месец, сите релевантни документи во врска со изборот на авиопревозник за вршење на обврската за јавна услуга. Во случај бараните

документи да не се достават во рокот, Комисијата може да одлучи да ја запре постапката за повик за поднесување понуди согласно постапката наведена во член 25(2).

Член 18

Испитување на обврските за вршење јавна услуга

1. Земјите-членки ги преземаат сите потребни мерки за да се обезбеди дека ефикасно, и особено што е можно поскоро, може да се провери секоја одлука што е донесена согласно членовите 16 и 17 и, заради кршење на правото на Заедницата или националните правила со коишто се спроведува правото на Заедницата.

Особено, на барање на земја-членка или на сопствена иницијатива, Комисијата може да побара од земјите-членки, во рок од два месеци, да го достават следното:

(а) документ со кој се оправдува потребата од обврска за вршење јавна услуга и придржување на истата кон критериумите спомнати во член 16;

(б) анализа на економската состојба во регионот;

(в) анализа на односот меѓу предвидените обврски и целите на економскиот развој;

(г) анализа на постојниот воздушен сообраќај, ако постои, и на останатите расположливи начини на превоз што би можеле да се сметаат како замена за предвидената обврска.

2. На барање на земја-членка која смета дека развојот на определена линија е без причина ограничен со условите од членовите 16 и 17, или на сопствена иницијатива, Комисијата спроведува истрага и, во рок од шест месеци по приемот на барањето и согласно постапката наведена во 25(2), донесува одлука врз основа на сите релевантните фактори за тоа дали членовите 16 и 17 и понатаму ќе се применуваат за односната линија.

Член 19

Распределба на сообраќајот меѓу аеродромите и користење на сообраќајните права

1. Користењето на сообраќајните права е предмет на објавените оперативни правила на Заедницата, националните, регионалните и локалните оперативни правила што се однесуваат на безбедноста, обезбедувањето, заштитата на животната средина и доделувањето на слотови.

2. Земја-членка, по извршени консултации со заинтересираните страни, вклучувајќи ги и односните авиопревозници и аеродроми, без дискриминација на одредиштата во рамките на Заедницата или врз основа на државјанството или идентитетот на авиопревозниците може да ја уредува распределбата на воздушниот сообраќај меѓу аеродромите кои ги задоволуваат следните услови:

(а) аеродромите опслужуваат еден ист град или агломерација;

(б) аеродромите имаат соодветна сообраќајна инфраструктура што обезбедува, колку што е тоа можно, директна врска, со што до аеродромот може да се стигне во рок од 90 минути, вклучувајќи, по потреба, и прекугранични премин.

(в) аеродромите се меѓусебно поврзани како и со градот или агломерацијата со вршење на чести, сигурни и ефикасни услуги на јавниот превоз; и

(г) аеродромите им ги нудат на авиопревозниците потребните услуги, и не влијаат негативно врз нивните деловни можности.

Секоја одлука со која се уредува распределбата на воздушниот сообраќај меѓу односните аеродроми ги почитува начелата на сразмерност и транспарентност и се заснова врз објективни критериуми.

3. Односната земја-членка ја известува Комисијата за својата намера да ја уреди распределбата на воздушниот сообраќај или до го промени постојното правило за распределба на сообраќајот.

Комисијата ја проверува примената на ставовите 1 и 2 од овој член и, во рок од шест месеци по приемот на известувањето од земјата-членка и, согласно постапката наведена во член 25(2), одлучува дали земјата-членка може да ги применува мерките.

Комисијата ја објавува својата одлука во *Службениот весник на Европската унија*, а мерките не смеат да се применуваат пред објавување на одобрението дадено од страна на Комисијата.

4. Што се однесува на правилата за распределба на сообраќајот кои постојат во времето на влегување во сила на оваа регулатива, Комисијата, на барање на земја-членка или на сопствена иницијатива, ја проверува примената на ставовите 1 и 2 и, согласно постапката од член 25(2), одлучува дали земјата-членка може да продолжи да ја применува мерката.

5. Комисијата ги објавува во Службениот весник на Европската унија своите одлуки донесен врз основа на овој член.

Член 20

Мерки за заштита на животната средина

1. Во случај на постоење на сериозни проблеми во врска со заштитата на животната средина, односната земја-членка, која е одговорна, може да го ограничи или да го одбие користењето на сообраќајните права, особено кога со останатите видови на превоз се обезбедува соодветно ниво на превоз. Мерката е недискриминаciска, не ја нарушува конкуренцијата меѓу авиопревозниците, не ограничува повеќе од потребното за решавање на проблемите, и е со ограничен период на важност, кој не смее да е подолг од три години, по што истата се преиспитува.

2. Ако некоја земја-членка смета дека е неопходна мерката наведена во став 1, таа, најмалку три месеци пред влегувањето во сила на мерката, ги известува останатите земји-членки и Комисијата, наведувајќи соодветно оправдување за мерката. Мерката може да се спроведе, освен ако во рок од еден месец по приемот на известувањето, односната земја-членка не ја оспори мерката или ако Комисијата, согласно став 3, не ја земе мерката на дополнителна проверка.

3. На барање на друга земја-членка или на сопствена иницијатива, Комисијата, согласно постапката наведена во член 25(2), може да ги одложи/суспендира мерките ако тие не ги исполнуваат условите наведени во став 1 или ако се на друг начин во спротивност со правото на Заедницата.

Член 21
Итни мерки

1. Земја-членка може да го одбие, ограничи или да воведе услови за користење на сообраќајните права заради решавање на ненадејни проблеми со кратко времетраење, кои произлегуваат од непредвидливи или неизбежни околности. Оваа постапка ги им предвид начелата за сразмерност и транспарентност и се темелат врз објективни и недискриминациски критериуми.

Комисијата и останатите земји-членки веднаш се известуваат за таквата постапка заедно со соодветно оправдување за преземање на истата. Ако проблемите што бараат преземање на таква постапка постојат подолго од 14 дена, земјата-членка ја известува Комисијата и останатите земји-членки и, во договор со Комисијата, може да ја продолжи постапката за дополнителни периоди со траење од најмногу 14 дена.

2. На барање на односната земја-членка (земји-членки) или на сопствена иницијатива, Комисијата може да ја повлече оваа постапка ако таа не ги исполнува условите наведени во став 1 или е на друг начин во спротивност со правото на Заедницата.

ПОГЛАВЈЕ IV
ОДРЕДБИ ЗА УТВРДУВАЊЕ НА ЦЕНИ

Член 22
Слобода при утврдување на цени

1. Без тоа да биде во спротивност со член 16(1), авиопревозниците на Заедницата и, врз основа на реципроцитет, авиопревозниците од трети земји слободно ги утврдуваат цените и тарифите за воздушниот сообраќај во рамки на Заедницата.

2. Без оглед на наведеното во одредбите од билатералните спогодби склучени меѓу земјите-членки, земјите-членки не смеат да вршат дискриминација врз основа на државјанството или идентитетот на авиопревозниците при овозможување на авиопревозниците на Заедницата да ги утврдуваат цените и тарифите за воздушниот сообраќај меѓу својата територија и некоја трета земја. Со ова се заменуваат сите останати ограничувања во однос на утврдувањето на цените, вклучувајќи ги и ограничувањата што се однесуваат на линиите кон трети земји, а што произлегуваат од билатералните спогодби склучени меѓу земјите-членки.

Член 23
Известување и недискриминација

1. Цените и таксите во воздушниот сообраќај кои им се достапни на јавноста ги опфаќаат сите важечки услови кога се нудат или се објавуваат во која било форма, вклучително и на интернет, за воздушен превоз од аеродром што се наоѓа на територијата на земја-членка каде се применува Договорот. Крајната цена која треба да се плати се наведува, во секое време, и ја вклучува важечката цена или тарифа за воздушниот превоз, како и сите важечки даноци, такси и надоместоци, дополнителни давачки и провизии кои се неизбежни и предвидливи во времето на објавувањето. Покрај наведувањето на крајната цена, се наведува најмалку и следното:

(а) цената или тарифата за воздушниот превоз;

(б) даноците;

(в) аеродромските надоместоци ; и

(г) други такси, дополнителни давачки или провизии, како што се оние кои се однесуваат на обезбедувањето или горивото;

при што ставките од точките (б), (в) и (г) се додаваат на цената или тарифата на воздушниот превоз. Дополнителните додатоци на цената се проследуваат на еден јасен, транспарентен и недвосмислен начин на почетокот на постапката за правење резервација, а корисникот сам избира дали ќе ги прифати истите.

2. Без да е во спротивност со член 16(1), јавен пристап до цените и тарифите на воздушниот превоз од аеродром што се наоѓа на територијата на земја-членка на која се однесува Договорот, се дозволува без каква било дискриминација врз основа на државјанството или местото на живеење на корисникот, или во местото на регистрација на застапникот на авиопревозникот или на друг продавач на билети во рамките на Заедницата.

Член 24
Казни

Земјите-членки ја гарантираат усогласеноста со правилата наведени во ова поглавје и утврдуваат казни за нивното кршење. Казните се ефикасни, сразмерни и превентивни.

ПОГЛАВЈЕ V
ЗАВРШНИ ОДРЕДБИ

Член 25
Комитет

1. На Комисијата ѝ помага комитет.

2. Кога се прави упатување на овој став, се применуваат членовите 3 и 7 од Одлуката 1999/468/ЕЗ, имајќи ги предвид и одредбите од член 8 од истата.

Член 26
Соработка и право на добивање информации

1. Земјите-членки и Комисијата соработуваат во примената и во следењето на примената на оваа регулатива.

2. Заради извршување на своите обврски согласно оваа регулатива, Комисијата може да ги добие сите потребни информации од земјите-членки кои, исто така го олеснуваат обезбедувањето на информации од страна на авиопревозниците кои добиле уверенија од страна на нивните надлежни органи кои издаваат уверенија.

3. Земјите-членки, согласно своите национални закони и прописи, ги преземаат сите потребни мерки за гарантирање на соодветната доверливост на податоците што ги добиваат согласно оваа регулатива.

Член 27
Укинување

Се укинуваат Регулатива бр. 2407/92 (ЕЕЗ), Регулатива бр. 2408/92 (ЕЕЗ) и Регулатива бр. 2409/92 (ЕЕЗ).

Упатувањата на укинатите регулативи се толкуваат како упатувања кон оваа регулатива и се читаат во согласност со кореспондентната табела од Анекс II.

Член 28
Влегување во сила

Оваа регулатива влегува во сила следниот ден од денот на нејзиното објавување во *Службениот весник на Европската унија*.

Оваа регулатива е целосно обврзувачка и директно применлива во сите земји-членки.

Стразбур, 24 септември 2008 година.

За Европскиот парламент
Претседател
Х. Г. Потеринг

За Советот
Претседател
Ж. П. Жује

АНЕКС I

ПОДАТОЦИ КОИ ТРЕБА ДА СЕ ОБЕЗБЕДАТ СОГЛАСНО ЧЛЕНОВИ 5 И 8

1. Информации кои треба да ги достави подносител кој прв пат поднесува барање, а во врска со финансиската способност

1.1. Најнов интерен финансиски извештај, и, ако има, прегледан/ревидиран финансиски извештај за претходната финансиска година.

1.2. Проектиран биланс на состојбата, вклучувајќи го и билансот на успех, за следните три години.

1.3. Основите за проектирани цифри на расходи и приходи, за ставки како што се оние за гориво, цени и тарифи, плати, одржување, амортизација, промени на девизниот курс, аеродромски надоместоци, надоместоци за воздухопловната навигација, трошоци за опслужување на земја, осигурување, итн. Прогнози за сообраќајот/приходите.

1.4. Детални податоци за трошоците за отпочнување со работа претрпени во периодот од поднесување на барањето до отпочнување со работењето и објаснување на кој начин се планира да се финансираат овие трошоци.

1.5. Детални податоци за постојните и проектираните извори на финансирање.

1.6. Детални податоци за акционерите, вклучувајќи нивно државјанство и типови на акции кои треба да се поседуваат, како и членови од Статутот. Ако се дел од група на претпријатија, податоци за нивниот меѓусебен однос.

1.7. Проектирани извештаи за движење на готовинскиот капитал и за ликвидноста за првите три години од работењето.

1.8. Детални податоци за финансирање на набавка/закуп на воздухоплови, вклучувајќи ги, во случај на закуп, и условите на договорот.

2. Податоци кои треба да се достават со цел да се изврши проценка на постојаната финансиска способност на постојните иматели на уверенија, кои планираат промени во своите структури или во нивните активности, кои промени значително ќе влијаат врз нивната финансиска состојба.

2.1. Ако е потребно, најнов интерен биланс на состојбата и прегледани/ревидирани финансиски сметки за претходната финансиска година.

2.2. Прецизни детални податоци за сите предложени измени, на пример, измена на вид на услуга, планирано преземања или здржување, измени во акцискиот капитал, промена на акционери, итн.

2.3. Проектиран биланс на состојбата, со биланс на успех за тековната финансиска година, вклучувајќи ги и сите планирани промени во структурата или дејностите кои значајно ќе влијаат врз финансиската способност.

2.4. Претходни и проектирани износи на расходи и приходи на ставките како што се оние за гориво, цени и тарифи, плати, одржување, амортизација, промени на девизниот курс, аеродромски надоместоци, трошоци за услуги на воздухопловната навигација, трошоци за опслужување на земја, осигурување, итн. Прогнози за сообраќајот/приходите.

2.5. Извештаи за движење на готовинските текови и планови за ликвидноста за следната година, вклучувајќи ги и сите планирани измени во структурата или активностите кои значајно ќе влијаат врз финансиската способност.

2.6. Детални податоци за финансирање за набавка/закуп на воздухоплови, вклучувајќи ги, во случај на закуп, и условите на договорот.

3. Податоци кои треба да се достават со цел да се изврши процена на постојаната финансиска способност на постојните имателина уверенија

3.1. Прегледани сметки, но не постари од шест месеци по последниот ден на односната финансиска година, освен ако не се предвидува поинаку во националното право и, ако е потребно, најновиот интерен финансиски извештај.

3.2. Проектиран биланс на состојбата, вклучувајќи го и билансот на успехот, за претстојната година.

3.3. Претходни и проектирани износи на расходи и приходи за ставки како што се оние за гориво, цени и тарифи, плати, одржување, амортизација, промени на девизниот курс, аеродромски надоместоци, надоместоци за услугите на воздухопловната навигација, трошоци за опслужување на земја, осигурување, итн. Прогнози за сообраќајот/приходите.

3.4. Извештаи за движење на готовинскиот капитал и планови за ликвидноста за следната година.

АНЕКС II

КОРЕСПОДЕНТНА ТАБЕЛА
(наведено во член 27)

Регулатива (ЕЕЗ) бр. 2407/92	Оваа регулатива
Член 1(1)	Член 1
Член 1(2)	Член 3(3)
Член 2	Член 2
Член 3(1)	Член 3(2)
Член 3(2)	вториот потстав од член 3(1)
Член 3(3)	првиот потстав од член 3(1)
Член 4(1)	Член 4
Член 4(2)	Член 4(ѓ)
Член 4(3)	—
Член 4(4)	Член 4(ѓ)
Член 4(5)	вториот потстав на член 8(1)
Член 5(1)	Член 5(1)
Член 5(2)	Член 5(2)
Член 5(3)	Член 8(5)
Член 5(4)	Член 8(6)
Член 5(5)	Член 9(1)
Член 5(6)	Член 8(4)
Член 5(7)	Член 5(3) и член 8(8)
Член 6	Член 7
Член 7	Член 11
Член 8(1)	Член 4(в)
Член 8(2)	Член 12(1)
Член 8(3)	Член 13(2) и (3)
Член 8(4)	Член 12(2)
Член 9	Член 6
Член 10(1)	Член 13(2) и (3)
Член 10(2)	Член 13(2) и (3)
Член 11(1)	Член 8(1)
Член 11(2)	Член 8(3)
Член 11(3)	Член 8(7)
Член 12	Член 9(2) до (6)
Член 13(1)	Член 10(2)
Член 13(2)	Член 10(1)
Член 13(3)	—
Член 13(4)	Член 10(3)
Член 14	—
Член 15	—
Член 16	—
Член 17	—
Член 18(1)	Член 26(1)
Член 18(2)	Член 26(3)
Член 19	—
АНЕКС	АНЕКС I

Регулатива (ЕЕЗ) бр. 2408/92	Оваа регулатива
Член 1(1)	Член 1
Член 1(2)	Член 1(2)
Член 1(3)	—

Член 1(4)	—
Член 2	Член 2
Член 3(1)	Член 15(1) и (2)
Член 3(2)	—
Член 3(3)	
Член 3(4)	—
Член 4(1)(а)	Член 16(1)
Член 4(1)(б)	Член 16(3)
Член 4(1)(в)	Член 16(2)
Член 4(1)(г)	Член 16(9)
—	Член 17(1)
—	Член 17(2)
—	Член 17(4)
—	Член 17(5)
—	Член 17(6)
Член 4(1)(д)	Член 17(3)
Член 4(1)(ѓ)	Член 17(7)
Член 4(1)(е)	—
Член 4(1)(ж)	Член 17(8)
—	Член 17(9)
—	Член 17(10)
Член 4(1)(з)	Член 18(1)
Член 4(1)(ѕ)	Член 16(7)
Член 4(1)(и)	—
Член 4(2)	—
Член 4(3)	Член 18(2)
Член 4(4)	—
Член 5	—
Член 6(1) и (2)	—
Член 7	Член 15(4) и (5)
Член 8(1)	Член 19(2)
Член 8(2)	Член 19(1)
Член 8(3)	Член 19(3)
Член 8(4)	—
Член 8(5)	—
Член 9(1)	Член 20(1)
Член 9(2)	Член 20(1)
Член 9(3)	Член 20(2)
Член 9(4)	Член 20(3)
Член 9(5)	Член 22(1)
Член 9(6)	Член 22(2)
Член 9(7)	—
Член 9(8)	—
Член 10	—
Член 11	Член 25
Член 12(1)	Член 26(2)
Член 12(2)	—
Член 13	—
Член 14(1)	Член 26(1)
Член 14(2)	Член 26(3)
Член 15	—
Член 16	—
АНЕКС I	—
АНЕКС II	—
АНЕКС III	—

—	АНЕКС II
Регулатива (ЕЕЗ) бр. 2409/92	Оваа регулатива
Член 1(1)	Член 1
Член 1(2)	Член 21(1)
Член 1(3)	—
Член 2	Член 2
Член 3	—
Член 4	Член 23
Член 5(1)	Член 22
Член 5(2)	—
Член 5(3)	—
Член 5(4)	—
Член 6	—
Член 7	—
Член 8	—
Член 9	—
Член 10(1)	Член 26(1)
Член 10(2)	Член 26(3)
Член 11	—
Член 12	—
—	Член 27
—	Член 28

РЕПУБЛИКА СЕВЕРНА МАКЕДОНИЈА
АГЕНЦИЈА ЗА ЦИВИЛНО ВОЗДУХОПЛОВСТВО

REPUBLIC OF NORTH MACEDONIA
CIVIL AVIATION AGENCY

УВЕРЕНИЕ ЗА РАБОТА Бр. __/____
OPERATING LICENCE No. __/____

1. Назив на авиопревозникот *I Name of the Air Carrier*

2. Седиште на авиопревозник *I Headquarters of the Air Carrier*

3. Овластување *I Authorization*

Се овластува да врши јавен воздушен превоз согласно оперативните спецификации наведени во Уверението за исполнување на безбедносните услови за вршење на јавен воздушен превоз се додека ги исполнува обврските и условите од:

- Законот за воздухопловство;
- Правилникот за летачки операции и
- Меѓународните договори кои ги ратификувала Република Северна Македонија.

Hereby is authorized to carry out public air services in accordance with the operational specifications stated in the Air Operator Certificate issued thereto as long as it meets the obligations and requirements prescribed in the:

- ***Aviation Act;***
- ***Regulation on Flight Operations and***
- ***International conventions/agreements ratified by the Republic of North Macedonia.***

Ова уверение не е преносливо и доколку претходно не се суспендира или повлече, ќе остане во сила до __. __. ____

This Certificate is not transferable and unless sooner suspended or revoked, shall continue in effect until __.__.____

Издадено во : Скопје **По овластување:**

Issued at: Skopje ***By Authority:***

Дата на издавање __.__.____. **Директор:**

Date: **Director General**

РЕГУЛАТИВА (ЕУ) Бр. 2019/2
НА ЕВРОПСКИОТ ПАРЛАМЕНТ И НА СОВЕТОТ

од 11 декември 2018 година,

со која се изменува и дополнува Регулатива (ЕЗ) бр. 1008/2008 за заеднички правила за вршење на воздушен сообраќај во заедницата

ЕВРОПСКИОТ ПАРЛАМЕНТ И СОВЕТОТ НА ЕВРОПСКАТА УНИЈА,

имајќи го предвид Договорот за функционирањето на Европската унија, а особено член 100(2) од истиот,

имајќи го предвид предлогот на Комисијата,

после проследувањето на нацртот на законодавниот акт до националните парламенти,

имајќи го предвид мислењето на Европскиот економско-социјален комитет ([1]),

после извршени консултации со Комитетот на регионите,

постапувајќи во согласност со редовната законодавна постапка ([2]),

со оглед на тоа што:

(1) Регулатива (ЕЗ) бр. 1008/2008 на Европскиот парламент и на Советот ([3]), содржи одредби со кои се дозволуваат договори за закуп на воздухоплови, кои се регистрирани во трети земји, особено договори за закуп на воздухоплови со екипаж.

(2) Овие договори се дозволени во исклучителни околности, како што е недостатокот на соодветни воздухоплови на пазарот на Унијата. Тие треба временски да се строго ограничени и треба да ги исполнуваат стандардите за безбедност што се еднакви на правилата за безбедност кои се предвидуваат во правото на Унијата и во националното право.

(3) Спогодбата за воздушен превоз ([4]) склучена помеѓу Европската заедница и нејзините земји–членки, од една страна, и Соединетите

([1]) Сл. весник. C 345,13.10.2017, стр. 126.
([2]) Ставот на Европскиот парламент од 29 ноември 2018 година (се уште не е објавен во Службен весник) и одлуката на Советот од 6 декември 2018 година.
([3]) Регулатива (ЕЗ) бр. 1008/2008 на Европскиот парламент и на Советот од 24 септември 2008 година, за заеднички правила за вршење на воздушниот сообраќај во Заедницата (Сл. весник. L 293, 31.10.2008, стр. 3).
([4]) Сл. весник. L 134, 25.5.2007, стр. 4.

Американски Држави, од друга страна (АТА) се потпиша на 25 април 2007 година, и е последователно изменета и дополнета со Протокол од 24 јуни 2010 година. АТА ја одразува обврската на договорните страни на истата за постигнување на заедничката цел за постојано отстранување на препреките за пристап на пазарот, со цел да се постигнат што поголеми погодности за потрошувачите, авиопревозниците, работната сила и заедниците од двете страни на Атлантикот.

(4) Со АТА се предвидува отворен режим за закуп на воздухоплов со екипаж помеѓу договорните страни. Со релевантните одредби кои се опфатени во член 10 од АТА се дозволуваат договори за закуп на воздухоплов со екипаж за меѓународниот воздушен превоз, под услов дека сите договорни страни на тие договори имаат соодветно одобрение и ги исполнуваат условите кои се пропишани во законите и прописите кои договорните страни на АТА вообичаено ги применуваат.

(5) Соодветниот развој и досегашните дискусии на Заедничкиот комитет воспоставен врз основа на АТА, покажаа дека договорните страни на АТА би имале корист од посебен договор за закуп на воздухоплов со екипаж, со кој дополнително би се прецизирале соодветните одредби на АТА.

(6) Бидејќи ваквиот договор за закуп на воздухоплов со екипаж би опфаќал ублажување на постојните временски ограничувања, истиот би имал домино ефект/верижна реакција врз Регулативата (ЕЗ) 1008/2008, во која се предвидуваат временски ограничувања во случај кога превозници на Унијата закупуваат воздухоплов со екипаж од превозници од трети земји.

(7) Заради тоа, треба да се измени и дополни Регулативата (ЕЗ) бр. 1008/2008, за да се овозможи ублажување на временските ограничувања за закуп на воздухоплов со екипаж, кој се договара во меѓународните спогодби кои ги склучува Унијата со трети земји.

(8) Земајќи го предвид фактот дека Унијата моментално ја разгледува Регулативата (ЕЗ) бр. 1008/2008, вклучително и нејзините одредби за закуп на воздухоплов со екипаж и нивното можно влијание врз вработените и потрошувачите, и дека разгледувањето на Комисијата би можело да доведе до општа ревизија на Регулативата (ЕЗ) бр. 1008/2008, оваа Регулатива е ограничена на усогласување на Регулативата (ЕЗ) бр. 1008/2008 со релевантните меѓународни обврски. Во меѓународната спогодба за закуп на воздухоплов со екипаж треба да се опфатат и реципрочни права и обврски и за двете договорни страни и би требало да се заснова врз постоечка Спогодба за воздушен превоз.

9) Заради тоа, Регулативата (ЕЗ) бр. 1008/2008 треба на соодветен начин да се измени и дополни.

ЈА ДОНЕСОА СЛЕДНАТА РЕГУЛАТИВА:

Член 1

Во точка (б) од член 13(3) од Регулатива (ЕЗ) бр. 1008/2008, воведната реченица се заменува со следното:

'освен ако не е поинаку предвидено во меѓународна спогодба за закуп на воздухоплов со екипаж, која ја потпишала Унијата и која се заснова врз спогодба за воздушен превоз кон која Унијата е договорна страна и која е потпишана пред 1 јануари 2008 година, ако е исполнет еден од следните услови:'.

Член 2

Оваа регулатива влегува во сила на дваесеттиот ден од денот на нејзиното објавување во *Службениот весник на Европската унија*.

Оваа регулатива е целосно обврзувачка и директно применлива во сите земји–членки

Стразбур, 11 декември 2018 година.

За Европскиот парламент	*За Советот*
Претседател	*Претседател*
А. ТАЈАНИ	Ј. БОГНЕР-ШТРАУС

ПРИЛОГ 2

РЕГУЛАТИВА (ЕУ) БР. 965/2012 НА КОМИСИЈАТА

од 5 октомври 2012 година

за утврдување на техничките услови и административните постапки во врска со воздушните операции во согласност со Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 на Европскиот парламент и на Советот

ЕВРОПСКАТА КОМИСИЈА,

имајќи го предвид Договорот за функционирањето на Европската унија,

имајќи ја предвид Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 на Европскиот парламент и на Советот од 20 февруари 2008 година за заедничките правила во областа на цивилното воздухопловство, и за воспоставување на Европска агенција за воздухопловна безбедност и за поништување на Директива 91/670/ЕЕЗ, Регулатива (ЕЗ) бр. 1592/2002 и Директива 2004/36/ЕЗ ([1]), а особено членовите 8(5) и 10(5) од истата,

со оглед на тоа што:

(1) Операторите и персоналот кој учествува во користење на некои воздухоплови во операции, треба да ги исполнуваат основните услови утврдени во Анекс IV од Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008.

(2) Во Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 се бара од земјите-членки, освен надзорот кој го спроведуваат над уверенијата за работа кои се издадени од нивна страна, да спроведуваат и испитувања, вклучувајќи инспекција на платформа, и да преземаат секакви мерки, вклучувајќи приземјување на воздухопловот со цел спречување на понатамошни кршења на прописите.

(3) Во согласност со Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008, Комисијата треба да ги донесе потребните правила за спроведување во врска со утврдувањето на условите за безбедно користење на воздухоплови во операции.

(4) За да се обезбеди непречен преод и високо ниво на безбедност на цивилното воздухопловство во Европската унија, мерките за спроведување треба да ги одразуваат најмодерните достигнувања, вклучувајќи ги најдобрите практики и научно-техничкиот напредок во областа на воздушни операции. Во согласност со тоа, треба да се земат предвид техничките услови и административните постапки, одобрени од Меѓународната организација за цивилно воздухопловство (во понатамошниот текст „ICAO“) и Европските обединети воздухопловни органи до 30 јуни 2009 год., како и постојаното законодавство во врска со одредена национална средина.

(5) Потребно е да се обезбеди доволно време на воздухопловната индустрија и администрацијата на земјите-членки за прилагодување кон оваа нова регулаторна рамка и да се признае под одредени услови, валидноста на уверенијата за работа издадени пред влегувањето во сила на оваа

[1] Сл. весник L 79, 19 март 2008 год., стр. 1.

регулатива.

(6) Бидејќи оваа регулатива претставува мерка за спроведување наведена во член 8(5) и 10(5) од Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008, тогаш Анекс III од Регулатива (ЕЕЗ) бр. 3922/91 на Советот ([1]) и Директива 2004/36/ЕЗ на Европскиот парламент и на Советот ([2]) се сметаат за укинати во согласност со член 69(3) и 69(5) од Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008. Анекс III, сепак треба привремено да продолжи да се применува, додека да завршат преодните периоди предвидени во оваа регулатива, како и за областите за кои сè уште не се донесени мерки за спроведување. Исто така, Директива 2004/36/ЕЗ треба привремено да продолжи да се применува до крајот на преодните периоди, утврдени во оваа регулатива.

(7) Европската агенција за воздухопловна безбедност подготви нацрт правила за спроведување и ги претстави во форма на мислење на Комисијата, во согласност со член 19(1) од Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008.

(8) Мерките предвидени во оваа регулатива се во согласност со мислењето на Комитетот, основан согласно член 65 од Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008,

ЈА ДОНЕСЕ ОВАА РЕГУЛАТИВА:

Член 1

Предмет и опсег

1. Оваа регулатива ги утврдува деталните правила за комерцијалните операции на воздушниот превоз со авиони и хеликоптери, вклучувајќи ги и инспекциите на платформа кои се вршат врз воздухоплови на оператори кои се под безбедносен надзор од страна на друга држава, кога слетуваат на аеродроми кои се наоѓаат на територијата, која е предмет на одредбите од Договорот.

2. Оваа регулатива исто така утврдува детални правила за условите за издавање, одржување, изменување, ограничување, привремено одземање и повлекување на уверенијата за работа на операторите на воздухоплови наведени во член 4(1)(б) и (в) од Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008, кои се вклучени во операции на комерцијален воздушен превоз, во врска со правата и одговорностите на имателите на уверенија за работа, како и за условите под кои операциите се забрануваат, ограничуваат или се предмет на одредени услови во интерес на безбедноста.

3. Оваа регулатива не се применува за воздушни операции опфатени со член 1(2)(а) од Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008.*Член 2*

Дефиниции

За целите на оваа регулатива:

(1) „операции во комерцијалниот воздушен превоз (CAT)“ се операции на воздухоплов со цел превоз на патници, товар или пошта за наплата или друг надоместок;

(2) „авиони со перформанси од класа B“ се авиони придвижувани со мотори со елиса со максимална конфигурација на оперативни патнички седишта од девет или помалку места и максимална маса при полетување од 5 700 kg или помалку;

[1] Сл. весник L 373, 31 декември 1991 год., стр. 4.
[2] Сл. весник L 143, 30 април 2004 год., стр. 76.

(3) „место од јавен интерес“ е простор, кој се користи исклучиво за дејности од јавен карактер;

(4) „операција во перформанси од класа 1“, е операција која во случај на дефект на критичниот мотор, хеликоптерот е во можност да слета во рамките на расположливото растојание за прекинато полетување или безбедно да продолжи со летањето до соодветна зона за слетување, во зависност од тоа кога настанал дефектот.

Дополнителни дефиниции се утврдени во Анекс I за целите на Анексите од II до V.

Член 3

Капацитет за спроведување на надзор

1. Секоја земја-членка назначува една или повеќе административни единици како свој надлежен орган, која поседува овластувања и одговорности за овластување и надзор на лица и организации, кои се предмет на Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 како и правилата за нејзино спроведување.

2. Ако земја-членка назначи повеќе од една административна единица како надлежен орган:

(а) областите на стручната надлежност на секој надлежен орган се дефинираат во однос на одговорностите и географските граници; и

(б) меѓу овие административни единици се воспоставува координација, за да се обезбеди ефикасен надзор на лицата и организациите, кои се предмет на Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 и правилата за нејзино спроведување, во рамките на нивните соодветни области на стручна оспособеност.

3. Земјите-членки на надлежните органи им го обезбедуваат потребниот капацитет за да се обезбеди надзорот врз сите лица и организации опфатени со нивните програми за надзор, вклучително доволно ресурси за исполнување на условите на оваа регулатива.

4. Земјите-членки обезбедуваат дека персоналот на надлежните органи, не врши надзорни активности, кога постојат докази дека тоа може да доведе директно или индиректно до судир на интереси, особено кога станува збор за семејни или финансиски интереси.

5. Персоналот кој е овластен од страна на надлежниот орган да извршува задачи поврзани со спроведување на сертификација и/или со надзорот, има право да ги врши најмалку следните задачи:

(а) да ги проверува записите, податоците, процедурите и сите други материјали кои се однесуваат на извршувањето на задачата за спроведување на сертификација и/или надзор;

(б) да земе копии или извадоци од таквите документи, податоци, процедури и други материјали;

(в) да бара усно објаснување на самото место;

(г) да влезе во соодветните простории, места или во средствата за превоз;

(д) да врши надзор, испитувања, проценки, инспекции, вклучувајќи ги и инспекциите на платформа и ненајавените инспекции;

(ѓ) да презема или предлага присилни мерки, зависно од потребата.

6. Задачите согласно став 5 се спроведуваат во согласност со законските одредби на соодветната земја-членка.

Член 4

Инспекции на платформа

Инспекциите на платформа кои се вршат врз воздухоплови на оператори кои се под безбедносен надзор од страна на друга земја-членка или на трета земја се вршат во согласност со Поддел ПЛАТФОРМА (RAMP) од Анекс II.

Член 5

Воздушни операции

1. Операторите можат да користат воздухоплови со цел комерцијален воздушен превоз (во понатамошниот текст „CAT“) само доколку истите се наведени во Анексите III и IV.

2. Операторите во CAT мора да се придржуваат кон соодветните одредби од Анекс V кога оперираат со:

(а) авиони и хеликоптери, кои се користат за:

(i) операции во кои се користи навигација заснована врз перформансите (PBN);

(ii) операции во согласност со спецификациите на минималните навигациски перформанси (MNPS);

(iii) операции во воздушен простор со намалено минимално вертикално раздвојување (RVSM);

(iv) операции во услови на намалена видливост (LVO);

(б) авиони и хеликоптери, кои се користат за превоз на опасни материи (DG);

(в) двомоторни авиони кои се користат за операции на долги линии (ETOPS) во комерцијалниот воздушен превоз;

(г) хеликоптери, кои се користат за операции на комерцијалниот воздушен превоз со помош на систем за гледање во ноќни услови (NVIS);

(д) хеликоптери кои се користат во комерцијален воздушен превоз со користење на дигалка (HHO); и

(ѓ) хеликоптери, кои се користат за операции во комерцијалниот воздушен превоз за итна медицинска помош (HEMS).

Член 6

Отстапувања

1. Операциите во CAT, кои започнуваат и завршуваат на еден ист аеродром/оперативно место со авиони со перформанси од класа B или некомплексни хеликоптери, не мора да бидат во согласност со Анексите III и IV.

Тие сепак се во согласност со:

(а) за авиони, Анекс III од Регулатива (ЕЕЗ) бр. 3922/91 и соодветните национални изземања врз основа на проценките за безбедносниот ризик

извршени од страна на надлежните органи;

(б) за хеликоптери, национални услови.

2. По пат на отстапување од член 5(1), воздухопловот наведен во член 4(5) од Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 се користи за операции под условите утврдени во Одлука С(2009) 7633 на Комисијата од 14 октомври 2009 година, кога се користат за операции во САТ. За секоја промена во операцијата, која влијае на условите утврдени во гореспоменатата одлука, се известува Комисијата и Европската агенција за воздухопловна безбедност (во понатамошниот текст „Агенцијата“), пред промената да биде применета.

Земја-членка, различна од адресатите на Одлука С(2009)7633, која има намера да го користи отстапувањето предвидено во наведената одлука, ја известува за својата намера Комисијата и Агенцијата, пред да започне да го применува отстапувањето. Комисијата и Агенцијата проценуваат до кој степен промената или планираното користење отстапува од условите на Одлука С(2009)7633 или се одразува врз првичната проценка на безбедноста, извршена во контекст на наведената одлука. Ако проценката покажува дека промената или планираната употреба не соодветствува на првичната проценка на безбедноста, направена во врска со Одлука С(2009)7633, соодветната земја-членка доставува ново барање за отстапување во согласност со член 14(6) од Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008.

3. По пат на отстапување од член 5(1), летовите поврзани со воведување или промена на типовите на воздухоплови, извршени од проектантски или производствени организации во рамките на опсегот на нивните права, продолжуваат да бидат спроведувани во согласност со условите утврдени во националното законодавство на земјите-членки.

4. Независно од одредбите на член 5, земјите-членки можат да продолжат да бараат посебно одобрение и дополнителни услови во однос на оперативните процедури, опрема, квалификуваноста на екипажот и обука при вршење на операции во САТ на отворено море со хеликоптери во согласност со националното законодавство. Земјите-членки ја известуваат Комисијата и Агенцијата за дополнителни услови кои се применуваат за такви специфични одобренија. Овие услови не се помалку ограничувачки од тие во Анексите III и IV.

5. По пат на отстапување од CAT.POL.A.300(a) од Анекс IV, кога едномоторни авиони се користат за операции во САТ, во текот на ноќта или при метеоролошки услови за летање по инструменти (IMC), потребно е да се користат согласно условите утврдени во постојните изземања, обезбедени од земјите-членки во согласност со член 8(2) од Регулатива (ЕЕЗ) бр. 3922/91.

За секоја промена во користењето на овие авиони во операција, која влијае на условите утврдени во наведените изземања, треба да биде известена Комисијата и Агенцијата пред воведувањето на промената. Комисијата и Агенцијата ја оценуваат предложената промена во согласност со член 14(5) на Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008.

6. Постојните операции на хеликоптери кон/од место од јавен интерес (PIS) можат да бидат извршени при отстапување од CAT.POL.H.225 од Анекс IV, секогаш кога големината на просторот од јавен интерес (PIS), околните препреки или хеликоптерот не го дозволуваат усогласувањето со условите за операции со летечки карактеристики од класа 1. Таквите операции се

спроведуваат под услови утврдени од земјите-членки. Земјите-членки ја известуваат Комисијата и Агенцијата за условите кои се применуваат.

Член 7

Уверенија за исполнување на безбедносни услови

1. Уверенијата за исполнување на безбедносни услови (АОС), издадени од земја-членка на оператори на авиони во САТ во согласност со Регулатива (ЕЕЗ) бр. 3922/91 пред да почне да се применува оваа регулатива, се сметаат за издадени во согласност со оваа регулатива.

Сепак, не подоцна од 28 октомври 2014 година:

(а) операторите го адаптираат својот систем за управување, програмите за обука, процедурите и упатствата, за да се во согласност со Анексите III, IV и V, според случајот;

(б) АОС се заменуваат со уверенијата издадени во согласност со Анекс II од оваа регулатива.

2. АОС, издадени од земја-членка на оператори на хеликоптери во САТ пред да почне да се применува оваа регулатива, се заменуваат во АОС, кои се во согласност со оваа регулатива, согласно извештајот за замена, подготвен од земјата-членка, која го издала АОС, во консултација со Агенцијата.

Извештајот за замена ги опишува:

(а) националните услови, врз основа на кои биле издадени АОС;

(б) опсегот на привилегиите, кои биле дадени на операторите;

(в) разликите меѓу националните услови, врз основа на кои беа издадени АОС, како и условите од Анексите III, IV и V, заедно со упатството како и кога од операторите ќе се бара да обезбедат целосна согласност со наведените анекси.

Извештајот за замена содржи копии од сите документи потребни за докажување на елементите утврдени во точките од (а) до (в), вклучувајќи копии од соодветните национални услови и процедури.

Член 8

Ограничувања на времетраењето на лет

Ограничувањата на времетраењето на летот и времето на дежурствата се предмет на следново:

(а) за авиони, член 8(4) и Поддел Н од Анекс III од Регулатива (ЕЕЗ) бр. 3922/91;

(б) за хеликоптери, со националните услови.

Член 9

Листи на минимална опрема

Листите на минимална опрема (MEL), одобрени од земјите на операторот или земјата на регистрација пред да почне да се применува оваа Регулатива, според случајот, се сметаат за одобрени во согласност со оваа регулатива и можат да продолжат да се користат од страна на операторот, кој го добил одобрението.

Откако ќе почне да се применува оваа регулатива, секоја промена во листите на

минимална опрема (MEL) се прави во согласност со ORO.MLR.105 од Анекс III.

Член 10

Влегување во сила

1. Оваа регулатива влегува во сила на третиот ден по нејзиното објавување во *Службениот весник на Европската унија*.

Таа се применува од 28 октомври 2012 година.

2. По пат на отстапување од вториот потстав од став 1, земјите-членки можат да одлучат да не ги применуваат одредбите од Анексите од I до V до 28 октомври 2014 година.

Кога земја-членка ја користи оваа можност, таа ја известува Комисијата и Агенцијата. Во известувањето се опишуваат причините за ова отстапување и нејзиното траење, како и програмата за спроведување, која ги содржи предвидените активности и нивните рокови.

Оваа регулатива е целосно обврзувачка и директно применлива во сите земји-членки.

Брисел, 5 октомври 2012 год.

За Комисијата

Претседател

Жозе Мануел БАРОСО

АНЕКС I

Дефиниции на термини кои се користат во Анексите од II до V

За целите на оваа регулатива, се применуваат следните дефиниции:

(1) „расположлива должина на полетно – слетната патека за прекинато полетување (ASDA)“ е должината на расположливото растојание за залет при полетување плус должината за запирање на полетно – слетната патека, доколку истата е прогласена за употреблива од страна на државата во која е аеродромот, и е во состојба да ја издржи масата на авионот при оперативните услови кои преовладуваат.

(2) „прифатливи начини за усогласување (AMC)“ се незадолжителни стандарди донесени од Агенцијата за илустрирање на начини за постигнување на согласност со Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 и правилата за нејзино спроведување.

(3) „Листа на проверка за прифаќање“ е документ кој се користи како поддршка при извршувањето на проверката на изгледот на пакетите со опасни материи и придружните документи за да се утврди дали соодветните барања се исполнети.

(4) „соодветен аеродром“ е аеродром, каде што воздухопловот може да биде управуван, земајќи ги предвид соодветните услови во однос на перформанси и карактеристиките на полетно – слетната патека.

(5) За целите на класификација на патниците:

(а) „возрасен“ е лице на возраст на и над 12 години;

(б) „дете/деца“ се лица на возраст од две години и повеќе, но помалку од 12 години;

(в) „бебе“ е лице на возраст под две години;

(6) „авион“ е воздухоплов на моторен погон, со фиксни крила, потежок од воздухот, кој се одржува во лет преку динамичка реакција помеѓу воздухот и неговите крила;

(7) „лет поддржан од систем за гледање во ноќни услови (NVIS)“, подразбира лет, во случај на NVIS операции, дека дел од ноќниот лет во услови на визуелно летање (VFR), членот на екипажот користи очила за гледање во ноќни услови (NVG);

(8) „воздухоплов“ е машина, која може да се одржува во атмосферата поради реакциите со воздухот, различни од реакциите на воздухот против земјишната површина;

(9) „алтернативни начини за утврдување на усогласеност“ се тие начини, кои нудат алтернатива на постоечките прифатливи начини за усогласување или нови начини за постигнување на согласност со Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 и правилата за нејзино спроведување, за кои нема поврзани прифатливи начини за утврдување на усогласеност од страна на Агенцијата.

(10) „процедура против замрзнување“, во случај на операции на земја, е процедура, што предвидува заштита од појава на иње или мраз и акумулација на снег на третираните површини на воздухопловот за ограничен период на време (време на заштита);

(11) „член на кабински персонал“ е соодветно квалификуван член на екипажот, кој не е член на летачки персонал или технички екипаж, кој ги извршува доделените обврски од операторот поврзани со безбедноста на патниците и летот за време на операциите;

(12) „операција за приод од категорија I (CAT I)“ е прецизен приод и слетување по инструменти со користење на систем за слетување по инструменти (ILS), микробранов систем за слетување (MLS), GLS (систем за слетување со помош на систем за глобална навигација (GNSS/GBAS), радар за прецизен приод (PAR) или GNSS, користејќи подобрен сателитски систем (SBAS), со висина на донесување на одлука (DH) не помала од 200 ft и хоризонтална видливост по должина на полетно – слетната патека (RVR) што нема да биде помала од 550 m за авиони и 500 m за хеликоптери.

(13) „операција од категорија II (CAT II)“ е прецизен приод и слетување по инструменти со користење на ILS или MLS со:

(а) висина на донесување на одлука (DH) под 200 ft; но не помала од 100 ft; и

(б) хоризонтална видливост по должина на полетно – слетната патека (RVR) не помала од 300 m;

(14) „операција од категорија IIIA (CAT IIIA)“ е прецизен приод и слетување по инструменти со користење на ILS или MLS со:

(а) висина на донесување на одлука (DH) помала од 100 ft; и

(б) хоризонтална видливост по должина на полетно – слетната патека (RVR) помала од 200 m;

(15) „операција од категорија IIIB (CAT IIIB)“ е прецизен приод и слетување по инструменти со користење на ILS или MLS со:

(а) висина на донесување на одлука (DH) помала од 100 ft или без висина за донесување на одлука (DH); и

(б) хоризонтална видливост по должина на полетно – слетната патека (RVR) под 200 m, но не помала од 75 m;

(16) „категорија А во однос на хеликоптери“ се однесува на повеќемоторен хеликоптер, чиј дизајн на изолациски карактеристики на моторот и на системите, се дефинирани во применливите прописи за пловидбеност, и кој може да врши операции со користење на утврдени податоци за полетување и слетување базирани на концептот на отказ на критичниот мотор, кој обезбедува соодветна одредена површина и соодветни потребни перформанси за продолжување на безбеден лет или прекинато полетување во случај на отказ на мотор;

(17) „категорија В во однос на хеликоптери“ се однесува на едномоторен или повеќемоторен хеликоптер, кој не ги исполнува стандардите за категорија А. Хеликоптерите од категорија В немаат гарантирани можности за продолжување на безбедното летање во случај на отказ на мотор а непланираното слетување е оставено под претпоставка;

(18) „спецификации за сертифицирање“ (CS) се технички стандарди усвоени од страна на Агенцијата кои прикажуваат начин на усогласеност со Регулативата (ЕЗ) бр. 216/2008 и правилата за нејзино спроведување, кои можат да се

користат од страна на организација во процесот на сертификација;

(19) „кружење“ е визуелниот дел од приодот за слетување по инструменти со цел поставување на воздухопловот во позиција за слетување на полетно – слетната патека/FATO којшто не е соодветно поставен за приоѓањето и слетување од правец;

(20) „простор за полетување без препреки“ е одредено правоаголна копнена или водена површина, што е под контрола на надлежните власти, избрана или подготвено како соодветна површина над која авионот може да изврши дел од првичното искачување до определена висина.

(21) „база на облаци“ е висината на базата на најниските забележани или прогнозирани облачни формации во близина на аеродромот или оперативното место, или во одреден регион за спроведување на летови, која вообичаено се мери над висината на аеродромот или во случај на операции на отворено море, над просечното морско ниво;

(22) „код-шер“ е аранжман според кој еден оператор става свој означувачки код на лет, извршен од друг оператор, кој продава и издава билети за тој лет;

(23) „населена област“ е, во однос на град, населба или село, било кое подрачје кое во значителна мера се користи за станбени, комерцијални или рекреативни цели.

(24) „контаминирана полетно – слетната патека “ е полетно – слетната патека, на која повеќе од 25 % од полетно – слетната површина во бараната должина и ширина е покриена со следново:

(а) површинска вода со длабочина поголема од 3 mm (0,125 инчи), или со лапавица, или ненаталожен снег, што одговараат на повеќе од 3 mm (0,125 инчи) вода;

(б) снег, стиснат во цврста маса што не дозволува понатамошно натапкување и кој при подигнување останува во истата состојба или се прави во грутки (компактен снег); или

(в) мраз, вклучувајќи влажен мраз;

(25) „гориво за непредвидени случаи“ е гориво кое е потребно за надоместување на потрошеното гориво до аеродромот на дестинација поради непредвидени фактори кои можат да влијаат на потрошувачката;

(26) „краен приод со непрекинатото спуштање (CDFA)“ е техника на летање која е во согласност со процедурата за стабилен приод, за летање на завршниот сегмент на непрецизниот приод по инструменти со непрекинато спуштање, без хоризонтален лет, со или над апсолутната/релативната висина на или над точката на крајниот приод до приближно 15 m (50 ft) над прагот на полетно – слетната патека или точката, каде започнува маневарот за израмнување за типот на воздухопловот со кој се лета;

(27) „пресметана метеоролошка видливост (CMV)“ е вредност еднаква на RVR, која се добива од објавената метеоролошка видливост;

(28) „член на екипаж“ е лице одредено од страна на операторот со цел извршување на одредени обврски во воздухопловот;

(29) „критични фази на летот“, кога се однесува за авиони, е залет при

полетување, траекторија при полетување, завршна фаза на приод, неуспешно приод, слетување, вклучувајќи движење по слетување, и сите други фази на летот, одредени од страна на водачот на воздухопловот или командантот;

(30) „критични фази на летот“, кога се однесува за хеликоптери, е возење по земја, лебдење, полетување, завршна фаза на приод, неуспешно приод, слетување и сите други фази на летот, одредени од страна на водачот на воздухопловот или командантот;

(31) „влажна полетно – слетната патека “ е полетно – слетната патека, чија површина не е сува, но влажноста не создава одблесок.

(32) „опасни материи (DG)“ се предмети или супстанци кои можат да претставуваат ризик по здравјето, безбедноста, сопственоста или животната средина и кои се наоѓаат на листата на опасни материи во Техничките инструкции или кои се класифицирани во согласност со тие инструкции;

(33) „несреќа со опасни материи“ е настан поврзан и во врска со превоз на опасни материи во воздух, што може да доведе до смрт или тешки повреди на лице или значителна имотна штета;

(34) „инцидент со опасни материи“ е:

(а) настан, различен од несреќа со опасни материи, поврзан и во врска со транспорт на опасни материи во воздух, што секогаш не мора да се случи во воздухоплов и кој доведува до повреда на лице, материјална штета, пожар, кршење, истурање, протекување на течност или радијација или друг доказ кои укажуваат на тоа дека целината на пакувањето не е зачувана;

(б) секој настан поврзан со превозот на опасни материи, што сериозно го загрозува воздухопловот или оние кое се наоѓаат во него;

(35) „процедура за отстранување на мраз“, во случај на процедури на копно, е процедура со која се отстранува иње, мраз, снег или лапавица од воздухопловот со цел обезбедување на чисти површини;

(36) „дефинирана точка по полетување (DPATO)“ е одредена точка во фаза на полетување и првичната фаза на искачување, пред која фаза не е обезбедено дека хеликоптерот може да продолжи да лета безбедно со отказ на критичниот мотор и може да биде потребно принудно слетување.

(37) „дефинирана точка пред слетување (DPBL)“ е точка во фаза на приод и слетување, по што способноста на хеликоптерот да продолжи да лета безбедно со отказ на критичниот мотор не е загарантирана и може да биде потребно принудно слетување.

(38) „растојание DR“ го означува хоризонталното растојание кое го поминал хеликоптерот од крајот на расположливото растојание за полетување;

(39) „договор за изнајмување на воздухоплов без екипаж“ е договор меѓу претпријатија, според кој воздухопловот се управува на основа на уверението за исполнување на безбедносни услови (AOC) на изнајмувачот;

(40) „сува оперативна маса` е вкупната маса на воздухопловот, подготвен за одреден тип на операција, во која не се вклучени употребливото гориво и патниот товар;

(41) „сува полетно – слетната патека “ е полетно – слетната патека која не е

мокра, ниту контаминирана и ги вклучува оние полетно – слетни патеки со коловозна конструкција, кои се посебно направени со вдлабнатини или порозен коловоз и се одржуваат со цел да го задржат ефективното кочење за сува патека дури и во присуство на влага;

(42) „подигната зона на завршно приоѓање и полетување (подигната FATO) е FATO, која е подигната најмалку 3 метри над околната површина;

(43) „алтернативен аеродром на маршрута (ERA)“ е соодветен аеродром во должина на маршрута, кој може да биде потребен во фазата на планирање на лет;

(44) „систем на подобрена видливоста (EVS)“ е систем кој електронски ги прикажува надворешните слики во реално време преку употреба на сензори за слики;

(45) „ зона на завршно приоѓање и полетување (FATO)“ е одредена зона за операции на хеликоптер, над кои е довршена крајната фаза на маневарот на приодот за слетување до режим на лебдење или слетување и од која може да се започне со маневарот на полетување. За хеликоптери кои летаат во категорија со перформанси од класа 1, оваа одредена зона ја вклучува и расположлива зона за прекинато полетување;

(46) „следење на податоци од летот (FDM)“ е проактивно и неказниво користење на дигитални податоци од летот од секојдневните операции со цел зголемување на воздухопловната безбедност;

(47) „уред за обука кој симулира лет (FSTD)“ е уред за обука кој:

(а) кога се однесува на авиони, е уред за целосна симулација на лет (FFS), уред за обука по летање (FTD), уред за вежбање на процедурите за летање и навигација (FNPT) или основен уред за обука за летање по инструменти (BITD);

(б) кога се однесува на хеликоптери, е уред за целосна симулација на лет (FFS), уред за обука по летање (FTD) или уред за вежбање на процедурите за летање и навигација (FNPT);

(48) „ERA аеродром за гориво“ е ERA аеродром одреден со цел намалување на горивото во непредвидени ситуации;

(49) „GBAS систем за слетување (GLS)“ е систем за приод и слетување, каде што се користат информации од помошниот копнен систем за глобална сателитска навигација (GNSS/GBAS) со цел наведување на воздухопловот, преку користење на неговата хоризонтална и вертикална положба, утврдена преку GNSS. Тој користи геометриската референца за висина за наклонот при финалниот приод;

(50) „персонал кој дава итна помош на земја“ е секој персонал кој дава итна помош на земја (како што се полицајци, пожарникари и др.), кој е вклучен во хеликоптерската медицинска служба за итна помош (HEMS) и чии задачи во одреден степен се поврзани со летовите на хеликоптерите.

(51) „приземјување“ е официјална забрана за полетување на воздухоплов и преземањето на потребните чекори за негово задржување на земја;

(52) „електронски показател на податоците (HUD)“ е систем за прикажување на податоците за летот на надворешниот преден дел од видното поле на пилотот и

кој не го ограничува значително погледот нанадвор;

(53) „систем за електронско покажување на податоци при слетување (HUDLS)“ го означува целосен систем во воздухопловот, кој му овозможува на пилотот да користи проекциски дисплеј за време на приод, слетување и/или процедура на неуспешен приод. Тој ги вклучува сите сензори, компјутери, извори на енергија, индикатори и уреди за управување;

(54) „хеликоптер“ е воздухоплов, потежок од воздухот, кој се одржува во лет главно преку реакција на воздухот врз еден или неколку ротори на моторен погон на приближно вертикални оски;

(55) „член на екипаж одговорен за хеликоптерски операции со користење на дигалка - ННО “ е член на технички екипаж, кој ги врши задачите поврзани со користење на дигалка на хеликоптери;

(56) „платформа за слетување на хеликоптери“ е FATO, која е поставена врз пловна или фиксна конструкција на отворено море;

(57) „член на екипаж за итна медицинска помош со хеликоптер HEMS“ е член на технички екипаж, кој е назначен за лет на HEMS со цел давање на помош на лице на кое му е потребна медицинска помош и кое се пренесува со хеликоптер, и кој му помага на пилотот за време на мисијата;

(58) „лет на HEMS“ е лет со хеликоптер, кој се управува со одобрение за HEMS, чија цел е да се олесни итната медицинска помош каде е неопходен итен и брз превоз, вклучувајќи:

(а) медицински персонал;

(б) медицински залихи (опрема, крв, органи, лекови); или

(в) болни или повредени лица и други директно поврзани лица;

(59) „оперативна база на HEMS“ е аеродром, на кој членовите на екипажот на HEMS и HEMS хеликоптер можат да дежураат за извршување на летови за HEMS;

(60) „оперативно место на HEMS“ е површина, избрана од командантот на летот за време на лета на HEMS за хеликоптерски операции со користење на дигалка, слетување и полетување;

(61) „ННО лет“ е лет со хеликоптер кој што се извршува на основа на одобрение за ННО, со цел да се олесни трансферот на лица и/или товар со помош на дигалка на хеликоптер;

(62) „ННО лет на отворено море“ е лет со хеликоптер што се извршува на основа на одобрение за ННО, со цел да се олесни трансферот на лица и/или товар со помош на дигалка на хеликоптер или на брод или објект на морската површина или на самото море;

(63) „ННО патник“ е лице кое се пренесува со помош на дигалка на хеликоптер;

(64) „место за ННО“ е одредено подрачје, во кое хеликоптерот врши пренос со дигалка;

(65) „време на заштита (НоТ)“ го означува предвидениот период, за кој се очекува противзамрзнувачката течност да го спречи формирањето на мраз или иње и натрупување на снегот врз третираните површини на авионот;

(66) „несоодветна средина“ е:

(а) животна средина, во која:

(i) не може да се изврши безбедно принудно слетување, бидејќи површината е несоодветна;

(ii) лицата во хеликоптерот не можат да бидат соодветно заштитени од надворешни влијанија;

(iii) капацитетот за реагирање/можноста за потрага и спасување не е во согласност со очекуваната изложеност на ризик; или

(iv) ризикот од изложување на опасност на лица или имот на земјата е неприфатлив;

(б) во сите случаи, следниве области:

(i) при операции над вода, површини на отворено море северно од 45° N и јужно од 45° S, одредени од страна на надлежниот орган на засегнатата држава;

(ii) оние делови од населена област во кои нема соодветно место за безбедно принудно слетување;

(67) „точка на одлука при слетување (LDP)“ е точка која се користи при одредување на карактеристиките за слетување, од која точка при отказ на моторот слетувањето може да продолжи безбедно или да започне постапката за прекинато слетување ;

(68) „расположлива должина на ПСП за слетување (LDA)“ е должината на полетно – слетната патека, која е одредена како расположлива од страна на државата во која се наоѓа аеродромот, и е погодна за возење на авионот по слетување;

(69) „копнен авион“ е воздухоплов со фиксни крила, дизајниран за полетување и слетување на копно, вклучувајќи и амфибии кога тие се користат како копнени авиони;

(70) „локални операции со хеликоптер“ е вршење на операции на комерцијалниот воздушен превоз со хеликоптери, со максимална сертифицирана маса при полетување (MCTOM) над 3 175 kg и максимална конфигурација на оперативни патнички седишта (MOPSC) од девет или помалку, во дневни услови и по маршрута утврдена врз основа на надворешни ориентири, извршени во рамките на локална или дефинирана географска зона, утврдена во оперативниот прирачник;

(71) „процедури во услови на намалена видливост (LVP)“ се процедури кои обезбедуваат безбедни операции на аеродром при приоди и слетувања пониски од стандардите за категорија I, нестандардната категорија II, категории II и III и полетување при услови на намалена видливост;

(72) „полетување при услови на намалена видливост (LVTO)“ е полетување кога RVR е под 400 m, но не е помалку од 75 m;

(73) „операција пониска од стандардната категорија I (LTS CAT I)“ е операција на приод и слетување по инструменти со DH од категорија I и RVR помала од онаа која вообичаено се поврзува со применливата DH, но не помалку од 400 m;

(74) „максимална конфигурација на оперативни патнички седишта (MOPSC)“ е

максималниот капацитет на патнички седишта на поединечен воздухоплов, со исклучок на седиштата на екипажот, утврден за оперативни цели и наведен во оперативниот прирачник. Земајќи ја во предвид како основа конфигурацијата за максимален број на патнички седишта утврдена за време на процесот на сертификација за издавање на сертификат за тип (TC),, дополнителен сертификат за тип (STC) или промена на TC или STC а кои се однесуваат на соодветниот воздухоплов, како основна вредност, MOPSC може да се утврди со еднаков или помал број на седишта во зависност од оперативните ограничувања;

(75) „медицински патник“ е медицински персонал, кој се превезува со хеликоптер за време на лет на HEMS, вклучувајќи, но не ограничувајќи се на лекари, медицински сестри или болничари.

(76) „ноќ“ е периодот помеѓу крајот на вечерната граѓанска квечерина и почетокот на утринската граѓанска зора или друг период помеѓу зајдисонце и изгрејсонце утврден од страна на надлежниот орган, како што е дефинирано од страна на земјата-членка;

(77) „очила за гледање во ноќни услови (NVG)“ е уред за зголемување на интензитетот на светлината,, двоглед, кој се носи на глава и кој ја подобрува способноста за гледање на копнени ориентири во текот на ноќта;

(78) „ систем за ноќно гледање (NVIS)“ е интегриран ситем на сите елементи за успешно и безбедно користење на очилата за гледање во ноќни услови (NVG) при управување на хеликоптерот. Минимална опрема на системот вклучува: NVG, NVIS осветлување, компоненти на хеликоптерот, обука и континуирана пловидбеност;

(79) „соодветна средина“ е средина во која:

(а) може да се изврши безбедно принудно слетување;

(б) лицата во хеликоптерот можат да бидат заштитени од надворешни влијанија; и

(в) капацитетот за реагирање/можноста за потрага и спасување е во согласност со очекуваната изложеност на опасност.

Во сите случаи, оние делови од населената област со адекватно место за принудно слетување се сметаат за соодветни;

(80) „операција на непрецизен приод (NPA)“ е приод со помош на инструменти со минимална висина на понирање (MDH), или DH кога лета со CDFA техника, не пониско од 250 ft и RVR/CMV не помалку од 750 m за авиони и 600 m за хеликоптери;

(81) „ NVIS член на екипаж“ е член на технички екипаж, назначен на NVIS лет;

(82) „NVIS лет“ е лет при ноќни метеоролошки услови за визуелно летање(VMC), при што летачкиот персонал користи NVG, со хеликоптер кој врши лет со одобрение за NVIS;

(83) „операции над отворено море“ се операции во кои значителен дел од летот вообичаено е над морски површини, кон или од локации на отворено море;

(84) „оперативно место“ е место, различно од аеродромот, одредено од страна на операторот или од водачот на воздухопловот или командантот на лет со цел

слетување, полетување и/или вршење на летови со надворешен товар ;

(85) „операции со перформанси од класа 1“ се операции кои во случај на отказ на критичниот моторот, хеликоптерот е во можност да слета во рамките на расположливото растојание за прекинато полетување или безбедно да продолжи со летот до соодветната зона за слетување, во зависност од тоа кога се случило отказот;

(86) „операции со перформанси од класа 2“ се операции кои во случај на отказ на критичниот мотор, хеликоптерот располага со перформанси доволни за безбедно продолжување на летот, освен кога отказот се случил порано во текот на маневарот за полетување, или подоцна во текот на маневарот за слетување, во кои случаи може да биде потребно принудно слетување;

(87) „операции со перформанси од класа 3“ се операции кои во случај на отказ на мотор во било кој дел од летот, може да биде потребно принудно слетување на повеќемоторен хеликоптер а е потребно принудно слетување со едномоторен хеликоптер;

(88) „оперативна контрола“ е одговорноста за започнување, продолжување, прекинување или отстапување од летот во интерес на безбедноста;

(89) „операција која не е стандардна категорија II (OTS CAT II)“ е операција на прецизен приод и слетување по инструменти со користење на ILS или MLS, каде што некои или сите елементи на систем за осветлување од прецизниот приод за категорија II не се на располагање, и е со:

(а) DH под 200 ft; но не помала од 100 ft; и

(б) RVR не е помала од 350 m;

(90) „авиони со перформанси од класа А“ се повеќемоторни авиони придвижувани со турбо - елисни мотори со MOPSC за повеќе од девет седишта или максимална маса при полетување која надминува 5 700 kg, како и сите повеќемоторни авиони придвижувани со турбо-млазни мотори;

(91) „авиони со перформанси од класа В“ се авиони придвижувани со елисни мотори со MOPSC од девет или помалку седишта и максимална маса при полетување од 5 700 kg или помалку;

(92) „авиони со перформанси од класа С“ се авиони придвижувани со клипни мотори, со MOPSC за повеќе од девет седишта или максимална маса при полетување од над 5 700 kg;

(93) „водач на воздухоплов“ е пилот, назначен за командант на летот и одговорен за безбедно спроведување на летот. За целите на операциите на комерцијалниот воздушен превоз, `водачот на воздухопловот` се нарекува „командант на летот“;

(94) „седиште на деловна активност“ е местото на седиштето или регистрирана канцеларија на организацијата, каде се вршат основните финансиски функции и оперативната контрола на активностите наведени во оваа регулатива;

(95) „одредување на приоритет при спроведување на инспекциите на платформа“ е одредување на соодветен дел од вкупниот број на инспекции на платформа спроведени годишно од, или во име на, даден надлежен орган, според предвиденото во Дел-ARO;

(96) „место од јавен интерес (PIS)“ е место кое се користи исклучиво за операции од јавен интерес;

(97) „инспекција на платформа“ е инспекција на воздухоплов, на квалификациите на летечкиот и кабинскиот летачки персонал и на документацијата за летот со цел проверка на усогласеноста со важечките услови;

(98) „период за отстранување на недостатоците“ е ограничување на времетраењето на операциите со неисправна опрема.

(99) „расположлива должина на полетно – слетната патека за прекинато полетување (RTODAH)“ е должината од област за финален приод и за полетување, која се декларира за расположлива и е соодветна за завршување на прекинато полетување на хеликоптери со перформанси од класа 1;

(100) „потребна должина на полетно – слетната патека за прекинато полетување (RTODRH)“ е потребната хоризонтална должина од започнувањето на полетувањето до точката за целосно застанување на хеликоптерот по отказот на моторот и прекинување на полетувањето на точката на донесување на одлука за полетување;

(101) „хоризонтална видливост по должина на полетно – слетната патека (RVR)“ е растојание во во кое пилотот на воздухопловот на централната линија на полетно – слетната патека, може да ги види обележаните знаци на површината на полетно – слетната патека или светилките, кои ја оцртуваат полетно – слетната патека или ја обележуваат нејзината централна линија;

(102) „безбедно принудно слетување“ е неизбежно слетување или слетување во вода за што постои разумно очекување дека нема да предизвика повреди кај луѓето во воздухопловот или на површината;

(103) „хидроавион“ е воздухоплов со фиксни крила, дизајниран за полетување и слетување на вода, што вклучува амфибии, кога се користат како хидроавиони;

(104) „одвоени полетно – слетни патеки“ се полетно – слетни патеки кои се одвоени површини за слетување на еден ист аеродром. Овие полетно – слетни патеки може да се преклопуваат или вкрстуваат на таков начин што ако една од нив е блокирана, тоа нема да го попречи планираниот тип на операции на другата полетно – слетната патека. Секоја полетно – слетната патека има посебна процедура за приод, базирана на одделно навигациско средство;

(105) „специјален VFR лет “ е VFR лет, одобрен од страна на контролата на летање (ATC) за во рамките на контролирана зона во метеоролошки услови под VMC;

(106) „стабилизиран приод (SAp)“ е приод кој се лета на контролиран и соодветен начин во рамките на конфигурацијата, енергијата и контролата на траекторијата на летот од претходно одредена точка или апсолутна/релативна висина до точка на 50 ft над прагот на полетно – слетната патека или точката од која започнува маневарот за израмнување, ако се наоѓа повисоко.

(107) „алтернативен аеродром за полетување“ е алтернативен аеродром, на кој воздухопловот може да изврши слетување, ако за тоа се јави потреба веднаш по полетувањето и ако нема можност да биде искористен аеродромот на заминување;

(108) „точка на донесување на одлука при полетување (TDP)“ е точката, која се користи за одредување на перформасите на полетување и од која, во случај кога на неа ќе се препознае отказ на мотор, може да се прекине полетувањето или полетувањето да продолжи безбедно;

(109) „расположлива должина за полетување (TODA)“ кај авиони е должината на расположливото растојание за залет при полетување плус должината на просторот за полетување без препреки, доколку таа постои;

(110) „расположлива должина за полетување (TODAH)“ кај хеликоптери е должината на областа на финален приод и полетување вклучувајќи, доколку постои, должината на просторот за полетување без препреки, која е расположлива и е соодветна за завршување на полетувањето на хеликоптери.

(111) „потребна должина за полетување (TODRH)“ кај хеликоптери ја означува хоризонталната должина потребна од почетокот на полетувањето до точката каде што се постигнати безбедната брзина на полетување (V_{TOSS}), селектираната висина и позитивниот градиент на качување, по отказот на критичниот мотор препознаен на TDP, при што преостанатите мотори работат во одобрените оперативни граници;

(112) „траекторија при полетување“ е вертикалната и хоризонталната траекторија, со отказ на критичен при одредена точка од полетувањето до 1 500 ft над земјената површина за авиони и до 1 000 ft над земјената површина за хеликоптери;

(113) „маса на полетување“ е масата што вклучува сè и секого што се превезува во воздухопловот во моментот на започнување на полетувањето за хеликоптери, а за авиони во моментот на започнувањето на залетување со цел полетување;

(114) „расположлива должина за залет при полетување (TORA)“ е должината на полетно – слетната патека, која е означена за расположлива од страна на државата во која се наоѓа аеродромот, и е погодна за залет на авионот со цел полетување;

(115) „член на технички екипаж“ е член на екипаж при извршување на операции на комерцијалниот воздушен превоз по HEMS, HHO или NVIS, што не е член на летечки или кабински екипаж, назначен од операторот да ги извршува обврските во воздухопловот или на земја, со цел помагање на пилотот при извршување на операциите по HEMS, HHO или NVIS, кои може да бараат употреба на посебна опрема на воздухопловот;

(116) „технички инструкции (TI)“ е последното ефективно издание на „Техничките инструкции за безбеден транспорт на опасни материи во воздухот“, вклучувајќи ги додатоците и дополнувањата, одобрени и објавени со одлука на Меѓународната организација за цивилно воздухопловство (ICAO);

(117) „патен товар“ е вкупната маса на патници, багаж, товар и специјална опрема која се носи, вклучувајќи и секаков баласт;

(118) „неподдржан NVIS лет “, е, во случај на NVIS операции, е дел од VFR летот извршен ноќе кога членот на екипаж не користи NVG;

(119) „претпријатие“ е секое физичко или правно лице, без разлика остварува профит или не, како и било кој службен орган, без разлика дали има правна способност или не;

(120) „V_1“ е максималната брзина за време на полетувањето, на која пилотот мора да ја преземе првата активност, со цел запирање на авионот во рамките на должината за забрзување и запирање. V_1, исто така означува минималната брзина за време на полетувањето, во случај на отказ на критичниот мотор на V_{EF}, на која пилотот може да го продолжи полетувањето и да ја достигне потребната висина над површината на полетувањето во рамките на должината за полетување;

(121) „V_{EF}“ е брзината на која се претпоставува дека ќе откаже критичниот мотор за време на полетувањето;

(122) „визуелен приод“ е е дел или цел приод по инструменти кој не е довршен и е приод кој е извршен визуелно во однос на ориентирите на теренот;

(123) „договор за изнајмување на воздухоплов со екипаж“ е договор меѓу авиопревозници, според кој воздухопловот се управува на основа на уверението за исполнување на безбедносни услови (AOC) на изнајмувачот;

(124) „мокра полетно – слетната патека “ е полетно – слетната патека, чија површина е покриена со вода или слично, со дебелина помала од наведената во дефиницијата за „ контаминирана полетно – слетната патека “, или кога на површината на полетно – слетната патека има доволно влага, која предизвикува одблесок, но без поголеми делови на кои се задржала вода.

АНЕКС II

УСЛОВИ ВО ПОГЛЕД НА ВОЗДУШНИТЕ ОПЕРАЦИИ КОИ ГИ ИСПОЛНУВААТ НАДЛЕЖНИТЕ ВЛАСТИ

[ДЕЛ-ARO]

ARO.GEN.005 Опсег

Овој анекс ги утврдува условите на системот за администрирање и управување, кои треба да исполнат од Агенцијата и земјите-членки во врска со примената и спроведувањето на Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 и правилата за нејзино спроведување во однос на воздушните операции во лет во цивилното воздухопловство.

ПОДДЕЛ GEN

ОПШТИ УСЛОВИ

ОДДЕЛ I

Општо

ARO.GEN.115 Документи поврзани со надзорот

Надлежните органи мора да му ги обезбедат на соодветниот персонал сите законски акти, стандарди, правила, технички публикации и поврзани документи, за да му овозможи да ги извршува своите задачи и да ги исполни своите одговорности.

ARO.GEN.120 Начини за придржување

(а) Агенцијата мора да подготви прифатливи начини за придржување (АМС), кои можат да бидат искористени за постигнување на усогласување со Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 и правилата за нејзино спроведување. Кога АМС се исполнети, соодветните услови на правилата за спроведување се исполнети.

(б) За постигнување на усогласување со правилата за спроведување можат да се користат алтернативни начини за придржување.

(в) Надлежниот орган воспоставува систем за постојана проценка дали сите алтернативни начини за придржување кои тој ги користи или кои ги користат организации и лица кои се под негов надзор дозволуваат воспостување на придржување кон Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 и правилата за нејзино спроведување.

(г) Надлежниот орган прави проценка на сите алтернативни начини за придржување, предложени од една организација во согласност со ORO.GEN.120 (б), преку анализирање на доставената документација и, ако смета дека е потребно, врши инспекција на организацијата.

Кога надлежниот орган утврдува дека алтернативните начини за придржување се во согласност со правилата за спроведување, тој веднаш:

(1) го известува барателот дека алтернативните начини за придржување можат да се применат и, доколку е применливо, во согласност со истото го изменува одобрението или уверението на барателот; и

(2) ја известува Агенцијата за нивната содржина, вклучувајќи копии од сите соодветни документи;

(3) ги информира другите земји-членки за алтернативните начини за придржување , кои се прифатени.

(д) Кога самиот надлежен орган користи алтернативни начини за придржување, за да постигне усогласување со Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 и правилата за нејзино спроведување, тој:

(1) им ги става на располагање сите организации и лица кои се под негов надзор; и

(2) веднаш ја известува Агенцијата.

Надлежниот орган го доставува до Агенцијата целиот опис на алтернативни начини за придржување, вклучувајќи какви било ревизии на процедурите, кои може да се од важност, како и проценка, која покажува дека се исполнети правилата за спроведување.

ARO.GEN.125 Информации за Агенцијата

(а) Надлежниот орган ја известува Агенцијата без непотребно одложување, во случај кога се појавува сериозен проблем со спроведувањето на Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 и правилата за нејзино спроведување.

(б) Надлежниот орган доставува до Агенцијата информации од значење за безбедноста, кои произлегуваат од извештаите за настаните што ги добил.

ARO.GEN.135 Итна реакција по прашањата поврзани со безбедноста

(а) Без да е во спротивност со одредбите од Директива 2003/42/ЕЗ на Европскиот парламент и на Советот ([1]), надлежниот орган воведува систем за соодветно собирање, анализирање и ширење на информации поврзани со безбедноста.

(б) Агенцијата воведува систем за соодветно анализирање на сите добиени информации за безбедноста, и веднаш им обезбедува информации на земјите-членки и на Комисијата, вклучувајќи препораки или предлози за корективна активност, кои им се потребни за да реагираат навремено по безбедносен проблем, кој вклучува производи, делови, апарати, лица или организации, кои се предмет на Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 и правилата за нејзино спроведување.

(в) По добивањето на информациите, наведени во (а) и (б), надлежниот орган презема соодветни мерки за справување со безбедносниот проблем.

(г) За преземените мерки под (в), се известуваат веднаш сите лица и организации, кои треба да бидат во согласност со Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 и правилата за нејзино спроведување. Надлежниот орган ја известува и Агенцијата за тие мерки, а кога е потребно заедничко дејствување, и останатите засегнати земји-членки.

ОДДЕЛ II

Управување

ARO.GEN.200 Систем за управување

(а) Надлежниот орган воспоставува и одржува систем за управување,

[1] Сл. весник L 167, 4 јули 2003 год., стр. 23.

вклучувајќи најмалку:

(1) документирани правила и процедури, кои ја опишуваат неговата организација, начини и методи за постигнување на усогласување со Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 и правилата за нејзино спроведување. Процедурите се ажурираат и служат како основни работни документи во рамките на надлежниот орган за сите поврзани задачи;

(2) доволен персонал за извршување на своите задачи и одговорности. Овој персонал е квалификуван за вршење на доделените задачи и го поседува потребното знаење, искуство, почетна и периодична обука, со цел одржување на стручната оспособеност. Се воспоставува систем за планирање на достапноста на персоналот, за да се гарантира правилното извршување на сите задачи;

(3) соодветни објекти и простории за службена употреба за извршување на поставените задачи;

(4) функција за следење на усогласувањето на системот за управување со соодветните услови, како и на соодветноста на процедурите, вклучувајќи го создавањето на процес на внатрешна ревизија и процес на управување со безбедносниот ризик. Следењето на усогласувањето вклучува систем за обезбедување на повратни информации за наодите на ревизијата до високото раководство на надлежниот орган, за да се обезбеди преземање на корективни активности, кога е потребно; и

(5) лице или група на лица, кои се одговорни пред високото раководство на надлежниот орган за функцијата на следење на усогласувањето.

(б) За секоја област на активност, вклучувајќи го системот за управување, надлежниот орган назначува едно или повеќе лица, кои ја носат целата одговорност за управувањето на соодветните задачи.

(в) Надлежниот орган воспоставува процедури за учество во меѓусебна размена на сите потребни информации и за помагање на други засегнати надлежни органи во однос на сите направени наоди и последователни активности, преземени како резултат на надзор на лица и организации, кои вршат дејност на територијата на земја-членка, но поседува уверение од надлежен орган на друга земја-членка или од Агенцијата.

(г) Копија од процедурите, поврзани со системот за управување и неговите измени, се доставуваат до Агенцијата со цел стандардизирање.

ARO.GEN.205 Доделување на задачи на квалификувани субјекти

(а) Задачи поврзани со првичнотоиздавање на уверение или тековниот надзор на лицата или организациите, кои се предмет на Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 и правилата за нејзино спроведување, се доделуваат од страна на земјите-членки само на квалификувани субјекти. При доделувањето на задачите, надлежниот орган обезбедува дека има:

(1) функционален систем за почетна и периодична проценка на усогласеноста на квалификуван субјект со Анекс V кон Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008.

Овој систем и резултатите од проценките се документираат.

(2) воспоставен и документиран договор со квалификуваниот субјект, одобрен и од двете стани на соодветно раководно ниво, што јасно ги дефинира:

(i) задачите, кои ќе се извршуваат;

(ii) изјавите, извештаите и записите, кои ќе се обезбедуваат;

(iii) техничките услови, кои ќе се исполнуваат при извршување на такви задачи;

(iv) соодветното осигурување од одговорност; и

(v) заштитата на дадените информациите добиени при извршувањето на такви задачи.

(б) Надлежниот орган обезбедува дека процесот на внатрешна ревизија и процесот на управување со безбедносен ризик, барани во ARO.GEN.200(a)(4), ги опфаќаат сите задачи поврзани со издавање на уверение и континуиран надзор, извршени во негово име.

ARO.GEN.210 Промени во системот за управување

(а) Надлежниот орган има систем, кој му овозможува да ги открие промените кои го нарушуваат неговиот капацитет да ги извршува своите задачи и да ги исполнува одговорностите утврдени во Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 и правилата за нејзино спроведување. Овој систем му овозможува да презема соодветни мерки за да гарантира дека неговиот систем за управување продолжува да биде соодветен и ефикасен.

(б) Надлежниот орган го ажурира својот систем за управување, за да се рефлектира навремено секоја промена на Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 и правилата за нејзино спроведување, со цел да се обезбеди ефикасно спроведување.

(в) Надлежниот орган ја известува Агенцијата за промените, кои влијаат на неговиот капацитет да ги извршува своите задачи и одговорности, утврдени во Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 и правилата за нејзино спроведување.

ARO.GEN.220 Архивирање

(а) Надлежниот орган воспоставува систем за водење на архива, кој обезбедува соодветно чување, пристап и сигурно следење на:

(1) документираните правила и процедури на системот за управување;

(2) обуките, квалификациите и овластувањата на неговиот персонал;

(3) доделувањето на задачите, кои ги опфаќаат елементите пропишани во ARO.GEN.205, како и детални информации за доделените задачи;

(4) процесите на издавање на уверение и континуираниот надзор на овлатените организации;

(5) детални информации за курсевите за обука, обезбедени од овластените организации, и ако е применливо, извештаи, поврзани со FSTD, користени за обуката;

(6) надзорот над лицата и организациите, кои вршат дејност на територијата на земјата-членка, но се контролирани или овластени од надлежен орган на друга земја или Агенцијата, како што е договорено меѓу овие органи;

(7) проценката и известувањето на Агенцијата за алтернативни начини за придржување, предложени од организациите, кои се предмет на сертификација, и проценката на алтернативни начини запридржување, кои ги користи самиот

надлежен орган;

(8) наодите, корективните активности и датум на завршување на активностите поврзани со недостатоците;

(9) принудни мерки;

(10) безбедносни информации и последователни мерки; и

(11) користењето на одредбите за флексибилност во согласност со член 14 од Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008.

(б) Надлежниот орган води листа на сите уверенија, издадени од него.

(в) Сите податоци се чуваат за минимален рок, утврден во оваа регулатива. Ако нема наведено таква ознака, податоците се чуваат најмалку пет години во согласност со одредбите од важечките закони за заштита на податоците.

ОДДЕЛ III

Надзор, сертификација и спроведување

ARO.GEN.300 Надзор

(а) Надлежниот орган го проверува:

(1) усогласувањето со условите кои се применливи за организации, пред издавањето на уверението или одобрението, во зависност од случајот;

(2) континуираното усогласување со применливите услови за организациите, сертифицирани од негова страна.

(3) спроведувањето на соодветни мерки за безбедност, барани од надлежниот орган, како што е дефинирано во ARO.GEN.135(в) и (г).

(б) Оваа проверка:

(1) се поткрепува со документација посебно наменета за да му обезбеди на персоналот кој е задолжен за контрола на безбедноста, упатства како да ги извршува своите функции;

(2) им ги обезбедува на засегнатите лица и организации резултатите од активностите за безбедносна контрола;

(3) се базира на ревизии и инспекции, вклучувајќи инспекции на платформа и ненајавени инспекции; и

(4) му ги обезбедува на надлежниот орган потребните докази, во случај да се наметнуваат дополнителни активности, вклучувајќи ги мерките, предвидени во ARO.GEN.350 и ARO.GEN.355.

(в) Опсегот на надзорот, утврден во точките (а) и (б), е усогласен со резултатите од претходните надзорни активности и со приоритетите во однос на безбедноста.

(г) Без да е во спротивност со надлежностите на земјите-членки и нивните обврски, утврдени во ARO.RAMP, опсегот на надзорот на активностите, спроведени на територијата на земја-членка од лица или организации, се утврдува врз основа на приоритетите во однос на безбедноста, како и врз основа на претходни надзорни активности.

(д) Кога активност на лице или организација вклучува повеќе од една земја-

членка или Агенцијата, надлежниот орган, кој е одговорен за надзорот од (а), може да се договори дел од надзорот да се врши од надлежните органи на земјите-членки, каде што се одвива активноста или од Агенцијата. Секое лице или организација, што е предмет на таков договор, се информира за неговото постоење и неговиот опсег.

(ѓ) Надлежниот орган ги собира и обработува сите информации, кои ги смета за корисни од гледна точка на надзорот, вклучувајќи инспекции на платформа и ненајавени инспекции.

ARO.GEN.305 Програма за надзор

(а) Надлежниот орган воспоставува и одржува програма за надзор, која ги опфаќа активностите за надзор, барани според ARO.GEN.300 и ARO.RAMP.

(б) За организациите кои се овластени од надлежниот орган, програмата за надзор се подготвува земајќи ги предвид специфичниот карактер на организацијата, сложеноста на активностите, како и резултатите од претходните активности во однос на овластувањето и/или надзорот, барани според ARO.GEN и ARO.RAMP, и се базира на проценката на поврзаните ризици. Во рамките на секој циклус на планирање на надзорот, таа вклучува:

(1) ревизии и инспекции, вклучувајќи инспекции на платформа и ненајавени инспекции, зависно од потребата; и

(2) состаноци меѓу одговорниот раководител и надлежниот орган, за да се осигури дека се информирани за значајни прашања.

(в) За организации кои се овластени од надлежниот орган, се применува циклус на планирање на надзорот што не е подолг од 24 месеци.

Циклусот на планирање на надзорот, може да се скрати доколку постојат докази дека нивото на безбедност на организацијата е намалено.

Циклусот на планирање на надзорот може да биде продолжен до максимум 36 месеци, ако надлежниот орган утврдил дека во претходните 24 месеци:

(1) организацијата покажала ефективна идентификација на загрозувањето на воздухопловната безбедност и управувањето со поврзаните ризици;

(2) организацијата постојано демонстрирала согласно ORO.GEN.130 дека има целосна контрола врз сите промени;

(3) не се најдени недостатоци од ниво 1; и

(4) сите корективни активности се имплементирани во рамките на рокот кој е прифатен или продолжен од страна на надлежниот орган, како што е дефинирано во ARO.GEN.350(г)(2).

Циклусот на планирање на надзорот може дополнително да биде продолжен до максимум 48 месеци, ако покрај гореспоменатото, организацијата воспоставила и надлежниот орган одобрил систем за постојано известување на надлежниот орган во врска со перформансите за безбедност и почитување на регулаторните одредби од самата организација.

(г) За лицата, кои поседуваат дозвола, уверение , овластување или потврда, издадени од надлежниот орган, програмата за надзор вклучува инспекции, вклучително ненајавени инспекции, по потреба.

(д) Програмата за надзор вклучува евиденција на датумите, на кои треба да се одржат и се одржани проверки, инспекции и состаноци.

ARO.GEN.310 Процедура на првична сертификација — организации

(а) По приемот на барањето за првично издавање на уверение за организација, надлежниот орган го проверува усогласувањето на организацијата со важечките услови. Оваа проверка може да ја земе предвид изјавата наведена во ORO.AOC.100(б).

(б) Кога смета дека организацијата ги исполнува важечките барања, надлежниот орган издава уверенија како што е предвидено во Додатоците I и II. Уверенијата се издаваат за неодреден период. Правата и обемот на активностите, за кои организацијата е овластена да ги врши, се утврдуваат во условите на одобрението, приложено кон уверенијата за работа.

(в) За да им се овозможи на организациите да направат промени без претходно одобрение од надлежниот орган согласно ORO.GEN.130, надлежниот орган ја одобрува обезбедената процедура од организацијата, која го утврдува опсегот на таквите измени и опишува како тие измени ќе бидат поставени и соопштени.

ARO.GEN.330 Промени — организации

(а) По приемот на барањето за промена, која бара претходно одобрение, надлежниот орган го проверува усогласувањето на организацијата со важечките услови.

Надлежниот орган ги пропишува условите, под кои организацијата може да функционира за време на измената, освен ако тој не утврди дека важноста на уверението за работа на организацијата треба привремено да се одземе.

Кога смета дека организацијата ги исполнува важечките услови, надлежниот орган ја одобрува измената.

(б) Без да е во спротивност со дополнителните принудни мерки, кога организацијата прави промени, кои бараат претходно одобрение, без да имаат добиено такво од надлежниот орган, како што е наведено во (а), надлежниот орган го одзема привремено, ограничува или повлекува уверението за работа на организацијата.

(в) За промени, кои не бараат претходно одобрение, надлежниот орган врши проценка на информациите, дадени во известувањето, испратено од организацијата во согласност со ORO.GEN.130, за да се провери усогласувањето со важечките услови. Во случај на неусогласување, надлежниот орган:

(1) ја известува организацијата за неусогласувањето и бара дополнителни промени;

(2) во случај на наоди од ниво 1 или ниво 2, постапува согласно ARO.GEN.350.

ARO.GEN.350 Наоди и корективни активности — организации

(а) Надлежниот орган за надзор согласно ARO.GEN.300(а) располага со систем за анализа на значењето на наодите за безбедноста.

(б) Наоди од ниво 1 се издаваат од надлежниот орган, доколку се утврди значително несообразност со важечките услови од Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 и правилата за нејзино спроведување во однос на процедурите и упатствата на

организацијата или на условите на одобрението или уверението за работа што доведува до намалена безбедност или сериозно загрозување на безбедноста на летањето.

Наодите од ниво 1 вклучуваат:

(1) необезбедување на пристап на надлежниот орган до просториите на организацијата, како што е наведено во ORO.GEN.140, за време на вообичаеното работно време и откако надлежниот орган веќе поднел две писмени барања;

(2) добивање или одржување на валидност на уверението за работа на организација преку фалсификување на доставените документирани докази;

(3) докази за злоупотреба или лажно користење на уверението за работа на организацијата; и

(4) недостаток од одговорен раководител.

(в) Наоди од ниво 2 се издаваат од надлежниот орган, доколку се утврди несообразност со важечките услови од Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 и правилата за нејзино спроведување во однос на процедурите и упатствата на организацијата или на условите на одобрението или сертификатот, што може да ја намали или да ја загрози безбедноста на летањето.

(г) Кога е утврден наод во рамките на надзорот или на кој било друг начин, надлежниот орган, без да е во спротивност со дополнителните активности, барани од Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 и правилата за нејзино спроведување, ѝ го соопштува во писмена форма наодот на организацијата и бара корективна активност за отстранување на утврдените неусогласувања. Кога е потребно, надлежниот орган ја известува државата, во која е регистриран воздухопловот.

(1) Во случај на наоди од ниво 1, надлежниот орган презема итни и соодветни мерки за да ја забрани или ограничи активноста и, ако е потребно, презема мерки за одземање на уверението за работа или посебното одобрение, или за ограничување или привремено одземање во целост или делумно, во зависност од обемот на наодот од ниво 1, до успешното завршување на корективните активности од страна на организацијата.

(2) Во случај на наоди од ниво 2, надлежниот орган:

(i) и одобрува на организацијата период за вршење на корективни активности, во зависност од природата на наодот, што првично во ниту еден случај не бил подолг од три месеци. На крајот од овој период и во зависност од природата на наодот, надлежниот орган може да го продолжи тримесечниот период во согласност со задоволителен план за корективни активности, одобрен од страна на надлежниот орган; и

(ii) ги проценува корективни активности и планот за нивното спроведување, предложен од организацијата, и ги прифаќа овие активности, ако со проценката се дојде до заклучок дека тие се доволни за отстранување на неусогласувањата.

(3) Кога организација не обезбедува прифатлив план за корективни активности или не ги извршува корективните активности во рамките на рокот кој е одобрен или продолжен од страна на надлежниот орган, нивото на наодот се зголемува на ниво 1 и се преземаат активностите, утврдени во точка (г)(1).

(4) Надлежниот орган води евиденција за сите наодите кои ги има покренато или за кои биле соопштени, и кога е применливо, ги презема принудните мерките како и сите корективни активности, кои произлегуваат од наодите и датумот на нивото затворање.

(д) Без да е во спротивност со дополнителните принудни мерки, кога органот на земја-членка, постапувајќи согласно одредбите од ARO.GEN.300 (г) ги утврдува неусогласување со важечките услови од Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 и правилата за нејзино спроведување од страна на организација која е сертифицирана од надлежниот орган на друга земја-членка или од Агенцијата, истиот го информира надлежниот орган и го наведува нивото на наодот.

ARO.GEN.355 Наоди и принудни мерки — лица

(а) Ако во рамките на надзорот или на кој било друг начин, надлежниот орган, одговорен за надзор согласно ARO.GEN.300(а) открие докази дека лице, кое поседува дозвола, уверение за работа , овластување или потврда, издадена согласно Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 и правилата за нејзино спроведување, не ги исполнува важечките услови, надлежниот орган постапува согласно ARA.GEN.355 од (а) до (г) од Анекс VI (Дел-ARA) кон Регулатива (ЕУ) бр. 290/2012 на Комисијата ([1]).

(б) Ако во рамките на надзорот или на кој било друг начин се откријат докази за неусогласување со важечките услови од страна на лице, кое е предмет на условите, наведени во Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 и правилата за нејзино спроведување, што не поседува дозвола, , овластување или потврда, издадена согласно Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008, надлежниот орган, кој го утврдил неусогласувањето, ги презема сите дополнителни мерки за спроведување, потребни за отстранување на неусогласувањето.

ПОДДЕЛ OPS

ВОЗДУШНИ ОПЕРАЦИИ

ОДДЕЛ I

Сертификација на оператори за комерцијален воздушен превоз

ARO.OPS.100 Издавање на уверение за исполнување на безбедносните услови за вршење на јавен воздушен превоз

(а) Надлежниот орган издава уверението за исполнување на безбедносни услови за вршење на јавен воздушен превоз (АОС), кога смета дека операторот покажал усогласување со елементите кои се бараат во OROAOC.100.

(б) Уверението ги вклучува поврзаните спецификации на операциите.

ARO.OPS.105 Код-шер аранжмани

Земајќи предвид, колку е безбеден код-шер аранжманот, кој вклучува оператор од трета страна, надлежниот орган:

(1) се уверува, по спроведување на проверка на операторот, како што е наведено во ORO.AOC.115, дека операторот од трета страна е усогласен со важечките стандарди на ICAO;

(2) соработува со надлежниот орган на земјата на операторот од трета страна,

[1] Сл. весник L 100, 5 април 2012 год., стр. 1.

доколку е потребно.

ARO.OPS.110 Договори за изнајмување

(а) Надлежниот орган го одобрува договорот за изнајмување, кога смета дека операторот кој поседува уверение за работа во согласност со Анекс III (Дел-ORO) е усогласен со:

(1) ORO.AOC.110(г), за изнајмување на воздухоплов без екипаж од трети страни;

(2) ORO.AOC.110(в), за воздухоплов изнајмен со екипаж од оператор од трета страна;

(3) ORO.AOC.110(д), за воздухоплов давање во наем на воздухоплов без екипаж, на кој било оператор;

(4) соодветните услови, кои се однесуваат на пловидбеноста и воздушните операции, за изнајмување на воздухоплов без екипаж, регистриран во ЕУ и изнајмување на воздухоплов со екипаж од оператор од ЕУ.

(б) Одобрението на договор за изнајмување на воздухоплов со екипаж се одзема привремено или се повлекува, кога:

(1) уверението за исполнување на безбедносни услови (АОС) на изнајмувачот или наемателот е привремено одземено или повлечено;

(2) изнајмувачот е предмет на оперативна забрана во рамките на Регулатива (ЕЗ) бр. 2111/2005 на Европскиот парламент и на Советот ([1]).

(в) Одобрението на договор за изнајмување без екипаж се одзема привремено или се повлекува кога уверението за пловидбеност на воздухопловот е привремено одземено или повлечено.

(г) Кога му е побарано претходно одобрение на договор за изнајмување без екипаж согласно ORO.AOC.110(д), надлежниот орган гарантира:

(1) правилна координација со надлежниот орган, одговорен за постојаниот надзор на воздухопловот, во согласност со Регулатива (ЕЗ) бр. 2042/2003 на Комисијата ([2]), или за управување на воздухопловот, ако органот е различен;

(2) дека воздухопловот е навремено отстранет од АОС на операторот.

ОДДЕЛ II

Одобренија

ARO.OPS.200 Процедура за посебно одобрение

(а) По добивање на барање за издавање на посебно одобрение или за негова измена, надлежниот орган го проценува барањето согласно соодветните услови од Анекс V (Дел-SPA) и кога е соодветно, врши соодветна инспекција на операторот.

(б) Кога смета дека операторот докажал усогласување со важечките услови, надлежниот орган го издава или изменува одобрението. Одобрението се наведува во оперативните спецификациите, како што е дефинирано во Додаток II.

[1] Сл. весник L 344, 27 декември 2005 год., стр. 15.
[2] Сл. весник L 315, 28 ноември 2003 год., стр. 1.

ARO.OPS.205 Одобрување на листи на минимална опрема

(а) По добивање на барање за првично одобрение на листата на минимална опрема (MEL) или на нејзина измена од страна на операторот, пред да издаде одобрение, надлежниот орган го проценува посебно секој засегнат дел, за да провери дали се исполнети важечките услови.

(б) Надлежниот орган ја одобрува процедурата на операторот за продолжување на применливиот период за отстранување на недостатоците B, C и D, ако условите, наведени во ORO.MLR.105(ѓ), се докажани од операторот и проверени од страна на надлежниот орган.

(в) Надлежниот орган го одобрува, врз основа на случај по случај, работењето на воздухопловот надвор од ограничувањата на MEL, но во рамките на ограничувањата на главната листа на минимална опрема (MMEL), ако условите, наведени во ORO.MLR.105, се прикажани од операторот и проверени од страна на надлежниот орган.

ARO.OPS.210 Определување на локална област

Надлежниот орган може да одреди локална област за целите на условите за обука и проверка на екипажот на летање.

ARO.OPS.215 Одобрување на операции на хеликоптери над несоодветна средина, која се наоѓа надвор од населена област

(а) Земјата-членка ги определува областите, каде што можат да бидат спроведени операции на хеликоптери, без обезбедено сигурно принудно слетување, како што е опишано во CAT.POL.H.420.

(б) Пред издавање на одобрение, наведено во CAT.POL.H.420, надлежниот орган го разгледува образложението на операторот за неможноста да се користат соодветни критериуми за перформансите.

ARO.OPS.220 Одобрение на операции на хеликоптери до или од место од јавен интерес

Одобрението, наведено во CAT.POL.H.225, вклучува список на местата од јавен интерес, утврдени од страна на операторот, за кои одобрението е применливо .

ARO.OPS.225 Одобрение на операции на изолиран аеродром

Одобрението, наведено во CAT.OP.MPA.106, вклучува список на аеродромите, утврдени од страна на операторот, за кои одобрението е применливо.

ПОДДЕЛ RAMP

ИНСПЕКЦИИ НА ПЛАТФОРМА НА ВОЗДУХОПЛОВИ НА ОПЕРАТОРИ, КОИ СЕ ПОД РЕГУЛАТОРЕН НАДЗОР НА ДРУГА ЗЕМЈА

ARO.RAMP.005 Опсег

Овој поддел ги утврдува условите кои надлежниот орган или Агенцијата, треба да ги следат кога ги извршуваат своите задачи и одговорности во врска со вршењето на инспекциите на платформа на воздухоплови, користени од оператори од трети земји или користени од страна на операторите, кои се под регулаторниот надзор на друга земја-членка, кога истите слетуваат на аеродроми, лоцирани на територијата, која е предмет на одредбите на Договорот.

ARO.RAMP.100 Општо

(а) Воздухопловот, како и неговиот екипаж, подлежат на инспекција врз основа на важечките услови.

(б) Покрај спроведувањето на инспекциите на платформа, вклучени во неговата програма за надзор, утврдена во согласност со ARO.GEN.305, надлежниот орган врши инспекција на платформа на воздухоплови, за кои има сомневање дека не се во согласност со важечките услови.

(в) Во рамките на развојот на програмата за надзор, утврдена во согласност со ARO.GEN.305, надлежниот орган утврдува годишна програма за вршење на инспекции на платформа на воздухоплови. Оваа програма:

(1) се базира на методологија на пресметување, која ги зема предвид историските информации за бројот и природата на операторите и нивниот бројот на слетувања на аеродромите, како и ризиците за безбедноста; и

(2) му овозможува на надлежниот орган да даде приоритет на инспекциите на воздухопловите, врз основа на списокот, наведен во ARO.RAMP.105(а).

(г) Кога смета дека е потребно, Агенцијата, во соработка со земјите-членки на чија територија ќе биде извршена инспекцијата, врши инспекција на платформа на воздухопловот, за да го провери усогласувањето со важечките услови заради:

(1) задачите за сертификација, доделена на Агенцијата врз основа на Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008;

(2) стандардизациските инспекции на земјата-членка; или

(3) инспекциите на организација со цел утврдување на усогласувањето со важечките услови во потенцијално несигурните ситуации.

ARO.RAMP.105 Критериуми за утврдување на приоритет

(а) За утврдување на приоритетите на инспекциите на платформа, Агенцијата доставува до надлежните органи список на операторите на воздухоплов, за кој е утврдено дека претставува потенцијален ризик.

(б) Овој список ги вклучува:

(1) операторите на воздухопловите, утврдени врз основа на анализата на расположливите податоци во согласност со ARO.RAMP.150(б)(4);

(2) операторите или воздухопловите, соопштени на Агенцијата од страна на Европската комисија и идентификувани врз основа на:

(i) мислење, изразено од страна на Комитетот за сигурност на воздушниот сообраќај (ASC) во врска со спроведувањето на Регулатива (ЕЗ) бр. 2111/2005, дека е потребна дополнителна проверка на фактичкото усогласување со соодветните стандарди за безбедност преку систематски инспекции на платформа; или

(ii) информации добиени од страна на Европската комисија од земјите-членки во согласност со член 4(3) од Регулатива (ЕЗ) бр. 2111/2005;

(3) воздухопловите, кои се користат за операции на територијата, која е предмет на одредбите од Договорот од страна на операторите вклучени во Анекс В во списокот на операторите, кои се предмет на оперативна забрана во согласност со Регулатива (ЕЗ) бр. 2111/2005;

(4) воздухопловите, кои се оператори сертифицирани во државата која врши регулаторен надзор над операторите кои се вклучени во списокот, наведен во став (3);

(5) воздухоплов кој се користи од оператор од трета земја, кој за првпат оперира на или надвор од територијата, која е предмет на одредбите од Договорот, или чие овластување, издадено во согласност со ART.GEN.205, е ограничено или обновено откако било привремено одземено или повлечено.

(в) Списокот се изработува, во согласност со процедурата, утврдена од страна на Агенцијата, по секое ажурирање на списокот на Заедницата на операторите, кои се предмет на оперативна забрана во согласност со Регулатива (ЕЗ) бр. 2111/2005, и во сите случаи најмалку еднаш на четири месеци.

ARO.RAMP.110 Собирање на информации

Надлежниот орган ги собира и обработува сите информации, кои ги смета за корисни за извршување на инспекции на платформа.

ARO.RAMP.115 Квалификација на инспектори што вршат инспекции на платформа

(а) Надлежниот орган и Агенцијата имаат квалификувани инспектори, кои вршат инспекции на платформа.

(б) Инспекторите што вршат инспекции на платформа:

(1) го имаат потребното знаење во областа на воздухопловството или практичните знаења, поврзани со областите, кои тие ги проверуваат;

(2) поминале успешно:

(i) соодветна посебна теоретска и практична обука во една или повеќе од следните области на инспекција:

(А) пилотска кабина;

(Б) безбедност на кабината;

(В) состојба на воздухопловот;

(Г) товар;

(ii) соодветна обука на работното место, одржана од страна на виш инспектор за инспекции на платформа, назначен од надлежниот орган или Агенцијата;

(3) ја одржуваат валидноста на својата квалификација преку периодично одење на обука и спроведување на минимум 12 инспекции за период од 12 месеци.

(в) Обуката во (б)(2)(i) се обезбедува од страна на надлежниот орган или од организација за обука, овластена во согласност со ARO.RAMP.120(а).

(г) Агенцијата развива и одржува програма за обука и поттикнува организирање на курсеви за обука и семинари за инспекторите со цел подобрување на разбирањето и еднообразна примена на овој поддел.

(д) Агенцијата ја олеснува и координира програмата за размена на инспектори, наменета кон давање на можност на инспекторите да добијат практично искуство и да придонесат за усогласувањето на процедурите.

ARO.RAMP.120 Одобрение на организациите за обука

(а) Надлежниот орган одобрува организација за обука, чие седиште на деловна активност на територијата на соодветната земја-членка, откако ќе се увери дека организацијата за обука:

(1) назначила раководител на обуката, кој поседува добри менаџерски способности, за да гарантира дека обука која се нуди е во согласност со важечките барања;

(2) има расположливи капацитети и опрема за спроведување на обука, соодветни за типот на обука која се дава;

(3) обезбедува обука во согласност со програмата за обука, развиена од Агенцијата во согласност со ARO.RAMP.115(г);

(4) користи квалификувани инструктори за обука.

(б) Ако биде побарано од страна на надлежниот орган, проверката на усогласувањето и постојаното следење на условите, наведени во (а), се врши од страна на Агенцијата.

(в) Организацијата за обука се одобрува за спроведување на една или повеќе од следниве типови на обука:

(1) почетна теоретска обука;

(2) почетна практична обука;

(3) периодична обука.

ARO.RAMP.125 Спроведување на инспекции на платформа

(а) Инспекциите на платформа се вршат на стандардизиран начин, користејќи го образецот, утврден во Додаток III или Додаток IV.

(б) При вршењето на инспекција на платформа, инспекторите ги прават сите можни напори за да го избегнат непотребното доцнење на воздухопловот врз кој се врши инспекцијата.

(в) По завршувањето на инспекцијата на платформа, водачот на воздухопловот или, во негово отсуство, друг член на летачкиот персонал или претставник на операторот се известува за резултатите од инспекцијата на платформа, користејќи го образецот, утврден во Додаток III.

ARO.RAMP.130 Категоризација на наодите

За секој дел за инспекција, се утврдени три категории на можно неисполнување на важечките услови, дефинирани како наоди. Предметните наоди се подредуваат во следниве категории:

(1) наод од категорија 3 е секое утврдено значително неусогласување со важечките барања или условите на уверението за исполнување на безбедносни услови, што покажува исклучително големо влијание врз безбедноста;

(2) наод од категорија 2 е секое утврдено значително неусогласување со важечките барања или условите на уверението за исполнување на безбедносни услови, што покажува значително влијание врз безбедноста;

(3) наод од категорија 1 е секое утврдено значително неусогласување со важечките барања или условите на уверението за исполнување на безбедносни услови, што покажува незначително влијание врз безбедноста;

ARO.RAMP.135 Последователни активности за следење на наодите

(а) За наодите од категорија 2 или 3, надлежниот орган или кога е соодветно, Агенцијата:

(1) го соопштува во писмена форма наодот на операторот, вклучувајќи и барање за докази за преземените корективни активности; и

(2) го известува надлежниот орган на земјата на операторот и, кога е соодветно, земјата на регистрација на воздухопловот и на издавање на дозволата на екипажот на летање. Кога е можно, надлежниот орган или Агенцијата бараат потврда за прифаќањето на корективните активности, преземени од операторот во согласност со ARO.GEN.350 или ARO.GEN.355.

(б) Во прилог на (а), во случај на наод од категорија 3, надлежниот орган презема итни активности преку:

(1) наметнување на ограничување на операциите на воздухопловот;

(2) барање да бидат преземени итни корективни активности;

(3) приземјување на воздухопловот во согласност со ARO.RAMP.140; или

(4) наметнување на итна оперативна забрана во согласност со член 6 од Регулатива (ЕЗ) бр. 2111/2005.

(в) Доколку Агенцијата утврди констатација од категорија 3, таа бара од органот, надлежен за територијата, каде што слетал воздухопловот, да преземе соодветни мерки во согласност со (б).

ARO.RAMP.140 Приземјување на воздухоплов

(а) Во случај на наоди од категорија 3, кога се чини дека е предвидено или постои веројатност воздухопловот да биде користен за лет без операторот или сопственикот да презел соодветна корективна активност, надлежниот орган:

(1) го известува водачот на воздухопловот/командантот или операторот дека на воздухопловот не му е дозволено да почне да лета до добивање на дополнително известување; и

(2) го приземјува воздухопловот.

(б) Надлежниот орган на земјата во која воздухопловот е приземјен, веднаш го известува надлежниот орган на земјата на операторот и земјата на регистрација на воздухопловот, доколку е применливо, како и Агенцијата, во случај воздухоплов кој е приземјен да се користи од оператор од трета земја.

(в) Во координација со земјата на операторот или земјата на регистрација на надлежниот орган, надлежниот орган ги пропишува потребните услови под кои на воздухоплов може да му биде дозволено да полета.

(г) Ако неусогласувањето влијае на валидноста на уверението за пловидбеност на воздухопловот, приземјувањето може да биде укинато од надлежниот орган само кога операторот доставува докази дека:

(1) е повторно воспоставено усогласувањето со важечките услови;

(2) поседува дозвола за летови во согласност во согласност со Регулатива (ЕЗ)

бр. 1702/2003 ([1]) на Комисијата за воздухоплови, регистрирани во земјите-членки;

(3) поседува дозвола за летови или еквивалентен документ од земјата на регистрација или земјата на операторот за воздухоплови, регистрирани во трета земја и користени од оператор од ЕУ или од трета земја; и

(4) поседува дозвола од трети земји, над кои ќе се врши прелет, доколку е применливо.

ARO.RAMP.145 Известување

(а) Информациите, собрани во согласност со ARO.RAMP.125(а), се внесуваат во централизирана база на податоци, наведена во ARO.RAMP.150(б)(2), во рок од 21 календарски ден по инспекцијата.

(б) Надлежниот орган или Агенцијата ги вметнуваат во централизирана база на податоци, сите корисни информации за примената на Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 и правилата за нејзино спроведување, а исто така и за извршување од страна на Агенцијата на доделените задачи според овој анекс, вклучувајќи ги соодветните информации, наведени во ARO.RAMP.110.

(в) Кога информациите, наведени во ARO.RAMP.110, покажуваат присуство на потенцијална закана за безбедноста, тие информации веднаш се соопштуваат како на Агенцијата така и на сите надлежни органи.

(г) Кога одредено лице предава на надежниот орган информации за недостатоци на воздухопловот, информациите наведени во ARO.RAMP.110 и ARO.RAMP.125(а) се обезбедуваат без да откриваат податоци за лицето, кое е извор на тие информации.

ARO.RAMP.150 Задачи за координирање на Агенцијата

(а) Агенцијата ги управува и користи потребните алатки и процедури за чување и размена на:

(1) информациите, наведени во ARO.RAMP.145, користејќи ги обрасците, утврдени во Додатоците III и IV;

(2) информациите, обезбедени од трети страни или меѓународни организации, со кои ЕУ има склучено соодветни договори или организации, со кои Агенцијата има склучено соодветни договори во согласност со член 27(2) од Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008.

(б) Ова управување ги вклучува следните задачи:

(1) складирање на податоци од земјите-членки, потребни за информациите, поврзани со безбедноста на воздухопловите, кои секојдневно слетуваат на аеродроми, лоцирани на територијата која е предмет на одредбите на Договорот;

(2) воспоставување, одржување и континуирано ажурирање на централизирана база на податоци, која ги содржи сите информации, наведени во (а)(1) и (2);

(3) обезбедување на потребните промени и подобрувања во примената на базата на податоци;

[1] Сл. весник L 243, 27 септември 2003 год., стр. 6.

(4) анализа на централизираната база на податоци и други соодветни информации кои се однесуваат на безбедноста на воздухопловите и воздушните оператори, и врз основа на тоа:

(i) ја советува Комисијата и надлежните органи за итни активности или за политиката на последователни активности;

(ii) ја известува за потенцијални безбедносни проблеми Комисијата и надлежните органи;

(iii) предлага координирани активности на Комисијата и надлежните органи, кога тоа е потребно заради безбедност, и обезбедува координација на техничко ниво на такви активности;

(5) соработка со другите европски институции и органи, меѓународни организации и надлежни органи на трети страни со цел размена на информации.

ARO.RAMP.155 Годишен извештај

Агенцијата изготвува и доставува до Комисијата годишен извештај за системот на инспекции на платформа, кој ги содржи барем следниве информации:

(а) статусот во однос на напредокот на системот;

(б) статусот на инспекциите, спроведени во текот на годината;

(в) анализа на резултатите од инспекциите со назначување на категоријата на наодите;

(г) активностите, преземени во текот на годината;

(д) предлози за дополнително усовршување на системот на инспекции на платформа; и

(ѓ) анекси, кои содржат списоци на инспекциите, подредени по земја на оперирање, тип на воздухоплов, оператор и процент на забелешките.

ARO.RAMP.160 Информирање на јавноста и заштита на информациите

(а) Земјите-членки ги користат информациите, добиени од нив согласно ARO.RAMP.105 и ARO.RAMP.145, само за целите, утврдени во Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 и правилата за нејзино спроведување, и ги заштитуваат на соодветен начин.

(б) Секоја година, Агенцијата објавува извештај со собрани информации, кој се става на располагање на јавноста и содржи анализа на добиените информации во согласност со ARO.RAMP.145. Извештајот е едноставен и лесен за разбирање, а изворот на информации не се посочува.

Додаток I

ОВЛАСТУВАЊЕ ЗА ВОЗДУШЕН ОПЕРАТОР

(Шема за одобрение за воздушен оператори)

Типови на операции: Комерцијален воздушен превоз (CAT) □ Патници; □ Товар;

□ Друго ([1])……

Специјализирани комерцијални операции (SPO) □ ([2])……

5	Земја на операторот ([3])	([5])
	Орган кој издава ([4])	
AOC ([6]):	Назив на операторот ([7])	Оперативни лица за контакт: ([9])
	Dba комерцијален назив ([8])	Податоци за контакт, со кои може да се воспостави постојан контакт со оперативното раководство, се наведени во …… ([12]).
	Адреса на операторот ([10]):	
	Телефон ([11]): Факс: Електронска пошта:	

Ова уверение за работа потврдува дека ……([13]) е овластен да врши комерцијални воздушни операции согласно приложените спецификации на операциите и во согласност со Оперативниот прирачник, Анекс IV кон Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 и правилата за нејзино спроведување.

Датум на издавање ([14]):	Име и потпис ([15]): Функција:

([1]) Другите видови на превоз треба да се наведат.
([2]) Да се наведе типот на операциите, на пр. земјоделство, градежништво, фотографирање, надзор, набљудување и патролирање, рекламирање од воздух.
([3]) Се заменува со називот на земјата на операторот.
([4]) Се заменува со идентификацијата на надлежен орган кој го издава AOC.
([5]) Се пополнува од надлежниот орган.
([6]) Број на одобрението, издадено од надлежниот орган.
([7]) Се заменува со регистрираниот назив на операторот.
([8]) Комерцијален назив на операторот, ако тој е различен. Наведете 'Dba' (за Работи под името/Doing business as) пред комерцијалниот назив.
([9]) Податоците за контакт вклучуваат број на телефон и факс, вклучувајќи го повикувачкиот број на земјата и адреса на електронската пошта (ако има таква), со кои може да се воспостави постојан контакт со оперативното раководство за прашања, поврзани со летечките операции, пловидбеноста, стручна оспособеноста на летечкиот и кабинскиот персонал, опасните материи и други соодветни прашања.
([10]) Адреса на основното место на деловна активност на операторот.
([11]) Број на телефон и факс во основното место на деловна активност на операторот, вклучувајќи го повикувачкиот број на земјата. Се наведува и електронската пошта, ако има таква.
([12]) Се вклучува контролниот документ, кој се носи во воздухопловот, во кој се наведени податоците за контакт, со соодветниот став или страница. На пр.: „Податоците за контакт ... се наведени во оперативниот прирачник, општо/основно, поглавје 1, 1.1"; или „ ... се наведени во спецификациите на операциите, стр. 1"; или „... се наведени како додаток на овој документ".
([13]) Регистриран назив на операторот.
([14]) Датум на издавање на AOC (дд-мм-гггг).
([15]) Функција, име и потпис на претставникот на надлежниот орган. Освен тоа, може да се стави официјален печат на AOC.

Образец 138 на EASA, издание 1

Додаток II

СПЕЦИФИКАЦИИ НА ОПЕРАЦИИТЕ (предмет на одобрените услови во оперативниот прирачник)				
Податоци за контакт со издавачкиот орган Телефон [1]: _____; Факс: _____; Електронска пошта: _____				
АОС [2]: Назив на операторот [3]: Датум [4]: Потпис: Dba комерцијален назив Спецификации на операциите:				
Модел на воздухоплов [5]: Регистарски ознаки [6]:				
Комерцијални операции □ ……				
Област на оперирање [7]				
Посебни ограничувања [8]				
Посебни одобрувања:	Да	Не	Спецификација [9]	Забелешки
Опасни материи	□	□		
Операции при лоша видливост Полетување Приод и слетување Полетување	□ □	□ □	Видливост по должина на полетно – слетната патека (RVR [10]: m CAT [11] … RVR: m DH: ft	
RVSM [12] □ неприменливо	□	□		
ETOPS [13] □ неприменливо	□	□	Максимално време за отстапување [14]: min.	
Навигациски спецификации за PBN (навигација, базирана на летечките карактеристики и опремата) [15]	□	□		[16]
Минимални навигациски спецификации	□	□		
Операции на хеликоптери со помош на системи за ноќно гледање на пилотот	□	□		
Хеликоптерски операции со користење на дигалка (HHO)	□	□		
Летови за медицинска служба за прва помош со хеликоптер	□	□		
Обучување на кабинскиот персонал [17]	□	□		
Издавање на атестација на кабински персонал [18]	□	□		
Продолжена пловидбеност	□	□	[19]	
Друго [20]	□	□		

([1]) Податоци за контакт по телефон и факс со надлежниот орган, вклучувајќи го повикувачкиот број на земјата. Се наведува и електронската пошта, ако има таква.
([2]) Се вметнува бројот на поврзаното уверение за исполнување на безбедносниуслови (AOC).
([3]) Се вметнува регистрираниот назив на операторот и комерцијалниот назив на операторот, ако тие се различни. Наведете 'Dba' (за Работи под името/Doing business as") пред комерцијалниот назив.
([4]) Датум на издавање на спецификациите на операциите (дд-мм-гггг) и потпис на претставникот на надлежниот орган.
([5]) Се вметнува утврдената марка, модел и серија на воздухопловот, определени согласно ICAO, или основната серија, ако серијата не е определена (на пр. Boeing-737-3K2 или Boeing-777-232).
([6]) Регистрациските знаци се наведени во спецификациите на операциите или во оперативниот прирачник. Во вториов случај, во поврзаните спецификации на операциите треба да има упатување на поврзаната страница во оперативниот прирачник. Во случај кога за моделот на воздухоплов не се применуваат сите посебни одобрувања, неговите регистрациски знаци би можеле да бидат запишани во колоната за забелешки од поврзаното посебно одобрение.
([7]) Се наведува географската област на одобрената операција (со географски координати или посебни маршрути, области за летечки информации или национални или регионални граници).
([8]) Се наведуваат применливите посебни ограничувања (на пр. само VFR, само денски, итн.).
([9]) Во оваа колона се наведуваат критериумите за секое одобрение или видот на одобрение (со соодветните критериуми).
([10]) Се вметнува применливата категорија на точен приод: CAT I, II, IIIA, NIB или NIC. Се вметнува хоризонтална видливоста по должина на полетно – слетната патека (RVR) во метри и висината на донесување на одлука (DH) во стапки. За секоја наведена категорија се користи по еден ред.
([11]) Се вметнува одобрената видливоста по должина на полетно – слетната патека при полетување во метри. Ако се дадени различни одобрувања, за секое одобрение може да се користи по еден ред.
([12]) Квадратчето „неприменливо" (N/A), може да се пречкрта, само ако максималното ниво на лет за воздухопловот е под FL290.
([13]) Операции со користење на двомоторни авиони на долги линии (ETOPS) во моментот е применлив само за воздухоплови со два мотори. Оттука, квадратчето „неприменливо" (N/A) може да се пречкрта, ако моделот на воздухоплов има повеќе или помалку од два мотори.
([14]) Може да се наведе и граничното растојание (во NM), како и типот на мотор.
([15]) Навигација, базирана на перформанси и опремата на воздухоплов (PBN): за секое одобрение за PBN се користи одделен ред (на пр. зонска навигација (RNAV) 10, RNAV 1, барани навигациски карактеристики (RNP) 4,...), со соодветните ограничувања или услови, наведени во колоните „Спецификации" и/или „Забелешки".
([16]) Ограничувања, услови и регулаторна основа за оперативното одобрение, поврзано со одобрението за PBN (на пр. глобален навигациски сателитски систем (GNSS), опрема за мерење на растојание/DME/инерцијален референтен блок од системот за навигација (DME/DME/IRU), ...).
([17]) Одобрение за спроведување на обуката и испитите, задолжителни за кандидатите за атестацијата на кабинскиот персонал, како што е наведено во Анекс V (Дел-ВВ) кон Регулатива (ЕУ) бр. 290/2012 на Комисијата.
([18]) Одобрение за издавање на атестации на кабински персонал, како што е наведено во Анекс V (Дел-СС) кон Регулатива (ЕУ) бр. 290/2012 на Комисијата.
([19]) Името на лицето/организацијата, одговорни за гарантирање и одржувањето на продолжената пловидбеност на воздухопловот, како и упатување на регулативата, по која се бара тоа, на пр. Анекс I (Дел-К), Поддел Е кон Регулатива (ЕЗ) бр. 2042/2003 на Комисијата.
([20]) Тука можат да бидат запишани други одобрувања или податоци, користејќи по еден ред (или едно квадратче со неколку реда) за овластување (на пр. слетување на кратки растојанија, операции за стрмен приод, операции на хеликоптери кон/од место од јавен интерес, операции на хеликоптери над несоодветна средина, која се наоѓа надвор од густо населена област, операции на хеликоптери без можности за безбедно принудно слетување,операции со зголемени агли на наклон, максимално растојание од соодветен аеродром за авиони со два мотори без одобрение за ETOPS, воздухоплови, користени за некомерцијални операции.

Образец 139 на EASA, издание 1

Додаток III

Доказ за извршена инспекција на платформа				
Датум:	Време:	Место:		Информации во слободна форма во однос на надлежниот орган (лого, број на телефон,/факс/електронска пошта)
Оператор:		Земја:	ОВО број:	
Маршрута од:	Број на лет:	Маршрута до:	Број на лет:	
Вид на летање:	Оператор на чартерот:	Тип на воздухоплов:	Конфигурација на воздухопловот:	
Земја на операторот на чартерот:		Регистарски ознаки:	Производствен број:	
Земја/и на издавање на дозвола на екипажот на летање:	Потврда за прием* Име: …… Функција: …… Функција: ……	Потпис: ……		

		Проверено	Забелешка			Проверено	Забелешка			Проверено	Забелешка
А	**Пилотска кабина**				**Екипаж**			В	**Состојба на воздухопловот**		
1	Општа состојба			20	Дозвола за летечки екипаж/состав на екипажот на летање			1	Општа внатрешна состојба		
2	Итен излез				**Дневник за летот/Технички дневник или еднаков документ**			2	Врати и отвори		
3	Опрема			21	Дневник за летот или еднаков документ			3	Команди на лет		
	Документација			22	Документ за техничка исправност			4	Тркала, гуми и кочници		
4	Упатства			23	Известување за дефекти и нивно отстранување (вклучително технички дневник)			5	Стоен трап, скии/пловки		
5	Листа на проверка			24	Инспекција пред лет			6	Простор за тркалата		
6	Навигациски/инструментарни карти							7	Погонски состав и пилон за држење		
7	Список за минимална опрема			Б	**Безбедност во кабина**			8	Пропелери, елиси, ротори (главни/споредни)		
8	Потврда за регистрација			1	Општа внатрешна состојба			9	Видливи поправки		
9	Потврда за бучава (кога е применливо)			2	Работни места на кабинскиот персонал и место за одмор на екипажот			10	Видливи непоправени оштетувања		
10	АОС или еквивалентен документ			3	Прибор за прва помош/итен медицински прибор			11	Истекување		
11	Дозвола за радио во воздухоплов			4	Преносливи противпожарни						

					апарати								
12	Уверение за пловидбеност			5	Елеци за спасување/ пловни уреди								
	Податоци од летот			6	Безбедносни појаси и состојба на патничките седишта			Г	**Товар**				
13	Подготовка на лет			7	Итен излез, осветлување и преносливи ламби со независно напојување			1	Општа состојба на одделот за товар				
14	Пресметување на масата и балансот			8	Тобогани/сплавови за спасување (ако е потребно), автоматски итен предавател (ELT)			2	Опасни материи				
	Безбедносна опрема			9	Доток на кислород (кабински персонал и патници)			3	Сместување на товар				
15	Преносливи противпожарни апарати			10	Безбедносни инструкции								
16	Елеци за спасување/ пловни уреди			11	Членови на кабинскиот екипаж			Д	**Општо**				
17	Појаси			12	Пристап до итните излези			1	Општо				
18	Опрема за кислород			13	Чување на патнички багаж								
19	Преносливи ламби со независно напојување			14	Број на места во воздухопловот								

Преземена активност		Дел за инспекција	Категорија	Забелешка
	3.г Итна забрана за летање			
	3.в Воздухопловот е приземјен од инспекцискиот орган			
	3.б Корективни активности пред лет			
	3.а Ограничување на операциите со воздухопловот			
	2. Известување на властите и операторот			
	1. Известување на водачот на воздухопловот			
	0. Без забелешки			
Име или шифра на инспекторот:				

Коментари на екипажот (ако има такви):		
(*) Потписот на член на екипажот или на друг претставник од оператогот што бил проверуван на никаков начин не може да се толкува како прифаќање на наведените наоди, туку само како потврда за извршената инспекција на воздухопловот на датумот и местото, наведени во документот. Овој извештај ги покажува наодите при инспекцијата и не треба да се смета за конечен при определување на подготвеноста на воздухоплов за извршување на лет. Податоците во овој извештај се предмет на промени, по нивното внесување во централната база на податоци.		

Образец 136 на EASA, издание 1

Додаток IV

Извештај за инспекција на платформа



Надлежен орган (*назив*)
(*Земја*)
Извештај за инспекција на платформа
Бр..: _._._._-_._._._-_._._._

Извор: RI
Датум: __.__.____ Место: _____
Локално време: __:__

Оператор: _____ AOC број: _____
Земја: _____ Тип на операција: _____

Маршрута од: …….. _____ Број на лет: _____
Маршрута до: …….. _____ Број на лет: _____

Оператор на чартерот*: _____ Земја на операторот на чартерот*: _____
* *(кога е применливо)*

Тип на воздухоплов: …… _____ Регистарски ознаки: _____
Конфигурација на воздухопловот: _____ Производствен број: _____

Екипаж: Земја на издавање на дозвола: _____
2-ра земја на издавање на дозвола*: _____
* *(кога е применливо)*

Наоди:

Шифра /	ста нд.	/ реф. број	/ кат. /	Наод	Детален опис
_._._	_	_._._	_	……..	……
_._._	_	_._._	_	……..	……
_._._	_	_._._	_	……..	……
_._._	_	_._._	_	……..	……
_._._	_	_._._	_	……..	……

Вид на преземени мерки:	Детален опис
☐ 3г) Итна оперативна забрана	……
☐ 3в) Воздухопловот е задржан на земја од инспекцискиот надлежен орган	……
☐ 3б) Корективни активности пред лет	……
☐ 3а) Ограничување на воздушните операции на воздухопловот	……
☐ 2) Информации до властите и операторот	……
☐ 1) Информации до водачот на воздухопловот	……

Дополнителни информации (ако има такви)

Име или број на инспекторот: ……..……..

– Овој извештај ги покажува наодите при инспекцијата и не треба да се смета за конечен при определување на подготвеноста на воздухопловот за извршување на лет.

– Податоците во овој извештај се предмет на промени, со цел подобро формулирање, по нивното внесување во централната база на податоци.

Шифра на ставка	Проверено	Забелешка
А. Пилотска кабина		
Општо		
1. Општа состојба	1. ☐	1. ☐
2. Итен излез	2. ☐	2. ☐
3. Опрема	3. ☐	3. ☐
Документација		
4. Упатства	4. ☐	4. ☐
5 Листи за проверка	5. ☐	5. ☐
6. Радионавигациски карти	6. ☐	6. ☐
7. Список за минимална опрема	7. ☐	7. ☐
8. Потврда за регистрација	8. ☐	8. ☐
9. Потврда за бучава (кога е применливо)	9. ☐	9. ☐
10. АОС или еквивалентен документ	10. ☐	10. ☐
11. Дозвола за радио во воздухоплов	11. ☐	11. ☐
12. Уверение за пловидбеност (С од А)	12. ☐	12. ☐
Податоци од летот		
13. Подготовка на лет	13. ☐	13. ☐
14. Пресметување на масата и балансот	14. ☐	14. ☐
Безбедносна опрема		
15. Преносливи противпожарни апарати	15. ☐	15. ☐
16. Елеци за спасување/пловни уреди	16. ☐	16. ☐
17. Појаси	17. ☐	17. ☐
18. Опрема за кислород	18. ☐	18. ☐
19. Преносливи ламби со независно напојување	19. ☐	19. ☐
Екипаж на лет		
20. Дозвола за летечки екипаж/состав на екипаж на лет	20. ☐	20. ☐
Дневник за летот/Технички дневник или еднаков документ		
21. Дневник за летот или еднаков документ	21. ☐	21. ☐
22. Документ за техничка исправност	22. ☐	22. ☐
23. Известување за дефекти и нивно отстранување (вклучително технички дневник)	23. ☐	23. ☐
24. Инспекција пред полетување	24. ☐	24. ☐
Б. Безбедност во кабина		
1. Општа внатрешна состојба	1. ☐	1. ☐
2. Работни места на кабинскиот персонал и место за одмор на екипажот	2. ☐	2. ☐
3. Прибор за прва помош/итен медицински прибор	3. ☐	3. ☐
4. Преносливи противпожарни апарати	4. ☐	4. ☐
5. Елеци за спасување/пловни уреди	5. ☐	5. ☐
6. Безбедносни појаси и состојба на седиштата	6. ☐	6. ☐
7. Итен излез, осветлување и преносливи ламби со независно напојување	7. ☐	7. ☐
8. Тобогани/сплавови за спасување (ако е потребно), автоматски итен предавател (ELT)	8. ☐	8. ☐
9. Доток на кислород (кабински персонал и патници)	9. ☐	9. ☐

Шифра на ставка	Проверено	Забелешка
10. Безбедносни инструкции	10.	10.
11. Членови на кабинскиот персонал	11.	11.
12. Пристап до итните излези	12.	12.
13. Чување на патнички багаж	13.	13.
14. Број на места во воздухопловот	14.	14.
В. Состојба на воздухопловот		
1. Општа внатрешна состојба	1.	1.
2. Врати и отвори	2.	2.
3. Команди на лет	3.	3.
4. Тркала, гуми и кочници	4.	4.
5. Стоен трап, скии/пловки	5.	5.
6. Простор за тркалата	6.	6.
7. Погонски состав и пилон за држење	7.	7.
8. Пропелери, елиси, ротори (главни/споредни)	8.	8.
9. Видливи поправки	9.	9.
10. Видливи непоправени оштетувања	10.	10.
11. Истекување	11.	11.
Г. Товар		
1. Општа состојба на одделот за товар	1.	1.
2. Опасни материи	2.	2.
3. Сместување на товар	3.	3.
Д. Општо		
1. Општо	1.	1.

Образец 137 на EASA, издание 1

АНЕКС III

УСЛОВИ ШТО МОРААТ ДА ГИ ИСПОЛНУВААТ ОРГАНИЗАЦИИТЕ ВО ОБЛАСТА НА ВОЗДУШНИТЕ ОПЕРАЦИИ

[ДЕЛ-ORO]

ORO.GEN.005 Опсег

Овој анекс ги утврдува условите кои мора да се исполнуваат од страна на воздушните оператори, кои вршат операции на комерцијален воздушен превоз.

ПОДДЕЛ GEN

ОПШТИ УСЛОВИ

ОДДЕЛ I

Општо

ORO.GEN.105 Надлежен орган

За целите на овој анекс, надлежниот орган, кој врши надзор на операторите, кои подлежат на обврска за сертификација, за оператори со седиште на деловна активност во земја-членка, е органот, назначен од таа земја-членка.

ORO.GEN.110 Одговорности на операторот

(а) Операторот е одговорен за операциите на воздухопловот во согласност со Анекс IV кон Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008, со соодветните услови од овој анекс и со својот сертификат .

(б) Секој лет се врши во согласност со одредбите од оперативен прирачник.

(в) Операторот е должен да воспостави и одржува систем за вршење на оперативна контрола на секој лет, кој се врши под условите на неговиот сертификат.

(г) Операторот гарантира дека неговите воздухоплови се опремени и екипажите се квалификувани во согласност со условите за област и тип на операција.

(д) Операторот гарантира дека персоналот, назначен или директно ангажиран во операциите во лет и на земја, е прописно подготвен, покажал дека е способен за исполнување на посебните должности и е запознаен со неговите одговорности и поврзаноста на неговите должности спрема целокупната операција.

(ѓ) Операторот утврдува процедури и инструкции за безбедно користење на секој тип на воздухоплов, во кои се содржани должностите и одговорностите на екипажот на копно и на членовите на екипажот, за сите видови на операции на земја и за време на лет. Овие процедури не бараат од член на екипаж да врши други активности за време на критичните фази од летот, освен неопходните за безбедно работење на воздухопловот.

(е) Операторот гарантира дека целиот персонал е запознаен дека треба да ги почитува законите, прописите и процедурите на оние земји во кои се вршат операциите, и кои се однесуваат на извршувањето на нивните обврски.

(ж) Операторот воспоставува систем од листи за проверка за секој тип на воздухоплов, кои треба да се користат од членовите на екипажот во сите фази на летот во нормални, вонредни и итни услови за да се осигури дека се следат оперативните процедури во оперативен прирачник. При подготвувањето и

употребата на листите за проверка се почитуваат принципите, поврзани со човечкиот фактор, и се зема предвид најновата соодветна документација од производителот на воздухопловот.

(з) Операторот определува процедури за планирање на лет со цел обезбедување на безбедно вршење на летот, во согласност со анализа на перформансите на воздухопловот, другите оперативни ограничувања и соодветните очекувани услови на маршрута кои треба да се почитуваат, како и на соодветните аеродроми или оперативни места. Овие процедури се вклучени во оперативен прирачник.

(ѕ) Операторот утврдува и одржува програми за обука за опасни материи за персоналот, како што се бара од техничките инструкции, кои се предмет на разгледување и одобрение од страна на надлежниот орган. Програмите за обука се во согласност со одговорностите на персоналот.

ORO.GEN.115 Поднесување на барање за сертификација на операторот

(а) Поднесувањето на барањето за сертификација на операторот или за измена на постоечкиот сертификат се врши во форма и на начин, утврдени од надлежниот орган, земајќи ги предвид важечките услови на Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 и правилата за нејзино спроведување.

(б) Барателите на првичниот сертификат до надлежниот орган доставуваат документација, која покажува како ќе се исполнуваат условите со оние кои се утврдени во Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 и правилата за нејзино спроведување. Оваа документација вклучува процедура, која опишува како ќе се направат промените кои не бараат претходно одобрение и како за нив ќе се известува надлежниот орган.

ORO.GEN.120 Начини за утврдување на усогласеност

(а) Алтернативни начини за утврдување на усогласеност во однос на оние донесени од Агенцијата, можат да се користат од страна на операторите за постигнување на согласност со Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 и правилата за нејзино спроведување.

(б) Кога оператор, кој е предмет на сертификација, сака да користи алтернативна мерка за усогласување со прифатливите начини за усогласување (АМС), донесени од Агенцијата, за да се постигне согласност со Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 и правилата за нејзино спроведување, пред да ја воведе, тој треба да достави до надлежниот орган целосен опис на алтернативни начини за утврдување на усогласеност. Описот ја вклучува секоја ревизија на упатствата или процедурите, што може да е од важност, како и проценка, која го докажува исполнувањето на правилата за спроведување.

Операторот ги спроведува овие алтернативни начини за утврдување на усогласеност по претходно одобрение од надлежниот органи и по приемот на известувањето, предвидено во ARO.GEN.120(г).

ORO.GEN.125 Услови на одобрението и правата на операторот

Сертифицираниот оператор го почитува опсегот и привилегиите, дефинирани во оперативните спецификации, приложени кон сертификатот на операторот.

ORO.GEN.130 Промени

(а) Секоја промена, која влијае на:

(1) опсегот на сертификатот или спецификациите на операциите на операторот; или

(2) некој од елементите на системот за управување на операторот, баран во ORO.GEN.200(a)(1) и (a)(2),

бара претходно одобрение од надлежниот орган.

(б) За сите промени, кои бараат претходно одобрение согласно Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 и правилата за нејзино спроведување, операторот поднесува барање и добива одобрение од надлежниот орган. Барањето се поднесува пред остварувањето на таквата промена, за да му се овозможи на надлежниот орган да го утврди континуираното усогласување со Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 и правилата за нејзино спроведување и да го измени, ако е потребно, сертификатот на операторот и соодветните услови на одобрение, приложени кон него.

Операторот ја доставува до надлежниот орган целокупната соодветна документација.

Промената се применува само по добивање на официјално одобрение од надлежниот орган согласно ARO.GEN.330.

Операторот функционира под условите, пропишани од надлежниот орган за време на таквите промени, кога е применливо.

(в) Сите промени, кои не бараат претходно одобрение, се прават и за нив се известува надлежниот орган согласно процедурата, одобрена од надлежниот орган согласно ARO.GEN.310(в).

ORO.GEN.135 Продолжена валидност

(а) Сертификатот на операторот останува валиден, под услов:

(1) операторот да продолжи да ги исполнува соодветните услови од Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 и правилата за нејзино спроведување, имајќи ги предвид одредбите, поврзани со постапувањето со наодите, како што е наведено во ORO.GEN.150;

(2) на надлежниот орган да му е обезбеден пристап до операторот, како што е наведено во ORO.GEN.140, за да го утврди континуираното усогласување со соодветните услови од Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 и правилата за нејзино спроведување; и

(3) сертификатот не е одбиен или повлечен.

(б) По повлекување или одбивање, сертификатот веднаш се враќа на надлежниот орган.

ORO.GEN.140 Пристап

(а) Со цел утврдување на усогласување со соодветните услови од Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 и правилата за нејзино спроведување, операторот обезбедува пристап во секое време до сите објекти, воздухоплови, документи, записи, податоци, процедури или какви било други материјали, кои се однесуваат на неговите активности кои се предмет на сертификацијата, без разлика дали е договорено или не, на секое лице овластено од некој од следниве органи:

(1) надлежниот орган, наведен во ORO.GEN.105;

(2) органот што постапува според одредбите од ARO.GEN.300(d), ARO.GEN.300(e) или ARO.RAMP.

(б) Пристапот до воздухопловите, наведен во (а), ја вклучува и можноста да се влезе и да се остане во воздухопловот за време на операциите за време на летот, освен ако не е поинаку одлучено од командантот на летот во однос на пилотската кабина во согласност со CAT.GEN.MPA.135, а во интерес на безбедноста.

ORO.GEN.150 Наоди

По приемот на известувањето за наодите, операторот:

(а) ја утврдува основната причина за неусогласувањето;

(б) изготвува план за корективни активности; и

(в) обезбедува доволен доказ за извршувањето на корективни активности пред надлежниот орган во рок договорен со овој орган, како што е наведено во ARO.GEN.350(г).

ORO.GEN.155 Непосредна реакција на безбедносно прашање

Операторот ги применува:

(а) сите безбедносни мерки, кои се бараат од надлежниот орган, како што е дефинирано во ARO.GEN.135(в); и

(б) сите соодветни задолжителни безбедносни информации, издадени од Агенцијата, вклучувајќи ги директивите за пловидбеност.

ORO.GEN.160 Известување за настани

(а) Операторот го известува надлежниот орган и секоја друга организација, за која земјата на операторот бара да биде известена, за секоја несреќа, сериозен инцидент и настан, како што е утврдено во Регулатива (ЕУ) бр. 996/2010 на Европскиот парламент и на Советот ([1]) и во Директива 2003/42/ЕЗ.

(б) Без да е во спротивност со предвиденото во (а), операторот го известува надлежниот орган и организацијата, одговорна за проектирањето на воздухопловот, за секој инцидент, дефект, технички дефект, надминување на техничките ограничувања, настан што може да даде неточни, нецелосни или двосмислени информации, содржани во податоците утврдени во согласност со Регулатива (ЕЗ) бр. 1702/2003 ([2]) или друга невообичаена околност, што ја загрозила или можела да ја загрози безбедната операција на воздухопловот, без да доведе до несреќа или сериозен инцидент.

(в) Без да е во спротивност со одредбите на Регулатива (ЕУ) бр. 996/2010, Директива 2003/42/ЕЗ, Регулатива (ЕЗ) бр. 1321/2007 на Комисијата ([3]) и Регулатива (ЕЗ) бр. 1330/2007 ([4]), извештаите, наведени во ставовите (а) и (б) се прават во форма и на начин, утврдени од надлежниот орган, и ги содржат сите потребни информации за состојбата со која е запознаен операторот.

---

[1] Сл. весник L 295, 12 ноември 2010 год., стр. 35.
[2] Сл. весник L 243, 27 септември 2003 год., стр. 6.
[3] Сл. весник L 294, 13 ноември 2007 год., стр. 3.
[4] Сл. весник L 295, 14 ноември 2007 год., стр. 7.

(г) Извештаите се прават што е можно побрзо и во секој случај во рок од 72 часа, откако операторот ќе ја утврди состојбата на која се однесува извештајот, освен ако вонредни околности го спречат тоа.

(д) Таму каде што е важно, операторот прави дополнителен извештај за активностите, кои планира да ги преземе за да спречи слични настани во иднина, штом ги утврди овие активности. Овој извештај се прави во форма и на начин, утврден од надлежниот орган.

ОДДЕЛ 2

Управување

ORO.GEN.200 Систем за управување

(а) Операторот воспоставува, применува и одржува систем за управување, кој вклучува:

(1) јасно дефинирани области на одговорност и надлежност во целата организација на операторот, вклучувајќи директна одговорност на одговорниот раководител за безбедност;

(2) опис на сите правила и принципи на операторот во однос на безбедноста, наречени политика на безбедност;

(3) утврдување на закани по воздухопловна безбедност, поврзани со активностите на операторот, нивната проценка и управување на поврзаните ризици, вклучувајќи преземање на активност за намалување на ризикот и проверка на нивната ефикасност;

(4) одржување на обучен и квалификуван персонал за извршување на своите задачите;

(5) документирање на сите главни процеси на системот за управување, вклучувајќи процес за известување на персоналот за неговите одговорности и процедурата за измена на оваа документација;

(6) функција за следење на усогласувањето на операторот со соодветните услови. Следењето на усогласувањето вклучува систем за обезбедување повратни информации до одговорниот службеник за наодите, за да се обезбеди ефикасно спроведување на корективни активности, кога е потребно; и

(7) сите дополнителни услови, кои се предвидени во соодветните Подделови од овој анекс или други соодветни анекси.

(б) Системот за управување одговара на големината на операторот и на природата и сложеноста на неговата активност, земајќи ги предвид заканите и поврзаните ризици, својствени за оваа активност.

ORO.GEN.205 Договорни активности

(а) Договорните активности ги вклучуваат сите активности во рамките на одобрението на операторот, кои се извршуваат од друга организација, која или е овластена да врши такви активности или, ако не е овластена, работи согласно одобрението на операторот. Операторот гарантира дека кога договара или купува каков било дел од својата активност, договорната или купена услуга или производ е во согласност со важечките услови.

(б) Кога сертифицираниот оператор склучува договор за дел од својата

активност со организација, која не е сертифицирана согласно овој дел да врши таква активност, организацијата изведувач работи согласно одобрението на операторот. Договорната организација гарантира дека му е обезбеден пристап на надлежниот орган до организацијата изведувач за да утврди континуирано усогласување со важечките услови.

ORO.GEN.210 Услови за персоналот

(а) Операторот назначува одговорен раководител, кој е овластен да гарантира дека сите активности можат да бидат финансирани и спроведени согласно важечките услови. Одговорниот раководител е одговорен за воспоставување и одржување на ефикасен систем за управување.

(б) Операторот назначува лице или група на лица, кои ја носат одговорноста за гарантирање дека операторот продолжува да е во согласност со важечките услови. Тие лица ја носат крајната одговорност пред одговорниот раководител.

(в) Операторот е должен да има доволно квалификуван персонал за извршување на планираните задачи и активности во согласност со важечките услови.

(г) Операторот одржува соодветна евиденција за искуството, квалификациите и обуките, за да се покаже усогласување со точка (в).

(д) Операторот гарантира дека целиот персонал е информиран за правилата и процедурите, кои се однесуваат на исполнувањето на нивните обврски.

ORO.GEN.215 Услови за објекти

Операторот поседува објекти кои овозможуваат спроведување и управување на сите планирани задачи и активности во согласност со важечките услови.

ORO.GEN.220 Водење на евиденција

(а) Операторот воспоставува систем за водење на евиденција, кој овозможува соодветно чување и сигурно следење на сите развиени активности, опфаќајќи ги сите елементи, наведени во ORO.GEN.200.

(б) Формата на водењето на евиденција се наведува во процедурите на операторот.

(в) Евиденцијата се чува на начин кој гарантира заштита од оштетување, промена или кражба.

ПОДДЕЛ АОС

УВЕРЕНИЕ ЗА ИСПОЛНУВАЊЕ НА БЕЗБЕДНОСНИ УСЛОВИ

ORO.AOC.100 Барање на воздушниот оператор за добивање на уверение за исполнување на безбедносни услови

(а) Без да е во спротивност со одредбите на Регулатива (ЕЗ) бр. 1008/2008 на Европскиот парламент и на Советот ([1]), пред да започне да врши комерцијални воздушни операции, операторот поднесува барање и добива уверение за исполнување на безбедносни услови (АОС), издадено од надлежниот орган.

(б) Операторот му ги обезбедува на надлежниот орган следниве информации:

(1) официјално име и трговско име, адреса и електронска адреса на барателот;

[1] Сл. весник L 293, 31 октомври 2008 год., стр. 3.

(2) опис на предложената операција, вклучувајќи го типот(-вите) и бројот на воздухопловите, кои ќе бидат користени;

(3) опис на системот за управување, вклучувајќи ја организациската структура;

(4) име на одговорниот раководител;

(5) имињата на назначените лица согласно условите од ORO.AOC.135(a), заедно со нивните квалификации и искуство; и

(6) копија од оперативен прирачник, барано согласно ORO.MLR.100.

(7) изјава дека целата документација, испратена до надлежниот орган, е потврдена од страна на барателот и е утврдено дека ги исполнува важечките услови.

(в) Барателите докажуваат пред надлежниот орган дека:

(1) ги исполниле важечките услови, наведени во Анекс IV кон Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008, овој анекс и Анекс IV (Дел-CAT) и Анекс V (Дел-SPA) кон оваа регулатива, каде што е применливо;

(2) сите воздухоплови кои се користат поседуваат уверение за пловидбеност (CofA) во согласност со Регулатива 1702/2003; и

(3) нивната организација и управување се соодветни и одговараат точно на големината и опсегот на операцијата.

ORO.AOC.105 Спецификации на операциите и привилегии на имателот на АОС

Привилегиите на операторот, вклучувајќи ги обезбедените во согласност со Анекс V (Дел-SPA), се наведуваат во спецификациите на операциите од сертификатот.

ORO.AOC.110 Договор за изнајмување

Секаков вид на изнајмување

(а) Без да е во спротивност со одредбите од Регулатива (ЕЗ) бр. 1008/2008, сите договори за изнајмување на воздухоплов, користен од оператор, овластен во согласност со овој дел, се предмет на претходно одобрение од надлежниот орган.

(б) Операторот кој е сертифициран во согласност со овој дел изнајмува воздухоплов со екипаж, само од оператор, кој не е предмет на оперативна забрана во согласност со Регулатива (ЕЗ) бр. 2111/2005.

Изнајмување на воздухоплов со екипаж

(в) Барателот на одобрение за изнајмување на воздухоплов со екипаж од оператор од трета земја, докажува пред надлежниот орган дека:

(1) операторот од трета земја поседува важечко АОС, издадено во согласност со Анекс 6 од ICAO;

(2) стандардите за безбедност на операторот од трета земја во однос на континуираната пловидбеност и воздушните операции се еквивалентни на важечките услови, утврдени во Регулатива бр. 2042/2003 и оваа регулатива; и

(3) воздухопловот поседува стандардно уверение за пловидбеност (CofA),

издадено во согласност со Анекс 8 од ICAO.

Изнајмување на воздухоплов без екипаж

(г) Барателите на одобрението за изнајмување на воздухоплов без екипаж на оператор од трета земја, докажуваат пред надлежниот орган дека:

(1) е воспоставена оперативна потреба, која не може да биде задоволена преку изнајмување на воздухоплов, регистриран во ЕУ;

(2) времетраењето на изнајмувањето на воздухоплов без екипаж не надминува седум месеци во рамките на секој период од 12 последователни месеци; и

(3) е гарантирано усогласување со важечките услови од Регулатива (ЕЗ) бр. 2042/2003.

Давање во наем на воздухоплов без екипаж

(д) Операторот на кој му е издадено уверение во согласност со овој дел, кој има намера да одобри давање во наем на воздухоплов без екипаж на некој од своите воздухоплови, поднесува барање за добивање на претходно одобрение од надлежниот орган. Барањето е придружено со копија од договорот за изнајмување или од опис на клаузулите на договорот за изнајмување без финансиските клаузули, како и од секаква друга соодветна документација.

Давање во наем на воздухоплов со екипаж

(ѓ) Пред да се одобри давањето во наем на воздухоплов со екипаж, операторот на кој му е издадено уверение во согласност со овој дел го известува надлежниот орган.

ORO.AOC.115 Код-шер аранжмани

(а) Без да е во спротивност со условите на ЕУ за безбедност во однос на оператори и воздухоплови од трети земји, операторот на кој му е издадено уверение во согласност со овој дел склучува код-шер аранжмани со трета земја само откако:

(1) проверил дека операторот од трета земја ги почитува важечките стандарди на ICAO; и

(2) му обезбедил на надлежниот орган документирани информации, кои му овозможуваат на овој орган да се усогласи со ARO.OPS.105.

(б) При спроведување на код-шер аранжмани, операторот го следи и редовно го проценува моменталното усогласување на третата земја со важечките стандарди на ICAO.

(в) Операторот на кој му е издадено уверение во согласност со овој дел не продава и не издава билети за летови, управувани од оператор од трета земја, кога операторот од трета земја е предмет на оперативна забрана во согласност со Регулатива (ЕЗ) бр. 2111/2005 или не ги почитува важечките стандарди на ICAO.

ORO.AOC.120 Одобренија за обезбедување на обука на кабински персонал и за издавање на потврди за оспособеност на кабински персонал

(а) Кога има намера да ја обезбеди обуката, барана во Анекс V (Дел-CC) кон Регулатива (ЕУ) бр. 290/2012, операторот поднесува барање и добива одобрение, издадено од надлежниот орган. За оваа цел, барателот докажува

усогласување со условите за спроведување и содржината на обуката, утврдени во CC.TRA.215 и CC.TRA.220 од овој Анекс, и го обезбедува надлежниот орган со:

(1) датумот, на кој ќе почне активноста;

(2) личните податоци и квалификации на инструкторите, кои се релевантни во однос на опсегот на обуката;

(3) називот и адресата на местата каде што треба да се спроведе обуката;

(4) опис на објектите, методите на обука, упатствата и карактеристичните уреди кои ќе се користат; и

(5) наставниот план и поврзаните програми за обуката.

(б) Ако земја-членка одлучи, согласно ARA.CC.200 од Анекс VI (Дел-ARA) кон Регулатива (ЕУ) бр. 290/2012, дека на операторите може да им се одобри да издаваат потврди за кабинскиот персонал, барателот, покрај (а):

(1) му докажува на надлежниот орган дека:

(i) организацијата го поседува капацитетот и одговорноста да се постигне оваа задача;

(ii) персоналот, кој ги спроведува испитите, е соодветно квалификуван и нема судир на интереси; и

(2) ги обезбедува процедурите и наведените услови за:

(i) спроведување на испитот, баран според CC.TRA.220;

(ii) издавање на потврди на кабинскиот персонал; и

(iii) обезбедување на надлежниот орган со сите соодветни информации и документација за потврдите, кои ќе ги издаде, и нивните имателi, за целите на водењето на евиденција, надзорот и активностите за спроведување од страна на овој орган.

(в) Одобренијата, наведени во (а) и (б) се наведуваат во оперативните спецификациите.

ORO.AOC.125 Некомерцијални операции на воздухопловите, наведени во оперативните спецификаци од имателот на АОС

Имателот на АОС, може да врши некомерцијални операции со воздухоплов, што во други случаи се користи за операциите на комерцијалниот воздушен превоз, а кои се наведени во оперативните спецификаци од неговото АОС, под услов операторот:

(а) да ги опише овие операции детално во оперативен прирачник, вклучувајќи:

(1) утврдување на важечките услови;

(2) јасно дефинирање на сите разлики помеѓу оперативните процедури кои се користат при вршењето на комерцијални и некомерцијални операции;

(3) начин за обезбедување дека целиот персонал, кој учествува во операцијата, е целосно запознаен со поврзаните процедури;

(б) да ги поднесе утврдените разлики меѓу оперативните процедури, наведени во (а)(2) до надлежниот орган за претходно одобрение.

ORO.AOC.130 Следење на податоците на летот — авиони

(а) Операторот воспоставува и одржува систем за следење на податоците на летот, кој е интегриран во неговиот систем за управување, за авиони со максимална сертифицирана маса при полетување (МСТОМ) на повеќе од 27 000 kg.

(б) Системот за следење на податоците на летот е неказнив и содржи соодветни мерки за заштита на изворите на податоци.

ORO.AOC.135 Услови за персоналот

(а) Во согласност со ORO.GEN.210(б), операторот назначува лица, кои се одговорни за управување и надзор во следниве области:

(1) летечки операции;

(2) обука на екипаж;

(3) операции на земја; и

(4) континуирана пловидбеност во согласност со Регулатива (ЕЗ) бр. 2042/2003.

(б) *Соодветност и стручна оспособеност на персоналот*

(1) Операторот вработува доволно персонал за планираните операции на земја и во лет.

(2) Целиот персонал, назначен или директно вклучен во операции на земја и во лет:

(i) е прописно обучен;

(ii) покажува способност за извршување на своите должности; и

(iii) е запознаен со своите одговорности и поврзаноста меѓу своите обврски и целокупната операција.

(в) *Надзор на персоналот*

(1) Операторот назначува доволен број на лица за надзор на персоналот, земајќи ја предвид структурата на организацијата на операторот и бројот на вработен персонал.

(2) Се определуваат обврските и одговорностите на овие лица за надзор и се преземаат сите мерки со цел овие лица да можат да ги исполнат своите одговорности за надзор.

(3) Надзорот на членовите на екипажите и на персоналот кој учествува во работата, се врши од страна на луѓе, кои поседуваат соодветно искуство и вештини, кои им овозможуваат да гарантираат почитување на стандардите, наведени во оперативен прирачник.

ORO.AOC.140 Услови поврзани со објектите

Во согласност со ORO.GEN.215, операторот:

(а) користи соодветни објекти за прифат и отпрема, за да гарантира безбедно управување на неговите летови;

(б) одржува објекти за оперативна поддршка во главната оперативна база, погодни за областа и типот на операција; и

(в) гарантира дека работниот простор во секоја оперативна база е доволен за персоналот, чии активности можат да влијаат на безбедноста на операциите во лет. Се земаат предвид потребите на екипажот на земја, персоналот поврзан со оперативната контрола, чувањето и прикажувањето на важна евиденција и планирањето на лет на екипажите.

ORO.AOC.150 Услови за документација

(а) Операторот презема мерки за развивање на прирачници и секаква друга потребна документација, како и на нејзините измени и дополнувања.

(б) Операторот има капацитет за ширење на оперативни инструкции и други информации без одлагање.

ПОДДЕЛ MLR

ПРИРАЧНИЦИ, ДНЕВНИЦИ И ЕВИДЕНЦИЈА

ORO.MLR.100 Оперативен прирачник — општо

(а) Операторот изработува оперативен прирачник (ОМ), како што е наведено во точка 8.б од Анекс IV кон Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008.

(б) Содржината на ОМ одговара на условите, утврдени во овој анекс, Анекс IV (Дел-CAT) и во Анекс V (Дел-SPA), како што е применливо, и не е во спротивност со условите, содржани во спецификациите на операциите во уверение за исполнување на безбедносни услови(АОС).

(в) ОМ може да биде издадено во одделни делови.

(г) Целиот оперативен персонал располага со лесен пристап до деловите од ОМ, кои се однесуваат на неговите должности.

(д) ОМ се ажурира постојано. Целиот персонал е запознаен со промените, кои се однесуваат на неговите должности.

(ѓ) На секој член од екипажот му се обезбедува лично копија од соодветните оддели на ОМ, кои се однесуваат на неговите обврски. Секој кој поседува примерок од ОМ или од неговите соодветни делови, носи одговорност за ажурирањето со измените или поправките, обезбедени од страна на операторот.

(е) За имателите на АОС:

(1) за измените за кои се бара известување согласно ORO.GEN.115(б) и ORO.GEN.130(в), операторот му ги обезбедува на надлежниот орган планираните измени пред датумот на нивното влегување во сила; и

(2) за измени на процедурите, поврзани со ставки со претходно одобрение согласно ORO.GEN.130, ова одобрение се добива пред датумот на влегување во сила на измената.

(ж) Независно од (е), кога во интерес на безбедноста се бараат веднаш измени или поправки, тие можат да бидат објавени и спроведени веднаш, под услов да е поднесено барање за потребното одобрение.

(з) Операторот ги вклучува сите измени и исправки, барани од страна на надлежниот орган.

(ѕ) Операторот гарантира дека информациите преземени од одобрени документи и од нивни измени, се правилно спроведени во ОМ. Тоа не го спречува

операторот да објавува поконзервативни податоци и процедури во ОМ.

(и) Операторот гарантира дека целиот персонал е способен да го разбере јазикот на кој се напишани оние делови од ОМ, кои се однесуваат на извршувањето на нивните должности и одговорности. Содржината на ОМ е претставена во форма, која овозможува користење без тешкотии, и при што се почитуваат принципите, поврзани со човечкиот фактор.

ORO.MLR.101 Оперативен прирачник — структура

Основната структура на ОМ е како што следува:

(а) Дел А: Општо/Основно, се опфаќаат оперативни политики, инструкции и процедури кои не се однесуваат на типот,;

(б) Дел Б: Оперативни аспекти на воздухопловот, ги опфаќа сите инструкции и процедури кои се однесуваат на типот, земајќи ги предвид разликите меѓу типовите/класите, варијантите или индивидуалните воздухоплови од страна на операторот;

(в) Дел В: Операции на комерцијален воздушен превоз, кои содржат инструкциите и информациите поврзани со маршрути/функции/области и аеродроми/оперативни места;

(г) Дел Г: Обука која ги опфаќа сите инструкции во однос на обуката на персоналот, кои се потребни за безбедни операции.

ORO.MLR.105 Листа за минимална опрема

(а) Листата на минимална опрема (MEL) се изготвува согласно наведеното во точка 8.а.3 од Анекс IV кон Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008, врз основа на соодветната главната листа на минимална опрема (MMEL), како што е дефинирано во податоците, утврдени во согласност со Регулатива (ЕЗ) бр. 1702/2003.

(б) MEL и сите нејзини измени се одобруваат од страна на надлежниот орган.

(в) Операторот ја менува MEL по секоја применлива промена во MMEL во рамки на прифатливите временски периоди.

(г) Како дополнение на списокот на ставки, MEL содржи:

(1) преамбула, вклучувајќи насоки и дефиниции за екипажот на летање и персонал задолжен за одржување, користејќи MEL;

(2) статусот на ревизијата на MMEL, на која се базира MEL, и статусот на верзијата на MEL;

(3) опсегот, степенот и целта на MEL.

(д) Операторот:

(1) утврдува периоди за отстранување на недостатоците за сите неисправни инструменти, дел од опрема или функции, наведени во MEL. Периодот во кој се вршат поправките во MEL, не е помалку рестриктивен од соодветниот период за отстранување на недостатоците во MMEL;

(2) воспоставува ефикасна програма за преземање на корективни активности;

(3) го користи воздухопловот по истекот на периодот за отстранување на недостатоците, наведен во MEL, само ако:

(i) дефектот е отстранет; или

(ii) периодот за отстранување на недостатоците, е продолжен во согласност со (ѓ).

(ѓ) Во согласност со одобрението на надлежниот орган, операторот може да користи процедура за еднократно продолжување на периодите за отстранување на недостатоците за категории Б, В и Г, под услов:

(1) продолжувањето на периодот за отстранување на недостатоците, е во рамките на опсегот на MMEL за типот на воздухоплов;

(2) продолжувањето на периодот за отстранување на недостатоците, е максимумот од истото траење како и периодот за отстранување на недостатоците утврден во MEL;

(3) продолжувањето на периодот за отстранување на недостатоците, не се користи како вообичаен начин за поправка на делови од MEL, а се користи само кога настани кои се надвор од контролата на операторот и кога, влијаеле на поправката;

(4) операторот дал опис на конкретните обврски и одговорности за контролирање на продолжувањето;

(5) надлежниот орган е информиран за секое продолжување на важечкиот период за отстранување на недостатоците; и

(6) да е изготвен план за вршење на корективни активности при првата можност.

(е) Операторот ги воспоставува оперативните процедури и поврзаните процедури, наведени во MEL, земајќи ги предвид оперативните и процедурите за одржување, наведени во MMEL. Овие процедури се дел од оперативен прирачник или од MEL.

(ж) Операторот ги изменува оперативните и процедурите за одржување, наведени во MEL, по внесувањето на применливите промени во оперативните и процедурите за одржување, наведени во MMEL.

(з) Освен ако во MEL не е поинаку наведено, операторот ги извршува:

(1) оперативните процедури, наведени во MEL, кога прави планови за и/или користи оштетен дел, наведен во списокот; и

(2) процедурите за одржување, наведени во MEL, пред да го користи оштетениот дел, наведен во списокот.

(ѕ) Под услов дека има одобрение за конкретниот случај од страна на надлежниот орган, операторот може да користи воздухоплов со неисправни инструменти, делови од опрема или функции, надвор од ограничувањата на MEL, но во рамките на ограничувањата на MMEL, под услов:

(1) засегнатите инструменти, делови од опрема или функции, да се во рамките на опсегот на MMEL, како што е дефинирано во податоците, утврдени во согласност со Регулатива (ЕЗ) бр. 1702/2003;

(2) одобрението да не се користи како вообичаено средство за вршење на операции, надвор од ограничувањата на одобрениот MEL, а да се користи само кога настани надвор од контролата на операторот влијаеле врз усогласеноста со

MEL;

(3) операторот да дал опис на посебните должности и одговорности за контролирање на користењето на воздухопловот при постоење на такво одобрение;

(4) да е изготвен план за што побрзо отстранување на неисправностите кај оштетените инструменти, делови од опрема или функции или за враќање на користењето на воздухопловот во рамки на ограничувањата на MEL, колку што е можно побрзо.

ORO.MLR.110 Дневник на летот

Особеностите за воздухопловот, неговиот екипаж и секое патување се чуваат за секој лет или серија на летови, во форма на дневник на летот, или еквивалентно на тоа.

ORO.MLR.115 Водење на евиденција

(а) Евиденцијата на активностите, наведени во ORO.GEN.200 се чува најмалку пет години.

(б) Следниве информации, користени при подготовка и спроведување на лет, и поврзаните извештаи, се чуваат за период од три месеци:

(1) оперативен план за летање, ако е применливо;

(2) итно известување на воздухопловниот персонал за маршрута NOTAM и документација за кратко запознавање со услугите за воздухопловно информирање (AIS), ,ако операторот ги внел промените во нив;

(3) документација за пресметка на масата и балансирањето;

(4) известување за посебен товар, вклучувајќи писмени информации до командантот/ водачот на воздухопловот за опасни материи;

(5) дневник за летот; или еквивалентен на него; и

(6) извештај(и) од летот за деталите од секој настан или настан за кој командантот/водачот на воздухопловот смета дека е потребно да биде соопштен или евидентиран;

(в) Евиденцијата за персоналот се чува за периодите кои се наведени подолу:

Овластување за летачки персонал и потврда за кабинскиот персонал	Сè додека членот на екипажот ги користи привилегиите на дозволата или потврдата за оператор на воздухоплов
Обука, проверки и квалификации на членовите на екипажот	3 години
Евиденција за неодамнешно искуство на членовите на екипажот	15 месеци
Стручна оспособеност на членовите на екипажот во однос на маршрута и аеродроми/задачи и области, ако е	3 години

применливо	
Обука за опасни материи, ако е применливо	3 години
Евиденција од обука/квалификација за друг персонал, за кого се бара програма за обука	Последните 2 досиеја од обуката

(г) Операторот:

(1) ја чува евиденција од сите обуки, проверки и квалификации на сите членови на екипажот согласно Дел-ORO; и

(2) на барање ја обезбедува оваа евиденција на соодветниот член на екипажот.

(д) Операторот ги чува информациите, користени при подготовката и спроведувањето на лет, како и евиденцијата од обуката на персоналот, дури и ако престане да биде оператор на тој воздухоплов или работодавач на овој член на екипажот, под услов тоа да се врши во рамки на роковите, предвидени во (в).

(ѓ) Ако член на екипаж стане член на екипаж за друг оператор, операторот обезбедува евиденција за членови на екипажот на новиот оператор, под услов тоа да се врши во рамки на роковите, предвидени во (в).

ПОДДЕЛ SEC

ОБЕЗБЕДУВАЊЕ

ORO.SEC.100.A Обезбедување на кабината на екипажот на лет во пилотската кабина

(а) Во авионот во кој пилотската кабината е одвоена со врата, вратата е со можност за заклучување и се обезбедуваат средства преку кои кабинскиот персонал го известува летачкиот персонал во случај на сомнителни активности или нарушувања на обезбедувањето во кабината.

(б) Сите патнички авиони со максимална сертифицирана маса при полетување (MCTOM) поголема од 45 500 kg, или со максимална конфигурација на оперативни патнички седишта (MOPSC) со над 60 патнички места, одвоени за комерцијален превоз на патници, се опремени со одобрена врата на пилотската кабина, која е со можност за заклучување и отклучување од оперативното место на секој пилот и е конструирана така што да одговара на сите применливи услови за пловидбеност.

(в) Во сите авиони, опремени со врата на пилотската кабина во согласност со точка (б) погоре:

(1) оваа врата е затворена пред стартување на моторите за полетување и се заклучува, кога тоа се бара согласно процедурите заобезбедување или од водачот на воздухопловот, до исклучување на моторите по слетувањето, со исклучок на случаите во кои овластени лица морале да добијат право на пристап или излез во согласност со националните програми за обезбедување во цивилното воздухопловство; и

(2) се обезбедуваат начини за следење од било кое место на пилотот над целиот

простор пред врататаод пилотската кабина, со цел идентификација на лицата, кои бараат право на пристап, и на откривањето на сомнително однесување или на потенцијална закана.

ORO.SEC.100.H Обезбедување на пилотската кабина

Во случај кога е поставена, вратата на пилотската кабина на хеликоптерот, управуван со цел превоз на патници, мора да има услови да се заклучи од страната на пилотската кабина со цел спречување на неовластен пристап.

ПОДДЕЛ FC

ЕКИПАЖ НА ЛЕТАЊЕ

ORO.FC.005 Опсег

Овој поддел ги утврдува условите, кои мора да бидат исполнети од страна на операторот, кој врши операции на комерцијалниот воздушен превоз во врска со обуката, искуството и квалификациите на екипажот на летање.

ORO.FC.100 Состав на екипажот на летање

(а) Составот и бројот на членовите на летачкиот персонал на утврдените места не смее да е помал од минимумот наведен во упатството за летање на воздухопловот или во оперативните ограничувања, пропишани за воздухопловот.

(б) Летачкиот персонал вклучува дополнителни членови на екипажот на летање, кога тоа се бара од типот на операцијата и не се намалува под бројот утврден во оперативниот прирачник.

(в) Сите членови на летачкиот персонал поседуваат дозволи и овластувања, издадени во согласност со Регулатива (ЕУ) бр. 1178/2011 на Комисијата ([1]) соодветни за нивните назначени задачи.

(г) Член на летачкиот персонал за време на летот може да биде ослободен од неговите/нејзините должности над командите од страна на друг соодветно квалификуван член на екипажот на летање.

(д) Кога се користат услугите на членовите на екипажот на летање, кои работат хонорарно или со скратено работно време, операторот проверува дали се исполнети сите применливи услови од овој поддел и соодветните елементи на Анекс I (Дел-FCL) од Регулатива (ЕУ) бр. 1178/2011, вклучувајќи ги и исполнетите услови за неодамнешно искуство, земајќи ги предвид и сите услуги, обезбедени од страна на членот на летачки персонал за други оператори со цел да се утврди поконкретно:

(1) вкупниот број на типови на воздухоплови или варијанти кои ги оперира; и

(2) применливите ограничувања на времето за летови и работно време како и условите за одмор.

ORO.FC.105 Назначување на водач на воздухоплов/командант

(а) Во согласност со точка 8.д од Анекс IV кон Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008, операторот назначува за водач на воздухопловот/командант еден пилот од екипажот на летање, квалификуван како водач на воздухопловот во согласност

[1] Сл. весник L 311, 25 ноември 2011 год., стр. 1.

со Анекс I (Дел-FCL) од Регулатива (ЕУ) бр. 1178/2011.

(б) Операторот назначува член на летачки персонал за водач на воздухоплов/командантот само ако истиот:

(1) поседува минимално ниво на искуство, наведено во оперативниот прирачник;

(2) е запознаен во доволна мера со маршрутата или областа, во која се извршува летот, и со аеродромите, вклучувајќи ги алтернативните аеродроми, објекти и процедури кои се користат;

(3) во случај на операции со повеќечлен екипаж, да има завршено курс за оперативен водач на воздухоплов доколку се унапредува од копилот во водач на воздухоплов.

(в) Водачот на воздухопловот/командантот, или пилот на кого може да му биде доделено извршувањето на летот мора да има поминато првично обука за запознавање за маршрута или областа, во која треба да се изврши летот, како и за аеродромите, објектите и процедурите кои се користат. Овие знаења за маршрутата/областа и аеродромите се одржуваат преку вршење на операции на маршрута или областа или аеродромот најмалку еднаш во период од 12 месеци.

(г) Во случај на авиони од класа В, кои се вклучени во операции на комерцијалниот воздушен превоз по услови на визуелно летање (VFR) во текот на денот, (в) не се применува.

ORO.FC.110 Инженер на летот

Кога конструкцијата на авионот содржи одделно оперативно место за инженерот на летот, летачкиот персонал вклучува еден член на екипажот, кој е соодветно квалификуван во согласност со важечките национални прописи.

ORO.FC.115 Обука за ефективно користење на ресурсите на екипажот (CRM)

(а) Пред да управува со воздухопловот, членот на летачкиот персонал завршува обука за ефективно користење на ресурсите на екипажот (CRM), која одговара на неговата улога, како што е наведено во оперативниот прирачник.

(б) Елементи од обуката за ефективно користење на ресурсите на екипажот (CRM)се вклучуваат во обуката за тип или класа на воздухоплов и периодичната обука, како и во курсот за водач на воздухоплов.

ORO.FC.120 Обука за преквалификација на операторот

(а) При користење на авион или хеликоптер, секој член на летачкиот персонал поминува обука за преквалификација на операторот, пред да започне самостојни линиски летови:

(1) кога преминува на летање на друг воздухоплов, за кој се бара ново овластување за тип или класа;

(2) кога се вработува кај друг оператор.

(б) Обука за преквалификација на операторот вклучува обука за инсталираната опрема на воздухопловот, во однос на улогата на членовите на екипажот на летање.

ORO.FC.125 Обука за новините и обука за запознавање

(а) Членовите на летачкиот персонал поминуваат обука за разликите или обука за запознавање, кога тоа се бара од Анекс I (Дел-FCL) кон Регулатива (ЕУ) бр. 1178/2011 и кога има промена во опремата или во процедурите при што се бараат дополнителни знаења за типовите или варијантите, кои се летаат во моментот.

(б) Во оперативниот прирачник се наведуваат случаите во кои се бара обука за разликите или обука за запознавање.

ORO.FC.130 Обука за обнова на знаењето и проверка

(а) Секој член на летачкиот персонал поминува еднаш годишно обука за обнова на знаењето на летање или обуката на копно, соодветна за типот или варијантата на воздухоплов, кој тој го користи, вклучувајќи обука за локација и користењето на целата безбедносна опрема и опрема која се користи во итни случаи а која се носи во воздухопловот.

(б) Секој член на летачкиот персонал поминува периодични проверки, за да ја покаже својата стручна оспособеност при вршење на вообичаени, вонредни и итни процедури.

ORO.FC.135 Квалификација на пилотот за управување на воздухоплов од секоја пилотска позиција

Членот на екипажот на летање, кој може да се назначи да управува од секоја пилотска позиција, поминува соодветна обука и проверка, како што е наведено во оперативниот прирачник.

ORO.FC.140 Управување на повеќе од еден тип или варијанта на воздухоплов

(а) Членовите на екипажот на летање, кои управуваат повеќе од еден тип или варијанта на воздухоплов, ги исполнуваат условите утврдени во овој поддел за секој тип или варијанта, освен ако карактеристиките во врска со обуката, проверката и условите за неодамнешно искуство се дефинирани во податоците утврдени во согласност со Регулатива (ЕЗ) бр. 1702/2003, за соодветните типови или варијанти.

(б) Во оперативниот прирачник се наведуваат соодветни процедури и/или оперативни ограничувања за било кое летање на повеќе од еден тип или варијанта.

ORO.FC.145 Обезбедување на обука

(а) Целата обука која се бара во овој Поддел се врши:

(1) во согласност со наставните програми и планови, утврдени од страна на операторот во оперативниот прирачник;

(2) од страна на соодветно квалификуван персонал. Во случај на обука за летање и обука за симулирање на лет и проверки, персоналот кој обезбедува обука и ги врши проверките, е квалификуван во согласност со Анекс I (Дел-FCL) кон Регулатива (ЕУ) бр. 1178/2011.

(б) При воспоставување на програмите за обука и наставните планови, операторот ги зема предвид задолжителните елементи за релевантниот тип како што е дефинирано во податоците во согласност со Регулатива (ЕЗ) бр. 1702/2003.

(в) Програмите за обука и проверки, вклучувајќи ги наставните планови и користењето на FSTD, се одобруваат од страна на надлежниот орган.

(г) FSTD е копија на воздухоплов, кој се користи од страна на операторот, доколку тоа е изводливо. Разликите меѓу FSTD и воздухопловот се опишуваат и на нив се одговара преку припремите или обуки, зависно од потребата.

(д) Операторот воспоставува систем за следење на промените во FSTD и гарантира дека овие промени не влијаат на адекватноста на програмите за обука.

ORO.FC.200 Состав на екипажот на летање

(а) Во секој летачки персонал не смее да има повеќе од еден неискусен член на екипажот на летање.

(б) Командантот може да го додели управувањето на летот на друг пилот, соодветно квалификуван во согласност со Анекс I (Дел-FCL) кон Регулатива (ЕУ) бр. 1178/2011, под услов да се исполнети условите од ORO.FC.105(б)(1), (б)(2) и (в).

(в) Посебни услови за операциите со авиони по правилата за летање по инструменти (IFR) или во текот на ноќта.

(1) За сите авиони со турбопропелерски мотори со максимална конфигурација на оперативни патнички седишта (MOPSC) со над девет патнички места и за сите авиони со турбомлазни мотори, минималниот летачки персонал е двајца пилоти.

(2) Авионите, различни од оние наведени во потстав (в)(1), се управувани со минимален екипаж од двајца пилоти, освен кога се исполнети условите од ORO.FC.202, кога тие можат да бидат управувани од еден пилот.

(г) Посебни услови за операциите на хеликоптери.

(1) За сите операции на хеликоптери со максимална конфигурација на оперативни патнички седишта (MOPSC) со повеќе од 19 места и за операциите по IFR на хеликоптерите со максимална конфигурација на оперативни патнички седишта (MOPSC) со повеќе од 9:

(i) минималниот летачки персонал е двајца пилоти; и

(ii) командантот поседува дозвола за сообраќаен пилот (хеликоптер) (ATPL(H)) со овластување за летање по инструменти, издадено во согласност со Анекс I (Дел-FCL) кон Регулатива (ЕУ) бр. 1178/2011.

(2) Операциите, кои не се опфатени со (г)(1), можат да бидат управувани од еден пилот по IFR или во текот на ноќта, под услов да се исполнети условите од ORO.FC.202.

ORO.FC.A.201 Ослободување од должност на членови на летачкиот персонал за време на лет

(а) Командантот може да го додели водење на лет на:

(1) друг квалификуван командант; или

(2) за операции само над ниво на летање (FL) 200, пилот кој ги исполнува следните минимални квалификации:

(i) ATPL;

(ii) обука за преквалификација и проверка, вклучувајќи обука за овластување за тип, согласно ORO.FC.220;

(iii) сите периодични обуки и проверки, согласно ORO.FC.230 и ORO.FC.240;

(iv) стручна оспособеност за маршрута/област и аеродром согласно ORO.FC.105.

(б) Копилотот може да биде заменет од страна на:

(1) друг соодветно квалификуван пилот;

(2) за летови само над FL 200, копилот при крстарење кој ги исполнува следниве минимални квалификации: ,

(i) важечка дозвола за комерцијален пилот (CPL) со овластување за летови по инструменти;

(ii) обука за преквалификација и проверка, вклучувајќи обука за овластување за тип согласно ORO.FC.220, со исклучок на условот за обука за полетување и слетување;

(iii) периодична обука и проверки согласно ORO.FC.230, со исклучок на условот за обука за полетување и слетување.

(в) Инженерот на лет може да биде ослободен од обврските за време на летот од член на екипажот, кој е соодветно квалификуван во согласност со важечките национални прописи.

ORO.FC.202 Операции со еден пилот по IFR или во текот на ноќта

За да можат авионите да бидат управувани од минимален летачки персонал од еден пилот при летови по IFR или во текот на ноќта, како што е предвидено во ORO.FC.200(в)(2) и (г)(2), се исполнуваат следниве услови:

(а) Операторот во оперативниот прирачник ја вклучува програмата за преквалификација и периодична обука на пилотот, која ги вклучува дополнителните услови за операции со еден пилот. Пилотот поминува обука за процедурите на операторот, посебно во поглед на:

(1) управување со моторот и решавање на итни ситуации;

(2) користење на листи за проверка при нормални, вонредни и итни ситуации;

(3) комуникации со контролата на воздушниот сообраќај (ATC);

(4) процедури за полетување и приод;

(5) автоматско управување, ако е применливо;

(6) користење на поедноставена документација за време на летот;

(7) управување со ресурсите на екипажот со еден пилот.

(б) Периодичните проверки, кои се бараат согласно ORO.FC.230, се вршат при летови со еден пилот за соодветниот тип или класа на авион во средина која е типична за операцијата.

(в) За операциите на авиони по IFR, пилотот е должен да има:

(1) најмалку 50 часови на летање по IFR со соодветниот тип или класа на авион,

од кои 10 часови како командантот; и

(2) завршено во последните 90 дена со соодветниот тип или класа на авион:

(i) пет IFR летови, вклучувајќи три со приод по инструменти, во улога на еден пилот; или

(ii) проверка на приодот при лет по инструменти според IFR.

(г) За операциите на авиони во текот на ноќта, пилотот има:

(1) најмалку 15 часови на летање во текот на ноќта, кои можат да бидат вклучени во 50 часови на летање по IFR во (в)(1); и

(2) завршено во последните 90 дена со соодветниот тип или класа на авион:

(i) три полетувања и слетувања при летови со еден пилот во текот на ноќта; или

(ii) проверка на полетувањето и слетувањето во текот на ноќта.

(д) За операциите на хеликоптери по IFR, пилотот има:

(1) вкупно 25 часови искуство во летови по IFR во соодветната оперативна средина; и

(2) 25 часови искуство во летови како пилот на конкретниот тип на хеликоптер, одобрен за IFR со еден пилот, од кои 10 часови можат да бидат исполнети под надзор, вклучувајќи пет сектори на IFR линиско летање под надзор, каде што се користат процедурите за екипаж со еден пилот; и

(3) завршено во последните 90 денови:

(i) пет летови со еден пилот по IFR, вклучувајќи и три приоди по инструменти, направени со хеликоптер, одобрен за таа цел; или

(ii) проверка на приодот по инструменти при летови со еден пилот по IFR со соодветниот тип на хеликоптер, уред за обука по летање (FTD) или уред за целосна симулација на лет (FFS).

ORO.FC.205 Обука за управување

(а) За операциите со авион и хеликоптер, обуката за управување ги вклучува најмалку следниве елементи:

(1) обука во FSTD, која вклучува линиски ориентирана обука за лет LOFT обука и/или обука за летање;

(2) проверка за стручност на командантот од страна на операторот;

(3) обука за одговорностите на командантот;

(4) обука како командант под надзор, за најмалку:

(i) 10 сектори на лет, во случај на авиони; и

(ii) 10 часови, вклучувајќи најмалку 10 сектори на лет, во случај на хеликоптери;

(5) вршење на проверка на маршрута како командантот и приказ на адекватното знаење на маршрутата или областа, каде што се извршува летот и запознавање со аеродромот, вклучувајќи ги алтернативните аеродроми, објектите и процедурите кои се користат; и

(6) обука за ефективно користење на ресурсите на екипажот.

ORO.FC.215 Почетна обука на операторот за ефективно користење на ресурсите на екипажот(CRM)

(а) Секој член на летачкиот персонал завршува почетна обука за CRM пред да започне со самостојни линиски летови.

(б) Почетната обука за CRM се одржува со најмалку еден соодветно квалификуван инструктор за CRM, кој може да користи помош од експерти со цел да се опфатат специфичните области.

(в) Во случај кога член на летачкиот персонал не поминал претходно теоретска обука за човечки фактор до нивото за ATPL, тој мора да заврши, пред или во комбинација со почетната обука за CRM, теоретски курс обезбеден од страна на операторот а врз основа на ATPL програмата за човечките перформанси и ограничувања, како што е дефинирано во Анекс I (Дел-FCL) кон Регулатива (ЕУ) бр. 1178/2011.

ORO.FC.220 Обука за преквалификација и проверка од страна на операторот

(а) Обуката за CRM се вклучува во курсот за обука за преквалификација на операторот.

(б) По отпочнување на курс на операторот за преквалификација, член на летачкиот персонал не може да извршува летови со друг тип или класа на воздухоплов додека курсот не биде завршен или прекинат. Членовите на екипажот, кои користат само авиони од класа B, можат да добијат задача за летови со други типови на авиони од класа B за време на курсевите за преквалификација, колку што е потребно за одржување на операцијата.

(в) Обемот на обука, баран од членот на летачкиот персонал на операторот за преквалификација, се определува во согласност со стандардите за квалификација и искуство, утврдени во оперативниот прирачник, земајќи го предвид неговото претходно искуство и обука.

(г) Членот на летачкиот персонал поминува:

(1) проверка на стручност спроведена од операторот и обука за итна спасувачка опрема пред да започне летање на линија под надзор (LIFUS); и

(2) проверка на маршрута по завршување на линиското летање под надзор. За авионите со перформанси од класа B, LIFUS можат да бидат исполнети со секој авион од применливата класа.

(д) Во случај на авиони, пилотите, на кои им било издадено овластување за тип врз основа на обука за летање без часови на летање (ZFTT):

(1) започнува линиско летање под надзор не подоцна од 21 ден по завршувањето на практичната проверката или по соодветна обука, обезбедена од операторот. Содржината на оваа обука се опишува во оперативниот прирачник.

(2) завршува шест полетувања и слетувања во FSTD не подоцна од 21 ден по завршувањето на практичната проверката под надзор на инструкторот за овластување за тип на авиони (TRI(A)), кој го зазема другото пилотско место. Бројот на полетувања и слетувања може да биде намален доколку во податоците, утврдени во согласност со Регулатива (ЕЗ) бр. 1702/2003, се

определени кредити. Ако овие полетувања и слетувања не бидат извршени во рок од 21 ден, операторот обезбедува обука за обнова на знаењето. Содржината на оваа обука се опишува во оперативниот прирачник;

(3) ги извршуваат првите четири полетувања и слетувања по LIFUS со авионот под надзор на инструктор за овластување за тип на авиони (TRI(A)), кој го зазема другото пилотско место. Бројот на полетувања и слетувања може да биде намален доколку во податоците, утврдени во согласност со Регулатива (ЕЗ) бр. 1702/2003, се дефинирани кредити.

ORO.FC.230 Периодична обука и проверка

(а) Секој член од екипажот на летање поминува периодична обука и проверка, која одговора на типот или варијантата на воздухопловот, со кој тој раководи.

(б) *Проверка на стручност спроведена од операторот*

(1) Секој член од екипажот на летање поминува низ проверки на стручност спроведени од операторот како дел од целокупната обука на екипажот, за да се покаже нивната стручна оспособеност при извршување на вообичаени, вонредни и итни процедури.

(2) Кога од членот од екипажот на летање се бара да изврши лет согласно IFR, проверката на стручност спроведени од операторот се врши без надворешни визуелни референци, по потреба.

(3) Периодот на важност на проверката на стручност на операторот е шест календарски месеци. Што се однесува до операциите на авиони со карактеристики на летање од класа B согласно VFR во текот на денот, извршувани во текот на сезоните, не подолго од осум последователни месеци, доволна е една проверка на стручност на операторот. Проверката за оспособеност се врши пред започнувањето на операциите на комерцијалниот воздушен превоз .

(4) Членот од екипажот на летањето, кој учествува во дневни операции и во маршрути водени со помош на надворешни визуелни ориентири, со некомплексни хеликоптери на моторен погон, може да помине на проверка на стручност на операторот само за еден од соодветните типови кои ги поседува. Проверката на стручноста на операторот се врши секогаш на типот, кој последен бил искористен за ваква проверка. Соодветните типови на хеликоптери кои можат да бидат групирани за целите на проверката на стручност спроведени од операторот, се наведуваат во оперативниот прирачник.

(5) И покрај ORO.FC.145(a)(2), за операциите со некомплексни хеликоптери на моторен погон при дневни услови и во маршрути, со помош на визуелни ориентири, како и со авиони со летечки карактеристики од класа B, проверката на стручност може да биде извршена од соодветно квалификуван командантот, назначен од операторот, обучен за концепти за CRM и проценка на вештините на CRM. Операторот го информира надлежниот орган за назначените лица.

(в) *Проверки на маршрута*

(1) Секој член од екипажот на летањето поминува низ проверка на маршрута на воздухопловот, за да ја покаже својата способноста при извршување на нормалните активности на маршрутата, опишани во оперативниот прирачник. Периодот на важност на проверката на маршрутата на летот е 12 календарски

месеци.

(2) И покрај ORO.FC.145(а)(2), проверките на маршрутата на летот можат да бидат извршени од соодветно квалификуван командант, назначен од операторот, обучен по прашањето за концептот на CRM и проценка на вештините на CRM.

(г) *Обука и проверка на безбедноста опрема и опремата која се користи во итни ситуации*

Секој член на екипажот на летањето поминува обука и проверка на локацијата и употребата на целата безбедносна опрема и опремата која се користи во итни ситуации. Периодот на важност на проверката на опремата која се користи во итни ситуации е 12 календарски месеци.

(д) *Обука за CRM*

(1) Елементи на CRM мора да бидат интегрирани во сите соодветни фази од периодичната обука.

(2) Секој член на екипажот на летањето поминува специфична модуларна обука за CRM. Сите главни теми на обуката за CRM се покриваат преку подеднаква распределба на сесиите за модуларна обука, за секој период од три години.

(ѓ) Секој член на екипажот на летањето поминува низ обука за операции на копно и во лет на FSTD или воздухоплов или комбинација на обука на FSTD и воздухоплов, најмалку еднаш на секои 12 календарски месеци.

(е) Периодите на важност, наведени во (б)(3), (в) и (г) почнуваат да течат од крајот на месецот, во кој е направена проверката.

(ж) Кога обуката или проверките, барани погоре, се спроведуваат во рамки на последните 3 месеци од периодот на важност, новиот период на важност започнува да тече од првичниот датум на истек на периодот.

ORO.FC.235 Оспособеност на пилотот да управува со воздухоплов од кое било пилотско седиште

(а) Командантите, чии должности го вклучуваат управувањето на авионот од секое пилотско седиште и спроведувањето на обврските на копилотот, или командантите, од кои се бара спроведување на обуките или проверка на должностите, завршуваат дополнителна обука и проверка, како што е дефинирано во оперативниот прирачник. Проверката може да биде извршена истовремено со проверката на стручност на операторот, предвидена согласно ORO.FC.230(б).

(б) Дополнителната обука и проверка го вклучува најмалку следново:

(1) отказ на мотор за време на полетување;

(2) приод и повторно стартување на авион со оштетен мотор; и

(3) слетување со оштетен мотор.

(в) Во случај на хеликоптери, командантот ги поминуваат своите проверки на стручност на левото и на десното седиште, при алтернативни проверки на стручност, под услов, кога проверката за оспособеност за овластување за тип е комбинирана со проверка на стручност спроведена од операторот, командантот ја поминува својата обука или проверка од вообичаеното оперативно седиште.

(г) Кога со воздухоплов се изведуваат маневри со отказ на мотор, отказот на моторот се симулира.

(д) Кога управувањето се врши од седиштето на копилотот, проверките кои се бараат согласно ORO.FC.230 за управување од седиштето на командантот, исто така, се важечки и тековни.

(ѓ) Пилотот, кој ги презема обврските на командантот, мора да покаже истовремено со проверките на стручност спроведена од операторот, предвидени во ORO.FC.230(б), вежби и процедура кои вообичаено не се вбројуваат меѓу неговите одговорности. Во случаите, во кои разликите меѓу левото и десното пилотско седиште се незначителни, вежбата може да се изврши на кое било од двете седишта.

(е) Пилот, кој не е командантот, кој го зазема седиштето на командантот, покажува вежби и процедури кои се одговорностите на командантот, истовремено со проверките на стручност спроведена од операторот, предвидени во ORO.FC.230(б), кој постапува како пилот-надзорник. Во случаите, во кои разликите меѓу левото и десното пилотско седиште се незначителни, вежбата може да се изврши на кое било од двете седишта.

ORO.FC.240 Управување на повеќе од еден тип или варијанти на воздухоплов

(а) Процедурите или оперативните ограничувања за операции на повеќе од еден тип или варијанти, утврдени во оперативниот прирачник и одобрени од надлежниот орган треба да го покриваат:

(1) минималното ниво на искуство на членовите на екипажот на летање;

(2) минималното искуство на еден тип или варијанта пред започнување на обука за или операција на друг тип или варијанта; и

(3) процесот со кој екипажот на летање, квалификуван за еден тип или варијанта ќе биде обучен и квалификуван за друг тип или варијанта; и

(4) сите применливи услови за неодамнешно искуство за секој тип или варијанта.

(б) Кога член на екипажот на летање управува и со хеликоптери и со авиони, истиот се ограничува за операциите на само еден тип на авиони и еден тип на хеликоптери.

(в) Точка (а) не се применува за операции со авиони со карактеристики од класа B, ако тие се ограничени на дневни операции на класи авиони со клипни мотори со еден пилот, согласно VFR во дневни услови. Точка (б) не се применува за операции со авиони со карактеристики од класа B, доколку тие се ограничени на класи на авиони со клипни мотори со еден пилот.

ORO.FC.A.245 Алтернативна програма за обука и квалификација

(а) Операторот на авионот, кој има соодветно искуство, може да замени едно или повеќе услови од наведените подолу за обука и проверки на екипажот на летањето со алтернативна програма за обука и квалификација (ATQP), одобрена од надлежниот орган.

(1) SPA.LVO.120 поврзано со обуката и квалификациите на екипажот на летањето;

(2) обука за преквалификација и проверка;

(3) обука за разликите и обука за запознавање;

(4) курс за обука на командантот;

(5) периодична обука и проверка; и

(6) вршење на операции на повеќе од еден тип или варијанта на воздухоплов.

(б) ATQP содржи обука и проверки, кои утврдуваат и одржуваат најмалку еднакво ниво на стручна подготовка во согласност со одредбите од ORO.FC.220 и ORO.FC.230. Степенот на обука и професионална квалификација на екипажот на летање му се покажуваат на надлежниот орган пред тој да го одобри ATQP.

(в) Операторот, кој поднесува барање за одобрување на ATQP доставува до надлежниот орган план за спроведување, вклучувајќи опис на степенот на обука и стручност на екипажот на летањето, која треба да биде постигната.

(г) Како дополнение на проверките, барани согласно ORO.FC.230 и FCL.060 од Анекс I (Дел-FCL) кон Регулатива (ЕУ) бр. 1178/2011, секој член на екипажот на летањето прави линиски ориентирана проценка (LOE) извршена на FSTD. Периодот на важност на LOE е 12 календарски месеци. Периодот на важност почнува да тече од крајот на месецот, кога е направена проверката. Кога LOE се врши во рамките на последните три месеци од периодот на важност, новиот период на важност почнува да тече од првичниот датум на истек на периодот.

(д) По две години работење со одобрен ATQP, операторот може, со одобрение од надлежниот орган, да го продолжи периодот на важност на проверките во ORO.FC.230, на следниов начин:

(1) Проверката на стручност спроведена од операторот е на 12 календарски месеци. Периодот на важност почнува да тече од крајот на месецот, во кој е направена проверката. Кога проверката се врши во рамките на последните три месеци од периодот на важност, новиот период на важност почнува да тече од првичниот датум на истек на периодот.

(2) Проверката на маршрутата е на 24 календарски месеци. Периодот на важност почнува да тече од крајот на месецот, во кој е направена проверката. Кога проверката се врши во рамките на последните шест месеци од периодот на важност, новиот период на важност почнува да тече од првичниот датум на истек на периодот.

(3) Проверката на безбедносната опремата и опремата за за итни случаи е на 24 календарски месеци. Периодот на важност почнува да тече од крајот на месецот, во кој е направена проверката. Кога проверката се врши во рамките на последните шест месеци од периодот на важност, новиот период на важност почнува да тече од првичниот датум на истек на периодот.

ORO.FC.A.250 Команданти кои поседуваат дозвола за комерцијален пилот CPL(A)

(а) Имателот на CPL(A) (авион) постапува како командантот во комерцијалниот воздушен превоз на авион со еден пилот, ако:

(1) при вршење на превоз на патници согласно VFR, надвор од радиус од 50 NM (90 km) од аеродромот на полетување, тој/таа има направено најмалку 500 часови лет со авион или поседува важечко овластување за летање по

инструменти; или

(2) кога врши лет со повеќемоторен тип на авион согласно IFR, има направено минимум 700 часови лет со авиони, кој вклучува 400 часови како водач на воздухоплов. Овие часови вклучуваат 100 часови согласно IFR и 40 часови операции со повеќемоторни авиони. Налетот од 400 часови како водач на воздухоплов може да се замени со налет како копилот во рамки на воспоставен состав на екипаж со повеќе пилоти, опишан во оперативниот прирачник, каде што два часа од времето на летање како копилот се еднакви на еден час време на летање како водач на воздухоплов.

(б) не се применува за операции согласно VFR во дневни услови со авиони со карактеристики од класа B (a) (1).

ORO.FC.H.250 Команданти, кои поседуваат дозвола за комерцијален пилот CPL(H)

(a) Имателот на CPL(H) (хеликоптер) постапува како командант во комерцијалниот воздушен превоз на хеликоптер со еден пилот, ако:

(1) кога врши лет согласно IFR, тој/таа има минимум 700 часови налет со хеликоптери, кој вклучува 300 часови налет како водач на воздухоплов. Овие часови вклучуваат 100 часови согласно IFR. Налетот од 300 часови како водач на воздухоплов може да се замени со налетот како копилот во рамките на воспоставен состав на екипаж со повеќе пилоти, опишан во оперативниот прирачник, каде што два часа од налетот како копилот се еднакви на еден час време на летање како водач на воздухоплов;

(2) кога врши лет согласно VMC во текот на ноќта, тој/таа поседува:

(i) важечко овластување за летање по инструменти; или

(ii) 300 часови време на летање со хеликоптери, кое вклучува 100 часови како водач на воздухоплов и 10 часови како пилот при ноќни летови.

ПОДДЕЛ CC

КАБИНСКИ ПЕРСОНАЛ

ORO.CC.005 Опсег

Овој поддел ги утврдува условите, кои мора да бидат исполнети од страна на операторот при операции со воздухоплов со кабински персонал.

ОДДЕЛ 1

Општи услови

ORO.CC.100 Број и состав на кабинскиот персонал

(a) Бројот и составот на кабинскиот персонал се утврдуваат во согласност со точка 7.a од Анекс IV кон Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008, земајќи ги предвид оперативните фактори или услови на конкретниот лет кој ќе се врши. Се назначува најмалку еден член на кабинскиот персонал при операции со воздухоплов со MOPSC со повеќе од 19, кога се превезуваат еден или повеќе патници.

(б) Со цел постигнување на усогласување со (a), минималниот број на кабинскиот персонал е најголемата вредност од следниве:

(1) бројот на членовите на кабинскиот персонал, утврден за време на процесот на сертификација на воздухопловот во согласност со применливите спецификации за сертифицирање за воздухопловната кабинска конфигурација, користена од операторот; или

(2) ако бројот под (1) не е утврден, бројот на членовите на кабинскиот персонал, утврден за време на процесот на сертификација на воздухопловот за максимален сертифицирана конфигурација на број на патнички седишта, намален за 1 на секоја група од 50 патнички седишта за конфигурација на воздухопловната кабина користена од операторот, а кој е помал од најголемиот сертифициран капацитет на седишта; или

(3) еден член на кабинскиот персонал за секои 50, или дел од 50, патнички седишта, монтирани во иста кабина на воздухопловот, кој ќе биде управуван.

(в) За операции, каде е ангажиран повеќе од еден кабинскиот персонал, операторот назначува еден член на кабинскиот персонал, кој е одговорен пред водачот на воздухопловот/командантот.

ORO.CC.110 Услови за доделување на должности

(а) На членовите на кабинскиот персонал им се доделува извршување на должности во воздухоплов, само ако тие:

(1) се на возраст не помала од 18 години;

(2) се овластени, согласно со применливите услови од Анекс IV (Дел-MED) кон Регулатива (ЕУ) бр. 1178/2011, како физички и психички способни за извршување на своите должности и безбедно исполнување на своите одговорности; и

(3) ја поминале успешно цела применлива обука и проверка, потребна за овој поддел и се надлежни да ги извршуваат нивните доделени должности во согласност со процедурите, опишани во оперативниот прирачник.

(б) Пред да бидат доделени должностие на членовите на кабинскиот персонал, кои работат хонорарно или со скратено работно време, операторот проверува дали се исполнети сите применливи услови од овој поддел, земајќи ги предвид сите услуги обезбедени од страна на членот на кабинскиот персонал на секој/секои друг/-и оператор/-и, за да се утврди, особено:

(1) вкупниот број на управувани типови и варијанти на воздухоплови; и

(2) применливите ограничувања на времето поминато во лет и во работно време како и условите за одмор.

(в) Оперативните членови на кабинскиот персонал, како и нивната улога во однос на безбедноста на патниците и летот, им се прецизираат јасно на патниците.

ORO.CC.115 Спроведување на курсеви за обука и поврзани проверки

(а) Операторот утврдува детална програма и наставен план за секој курс за обука во согласност со важечките услови од овој поддел и од Анекс V (Дел-CC) кон Регулатива (ЕУ) бр. 290/2012, кога е применливо, за да се опфатат обврските и одговорностите, кои мора да ги исполнат членовите на кабинскиот персонал.

(б) Секој курс за обука опфаќа теоретска и практична обука, заедно со

индивидуална или колективна вежба, која одговара на секој предмет на обука, со цел соодветниот член на кабинскиот персонал да постигне и одржи соодветно професионално ниво во согласност со овој поддел.

(в) Секој курс за обука:

(1) се спроведува на структуриран и реален начин; и

(2) се врши од страна на персоналот кој е соодветно квалификуван за предметот на обука.

(г) За време на или по завршувањето на целата обука, која се бара според овој поддел, секој член на кабинскиот персонал поминува проверка, која ги опфаќа сите елементи на соодветната програма за обука, со исклучок на обуката за CRM. Проверките се вршат од страна на персоналот, соодветно квалификуван да провери дали членот на кабинскиот персонал го постигнал и/или го одржува потребното ниво на стручност.

(д) Курсевите за обука за CRM, како и модулите на оваа обука, кога е применливо, се спроведуваат од инструктор за CRM на кабинскиот персонал. Кога елементи од CRM се вклучени во друга обука, утврдувањето и спроведувањето на наставната програма се врши од инструктор за CRM на кабинскиот персонал.

ORO.CC.120 Курс за почетна обука

(а) Секој нов кандидат, кој сè уште не поседува важечка потврда за кабински персонал, издаден во согласност со Анекс V (Дел-CC) кон Регулатива (ЕУ) бр. 290/2012:

(1) поминува курс за почетна обука, како што е наведено во CC.TRA.220 од тој анекс; и

(2) го полага успешно поврзаниот испит, пред да помине на друга обука, која е потребна согласно овој поддел.

(б) Елементи од програмата за почетната обука можат да бидат комбинирани со првата специфична обука за тип на воздухоплов и обуката за преквалификација на операторот, под услов да се исполнети условите од CC.TRA.220 и сите овие елементи да се запишани како елементи на курс за почетна обука во евиденцијата за обуката на предметните членови на кабинскиот персонал.

ORO.CC.125 Специфична обука за тип на воздухоплов и обука за преквалификација на операторот

(а) Секој член на кабинскиот персонал завршува соодветна специфична обука за тип на воздухоплов и обука за преквалификација на операторот, како и поврзани проверки, пред:

(1) неговото назначување од страна на операторот за член на кабинскиот персонал; или

(2) неговото назначување од страна на тој оператор да работи на друг тип на воздухоплов.

(б) При воспоставување на програмите за обука и наставниот план за обука за специфичен тип на воздухоплов и за обуката за преквалификација на операторот, операторот ги вклучува, кога е можно, задолжителните компоненти, утврдени во согласност со Регулатива (ЕЗ) бр. 1702/2003.

(в) Програмата за специфичната обука за тип на воздухоплов:

(1) вклучува обука и вежби со соодветна опрема за обука или на самиот воздухоплов; и

(2) ги опфаќа најмалку следниве елементи на специфичната обука за тип на воздухоплов:

(i) опис на воздухопловот, доколку е тоа важно за должностите на кабинскиот персонал;

(ii) целата инсталирана безбедносна опрема и системи кои се релевантни за безбедност за должностите на кабинскиот персонал;

(iii) користење и реално отворање, од страна на секој член на кабинскиот персонал, на секој вид или варијанта на врати и излези за редовни и за во случај на опасност при редовен и режим во случај на опасност;

(iv) демонстрација на користење на другите излези, вклучувајќи ги прозорците на пилотската кабина;

(v) противпожарна и противдимна опрема, доколку има таква;

(vi) обука за користење на тобоган за евакуација, доколку има таков;

(vii) користење на седиштата, безбедносен системот за врзување и опремата на системот за кислород, која се однесува на можно онеспособување на пилотот.

(г) Програмата за обуката за преквалификација на операторот за секој тип на воздухоплов, кој ќе биде управуван:

(1) вклучува обука и вежби со соодветна опрема за обука или на самиот воздухоплов;

(2) вклучува обука во стандардните оперативни процедури на операторот за членовите на кабинскиот персонал при првото ангажирање од страна на операторот;

(3) ги опфаќа најмалку следниве елементи на специфичната обука на операторот, соодветни за типот на воздухоплов, кој ќе биде управуван:

(i) опис на кабинската конфигурација;

(ii) поставеност, отстранување и употреба на целата пренослива безбедносна опрема и опрема за ситуации во случај на опасност во воздухопловот;

(iii) сите нормални процедури како и процедури за итни случаи;

(iv) постапување со патниците и контрола на патниците во случај на гужва;

(v) противпожарна и противдимна опрема, вклучувајќи ја употребата на целата поврзана противпожарна и заштитна опрема, карактеристична за онаа на воздухопловот;

(vi) процедури за евакуација;

(vii) процедури при онеспособеност на пилотот;

(viii) применливи услови и процедури за обезбедување;

(ix) ефективно користење на ресурсите на екипажот.

ORO.CC.130 Обука за разликите

(а) Како дополнение на обуката, барана во ORO.CC.125, членовите на кабинскиот персонал минуваат соодветна обука и проверки, кои ги опфаќаат сите разлики, пред да бидат назначени за:

(1) друга варијанта на тип на воздухоплов, кој се управува во моментот; или

(2) моментално управуван тип или варијанта на воздухоплов со различна:

(i) безбедносна опрема;

(ii) поставеност на безбедносната опремата и опремата за ситуации во случај на опасност; или

(iii) нормални процедури и процедури за итни случаи.

(б) Програмата за обука за разликите:

(1) се утврдува како неопходна врз основа на споредба со програмата за обука, направена од членот на кабинскиот персонал, во согласност со ORO.CC.125(в) и (г), за соодветниот тип на воздухоплов; и

(2) вклучува обука и вежба на соодветниот уред за обука или на самиот воздухоплов, како што е соодветно за елементот на обука за разликите, кои треба да се покријат; и

(в) При воспоставување на програмата и наставниот план за обука за разликите за друга варијанта на тип на воздухоплов, со кој во моментот се вршат операции, операторот ги вклучува, кога е соодветно, задолжителните елементи за соодветниот тип на воздухоплов и неговите варијанти, како што е дефинирано во податоците, утврдени во согласност со Регулатива (ЕЗ) бр. 1702/2003.

ORO.CC.135 Запознавање

Откако ќе помине специфичната обука за тип на воздухоплов и обуката за преквалификација на операторот за тип на воздухоплов, секој член на кабинскиот персонал поминува соодветно запознавање на типот на воздухопловот под надзор, пред да биде назначен за член на минималниот број на кабински персонал, во согласност со ORO.CC.100.

ORO.CC.140 Периодична обука

(а) Секој член на кабинскиот персонал еднаш годишно поминува периодична обука и проверка.

(б) Периодичната обука ги опфаќа функциите на секој член од кабинскиот персонал во нормални процедури и процедурите во случај на опасност и вежбите соодветни за типот и/или варијантата на воздухоплов, со кој се вршат операции

(в) Елементи од обука за специфичен тип на воздухоплов:

(1) Периодичната обука вклучува годишни вежби на покажување со допир од секој член на кабинскиот персонал за симулирање на работата на секој тип или варијанта на врати и излези за нормални и ситуации во случај на опасност за евакуација на патниците.

(2) Периодичната обука исто така вклучува и интервали кои не надминуваат три години за:

(i) користење и вистинско отворање, од страна на секој член на кабинскиот персонал, на соодветната опрема за обука или на самиот воздухоплов на секој вид или варијанта на врати и излези за нормални и во случај на опасност при нормален и режим во случај на опасност;

(ii) вистинско користење, од страна на секој член на кабинскиот персонал, во соодветната опрема за обука или во самиот воздухоплов, на заштитната врата на пилотската кабина при редовен режим или во случај на опасност, како и користење на седиштата, сигурносниот систем за врзување и практична демонстрација на опремата на системот за кислород, во врска со евентуална онеспособеност на пилотот;

(iii) демонстрација на користење на сите други излези, вклучувајќи ги прозорците на пилотската кабина; и

(iv) демонстрација на користење на чамец за спасување, или тобоган за евакуација, доколку се на располагање.

(г) Елементи на специфичната обука на операторот:

(1) Периодичната обука годишно вклучува:

(i) за секој член на кабинскиот персонал:

(А) локација и користење на целокупната опрема за спасување и опрема за ситуации во случај на опасност, вградена или која се наоѓа во воздухопловот; и

(Б) употреба на елеци за спасување, преносliва опрема на системот за кислород и заштитна опрема при дишењето (РВЕ);

(ii) товарање на багаж во патничката кабината;

(iii) процедури поврзани со нечистотиите на површината на воздухопловот;

(iv) процедури за ситуации во случаи на опасност;

(v) процедури на евакуација;

(vi) преглед на инциденти и несреќи;

(vii) ефективно користење на ресурсите на екипажот;

(viii) аспекти од воздухопловната медицина и прва помош, вклучувајќи и поврзана опрема;

(ix) процедури за обезбедување.

(2) На интервали, кои не надминуваат три години, периодичната обука, исто така, вклучува:

(i) употреба на пиротехника (вистински или репрезентативни уреди);

(ii) практична демонстрација на употребата на листи за проверка на екипажот на летање;

(iii) реална и практична обука за користење на секаква противпожарна опрема, вклучувајќи заштитна облека, која е репрезентативна за опремата во воздухопловот;

(iv) од страна на секој член на кабинскиот персонал:

(А) гаснење на пожар, карактеристичен за пожарите во внатрешноста на воздухопловот;

(В) навлекување и користење на PBN во услови на симулиран затворен простор, исполнет со чад.

(д) Периоди на важност:

(1) Периодот на важност на годишната периодична обука е 12 календарски месеци и почнува да тече од крајот на месецот, во кој се направила проверката.

(2) Кога периодичната обука или проверките, барани во (а), се вршат во рамките на последните три календарски месеци од периодот на важност, новиот период на важност започнува да тече од првичниот датум на истек на периодот.

(3) За дополнителните елементи на обуката, одржана на интервали во три години и наведена во (в)(2) и (г)(2), периодот на важност е 36 календарски месеци и започнува да тече од крајот на месецот, во кој се направила проверката.

ORO.CC.145 Обука за обнова на знаењето

(а) Кога член на кабинскиот персонал во текот на претходните шест месеци од периодот на важност на последната соодветна периодична обука и проверка:

(1) не вршел активности во лет, пред повторно да биде распореден/-а да извршува такви должности, тој/таа поминува обука за обнова на знаењето и проверка за секој тип на воздухоплов, кој ќе биде управуван; или

(2) не вршел активности во лет на конкретен тип на воздухоплов, пред повторно да биде распореден/-а на такви задачи тој/таа мора на овој тип на воздухоплов да изврши :

(i) обука за обнова на знаењето и проверка; или

(ii) два лета за запознавање во согласност со ORO.CC.135.

(б) Програмата за обука за обнова на знаењето за секој тип на воздухоплов, го вклучува најмалку следново:

(1) процедури за ситуации во случај на опасност;

(2) процедури на евакуација;

(3) користење и вистинско отворање, од секој член на кабинскиот персонал, на секој вид или варијанта на излези за редовни и во случај на опасност и на сигурносната врата на пилотската кабина при нормален и во режим во случај на опасност;

(4) демонстрација на користење на сите други излези, вклучувајќи ги прозорците на пилотската кабина;

(5) локација и користење на целосната безбедносна опрема и опремата за ситуации во случај на опасност , монтирана или кој се внесува во воздухопловот.

(в) Операторот може да одлучи да ја замени обуката за обнова на знаењето со периодичната обука, ако повторното вршење на задачи за летање на членови на кабинскиот персонал започнува во рамките на периодот на важност на претходната периодична обука и проверка. Ако овој период на важност е истечен, обуката за обнова на знаењето може да биде заменета само со специфичната обука за типот на воздухоплов и обуката за преквалификација на операторот, како што е наведено во ORO.CC.125.

ОДДЕЛ 2

Дополнителни услови за операциите на комерцијалниот воздушен превоз

ORO.CC.200 Постар член на кабинскиот персонал

(а) Кога се бара повеќе од еден член на кабинскиот персонал, составот на кабинскиот персонал вклучува постар член на кабинскиот персонал, назначен од страна на операторот.

(б) Операторот ги назначува членовите на кабинскиот персонал на должноста постар член на кабинскиот персонал, само ако тие:

(1) имаат најмалку 2 години искуство како оперативни членови на кабинскиот персонал; и

(2) поминале успешно курс за обука за постар член на кабинскиот персонал и поврзаната проверка.

(в) Курсот за обука за постар член на кабинскиот персонал ги опфаќа сите обврски и одговорности на раководителите на кабинскиот персонал и ги вклучува најмалку следниве елементи:

(1) давање инструкции пред летот;

(2) соработка со екипажот;

(3) преглед на условите на операторот и законските услови;

(4) известување за несреќи и инциденти;

(5) човечки фактор и ефективно користење на ресурсите на екипажот(CRM); и

(6) ограничувања на времето на лет и должност и услови за одмор.

(г) Постариот член на кабинскиот персонал одговара пред командантот за спроведувањето и координирањето на нормалните и итните процедури, опишани во оперативниот прирачник, вклучувајќи и прекинувањето на извршувањето на должностите, кои не се поврзани со безбедноста, од причини поврзани со безбедноста или сигурноста.

(д) Операторот утврдува процедури за избор на соодветно квалификуван член на кабинскиот персонал, кој ги извршува функциите на постар член на кабинскиот персонал, во случај кога назначениот постар член на кабинскиот персонал не е во состојба да ги исполнува своите обврски. За промените на овие процедури се известува надлежниот орган.

ORO.CC.205 Намалување на бројот на кабинскиот персонал за време на операции на земја или непредвидени околности

(а) Кога на воздухопловот има патници, во патничката кабината мора да има присутен минимален број на членови на кабинскиот персонал, во согласност со ORO.CC.100.

(б) Под условите наведени во (в), овој број може да биде намален:

(1) за време на редовни операции на земја, кои не вклучуваат полнење/празнење на гориво, кога воздухопловот се наоѓа на местото за паркирање; или

(2) при непредвидени околности, ако бројот на патниците, превезени во текот на летот, е намален. Во овој случај, по завршувањето на летот на надлежниот орган

му се поднесува извештај.

(в) Услови:

(1) во оперативниот прирачник се утврдени процедури, кои гарантираат дека со намалување на членовите на кабинскиот персонал, постигнато е еквивалентно ниво на безбедност, особено при евакуација на патниците;

(2) при намалување на членовите на кабинскиот персонал, вклучен е постар член на кабинскиот персонал, како што е наведено во ORO.CC. 200;

(3) на секои 50 патници или дел од 50 патници, во иста кабина на воздухопловот, се бара најмалку еден член на кабинскиот персонал;

(4) во случај на вообичаени операции на земја, во кои во воздухопловот се бара повеќе од еден член на кабинскиот персонал, бројот, утврден во согласност со (в)(3) се зголемува за да се вклучи еден член на кабинскиот персонал, на секој пар излези за ситуации во случај на опасност кои се наоѓаат на нивото на подот.

ORO.CC.210 Дополнителни услови за доделување на должности

На членовите на кабинскиот персонал им се доделува должности и се ангажираат да работат на конкретен тип или варијанта на воздухоплов, само ако тие:

(а) поседуваат важечка потврда за кабинскиот персонал, издадена во согласност со Анекс V (Дел-CC) кон Регулатива (ЕУ) бр. 290/2012;

(б) се квалификувани за типот или варијантата во согласност со овој поддел;

(в) ги исполнуваат другите применливи услови од овој поддел и Анекс IV (Дел-CAT);

(г) носат униформа за кабинскиот персонал на операторот.

ORO.CC.215 Програми за обука и проверки и поврзана документација

(а) Програмите за обука и проверки, вклучувајќи ги наставните планови, предвидени со овој поддел, се одобруваат од надлежниот орган и се опишуваат во оперативниот прирачник.

(б) Откако членот на кабинскиот персонал успешно поминува курс за обука и поврзаната проверка, операторот:

(1) ја ажурира евиденцијата за обука на членови на кабинскиот персонал во согласност со ORO.MLR.115; и

(2) му/и обезбедува список, во кој се наведени ажурирани периоди на важност во однос на типот(-вите) и варијантата(-ите) на воздухопловот, за кој членот на кабинскиот персонал е квалификуван да работи.

ORO.CC.250 Вршење операции на повеќе од еден тип или варијанта на воздухоплов

(а) Член на кабинскиот персонал не може биде назначен да извршува функции на повеќе од три типа на воздухоплови, со исклучок на тоа дека, со одобрение од надлежниот орган, членот на кабинскиот персонал може да биде назначен да врши функции на четири типа на воздухоплови, ако за најмалку два од типовите:

(1) безбедносната опремата и опремата за ситуации во случај на опасност како и

редовните и процедурите за ситуации во случај на опасност се слични; и

(2) ако редовните и вонредни процедури за ситуации во случај на опасност се идентични.

(б) За целите на (а) и за обуката и квалификациите на кабинскиот персонал, операторот мора да одреди:

(1) секој воздухоплов како тип или варијанта, земајќи ги предвид каде е тоа можно, соодветните податоци, дадени во согласност со Регулатива (ЕЗ) бр. 1702/2003, за соодветниот тип или варијанта на воздухоплов; и

(2) варијанти на тип на воздухоплов за различни типови, ако тие не се слични во следниве аспекти:

(i) користење на излезите во случај на опасност;

(ii) локација и тип на преносливата безбедносна опрема и опрема во случај на опасност;

(iii) специфични процедури за ситуации во случај на опасност поврзани за тип.

ORO.CC.255 Работа со еден член на кабински персонал

(а) Операторот избира, регрутира, обучува и ја проверува квалификацијата на членовите на кабинскиот персонал, на кои ќе им бидат доделени задолженија на едночлен кабински персонал, во согласност со критериумите, соодветни за овој тип на операции.

(б) На членовите на кабинскиот персонал, кои не поседуваат претходно оперативно искуство како еден член кабински персонал, им се доделуваат таков тип на задолженија, само откако:

(1) ќе ја помине обуката, која се бара согласно (в), како дополнение на нивната применлива обука и проверки, потребни според овој поддел;

(2) ќе ги помине проверките, кои ја потврдуваат нивната стручност за извршување на нивните обврски и одговорности во согласност со процедурите, опишани во оперативниот прирачник; и

(3) ќе ги извршат летовите за запознавање од најмалку 20 часови, кои опфаќаат 15 сектори на соодветниот тип на воздухоплов под контрола на член на кабинскиот персонал со соодветно искуство.

(в) Следниве дополнителни елементи на обука се опфатени, каде се става особено акцент на операциите со еден член на кабинскиот персонал:

(1) одговорност пред командантот за спроведување на редовните и процедурите во случај на опасност;

(2) значење на координацијата и комуникацијата со екипажот на летањето, особено при справување со немирни патници и патници со непредвидено однесување;

(3) преглед на условите на операторот и законските услови;

(4) документација;

(5) известување за несреќи и инциденти; и

(6) ограничувања на времето за лет, работното време и условите за одмор.

ПОДДЕЛ ТС

ТЕХНИЧКИ ЕКИПАЖ НА HEMS-, HHO- ИЛИ NVIS-ОПЕРАЦИИ

ORO.TC.100 Опсег

Овој поддел ги утврдува условите, кои мора да бидат исполнети од страна на операторот, кој управува со воздухоплов со членови на технички екипаж во операции на комерцијалниот воздушен превоз на хеликоптерската медицинска служба за итна помош (HEMS), при операции за помош на систем за гледање во ноќни услови (NVIS) или при операции хеликоптерски операции со користење на дигалка (HHO).

ORO.TC.105 Услови за доделување на задолженија

(а) На членови на технички екипаж им се доделува извршувањето на задолженија при операциите HEMS, HHO или NVIS во комерцијалниот воздушен превоз, само ако тие:

(1) се на возраст не помала од 18 години;

(2) се физички и психички способни за безбедно извршување на нивните должности и одговорности;

(3) ја поминале целата применлива обука, барана согласно овој поддел за извршување на нивните доделени задолженија;

(4) поминале проверка за професионалната подготовка за исполнување на сите доделени задолженија во согласност со процедурите, опишани во оперативниот прирачник.

(б) Пред да им бидат доделени задолженија на членови на технички екипаж , кои се самовработени и/или работат хонорарно или со скратено работно време, операторот проверува дали се исполнети сите применливи услови од овој поддел, земајќи ги предвид сите услуги обезбедени од страна на член на технички екипаж на некој/-и друг/-и оператор/-и, за да се утврди особено:

(1) вкупниот број на типови и варијанти на воздухоплови, на кои се работело;

(2) применливите ограничувања на времето за лет и должност и услови за одмор.

ORO.TC.110 Обука и проверка

(а) Операторот утврдува програма за обука во согласност со применливите услови од овој поддел, со цел да бидат опфатени обврските и одговорностите кои треба да ги извршат членови на технички екипаж .

(б) По завршувањето на почетната обука, преквалификацијата на операторот, обуката за разликите и периодичната обука, секој член на технички екипаж поминува низ проверка, за да се покажат неговите вештини за вршење на нормални и процедурите во случај на опасност.

(в) За секој курс за обука, обуката и проверките се вршат од персонал со соодветни квалификации и искуство, опфатени со предметот на обуката. Операторот го известува надлежниот орган за персоналот, кој ги врши проверките.

ORO.TC.115 Почетна обука

Пред спроведување на курс за преквалификација на операторот, секој член на технички екипаж поминува низ почетна обука, која вклучува:

(а) општи теориски знаења за воздухопловството и нормативните документи во областа на воздухопловството, кои ги опфаќаат сите елементи, поврзани со обврските и одговорностите, барани од членови на технички екипаж ;

(б) обука во случаи на пожар и чад;

(в) обука за преживување на копно и во вода, соодветна за типот и областа на операции;

(г) аспекти од воздухопловна медицина и прва помош;

(д) комуникација и соодветни елементи од ефективно користење на ресурсите на екипажот (CRM) од ORO.FC.115 и ORO.FC.215

ORO.TC.120 Обука за преквалификација на операторот

Секој член на технички екипаж поминува:

(а) курс за преквалификација на операторот, вклучувајќи ги соодветните CRM елементи,

(1) пред неговото прво назначување од операторот за член на технички екипаж; или

(2) кога преминува на друг тип или класа на воздухоплов, ако некои од процедурите или опремата, наведени во (б) се разликуваат.

(б) Обуката за преквалификација на операторот вклучува:

(1) поставеноста и користењето на целата опрема за безбедност и опремата за спасување на воздухопловот;

(2) сите редовни и процедури во случај на опасност;

(3) опремата во воздухопловот, која се користи за извршување на обврските во воздухопловот или на копно со цел помагање на пилотот за време на операциите HEMS, HHO или NVIS.

ORO.TC.125 Обука за разликите

(а) Секој член на технички екипаж поминува низ обука за разликите, кога се менува опремата или процедурите на типовите или варијантите, на кои тој работи во моментот.

(б) Операторот во оперативниот прирачник ги наведува случаите во кои се бара обука за разликите.

ORO.TC.130 Летови за запознавање

По завршување на обуката за преквалификација на операторот, секој член на технички екипаж врши летови за запознавање пред да работи како член на технички екипаж во операциите за HEMS, HHO или NVIS.

ORO.TC.135 Периодична обука

(а) Во рамките на секој 12-месечен период, секој член на технички екипаж поминува низ периодична обука, која одговара на типот или класата на воздухопловот и опремата, што тој ја користи. Елементи на CRM се вклучуваат во сите делови од периодичната обука.

(б) Периодичната обука опфаќа теоретска и практична настава и вежба.

ORO.TC.140 Обука за обнова на знаењето

(а) Секој член на технички екипаж, кој не вршел должности во последните шест месеци, поминува обука за обнова на знаењето, утврдена во оперативниот прирачник.

(б) Ако член на технички екипаж не вршел летови со конкретен тип или класа на воздухоплов во последните шест месеци, пред да биде назначен за овој тип или класа, тој поминува:

(1) низ обука за обнова на знаењето за типот или класата; или

(2) има два сектора на запознавање на тој тип или класа на воздухоплов.

АНЕКС IV

ОПЕРАЦИИ НА КОМЕРЦИЈАЛЕН ВОЗДУШЕН ПРЕВОЗ

[ДЕЛ-CAT]

ПОДДЕЛ А

ОПШТИ УСЛОВИ

CAT.GEN.100 Надлежен орган

Надлежниот орган е органот, назначен од земјата-членка, каде што операторот поседува седиште на деловна активност.

ОДДЕЛ 1

Воздухоплови на моторен погон

CAT.GEN.MPA.100 Одговорности на екипажот

(а) Секој член на екипажот е одговорен за правилно извршување на неговите/нејзините должности кои:

(1) се поврзани со безбедноста на воздухопловот и лицата во него; и

(2) се наведени во инструкциите и процедурите во оперативниот прирачник.

(б) Секој член на екипажот:

(1) го известува водачот на воздухопловот за секоја грешка, отказ, несоодветна функција или дефект, кои според него може да влијае врз пловидбеноста или безбедната операција на воздухопловот, вклучувајќи ги системите за во случај на опасност, ако тоа веќе не е соопштено од друг член на екипажот;

(2) го известува командантот за секој инцидент, кој е закана или може да ја загрози безбедната операција, ако тоа веќе не го пријавил друг член на екипажот;

(3) ги исполнува соодветните услови на шемите на операторот за известување за настани кои ја загрозуваат безбедноста;

(4) ги почитува сите ограничувања за време на лет и работното време на екипажот на лет (FTL) и условите за одмор, кои се применуваат на нивната активност;

(5) кога презема должност за повеќе од еден оператор:

(i) води своја евиденција за времето за лет и должност и периодите за одмор, наведени во применливите услови за FTL; и

(ii) го обезбедува секој оператор со потребните податоци за утврдување на распоредот на активностите во согласност со применливите услови за FTL.

(в) Одреден член на екипажот не ги извршува обврските во воздухоплов:

(1) кога се наоѓа под влијание на психоактивни супстанции или алкохол, или кога е неспособен поради повреда, замор, лекување, болест или други слични причини;

(2) додека не истече разумен временски период по нуркање во голема длабочина, или по давање на крв;

(3) ако не се исполнети применливите медицински услови;

(4) ако тој/таа има какви и да било сомнежи во врска со можноста да ги исполни неговите дадени должности; или

(5) ако тој/таа претпоставува дека е изморен/а, како што е наведено во 7.ѓ од Анекс IV кон Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008, или се чувствува на каков било начин неспособен/а, до степен до кој може да се загрози безбедноста на летот.

CAT.GEN.MPA.105 Одговорности на командантот

(а) Како дополнение на исполнувањето на условите од CAT.GEN.MPA.100, командантот:

(1) е одговорен за безбедноста на сите членови на екипажот, патниците и товарот, кои се наоѓаат на воздухопловот, од моментот на своето качување на воздухопловот до моментот на напуштање на воздухопловот по завршувањето на летот;

(2) е одговорен за операциите и безбедноста на воздухопловот:

(i) за авиони, од моментот во кој авионот е спремен за движење со цел возење по земја пред полетување, до моментот на запирањето на крајот на летот и гаснењето на моторите, кои се користат како основни погонски единици;

(ii) за хеликоптери, при движење на роторите;

(3) е овластен да дава секакви наредби и да ги презема сите неопходни мерки со цел да се обезбеди безбедноста на воздухопловот и на лицата и/или предметите во согласност со точка 7.в од Анекс IV кон Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008;

(4) има овластување за симнување од воздухопловот на секое лице или кој било дел од товарот, кои можат да претставуваат потенцијална закана за безбедноста на воздухопловот или за лицата во воздухопловот;

(5) не дозволува превоз на лице, кое е под влијание на алкохол или наркотични средства до степен до кој може да претставува закана за безбедноста на воздухопловот или на лицата во воздухопловот;

(6) има право да одбие превоз на патници со ограничени права за пристап, депортирани или приведени лица, ако нивниот превоз го зголемува ризикот за безбедноста на воздухопловот или на лицата во воздухопловот;

(7) гарантира дека сите патници се информирани за поставеноста на излезите во случај на опасност и за локацијата и начинот на користење на соодветната безбедносна опрема за ситуации во случај на опасност;

(8) гарантира дека сите оперативни процедури и листите за проверка се во согласност со оперативниот прирачник;

(9) не дозволува било кој член на екипажот да врши каква и да е активност за време на критичните фази на летот, освен обврските потребни за обезбедување на безбедно функционирање на воздухопловот;

(10) гарантира дека уредите за снимање на податоците од летот:

(i) не се неисправни или исклучени за време на летот; и

(ii) во случај на несреќа или инцидент, за кој/која задолжително се изготвува извештај:

(A) намерно не се бришат;

(Б) се деактивираат веднаш по завршувањето на летот; и

(В) се активираат повторно само во согласност со истражниот орган;

(11) одлучува дали ќе прифати или нема да прифати воздухоплов, кој покажува отстапувања во поглед на списокот со отстапувања од конфигурацијата (CDL) или од листата на минимална опрема (MEL);

(12) гарантира дека прегледот пред летањето е спроведен во согласност со условите од Анекс I (Дел-М) кон Регулатива (ЕЗ) бр. 2042/2003;

(13) се уверува дека пристапот до опремата за итни случаи и спасување е лесен и овозможува непосредно користење.

(б) Во итна ситуација, која бара итно решение и акција, командантот или пилотот, на кого му е доверено водењето на летот, ги презема сите активности, кои ги смета за потребни според околностите, во согласност со точка 7.г од Анекс IV кон Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008. Во такви случаи, тој/таа може да отстапува од правилата, оперативните процедури и методите во интерес на безбедноста.

(в) Кога воздухопловот извршил маневри за време на лет како одговор на предупредувањето (RA) од воздухопловниот систем за избегнување на судир на воздухопловите во лет (ACAS), командантот поднесува ACAS-извештај до надлежниот орган..

(г) Опасност од птици и судири со птици:

(1) Кога се забележува потенцијална опасност од судир со птици, командантот ја информира службата која обезбедува услуги на контролата на летањето (ATC), веднаш штом работното оптоварување на екипажот на лет го дозволи тоа.

(2) Кога како резултат на судир со птици, воздухопловот, за кој е одговорен командантот, се здобил со значителна штета или ја загубил целосно или делумно својата примарна функција, командантот поднесува писмен извештај за судирот со птиците до надлежниот орган по слетувањето.

CAT.GEN.MPA.110 Овластување на командантот

Операторот ги презема сите неопходни мерки за да гарантира дека сите лица во воздухопловот ги почитуваат сите законски наредби, дадени од страна на командантот, со цел обезбедување на безбедноста на воздухопловот и на луѓето или товарот, превезувани со него.

CAT.GEN.MPA.115 Персонал или членови на екипажот во патничката кабина, различни од кабинскиот персонал

Операторот гарантира дека персоналот или членови на персоналот, различни од сегашните членови на кабинскиот персонал, кои ги извршуваат своите обврски во кабината на воздухопловот нема :

(а) да бидат по забуна сметани за оперативни членови на кабинскиот персонал од страна на патниците;

(б) да ги заземаат позициите кои му се одредени на кабинскиот персонал;

(в) да ги попречуваат оперативните членови на кабинскиот персонал при извршувањето на нивните должности.

CAT.GEN.MPA.120 Заеднички јазик

Операторот гарантира дека сите членови на екипажот можат да комуницираат меѓусебно на заеднички јазик.

CAT.GEN.MPA.125 Возење по земја на авиони

Операторот обезбедува дека авионот кој што се движи по маневарски површини на аеродром, да биде управуван од страна на лице кое:

(а) е соодветно квалификуван пилот; или

(б) е назначено од операторот и:

(1) е обучен да врши возење по земја на воздухопловот;

(2) е обучен да ја користи радиотелефонската опрема;

(3) има добиено инструкции во однос на планот на аеродромот, маршрутите, знаците, ознаките, светлата, сигналите и упатствата за контролата на летање (ATC), фразеологијата и процедурите;

(4) е во состојба да ги почитува оперативните стандарди, неопходни за безбедно движење на авионот на аеродромот.

CAT.GEN.MPA.130 Пуштање на роторите во погон — хеликоптери

Роторите на хеликоптерите се пуштаат во погон за самиот лет само од страна на квалификуван пилот кој седи зад контролите.

CAT.GEN.MPA.135 Пристап до кабината на персоналот на летање

(а) Операторот гарантира дека на лице, кое не е член на екипажот на лет, назначен за конкретниот лет, не му е дозволен пристап или превоз во кабината на персоналот на летање, освен во случаите кога тоа лице е:

(1) оперативен член на екипажот;

(2) претставник на надлежниот или истражниот орган, ако тоа е потребно за извршување на неговите/нејзините службени обврски; или

(3) има одобрение за пристап и се превезува во согласност со инструкциите, содржани во оперативниот прирачник.

(б) Командантот гарантира дека:

(1) пристапот до кабина на персоналот на летање не предизвикува одземање на вниманието или мешање при спроведувањето на летот; и

(2) сите лица, превезени во кабината на персоналот на летање, се запознаени со соодветните процедури за безбедност.

(в) Командантот ја носи конечната одлука за пристап во кабината на персоналот на летање.

CAT.GEN.MPA.140 Преносливи електронски уреди

Операторот не дозволува било кое лице да користи пренослив електронски уред (PBN) во кабината на воздухопловот кој би можел да има негативен ефект врз перформансите на системите и опремата на воздухопловот и презема сите разумни мерки за спречување на нивно користење.

CAT.GEN.MPA.145 Информации за опремата за ситуации во случај на

опасност и опрема за преживување која се носи во воздухопловот

Операторот гарантира дека во секое време се достапни списоци со информации за опремата за ситуации во случај на опасност и опремата за преживување на секој негов воздухоплов, а се со цел итна комуникација со центрите за координација на спасувањето (RCC).

CAT.GEN.MPA.150 Принудно слетување на вода — авиони

Операторот управува авион со конфигурација со повеќе од 30 патнички места при летови над водни површини, на растојание од најблиското копно, погодно за принудно слетување, поголемо од 120 минути при брзина на крстарење или 400 наутички милји, во зависност од тоа кое е помало, само ако авионот ги исполнува условите за принудно слетување на вода, пропишани во применливите правила за пловидбеност.

CAT.GEN.MPA.155 Превоз на бојно оружје и муниција

(а) Операторот превезува бојно оружје или муниција по воздух, само ако добил одобрение за тоа од сите држави, чиишто воздушен простор е планирано да биде искористен за летот.

(б) Кога е одобрението добиено, операторот гарантира дека, бојното оружје и муницијата се:

(1) натоварени во воздухопловот на место, кое е недостапно за патниците за време на летот; и

(2) оружјето е празно (кога станува збор за огнено оружје).

(в) Операторот гарантира дека командантот е известен пред почетокот на летот за деталите и поставеноста на бојното оружје и муницијата, предвидени за превоз и за нивното сместување на воздухопловот.

CAT.GEN.MPA.160 Превоз на спортско оружје и муниција

(а) Операторот ги презема сите неопходни мерки за да гарантира дека за секое спортско оружје, наменето за превоз по воздух е известен операторот.

(б) Операторот, кој го прифаќа превозот на спортско оружје, гарантира дека тоа е:

(1) натоварено во воздухопловот на место, кое е недостапно за патниците за време на летот; и

(2) оружјето е празно (кога станува збор за огнено или друго оружје, кое може да содржи муниција).

(в) Муницијата за спортско оружје може да биде транспортирана во пријавениот патнички багаж, кој е предмет на одредени ограничувања во согласност со техничките упатства.

CAT.GEN.MPA.161 Превоз на спортско оружје и муниција — олеснувања

Без да е во согласност со CAT.GEN.MPA.160(б), за хеликоптерите со максимална сертифицирана маса при полетување (MCTOM) еднаква или помала од 3 175 kg, со кои се вршат операции во дневни услови и на маршрути на кои навигацијата се извршува со користење на визуелни ориентири, спортското оружје може да биде превезувано на место кое е достапно за време на летот, под услов операторот да има утврдено соодветни процедури и да не може да се

смести на место, кое за време на летот е недостапно.

CAT.GEN.MPA.165 Начин за превоз на лица

Операторот ги презема сите неопходни мерки за да обезбеди дека за време на летот ниту едно лице не се наоѓа во кој било дел од воздухопловот, кој не е наменет за сместување на лица, освен во случаите кога е даден привремен пристап од страна на командантот:

(а) со цел преземање активности, неопходни за безбедноста на воздухопловот или на луѓе, животни или стока во него; или

(б) во дел од воздухопловот, во кој се превезува товар или залихи, а кој притоа е конструиран така што овозможува пристап на луѓето додека воздухопловот е во летот.

CAT.GEN.MPA.170 Алкохол и дрога

Операторот ги презема сите неопходни мерки да не дозволи качување или престој во воздухопловот на лица, кои се наоѓаат под влијание на алкохол или дрога до степен, до кој би можел да претставуваат закана за безбедноста на воздухопловот или на лицата во воздухопловот.

CAT.GEN.MPA.175 Закана за безбедноста

Операторот ги презема сите неопходни мерки за да гарантира дека ниту едно лице не постапува невнимателно или небрежно за да:

(а) ја загрози безбедноста на воздухопловот или на лицата во воздухопловот; или

(б) да предизвика или дозволи да биде загрозена безбедноста на лице или на имот.

CAT.GEN.MPA.180 Документи, прирачници и информации, кои мора да бидат достапни во воздухопловот

(а) Освен ако не е поинаку наведено, оригинали или копии на долунаведените документи, прирачници и информации се достапни во воздухопловот за време на секој лет:

(1) прирачник за летање на воздухопловот (AFM), или еквивалентен(-ни) документ(-и);

(2) оригиналот на уверението за регистрација;

(3) оригиналот на уверението за пловидбеност (CofA);

(4) сертификат за бучава, вклучувајќи негов превод на англиски јазик, кога е издаден од органот, одговорен за издавање на уверението за бучава;

(5) заверена копија на уверение за исполнување на безбедносни услови(AOC);

(6) спецификациите на активности, поврзани со типот на воздухоплов, издадени со AOC;

(7) оригиналот на дозволата за користење на радио во воздухопловот, ако е применливо;

(8) полиси за осигурување за одговорност за штета настаната од трети лица;

(9) дневникот на летот или еквивалентен документ, а кој се однесува на

воздухопловот;

(10) техничкиот дневник на воздухопловот, во согласност со Анекс I (Дел-М) кон Регулатива (ЕЗ) бр. 2042/2003;

(11) детали од пополнетиот АТС план за летање, зависно од потребата;

(12) тековни и соодветни воздухопловни карти за маршрутата на предложениот лет и сите маршрути, по кои е разумно да се очекува дека може да се пренасочи летот;

(13) информации за процедурите и визуелните сигнали, што треба да се користат од воздухоплов кој пресретнува или пресретнатиот воздухоплов;

(14) информации за услугите за потрага и спасување во областа на планираниот лет, кои се лесно достапни во пилотската кабина;

(15) важечките делови од оперативниот прирачник а кои се однесуваат на обврските на членовите на екипажот, кои се лесно достапни за членовите на екипажот;

(16) листа на минимална опрема (MEL);

(17) соодветно итно известување на воздухопловниот персонал (NOTAM) и брифинг документација од услугите за воздухопловно информирање (AIS);

(18) соодветни метеоролошки информации;

(19) декларации за товарот и/или патниците, ако е применливо;

(20) документација за масата и балансот;

(21) оперативен план на летот, ако е применливо;

(22) известување за посебни категории на патници (SCP) и специјални товари, ако е применливо; и

(23) секоја друга документација, која може да биде релевантна за летот или се бара од земјите, засегнати со летот.

(б) Без да е во спротивност со (а), за операции според условите на визуелно летање (VFR) во текот на денот, со некомплексни воздухоплови на моторен погон, кои полетуваат и слетуваат на еден ист аеродром или оперативна површина во рок од 24 часа, или кои остануваат во локалната географска област, наведена во оперативниот прирачник,следната документација може да се чува на аеродромот или на оперативното место:

(1) сертификат за бучава;

(2) дозвола за користење на радио во воздухопловот;

(3) дневник за летот, или еквивалентен документ;

(4) технички дневник на воздухопловот;

(5) документација за NOTAM и AIS;

(6) метеоролошки информации;

(7) информации за посебни категории на патници и специјални товари, ако е применливо; и

(8) документација за масата и балансот.

(в) Без да е во согласност со (а), во случај на губење или кражба на документите, наведени во (а) од (2) до (а)(8), дозволено е операцијата да продолжи, се додека воздухопловот не стигне до својата дестинација или место, каде што може да се изврши замена на документите.

CAT.GEN.MPA.185 Информации, кои треба да се задржат на копно

(а) Операторот гарантира дека најмалку за време на секој лет или серија од летови:

(1) информациите, поврзани со летот и соодветни за типот на операција, се чуваат на земја;

(2) информациите се задржуваат се додека не се направат копии во архивата, каде што ќе бидат долгорочно зачувани; или, ако последново не е можно;

(3) наведените информации се превозуваат во огноотпорен контејнер во воздухопловот.

(б) Информациите, наведени во (а) вклучуваат:

(1) копија од оперативниот план на лет, кога е соодветно;

(2) копии од соодветниот(-те) дел(-ови) на технички дневник на воздухопловот;

(3) NOTAM-документација за специфичната маршрута, ако конкретно операторот внел промени во неа;

(4) документација за масата и балансот, ако се бара; и

(5) информации за специјален товар.

CAT.GEN.MPA.190 Обезбедување на документи и записи

Командантот ги обезбедува потребните документи, кои се наоѓаат во воздухопловот, во одреден рок, на барање на лице, овластено од органот.

CAT.GEN.MPA.195 Чување, изработка и користење на записи од уредите за снимање на податоците од летот

(а) По несреќа или инцидент, кои се предмет на задолжително известување, операторот ги чува оригиналните запишани податоци, во текот на 60 денови, ако не е определено поинаку од страна на истражниот орган.

(б) Операторот врши оперативни проверки и проценки на записите од уредот за снимање на податоците од летот (FDR), записите од уредот за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR) и записите од опремата за пренос на податоци, за да се обезбеди континуираното функционирање на овие уреди.

(в) Операторот ги чува записите од оперативниот период од уредот за снимање податоците од летот (FDR), како што се бара во CAT.IDE.A.190 или CAT.IDE.H.190, освен во случаите на тестирање и одржување на уредот за снимање на податоците од летот FDR, кога е дозволено бришење на информациите до еден час од најстарите запишани податоци во времето на тестирање.

(г) Операторот чува и одржува ажурирана документација, која ги прикажува информациите, потребни за претворање на необработените податоци од уредот за снимање на податоците од летот (FDR) во параметри, изразени во технички единици.

(д) Операторот ги става на располагање сите зачувани записи од уредот за снимање на податоците од летот,(FDR) доколку надлежниот орган го утврди тоа.

(ѓ) Без да е во спротивност со Регулатива (ЕУ) бр. 996/2010 на Европскиот парламент и на Советот ([1]):

(1) записите од уредот за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR) се користат само ако сите засегнати членови на екипажот и персоналот за одржување на воздухопловите, за целите кои не се однесуваат на испитувањето на воздухопловна несреќа или инцидент, кои се предмет на задолжително известување,.

(2) записите од уредот за снимање на податоците од летот (FDR) и записите од опремата за пренос на податоци се користат само за цели кои не се предмет на испитувањето за воздухопловна несреќа или инцидент, кои се предмет на задолжително известување, само ако овие записи:

(i) се користат од страна на операторот единствено за целите на пловидбеноста или одржувањето; или

(ii) се анонимни; или

(iii) се откриваат преку заштитените процедури.

CAT.GEN.MPA.200 Транспорт на опасни материи

(а) Освен ако во овој анекс не е дозволено поинаку, транспортот на опасни материи по воздушен пат се врши во согласност со Анекс 18 кон Чикашката конвенција, како што е последен пат изменета и проширена со '*Техничките инструкции за безбеден транспорт на опасни материи по воздушен пат* (ICAO Doc 9284-AN/905), вклучувајќи ги дополнувањата, какви било измени или исправките.

(б) Опасните материи се транспортираат само од страна на оператори кои се овластени во согласност со Анекс V (Дел-SPA), Поддел E, освен кога:

(1) тие не се предмет на техничките инструкции во согласност со Дел 1 од овие инструкции; или

(2) тие се транспортираат од патници или членови на екипажот, или се во багажот, во согласност со Дел 8 од техничките инструкции.

(в) Операторот утврдува процедури за да се гарантира дека се преземени сите неопходни мерки за да се спречи невнимателно внесување на опасни материи во воздухопловот.

(г) Операторот го обезбедува персоналот со потребните информации, овозможувајќи му да ги извршува своите одговорности, како што се бара од Техничките инструкции.

(д) Во согласност со Техничките инструкции, операторот веднаш ги пријавува на надлежниот орган и на соодветниот орган од земјата на чија територија се случил настанот, сите случаи на:

(1) било какви инциденти или несреќи со опасни материи;

---

[1] Сл. весник L 295, 12 ноември 2010 год., стр. 35.

(2) откривање на непријавени или неправилно пријавени опасни материи или товар или поштенски пратки; или

(3) откривање на опасни материи кои се пренесуваат од страна на патници или членови на екипажот, или се во нивниот багаж, кога тоа не е во согласност со Дел 8 од Техничките инструкции.

(ѓ) Операторот гарантира дека на патниците им се обезбедуваат информации за опасните материи во согласност со техничките инструкции.

(е) Операторот гарантира дека известувањата кои содржат информации за транспортот на забранети стоки се даваат на местата за прифаќање на товарот како што се бара во Техничките инструкции.

ПОДДЕЛ Б

ОПЕРАТИВНИ ПРОЦЕДУРИ

ОДДЕЛ 1

Воздухоплови на моторен погон

CAT.OP.MPA.100 Користење на службите на контролата на летањето

(а) Операторот гарантира дека:

(1) за сите летови се користат службите на контролата на летањето (ATS), соодветни за воздушниот простор и применливите правила за летови, секој пат кога се на располагање;

(2) оперативните инструкции за време на летот вклучуваат промени во планот на лет од ATS, кои кога е можно се координираат со соодветните единици од службите на контролата на летањето (ATS), пред да се проследат до воздухопловот.

(б) Без да е во согласност со (а), користењето на ATS не е задолжително, освен ако тоа не се наметнува со условите во однос на воздушниот простор за:

(1) операции согласно VFR во текот на денот, на некомплексни авиони, на моторен погон;

(2) хеликоптери со максимална сертифицирана маса при полетување (MCTOM) која е еднаква или помала од 3 175 kg и кои вршат операции во дневни услови и се движат по маршрути чија навигација се врши со помош на визуелните ориентири; или

(3) локални операции со хеликоптер,

под услов услугите за потрага и спасување да можат да се одржуваат.

CAT.OP.MPA.105 Користење на аеродроми и оперативни места

(а) Операторот користи само такви аеродроми и оперативни места, кои се погодни за типовите на воздухоплови и предметни операциите.

(б) Користењето на оперативни места е применливо само за:

(1) некомплексни авиони на моторен погон; и

(2) хеликоптери.

CAT.OP.MPA.106 Користење на изолирани аеродроми — авиони

(а) Користењето на изолиран аеродром како аеродром на дестинација при летови со авион бара претходно одобрение од надлежниот орган.

(б) Изолираниот аеродром е оној аеродром за кој се бара алтернативна или финална количина на гориво за до најблискиот соодветен алтернативен аеродром да е поголема од:

(1) за авионите со клипни мотори, гориво потребно за 45-минутен лет плус 15 % од налетот кое е планирано да се потроши на нивото на крстарење, или гориво за лет од два часа, во зависност од тоа која вредност е помала; или

(2) за авионите со турбински мотори, горивото за лет од два часа при стандардна потрошувачка на ниво на крстарење над аеродромот на дестинација, вклучувајќи го финалното резервно гориво.

CAT.OP.MPA.107 Соодветен аеродром

Операторот смета одреден аеродром за соодветен, ако во очекуваното време за користење, аеродромот е на располагање и ги нуди потребните дополнителни услуги, на пр. услуги од службите на контролата на летањето (ATS), соодветно осветлување, комуникација, временска прогноза, помошни навигациски средства и служби за итни служби.

CAT.OP.MPA.110 Оперативен минимум на аеродромите

(а) Операторот утврдува оперативен минимум на аеродромите за секое полетување, дестинација или за алтернативен аеродром, што се планира да биде искористен. Овој минимум не може да биде понизок од минимумот, утврден од земјата на чија територија се наоѓа соодветниот аеродром, освен ако тоа не е посебно одобрено од таа земја. Секое зголемување на минимумот, определено од страна на надлежниот орган се додава кон оперативниот минимум.

(б) Користењето на HUD, HUDLS или EVS може да дозволи операции при намалена видливост од утврдениот оперативен минимум на аеродромот, ако постои одобрение во согласност со SPA.LVO.

(в) При утврдување на оперативниот минимум на аеродромите, операторот го зема предвид следново:

(1) типот, перформансите и оперативните карактеристики на воздухопловот;

(2) составот на екипажот на летот и неговата стручна оспособеност и искуство;

(3) димензиите и карактеристиките на полетно – слетни патеки/зоната на завршно приоѓање и полетување (FATO), кои можат да бидат избрани за користење;

(4) усогласеноста и оперативните карактеристики на расположливите визуелни и невизуелни помошни средства на земја;

(5) опремата која е достапна на воздухопловот за негово управување и/или контрола на траекторијата на летот при полетување, приодот, балансот, слетувањето, одржување на правец по слетување и неуспешен приод;

(6) за утврдувањето на висината за надвиснување над препреките, препреките во зоната на приодот, неуспешниот приод и зоната на искачување потребни за спроведување на процедури при непредвидени ситуации;

(7) апсолутна висина/висина за надвиснување над препреките за соодветните

процедури за приод со помош на инструменти;

(8) методите за одредување и известување за временските услови; и

(9) техниката за летање, која ќе биде користена во завршната фаза од приодот.

(г) Операторот го наведува начинот за утврдување на оперативниот минимум на аеродромите во оперативниот прирачник.

(д) Минимумот за секоја специфичен приод и процедура за слетување се користи само ако се исполнети подолу наведените услови:

(1) опремата на земја која е прикажана на картата и која е потребна за предвидената процедура, да е функционална;

(2) системите на воздухопловот, потребни за овој тип на приод да се функционални;

(3) потребните критериуми за перформансите на воздухопловот да се исполнети; и

(4) екипажот да е соодветно квалификуван.

CAT.OP.MPA.115 Техника за летање за приод— авиони

(а) Сите приоди се летаат како стабилизирани приоди, освен ако надлежниот орган не одобрил поинаку за одреден приод на одредена полетно-слетна патека.

(б) Непрецизни приоди

(1) Техниката „краен приод со непрекинато спуштање“ (CDFA) се користи за сите непрецизни приоди.

(2) Без да е во спротивност со (1), друга техниката на лет со приод може да се користи за одредена комбинација на приод/полетно-слетна патека, ако таквата е одобрена од надлежниот орган. Во тие случаи, применливата минимална хоризонтална видливост по должина на полетно – слетната патека (RVR):

(i) се зголемува за 200 m, за авионите од категорија A и B, и за 400 m, за авионите од категорија C и G; или

(ii) за аеродроми каде постои јавен интерес да се одржат постојните операции и каде што техниката CDFA не може да се користи, се утврдува и редовно се ревидира од страна на надлежниот орган, земајќи го предвид искуството на операторот, програмата за обука и квалификацијата на екипажот на летот.

CAT.OP.MPA.120 Радарски приод (ARA) при операции над вода — хеликоптери

(а) ARA се прави само ако:

(1) радарот обезбедува насочување на курсот за обезбедување на висината за надвиснување над препреките; и

(2) или:

(i) минималната висина на понирање (MDH) се одредува од радио-висиномерот; или

(ii) се применува минималната висина на понирање (MDA) плус соодветната вредност.

(б) ARA на водени површини или на пловни објекти се вршат при операции со

екипаж со повеќе членови.

(в) Должината на донесување одлука обезбедува соодветна висина за надвиснување над препреките при неуспешен приод во однос на која било дестинација, за која се планира ARA.

(г) Приодот за слетување продолжува да се извршува надвор од подрачјето на донесување одлука или под MDA/H, само ако е утврден визуелен контакт со дестинацијата.

(д) При операции со еден пилот кон MDA/H и подрачјето за донесување на одлука се додава соодветно зголемување.

CAT.OP.MPA.125 Процедури за полетување и приод по инструменти

(а) Операторот гарантира процедури за полетување и приод по инструменти, утврдени од државата, на чија територија се наоѓа аеродромот.

(б) Без да е во согласност со (а), командантот може да добие дозвола од контролата на летање (ATC) за отстапување од објавената маршрута за полетување или слетување, под услов да се исполнети критериумите за висината за надвиснување над препреките и да се земени предвид сите оперативни услови. Во секој случај, конечниот приод се прелетува визуелно или во согласност со утврдените процедури за приод по инструменти.

(в) Без да е во согласност со (а), операторот може да користи процедури, различни од оние наведени во (а), под услов тие да се одобрени од страна на земјата на чија територија се наоѓа аеродромот и да се наведени во оперативниот прирачник.

CAT.OP.MPA.130 Процедури за намалување на бучавата — авиони

(а) Со исклучок на активностите по VFR со некомплексни авиони на моторен погон, операторот утврдува соодветни оперативни процедури за полетување и слетување/приод за секој тип на авиони, земајќи ја предвид потребата од намалување на ефектот од бучавата на воздухопловот.

(б) Овие процедури:

(1) гарантираат дека безбедноста има приоритет пред намалување на бучавата; и

(2) се поедноставени и безбедни за примена, без да се зголеми значително обемот на работа на екипажот за време на критичните фази на летот.

CAT.OP.MPA.131 Процедури за намалување на бучавата — хеликоптери

(а) Операторот гарантира дека процедурите за полетување и слетување се во согласност со потребата од намалување на ефектот од бучавата од хеликоптерите.

(б) Овие процедури:

(1) гарантираат дека безбедноста има приоритет во однос на намалување на бучавата; и

(2) се поедноставени и безбедни за примена, без да се зголеми значително обемот на работа на екипажот за време на критичните фази на летот.

CAT.OP.MPA.135 Маршрути и области за вршење операции — општо

(а) Операторот гарантира дека операциите се извршуваат само по маршрути и

во области, во кои:

(1) се обезбедени опремата и службите на земја, вклучувајќи ја метеоролошката служба, кои соодветствуваат на планираната операција;

(2) перформансите на воздухопловот одговараат на минималните услови за висина на летот;

(3) опремата на воздухопловот одговара на минималните услови за планираната операција; и

(4) се достапни потребните мапи и шеми.

(б) Операторот гарантира дека операцијата се врши во согласност со сите ограничувањата за маршрутите и областите на операција, одредени од страна на надлежниот орган.

(в) (а)(1) не се применува за операции со некомплексни воздухоплови на моторен погон по VFR во текот на денот со воздухоплови за летови со поаѓање од и пристигнување на ист аеродром или оперативно место.

CAT.OP.MPA.136 Маршрути и области за операција — едномоторни авиони

Операторот гарантира дека операциите со едномоторни авиони се вршат само по маршрути и во области во кои има простор, кој дозволува безбедно извршување на принудно слетување.

CAT.OP.MPA.137 Маршрути и области за операција — хеликоптери

Операторот гарантира дека:

(а) за хеликоптери кои извршуваат операции со перформанси од класа 3 се обезбедуваат површини кои дозволуваат безбедно извршување на принудно слетување, освен кога хеликоптерот има одобрение за операција во согласност со CAT.POL.H.420;

(б) за хеликоптери кои извршуваат операции со перформанси од класа 3, кои вршат транзитни операции над водите во близина на бреговите, оперативниот прирачник содржи процедури што гарантираат дека ширината на коридорот над бреговите и опремата која се носи, е во согласност со условите кои важат во тоа време.

CAT.OP.MPA.140 Максимално растојание од соодветен аеродром за двомоторни авион без одобрение за ETOPS

(а) Со исклучок на случаите кога има одобрение од надлежниот орган во согласност со Анекс V (Дел-SPA), Поддел F, операторот не смее да врши операции со двомоторни авиони по маршрута која има точка која е поодалечена од соодветниот аеродром, при стандардни услови без ветер:

(1) за авиони со перформанси од класа А со:

(i) максимална конфигурација на оперативни патнички седишта (MOPSC) од 20 или повеќе; или

(ii) максимална маса на полетување еднаква или поголема од 45 360 kg,

растојанието, што може да биде прелетано за 60 минути со брзина на крстарење со еден откажан мотор (OEI), определена во согласност со (б);

(2) за авиони со перформанси од класа А со:

(i) максимална конфигурација на оперативни патнички седишта (MOPSC) со 19 или помалку патнички места; и

(ii) максимална маса полетување е помала од 45 360 kg,

растојанието, што може да биде прелетано за 120 минути или, ако е одобрено од надлежниот орган, до 180 минути за турбомлазни авиони со брзина на крстарење со еден откажан мотор (OEI), определена во согласност со (б);

(3) авиони со перформанси од класа B или C:

(i) растојание, што може да биде прелетано за 120 минути со брзина на летање со еден откажан мотор (OEI), определена во согласност со (б); или

(ii) 300 наутички милји, во зависност од тоа кое е помало.

(б) Операторот ја определува брзината за пресметување на максималното растојание до соодветен аеродром за секој тип или варијанта на двомоторен авион, со кој се врши операции која ја надминува V_{MO} (максимална оперативна брзина), врз основа на реалната воздушна брзина која авионот може да ја одржува со еден откажан мотор.

(в) Во оперативниот прирачник, операторот ги вклучува следниве податоци, специфични за секој тип или варијанта на воздухоплов:

(1) определената брзина на летање со еден откажан мотор(OEI); и

(2) определеното максимално растојание од соодветен аеродром.

(г) За да го добие одобрението, наведено во (а)(1), операторот обезбедува докази дека:

(1) комбинацијата авион/мотор поседува одобрение за дадениот тип на конструкција и за веродостојноста за операции со користење на двомоторни авиони на долги линии (ETOPS) за планираната операција;

(2) се применува збир од услови со цел да се гарантира дека одржувањето на авионот и неговите мотори ги исполнува потребните критериуми за веродостојност; и

(3) екипажот на летот и сите други вклучени членови на оперативниот персонал се обучени и соодветно квалификувани за спроведување на планираната операција.

CAT.OP.MPA.145 Утврдување на минимални висини на летање

(а) За сите делови од маршрутата која се лета, операторот утврдува:

(1) минимални висини на летање, кои ја обезбедуваат бараната висина за надвиснување над препреките на теренот, земајќи ги предвид условите од Поддел С; и

(2) метод за утврдување на овие висини од страна на екипажот на летот.

(б) Методот за одредување на минимални висини за летање се одобрува од страна на надлежниот орган.

(в) Кога минималните висини за летање, утврдени од страна на операторот, се разликуваат од утврдените во земјата над која се прелетува, се применуваат

повисоките вредности.

CAT.OP.MPA.150 Политика за планирање на гориво

(а) Операторот утврдува политика за планирање на гориво за целите на планирањето на летови и измена на планот за време на летот, за да се гарантира достапност на доволно количество на гориво во воздухопловот за планираниот лет и резерва за покривање на евентуалното отстапување од планираниот лет. Политиката за планирање на гориво и секоја нејзина измена бара претходно одобрение од надлежниот орган.

(б) Операторот гарантира дека планирањето на летовите се базира најмалку на:

(1) процедурите, содржани во оперативниот прирачник и:

(i) податоците, обезбедени од страна на секој производител на воздухоплов; или

(ii) моменталните специфични податоци за соодветниот воздухоплов, добиени од системот за следење на потрошувачката на гориво; и

(2) оперативните условите под кои ќе биде извршен летот, вклучувајќи ги:

(i) податоците за потрошувачката на гориво на воздухопловот;

(ii) предвидената маса;

(iii) очекуваните временски услови; и

(iv) процедурите и ограничувањата на давателите на услуги во воздушната навигација.

(в) Операторот гарантира дека пресметките пред летот за потребното употребливо гориво за лет вклучуваат:

(1) гориво за возење по земја;

(2) гориво за извршување на летот;

(3) резервно гориво, вклучувајќи:

(i) гориво за непредвидени ситуации;

(ii) гориво за до алтернативниот аеродром, ако е потребен алтернативен аеродром;

(iii) финални резерви на гориво; и

(iv) дополнително гориво, ако е потребно согласно типот на операција;

и

(4) дополнително гориво, на барање на командантот на воздухопловот.

(г) Операторот гарантира дека процедурите за повторно планирање за време на летот за пресметката на употребливото гориво, потребно при продолжување на летот долж маршрутата или за лет до аеродромот на дестинација, различен од првично планираниот аеродром на дестинација, вклучуваат:

(1) гориво за преостанатиот дел од летот; и

(2) резервно гориво, вклучувајќи:

(i) гориво за непредвидени ситуации;

(ii) гориво за до алтернативниот аеродром, ако е потребен алтернативен

аеродром;

(iii) финални резерви на гориво ; и

(iv) дополнително гориво, ако е потребно согласно типот на операција;

и

(3) дополнително гориво, на барање на командантот на воздухопловот.

CAT.OP.MPA.151 Политика за планирање на гориво — олеснувања

(а) Без да е во согласност со CAT.OP.MPA.150 од (б) до (г), при операции на авиони со перформанси од класа B, операторот гарантира дека пресметките пред летот на потребното употребливо гориво, вклучуваат:

(i) гориво за возење по земја, ако е значително количество;

(ii) гориво за извршување на летот;

(iii) резервно гориво, вклучувајќи:

(A) гориво за непредвидени ситуации, што не е помалку од 5 % од горивото планирано за летот, или во случај на промена на планот за летање за време на летот, 5 % од горивото за летот за остатокот од летот; и

(Б) финални резерви на гориво за дополнителен лет од 45 минути за клипни мотори или од 30 минути за турбински мотори;

(iv) гориво за алтернација кое обезбедува пристигнување до алтернативниот аеродром на дестинација, преку аеродромот на дестинација, доколку е потребен алтернативен аеродром на дестинација; и

(v) дополнително гориво, ако тоа е побарано од командантот.

(б) Без да е во согласност со CAT.OP.MPA.150 од (б) до (г), за хеликоптери со максимална сертифицирана маса при полетување (MCTOM) од 3 175 kg или помалку, за маршрути во дневни услови и на кои навигацијата се врши со помош на визуелни ориентири или за локални летови со хеликоптер, политиката за планирање на гориво гарантира дека по завршувањето на летот, или на серијата од летови, финалните резерви на гориво не се помалку од количеството на гориво доволно за:

(1) 30-минутен лет при нормална брзина на летање; или

(2) 20-минутен лет при нормална брзина на летање, кога летот се врши во област, која обезбедува постојани и соодветни места за слетување, како мерка на претпазливост.

CAT.OP.MPA.155 Превоз на посебни категории на патници (SCP)

(а) Лицата, кои бараат посебни услови, помош и/или помошни средства, кога користат воздушен превоз, се сметаат за SCP, вклучувајќи најмалку:

(1) лица со намалена подвижност (PRM), кои, без да е во спротивност со Регулатива (ЕЗ) бр. 1107/2006, претставуваат лица, чија способност за движење е намалена поради телесно оштетување, сензорно или локомоторно, трајни или привремени, интелектуална онеспособеност или недостаток, како и поради друг вид на посебни потреби, или поради старост;

(2) бебиња или деца без придружба; и

(3) депортирани лица, патници со ограничени права за пристап или приведени лица.

(б) SCP се превезува под услови, кои ја гарантираат безбедноста на воздухопловот и на лицата во воздухопловот во согласност со процедурите утврдени од страна на операторот.

(в) SCP не се сместуваат на места ниту пак ги заземаат седиштата, кои овозможуваат директен пристап до излезите за во случај на опасност или каде што нивното присуство би можело да:

(1) ги попречи членовите на екипажот при извршувањето на нивните должности;

(2) го отежне пристапот до опремата за итни ситуации; или

(3) ја попречи евакуацијата на воздухопловот при вонредна ситуација.

(г) Кога се предвидува превоз на SCP, за тоа се известува командантот пред летот.

CAT.OP.MPA.160 Сместување на багаж и товар

Операторот утврдува процедури кои гарантираат дека:

(а) во патничката кабина се превезува само рачен багаж, кој може да биде сместен на соодветен и сигурен начин; и

(б) секој багаж или товар во кабината на воздухопловот, кој може да предизвика повреда или штета, или да го попречи пристапот до премините и излезите, доколку е поместен, е поставен така што би се спречило неговото поместување.

CAT.OP.MPA.165 Распоред на патниците на седиштата

Операторот утврдува процедури кои гарантираат дека патниците се сместени на тој начин, што, во случај на потреба од итна евакуација на воздухопловот ќе бидат во можност да помогнат, а не да ја спречуваат истата.

CAT.OP.MPA.170 Инструкции на патници

Операторот гарантира дека патниците ќе добијат:

(а) инструкции и демонстрации, поврзани со безбедноста, во форма која го олеснува спроведувањето на процедурите, предвидени во случај на итна ситуација; и

(б) картички, кои содржат инструкции за безбедност во форма на слики, кои го покажуваат користењето на опремата за итни случаи и спасување и излезите за итни случаи, кои би можеле да се користат од страна на патниците.

CAT.OP.MPA.175 Подготовки за лет

(а) За секој планиран лет се изработува оперативен план за летање кој се темели на перформансите на воздухопловот, други оперативни ограничувања и соодветните очекувани услови на предвидената маршрута, како и на соодветните аеродроми/оперативни места.

(б) Летот не започнува, додека командантот не се увери дека:

(1) можат да бидат исполнети сите ставки, утврдени во 2.а.3 од Анекс IV кон Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008, за пловидбеноста и регистрацијата на

воздухопловот, инструментите и опремата, масата и тежиштето, багажот товарот и оперативните ограничувања;

(2) воздухопловот не се управува во спротивност со одредбите од списокот на отстапувања од конфигурацијата (CDL);

(3) се расположливи деловите од оперативниот прирачник, кои се потребни за вршење на летот;

(4) во воздухопловот се достапни документите, дополнителните информации и обрасците, кои во согласност со CAT.GEN.MPA.180, мораат да бидат на располагање;

(5) достапни се важечки мапи, карти и поврзана документација или еквивалентни податоци за планираната операција на воздухопловот, вклучувајќи го секое отстапување, кое може разумно да се предвиди;

(6) на располагање се и соодветни објекти на земја и услугите потребни за планираниот лет;

(7) одредбите, наведени во оперативниот прирачник, во врска со горивото, маслото, кислородот, минималните безбедни висини, оперативните минимуми на аеродромите и достапните алтернативни аеродроми, доколку се потребни, можат да бидат исполнети во однос на планираниот лет; и

(8) сите дополнителни оперативни ограничувања можат да бидат исполнети.

(в) Без да е во согласност со (а), оперативен план за летање не се бара за операции согласно условите на визуелно летање (VFR) на:

(1) некомплексни авиони на моторен погон кои полетуваат и слетуваат на ист аеродром или оперативно место; или

(2) хеликоптери со максимална сертифицирана маса при полетување (МСТОМ) до 3 175 kg или помала, во дневни услови и по маршрути на кои се спроведува навигација со помош на визуелни ориентири, применета во локална област, како што е наведено во оперативниот прирачник.

CAT.OP.MPA.180 Избор на аеродроми — авиони

(а) Во случај кога не е можно да се користи аеродромот на заминување како алтернативен аеродром на полетување поради временски причини или поради причини поврзани со перформансите, операторот мора да избере друг соодветен алтернативен аеродром на полетување, кој во однос на аеродромот на заминување не е подалеку од:

(1) за двомоторни авиони:

(i) едночасовен лет со OEI брзина на крстарење по AFM во стандардни услови на мирен воздух, базиран на фактичката маса на полетување; или

(ii) ETOPS- одобрено време на менување на курсот, во согласност со Анекс V (Дел-SPA), Поддел Ѓ, кое подлежи на ограничувања по MEL, до максимум 2 часа на OEA брзина на крстарење по AFM во стандардни услови на мирен воздух, базирано на фактичката маса на полетување;

(2) за авиони со три и четири мотори, двочасовен лет со OEA брзина на крстарење по AFM во стандардни услови при мирна воздух, базиран на фактичката маса на полетување.

Ако AFM не содржи OEI брзина на крстарење брзината што треба да се користи при пресметките е таа брзина која се постигнува со останатиот(-ите) мотор(-и), кој(-и) работи(-ат) во максимална континуирана снага.

(б) Операторот избира најмалку еден алтернативен аеродром на пристигнување за секој лет, извршен по правилата за летање по инструменти (IFR), освен ако аеродромот на дестинација не е изолиран или:

(1) траењето на планираниот лет од полетувањето до слетувањето, или во случај на повторно планирање за време на летот според CAT.OP.MPA.150(г), преостанато време на летот до дестинацијата не надминува шест часа; и

(2) аеродромот на дестинација е опремен со и се на располагање две одвоени полетно-слетни патеки и ако соодветните извештаи за временските извештаи и/или прогнози за аеродромот на дестинација покажуваат дека за период од 1 час пред и 1 час по очекуваното време на пристигнување на аеродромот на дестинација, висината на долната граница на облаците ќе биде најмалку 2 000 ft или висината на кружење ќе биде повеќе од 500 ft, во зависност од тоа која е повисока, а видливост на земја ќе биде најмалку 5 km.

(в) Операторот избира два алтернативни аеродрома, кога:

(1) соодветните метеоролошки извештаи и/или прогнози за аеродромот на дестинација покажуваат дека за период кој започнува 1 час пред и завршува 1 час по очекуваното време на пристигнување на дестинацијата, временските услови ќе бидат под планираниот минимум кој се применува; или

(2) нема на располагање никакви метеоролошки информации.

(г) Операторот ги наведува сите неопходни алтернативни аеродроми во оперативниот план за летање.

CAT.OP.MPA.181 Избор на аеродроми и оперативни места — хеликоптери

(а) За летови при метеоролошки услови за летање по инструменти (IMC), командантот избира алтернативен аеродром за полетување кој не е оддалечен повеќе од едночасовен лет со нормална брзина на летање, во случај кога не е можно враќање на местото за полетување поради временски услови.

(б) За летови, извршувани според правилата за летање по инструменти (IFR) или според условите на визуелно летање (VFR), и навигациони средства кои не се визуелни ориентири, командантот одредува најмалку еден алтернативен аеродром на дестинација во оперативниот план за летање, освен ако:

(1) дестинацијата е крајбрежен аеродром и хеликоптерот лета по маршрута, која тргнува од отворено море;

(2) за летови до секоја друга копнена дестинација, времетраењето на летот и моменталните временски услови се такви, што во времето на очекуваното пристигнување на местото на слетување е можен приод и слетување при видливи временски услови (VMC); или

(3) местото за слетување е изолирано и не постои алтернативно место; во овој случај се одредува точка од која нема враќање (PNR).

(в) Операторот избира два алтернативни аеродрома на дестинација, кога:

(1) соодветните метеоролошки извештаи и/или прогнози за аеродромот на дестинација, кои покажуваат дека за период од 1 час пред и 1 час по

очекуваното време на пристигнување на дестинацијата, метеоролошките услови ќе бидат полоши од важечкиот планиран минимум; или

(2) нема на располагање метеоролошки информации за аеродромот на дестинација.

(г) Операторот може да избере алтернативни аеродроми на отворено море за дестинација, ако бидат применети следниве критериуми:

(1) алтернативен аеродром на отворено море за дестинација се користи само по утврдување на точка од која нема враќање (PNR). Пред одредувањето на точката од која нема враќање се користат копнени алтернативни аеродроми;

(2) способноста на слетување на OEI мора да се посгитнува на алтернативен аеродром;

(3) доколку е можно, се гарантира расположливоста на местата за слетување. Се оценуваат димензиите, конфигурацијата и отстранувањето на препреките на поединечните платформи за хеликоптери или други површини за да се утврди оперативната сообразност за користење како алтернативен аеродром за секој тип на хеликоптер, предложен за користење;

(4) минимумот на временските услови се утврдува со земање предвид на точноста и веродостојноста на метеоролошките информации;

(5) MEL содржи специфичните одредби за овој тип на операција; и

(6) алтернативен аеродром на отворено море се избира само ако операторот има утврдено процедура во оперативниот прирачник.

(д) Операторот ги наведува сите потребни алтернативни аеродроми во оперативниот план за летање.

CAT.OP.MPA.185 Минимум за планирање на летови согласно правилата за летање по инструменти (IFR) — авиони

(а) *Минимум за планирање на алтернативен аеродром за полетување*

Операторот избира аеродром како алтернативен аеродром за полетување, само ако соодветните метеоролошки извештаи и/или прогнози, покажуваат дека за периодот, кој започнува 1 час пред и завршува 1 час по планираното време за пристигнување на аеродромот, временските услови ќе бидат на или над применливиот минимум за слетување, утврден во согласност со CAT.OP.MPA.110. Кога единствени расположливи операции за приод се непрецизните приоди (NPA) и/или приодите со кружење, се зема предвид долната граница на облакот. Се земаат предвид сите ограничувања, поврзани со операции со еден откажан мотор (OEI).

(б) *Минимум за планирање на аеродром на дестинација различен од изолирани аеродроми на дестинација*

Операторот избира аеродром на дестинација само кога:

(1) соодветните метеоролошки извештаи и/или прогнози покажуваат дека за период од 1 час пред и 1 час по очекуваното време на пристигнување на аеродромот, временските услови ќе бидат еднакви или подобри од важечкиот планиран минимум; како што следува:

(i) хоризонтална видливост по должина на полетно – слетната патека

(RVR)/видливост (VIS), утврдени согласно CAT.OP.MPA.110; и

(ii) за непрецизни приоди или приоди во визуелниот круг, висината на долната граница на облаците е еднаква или повисока од минимална висина на понирање (MDH);

или

(2) се избрани два алтернативни аеродрома на дестинација.

(в) *Минимум за планирање на алтернативен аеродром на дестинација, изолиран аеродром, алтернативен аеродром на маршрутата за гориво (ERA за гориво), алтернативен аеродром на маршрута (ERA)*

Операторот избира аеродром за една од овие цели, само ако соодветните метеоролошки извештаи и/или прогнози покажуваат дека за периодот, кој започнува 1 час пред и завршува 1 час по планираното време за пристигнување на овој аеродром, временските услови ќе бидат еднакви или подобри од планираниот минимум, утврден во Табела 1.

Табела 1

Минимум за планирање

Алтернативен аеродром на дестинација, изолиран аеродром на дестинација, ERA за гориво и ERA аеродроми

Тип на приод	Минимум за планирање
Категории II и III/CAT II и CATIII	Категорија I (CAT I) Хоризонтална видливост по должина на полетно – слетната патека (RVR)
Категорија I/ CAT I	Непрецизен приод (NPA) Хоризонтална видливост по должина на полетно – слетната патека (RVR)/ Видливост (VIS) Висината на долната граница на облаците е еднаква или повисока од минимална висина на понирање (MDH)
Непрецизен приод (NPA)	Непрецизен приод (NPA) Хоризонтална видливост под должина на полетно – слетната патека (RVR)/Видливост (VIS) + 1 000 m Висината на долната граница на облаците е еднаква или повисока од минимална висина на понирање (MDH) + 200 ft
Кружење	Кружење

CAT.OP.MPA.186 Минимум за планирање согласно правила за летање по инструменти (IFR) — хеликоптери

(а) *Минимум за планирање на алтернативни аеродроми за полетување*

Операторот избира аеродром или место за слетување како алтернативен на аеродромот за полетување, само ако соодветните метеоролошки извештаи и/или

прогнози покажуваат дека за периодот, кој започнува 1 час пред и завршува 1 час по планираното време за пристигнување на овој аеродром, временските услови ќе бидат еднакви или подобри од планираниот минимум за слетување, утврден во согласност со CAT.OP.MPA.110. Висината на долната граница на облаците се зема предвид кога единствените расположливи операции за приод се NPA операциите. Се земаат предвид сите ограничувања, поврзани со операции со еден откажан мотор (OEI).

(б) *Минимум за планирање на аеродром на дестинација и алтернативни аеродроми на дестинација*

Операторот избира аеродром на дестинација и/или алтернативен аеродром на дестинација, само кога соодветните метеоролошки извештаи и/или прогнози покажуваат дека за периодот, кој започнува 1 час пред и завршува 1 час по планираното време за пристигнување на овој аеродром или оперативно место, временските услови ќе бидат еднакви или подобри од важечкиот планиран минимум, како што следува.

(1) со исклучок на случаите, наведени во CAT.OP.MPA.181(г), минимумот за планирање на аеродром на дестинација е:

(i) хоризонтална видливост по должина на полетно – слетната патека (RVR)/ (VIS), утврдени согласно CAT.OP.MPA.110; и

(ii) за операции со непрецизен приод NPA, висината на долната граница на облаците е еднаква или повисока од минимална висина на понирање (MDH);

(2) минимумот за планирање на алтернативни аеродроми на дестинација е наведен во Табела 1.

Табела 1

Минимум за планирање на алтернативен аеродром на дестинација

Тип на приод	Минимум за планирање
Категории II и III/CAT II и CATIII	Категорија I (CAT I) Хоризонтална видливост по должина на полетно – слетната патека (RVR)
Категорија I/ CAT I	Категорија I(CAT I) + 200 ft/400 m видливост
Непрецизен приод	Непрецизен приод (NPA) Хоризонтална видливост по должина на полетно – слетната патека (RVR)/ Видливост (VIS) + 400 m Висината на долната граница на облаците е еднаква или повисока од минимална висина на понирање (MDH) + 200 ft

CAT.OP.MPA.190 Поднесување на планот на лет до службите на контролата на летањето (**ATS)**

(а) Ако планот за лет до ATS не е поднесен бидејќи не се бара според правилата за летање, се депонираат потребните информации, кои им овозможуваат на службите за тревожење да преземат соодветни мерки, ако е потребно.

(б) Кога летовите се извршуваат од место, каде што е невозможно

поднесувањето на план на лет до ATS овој план се поднесува што е можно побрзо по полетувањето од страна на командантот или операторот.

CAT.OP.MPA.195 Полнење/испуштање на гориво кога има патници во воздухопловот или кога се во процес на качување или слегуваат од воздухопловот

(а) Не се врши полнење/испуштање на гориво со/на авионски бензин (AVGAS) или друг вид на гориво, или мешавина од овие горива, кога има патници на воздухопловот или кога тие се качуваат или слегуваат од воздухопловот.

(б) За сите други видови на гориво се преземаат потребните мерки и на воздухопловот треба да биде соодветно екипиран со квалификуван персонал , подготвен да почне и да спроведува евакуација на воздухопловот, користејќи најпрактични и најбрзи достапни средства.

CAT.OP.MPA.200 Полнење/испуштање на други видови на гориво

Полнење/испуштање на други видови на гориво се врши само ако операторот има утврдено соодветни процедури, земајќи ги предвид високите ризици, поврзани со користењето на овие видови на гориво.

CAT.OP.MPA.205 Туркање и влечење — авиони

Процедурите за туркање и влечење, утврдени од операторот, се вршат согласно утврдените воздухопловни стандарди и процедури.

CAT.OP.MPA.210 Членови на екипажот на работни позиции

(а) *Членови на екипажот на летање*

(1) За време на полетување и слетување, секој член на екипажот на летање кој е предвиден да заземе работно место во пилотската кабина, го зазема своето место.

(2) Во останатите фази на летот, секој член на екипажот на летање кој е предвиден да заземе работно место во пилотската кабина, останува на своето работно место, освен ако неговото отсуство не е потребно за извршување на неговите должности, поврзани со летањето или поради физиолошки потреби, под услов најмалку еден квалификуван пилот да го управува воздухопловот цело време.

(3) За време на сите фази на летот, секој член на екипажот на летање, предвиден да заземе работно место во пилотската кабина, мора да остане претпазлив за цело време. Ако се утврди дека одреден член не е претпазлив, се преземаат соодветни мерки. При состојба на неочекуван замор, може да се примени процедура за контролиран одмор, организирана од командантот, ако работното оптоварување го овозможува тоа. Ваквиот контролиран одмор не смее во никој случај да се смета како дел од времето за одмор, за целите на пресметување на ограничувањето на времето на летот, ниту пак смее да се употреби како оправдување за какво било продолжување на работното време.

(б) *Членови на кабинскиот персонал*

За време на критичните фази на летот, секој член на кабинскиот персонал го зазема неговото определено работно место и не извршува никакви други активности, освен оние кои се неопходни за безбеден лет на воздухопловот.

CAT.OP.MPA.215 Користење на пилотски слушалки — авиони

(а) Секој член на екипажот на летање, од кого се бара да заземе работно место во пилотската кабина, мора да носи слушалки со насочен микрофон или друг соодветен уред. Слушалките се користат како основно средство за говорна комуникација со ATS:

(1) на копно:

(i) кога добива инструкции за полетување од контролата на летање (ATC) преку говорна комуникација; и

(ii) кога моторите работат;

(2) за време на лет:

(i) под преодната висина; или

(ii) 10 000 ft, во зависност од тоа која е повисока; и

(3) кога тоа се смета за неопходно од командантот.

(б) Под условите од (а), насоченият микрофон или еквивалентниот уред за врска се во положба што го овозможува нивното користење за двонасочна радиокомуникација.

CAT.OP.MPA.216 Користење на пилотски слушалки — хеликоптери

Секој член на екипажот на летање од кого се бара да заземе работно место во пилотската кабина, носи слушалки со насочен микрофон или еквивалентен уред за врска и да ги користи како основно средство за комуникација со службите на контролата на летањето (ATS).

CAT.OP.MPA.220 Помошни средства за евакуација при итна ситуација

Операторот применува процедури, кои гарантираат дека пред возење по земја, полетување и слетување и кога е безбедно и практично возможно, сите помошни средства итна евакуација при итна ситуација, кои се активираат автоматски, се ставени во состојба на подготвеност за работа.

CAT.OP.MPA.225 Седишта, сигурносни појаси и безбедносен систем за врзување

(а) *Членови на екипажот*

(1) За време на полетување и слетување и кога командантот смета дека е потребно во интерес на безбедноста, секој член на екипажот се обезбедува соодветно со сите предвидени безбедносни појаси и безбедносни системи за врзување.

(2) Во останатите фази од летот, секој член од екипажот на летање, кога е на работното место во пилотската кабина, е врзан со безбедносниот појас.

(б) *Патници*

(1) Пред полетување и слетување и за време на возење по земја, и кога се смета за неопходно во интерес на безбедноста, командантот презема мерки, кои гарантираат дека секој патник во воздухопловот зазема место или легло со безбедносен појас или безбедносен систем за врзување кој е правилно прицврстен.

(2) Операторот презема мерки за повеќекратно заземање на седиштата во воздухопловот, кое е дозволено само на одредени седишта. Командантот се

уверува дека на нив не седат повеќе луѓе освен во случај кога седи едно возрасно лице и едно бебе кое е соодветно обезбедено со дополнителен безбедносен појас или со друго средство за безбедносно врзување.

CAT.OP.MPA.230 Обезбедување на патничката кабината и кујната(-ите)

(а) Операторот утврдува процедури, кои гарантираат дека пред возење по земја, полетување и слетување, сите излези и зони за спасување се слободни за пристап.

(б) Командантот гарантира дека пред полетување и слетување и кога тој смета дека е неопходно во интерес на безбедноста, секоја опрема и багаж се соодветно обезбедени.

CAT.OP.MPA.235 Елеци за спасување — хеликоптери

Операторот утврдува процедури, кои гарантираат дека при лет на хеликоптер со перформанси од класа 3 над водена површина, се земаат предвид времетраењето на летот и условите на кои се наидува кога се одлучува дали сите лица во воздухопловот треба да носат елеци за спасување.

CAT.OP.MPA.240 Пушење во воздухопловот

Командантот не дозволува пушење во воздухопловот:

(а) секојпат кога смета дека тоа е неопходно во интерес на безбедноста;

(б) за време на полнење и празнење на горивото;

(в) при престој на воздухопловот на копно, освен ако операторот не утврдил процедури за намалување на ризиците за време на операциите на земја;

(г) надвор од определените зони за пушење, во преминот(-ите) и во тоалетите;

(д) во просторот за товар и/или во други зони за превоз на товар, кој не е складиран во огноотпорни контејнери или не се покриени со огноотпорно платно; и

(ѓ) во оние зони од патничката кабина, во кои се доставува кислород.

CAT.OP.MPA.245 Временски услови — сите воздухоплови

(а) При лет по правилата за летање по инструменти (IRF), командантот не:

(1) започнува полетување; или

(2) продолжува по точката, од која се применува коригиран план за лет на службите на контролата на летањето (ATS), во случај на повторно планирање во текот на лет,

освен ако располага со информации дека очекуваните временски услови во времето на пристигнувањето на аеродромот на дестинација и/или на алтернативните аеродроми одговараат на или се подобри од минимумот кој е планиран.

(б) При летот според правилата за летање по инструменти (IFR), командантот продолжува кон планираниот аеродром на дестинација, само ако последните достапни информации покажуваат дека во очекуваното време на пристигнување, временските услови на аеродромот на дестинација или најмалку на еден алтернативен аеродром ќе одговараат или ќе бидат подобри од важечкиот оперативен аеродромски минимум.

(в) При лет според условите на визуелно летање (VFR), командантот почнува полетување, само ако соодветните метеоролошки извештаи или/и прогнози покажуваат дека во делот на маршрутата по која летот ќе биде извршен по условите на визуелно летање (VFR) во соодветното време, временските услови ќе бидат еднакви или подобри од ограничувањата за VFR, предвидени во овие правила.

CAT.OP.MPA.246 Временски услови — авиони

Како дополнение на CAT.OP.MPA.245, при лет на авиони по правилата за летање по инструменти (IFR), командантот продолжува по:

(а) точката на одлучување, кога се користи процедурата за намалување на потрошувачката на горивото за непредвидени ситуации (RCF); или

(б) однапред определена точка, кога се користи процедура за претходно утврдена точка (PDP),

само ако располага со информации дека очекуваните временски услови во време на пристигнување на аеродромот на дестинација и/или алтернативните аеродроми одговараат на или се подобри од важечкиот аеродромски оперативен минимум.

CAT.OP.MPA.247 Временски услови — хеликоптери

Како дополнување на CAT.OP.MPA.245:

(а) При летови над вода според условите на визуелно летање (VFR), кога копното не се гледа, командантот започнува полетување, само ако соодветните метеоролошки извештаи и/или прогнози покажуваат дека висината на долната граница на облаците ќе биде поголема од 600 ft во текот на денот и 1 200 ft во текот на ноќта.

(б) Без да е во спротивност со (а), во воздушен простор од класа G, кога се лета меѓу платформи за хеликоптери, каде што секторот над вода е помал од 10 наутички милји, летовите по условите на визуелно летање (VFR) се извршуваат кога границите се еднакви или подобри од следниве:

Табела 1

Минимуми за летови меѓу платформи за хеликоптери, распоредени во воздушен простор од класа G

	Во текот на денот		Во текот на ноќта	
	Висина (*)	Видливост	Висина (*)	Видливост
Со еден пилот	300 ft	3 km	500 ft	5 km
Со два пилота	300 ft	2 km (**)	500 ft	5 km (****)

(*) Базата на облаците треба да биде таква, што овозможува лет на наведената висина, под облакот и без облаци.
(**) Со хеликоптери може да се оперира при видливост за време на лет, намалена до 800 m, под услов дестинацијата или посредната конструкција да се гледа постојано.
(***) Со хеликоптери може да се оперира при видливост за време на лет, намалена до 1 500 m, под услов дестинацијата или посредната конструкција да се гледа постојано.

(в) Лет со хеликоптери до платформи за хеликоптери или издигнати FATO се

врши само ако е соопштено дека просечната брзина на ветрот на платформата за хеликоптери или подигнати FATO е помала до 60 јазли.

CAT.OP.MPA.250 Мраз и други загадувачи —процедури на земја

(а) Операторот утврдува процедури, кои треба да се следат кога е потребно одмрзнување или спречување на замрзнување на воздухоплов кој се наоѓа на земја, потребни се и поврзани инспекции на воздухопловот со цел овозможување безбедно управување на воздухопловот.

(б) Командантот започнува полетување, само ако воздухопловот е исчистен од какви било наслаги, кои би можеле да влијаат негативно врз перформансите или можноста за управување на воздухпловот, со исклучок на случаите дозволени според процедурите наведени во (а) и во согласност со AFM.

CAT.OP.MPA.255 Мраз и други загадувачи — процедури за летање

(а) Операторот утврдува процедури за летови при очекувани или реални услови на замрзнување.

(б) Командантот започнува полетување или намерно лета при очекувани или реални услови на замрзнување, само ако воздухопловот е опремен и поседува уверение за летови во такви услови.

(в) Ако замрзнувањето го надминува интензитетот на замрзнување за кој воздухопловот поседува уверение, или ако воздухопловот, кој не поседува уверение за летање при познатите услови на замрзнување, наиде на замрзнување, командантот веднаш излегува од овие услови на заледување, преку промена на нивото и/или маршрутата, ако е потребно ја прогласува итна ситуација кај контролата на летање (ATC).

CAT.OP.MPA.260 Снабдување со гориво и моторно масло

Командантот го започнува летот или пак го продолжува во случај на повторно планирање во текот на летот, само ако е убеден дека воздухопловот е полн најмалку со планираното количество на гориво и моторно масло за безбедно завршување на летот, земајќи ги предвид очекуваните услови.

CAT.OP.MPA.265 Услови за полетување

Пред да започне полетување, командантот се уверува дека:

(а) во согласност со информациите кои ги поседува, временските услови на аеродромот или оперативното место и условите на планираната полетно – слетна патека или FATO, не би можело да го попречи безбедното полетување и заминување; и

(б) е исполнет утврдениот оперативен минимум на аеродромот.

CAT.OP.MPA.270 Минимални висини на лет

Командантот или пилотот, кој треба да го спроведе летот, не го изведува летот на висини, пониски од утврдените минимални безбедни висини на летање, освен кога:

(а) тоа е неопходно за полетување или слетување; или

(б) кога се спушта согласно процедурите, одобрени од надлежниот орган.

CAT.OP.MPA.275 Симулирање на вонредни ситуации за време на лет

Операторот гарантира дека при превоз на патници или товар, не се дозволува симулација на:

(а) вонредни или итни ситуации, кои бараат примена на процедури за вонредни или итни ситуации; или

(б) лет во IMC со вештачки средства.

CAT.OP.MPA.280 Процедури за управување на потрошувачката на гориво за време на лет — авиони

Операторот утврдува процедура, која гарантира дека проверката на горивото за време на летот и управувањето со потрошувачката на гориво се вршат согласно следниве критериуми:

(а) *Проверки на горивото за време на лет*

(1) Командантот гарантира дека за време на летот се прават редовни проверки на горивото. Преостанатото употребливо гориво се евидентира и се оценува за да:

(i) се спореди фактичката потрошувачка со планираната;

(ii) се провери дали преостанатото употребливо гориво е доволно за извршување на целиот лет во согласност со (б); и

(iii) се утврди очекуваното количество на употребливо гориво преостанато при слетувањето на аеродромот на дестинација.

(2) Соодветните податоци за горивото се евидентираат.

(б) *Управување со горивото за време на лет*

(1) Летот се извршува на таков начин, што очекуваното количество на употребливо гориво преостанато при слетување на аеродромот на дестинација, да биде не помалку од:

(i) потребното гориво за алтернативен аеродром плус конечното резервно гориво; или

(ii) конечното резервно гориво, ако не е потребен алтернативен аеродром.

(2) Ако проверката на горивото за време на лет покаже дека очекуваното употребливо гориво преостанато при слетување на аеродромот на дестинација, е помалку од:

(i) потребното гориво за алтернативен аеродром плус конечното резервно гориво, командантот го зема предвид воздушниот сообраќај и оперативните услови на аеродромот на дестинација, на алтернативниот аеродром на дестинација и секој друг соодветен аеродром при одлучувањето дали да продолжи до аеродромот на дестинација или да отстапи, за да изврши безбедно слетување, при што преостанатото гориво да не е помалку од конечното резервно гориво; или

(ii) конечното резервно гориво, ако не е потребен алтернативен аеродром, командантот презема соодветни активности и продолжува до соодветен аеродром за да изврши безбедно слетување, при што преостанатото гориво да не е помалку од конечното резервно гориво.

(3) Командантот прогласува вонредна ситуација кога пресметаното употребливо

гориво при слетување на најблискиот аеродром кој одговара, каде што може да се направи безбедно слетување, е помалку од конечното резервно гориво.

(4) Дополнителни услови за специфични процедури

(i) При лет, кога се користи процедура за RCF, за да продолжи до аеродромот на дестинација 1, командантот гарантира дека количеството на преостанато употребливо гориво во точката на донесување одлука е најмалку еднакво на збирот од:

(А) горивото за извршување на летот од точката на донесување на одлука до аеродромот на дестинација 1;

(Б) горивото за непредвидени отстапувања, еднакво на 5 % од горивото за извршување на летот од точката на донесување на одлука до аеродромот на дестинација 1;

(В) горивото до алтернативниот аеродром на дестинација 1, ако е потребен алтернативен аеродром; и

(Г) конечните резерви на гориво.

(ii) При лет, кога се користи процедурата за RCF, за да продолжи до аеродромот на дестинација 1, командантот гарантира дека количеството на преостанато употребливо гориво во однапред одредената точка е најмалку еднакво на збирот од:

(А) горивото за извршување на летот од PDP до аеродромот на дестинација;

(Б) горивото за непредвидени отстапувања од PDP до аеродромот на дестинација; и

(В) дополнително гориво.

CAT.OP.MPA.281 Процедури за управување на потрошувачката на гориво за време на лет — хеликоптери

(а) Операторот утврдува процедура, за да го гарантира вршењето на проверки на потрошувачката на гориво и неговото управување за време на летот.

(б) Командантот гарантира дека количеството на употребливо гориво преостанато во хеликоптерот не е помалку од потребното гориво за лет до аеродромот или оперативното место, каде што може да биде извршено безбедно слетување, со преостанатото конечното резервно гориво.

(в) Командантот прогласува вонредна ситуација, кога реалното количество на употребливо гориво во хеликоптерот е помалку од конечното резервно гориво.

CAT.OP.MPA.285 Користење на дополнителен кислород

Командантот гарантира дека членовите на екипажот на лет, кои имаат обврски од суштинска важност, за безбедно управување на воздухопловот во лет, постојано користат дополнителен кислород, кога висината во кабината надминува 10 000 ft за период подолг од 30 минути и кога висината на кабината надминува 13 000 ft.

CAT.OP.MPA.290 Запазување на близина со земјата

Кога се констатира несоодветна близина со земјата од член на летачкиот персонал или од системот за предупредување за близина со земјата, пилотот, кој

го извршува летот, веднаш презема корективни активности за создавање на безбедни услови за летање.

CAT.OP.MPA.295 Користење на воздухопловен систем за избегнување на судир на воздухопловите во лет (ACAS)

Операторот утврдува оперативни процедури и програми за обука, кога е ACAS е инсталиран и функционира. Кога се користи системот ACAS II, таквите процедури и обука треба да бидат во согласност со Регулатива (ЕУ) бр. 1332/2011 на Комисијата ([1]).

CAT.OP.MPA.300 Услови за приод и слетување

Пред да го започне приодот за слетување, командантот мора да биде сигурен, во согласност со расположливите информации, дека временските услови на аеродромот и условите на планираната полетно – слетна патека, нема да го попречуваат извршувањето на безбеден приод, слетување или неуспешен приод, имајќи ги предвид перформансите, содржани во оперативниот прирачник.

CAT.OP.MPA.305 Започнување и продолжување на приодот за слетување

(а) Командантот или пилотот, кој го извршува летот, може да изврши приод за слетување во согласност со правилата за летање по инструменти (IFR), покрај пријавените RVR/VIS.

(б) Ако пријавените RVR/VIS се под применливиот минимум, приодот не може да се продолжи:

(1) под 1 000 ft над аеродромот; или

(2) во крајната делница од приодот за слетување, кога висината за донесување на одлука (DA/H) или минималната висина за понирање (MDA/H) е 1 000 ft над аеродромот.

(в) Кога нема RVR, вредностите на RVR можат да бидат добиени преку конвертирање на пријавената видливост.

(г) Ако, по прелетувањето на висина над 1 000 ft над аеродромот, пријавените RVR/VIS паднат под применливиот минимум, приодот може да се продолжи по DA/H или MDA/H.

(д) Приодот може да се продолжи под DA/H или MDA/H и слетувањето може да биде завршено, под услов визуелната референца соодветна за типот на операцијата на приод и за предвидената полетно-слетна патека да е утврдена на DA-H или MDA-H и да е одржувана .

(ѓ) RVR вредноста на зоната на контакт е секогаш контролирана. Ако е пријавена и соодветна, RVR во средната точка и во точката на прекин е контролирана. Минималната вредност на RVR за средната точка е 125 m или RVR, потребна за зоната на контакт, ако е помала, и 75 m за точката на прекин на полетно – слетната патека. За воздухоплови, опремени со систем за насочување и контрола на движењето по слетувањето, минималната вредност на RVR за средната точка е 75 m.

CAT.OP.MPA.310 Оперативни процедури — висина на прелетување на прагот — авиони

[1] Сл. весник L 336, 20 декември 2011 год., стр. 20.

Операторот утврдува оперативни процедури, за да гарантира дека авионот, кој извршува прецизен приод за слетување го прелетува прагот на полетно – слетната патека на безбедна висина, кога авионот се наоѓа во положба и конфигурација за слетување.

CAT.OP.MPA.315 Известување за часовите за летање — хеликоптери

Операторот му ги става на располагање на надлежниот орган, податоците за часовите за летање за секој хеликоптер со кој се оперирало претходната година.

CAT.OP.MPA.320 Категории на воздухоплови

(а) Категориите на воздухоплови се базираат на индицираната брзина над прагот (V_{AT}), која е еднаква на брзината на заобиколување (V_{SO}), помножена со 1,23 или VS_{1g} помножена со 1,23 при конфигурација за слетување на воздухопловот при максимално сертифицирана маса на слетување. Ако се достапни V_{SO} и V_{S1g}, се користи повисоката добиена за V_{AT}.

(б) Се употребуваат категориите на воздухоплови, наведени во табелата подолу.

Табела 1

Категории на воздухоплови, кои одговараат на вредностите на V_{AT}

Категорија на воздухоплов	V_{AT}
А	Помалку од 91 јазли
Б	Од 91 до 120 јазли
В	Од 121 до 140 јазли
Г	Од 141 до 165 јазли
Д	Од 166 до 210 јазли

(в) Конфигурацијата за слетување, која треба да биде земена предвид, се определува во оперативниот прирачник.

(г) Операторот може да користи пониска маса за слетување за одредување на V_{AT}, ако тоа е одобрено од страна на надлежниот орган. Оваа пониска маса за слетување е со постојана вредност, независно од променливите услови на секојдневните операции.

ПОДДЕЛ С

ПЕРФОРМАНСИ НА ВОЗДУХОПЛОВИТЕ И ОПЕРАТИВНИ ОГРАНИЧУВАЊА

ОДДЕЛ 1

Авиони

ПОГЛАВЈЕ 1

Општи услови

CAT.POL.A.100 Класи на перформанси

(а) Авионот врши операции во согласност со применливите услови за класата на

перформанси.

(б) Кога не може да се покаже целосна усогласеност со применливите услови, утврдени во овој оддел, поради специфични карактеристики на конструкцијата, операторот применува одобрени стандарди за перформансите, кои гарантираат ниво на безбедност, еднакво на нивото на безбедност на соодветното поглавје.

CAT.POL.A.105 Општо

(а) Масата на авионот:

(1) во почетокот на полетувањето; или

(2) во случај на промена на оперативниот план за летање за време на летот, во точката од која се применува ревидираниот оперативен план за летање,

не е поголема од масата за која условите на соодветното поглавје можат да се исполнат за планираниот лет. Може да се даде дозвола за очекувано намалување на масата на авионот за време на летот и поради испуштањето на гориво во воздухот.

(б) Одобрените податоци за перформансите, содржани во AFM се користат за утврдување на усогласувањето со условите од соодветното поглавје, дополнети, по потреба, со други податоци, како што е наведено во соодветното поглавје. Операторот ги прецизира другите податоци во оперативниот прирачник. Кога се применуваат факторите, наведени во соодветното поглавје, можат да се земат предвид сите оперативни фактори, кои веќе се вклучени во податоците за перформансите, содржани во AFM, за да се избегне двојна примена на факторите.

(в) Соодветно, се зема предвид конфигурацијата на авионот, условите на животната средина и работата на системите, кои вршат негативно влијание врз перформансите на авионот.

(г) За целите на перформансите, влажна полетно – слетна патека различна од полетно – слетната патека со трева, може да се смета за сува.

(д) Операторот ја зема предвид прецизноста на дијаграмот на перформансите за време на оценувањето на условите за полетување од важечките поглавја.

ПОГЛАВЈЕ 2

Перформанси од класа А

CAT.POL.A.200 Општо

(а) Одобрените податоци за перформансите од AFM се надополнуваат по потреба со други податоци, ако одобрените податоци за перформансите од AFM се недоволни во однос на ставките, како што се:

(1) земањето предвид на разумно очекувани неповолни оперативни услови како полетување и слетување на контаминирани полетно – слетни патеки; и

(2) земањето предвид на отказ на моторот во сите фази од летот.

(б) Во случај на водени и контаминирани полетно – слетни патеки се користат податоците за перформанси, утврдени во согласност со важечките стандарди за издавање на уверение на големи авиони или еквивалентни услови.

(в) Употребата на другите податоци, наведени во (а) и еквивалентните услови,

наведени во (б), се наведуваат во оперативниот прирачник.

CAT.POL.A.205 Полетување

(а) Масата на полетување не ја надминува максимално дозволената маса на полетување, наведена во AFM за висина по притисок и температурата на воздухот на аеродромот на заминување.

(б) При утврдување на максимално дозволената маса на полетување, се исполнуваат следниве услови:

(1) должината за забрзувањето и застанување не ја надминува расположливата должина на полетно – слетната патека за прекинато полетување (ASDA);

(2) должината за полетување не го надминува расположливата должина за полетување,со должина на просторот за полетување без препреки која не ја преминува половината од расположлива должина за залет при полетување (TORA);

(3) должината на залетот при полетувањето не ја надминува TORA;

(4) се користи само една вредност од V_1 за прекинато или продолжено полетување; и

(5) за мокра или контаминирана полетно – слетната патека масата на полетување не ја надминува дозволената маса на полетување при полетување од сува полетно – слетната патека под истите услови.

(в) Кога се утврдува усогласување со (б), се зема предвид следново:

(1) висина по притисок на аеродромот;

(2) температурата на воздухот на аеродромот;

(3) состојбата на површината на полетно – слетната патека и видот на површината на полетно – слетната патека;

(4) наклонот на полетно – слетната патека во правецот на полетување;

(5) не повеќе од 50 % од пријавените компоненти на челниот ветер или не помалку од 150 % од пријавените компоненти на задниот ветер; и

(6) губитокот, доколку постои, од должината на полетно – слетната патека поради порамнување на авионот пред полетување.

CAT.POL.A.210 Избегнување на препреки при полетување

(а) Вкупната траекторија на летот по полетувањето се утврдува на таков начин што авионот ги избегнува препреките со вертикално растојание од не помалку од 35 ft и хоризонтално растојание од не помалку од 90 m, плус 0,125 × D, каде што D е хоризонталното растојание кое го минува авионот од крајот на расположливата должина за полетување (TODA) или крајот на растојанието за полетување, ако е предвидено скршнување пред крајот на TODA. За авиони со распон на крилјата помал од 60 m може да се користи избегнување на хоризонталните препреки во распон кој е еднаков на половина од распонот на крилата на воздухопловот плус 60 m плус 0,125 × D.

(б) Кога се утврдување усогласување со (а):

(1) Се зема предвид следново:

(i) масата на авионот на почетокот на залетот при полетување;

(ii) притисок по висина на аеродромот;

(iii) температурата на воздухот на аеродромот; и

(iv) не повеќе од 50 % од пријавената компонента на челниот ветар или не помалку од 150 % од пријавената компонента на задниот ветар.

(2) Не се дозволува промена во курсот на авионот до точката во која вкупната траекторија при полетување достигнува висина што одговара на половина од распонот, но не помалку од 50 ft над висината на крајот на TORA. Потоа, до постигнување на висина од 400 ft се претпоставува дека авионот прави наклон кој не е поголем од 15°. Над висина од 400 ft, наклоните се предвидуваат да бидат поголеми од 15°, но не се предвидуваат да бидат повеќе од 25°.

(3) Во секоја точка од вкупната траекторија при полетување, во која наклонот на авионот е повеќе од 15°, се гарантира избегнување на препреките во границите на хоризонталните растојанија наведени во (а), (б)(6) и (б)(7) и вертикалното растојание не помало од 50 ft.

(4) Операции, кај кои се применуваат зголемени агли на наклон до не повеќе од 20° меѓу 200 ft и 400 ft или не повеќе од 30° над 400 ft, се вршат во согласност со CAT.POL.A.240.

(5) Мора да се земе во предвид влијанието од наклонот на оперативните брзини и траекторијата на летот, вклучувајќи го зголеменото растојание, кое произлегува како резултат на зголемените оперативни брзини.

(6) Во случаите, кога планираната траекторија на летот не бара промена на траекторијата поголема од 15°, не е потребно операторот да ги земе предвид препреките, кои се наоѓаат на бочната оддалеченост на растојание поголемо од:

(i) 300 m, ако пилотот има можност да ја одржува потребната навигациска точност во зоната со препреки, кои треба да бидат земени предвид; или

(ii) 600 m, за летови при сите други услови.

(7) Во случаите, кога планираната траекторија на летот бара промена на траекторијата за повеќе од 15°, операторот не е потребно да ги земе предвид препреките, кои се наоѓаат на бочната оддалеченост на растојание, поголемо од:

(i) 600 m, ако пилотот има можност да ја одржува потребната навигациска точност во зоната со препреки, кои треба да бидат земени предвид; или

(ii) 900 m, за летови при сите други услови.

(в) Операторот утврдува процедури за итни случаи, сообразени со условите на точките (а) и (б) и гарантира безбедно избегнување на препреките, за да може авиното да ги исполни условите на CAT.POL.A.215 за летање по маршрута или да слета на аеродромот на полетување или на алтернативниот аеродром на полетување.

CAT.POL.A.215 Летање по маршрута — со еден откажан мотор (OEI)

(а) Податоците од AFM за вкупната траекторијата на летот во маршрута OEI кои одговараат на очекуваните временски услови за летот, овозможуваат утврдување на усогласувањето со (б) или (в) за сите точки по маршрутата. Вкупната траекторија на летот има позитивен наклон на висина од 1 500 ft над

аеродромот, каде што ќе се изврши слетувањето по отказ на моторот. При временски услови, кои бараат користење на системи за заштита од замрзнување, се зема предвид и влијанието од нивното користење во однос на вкупната траекторија на летот.

(б) Степенот на вкупната траекторија на летот е позитивен на висина од најмалку 1 000 ft над теренот и препреките во текот на маршрутата од околу 9,3 km (5 NM) од двете страни на планираната патека.

(в) Вкупната траекторија на летот му овозможува на авионот да го продолжи летот од неговата висина на крстарење до аеродромот, каде што слетувањето би можело да се изврши во согласност со CAT.POL.A.225 или CAT.POL.A.230, во зависност од потребата. Вкупната траекторија на летот вертикално се надвиснува на најмалку 2 000 ft над теренот и сите препреки во должина на маршрутата, на раздалеченост од 9,3 km (5 NM) од секоја страна од планираната патека, во согласност со следново:

(1) се претпоставува дека моторот откажал во најкритичната точка во должина на маршрутата;

(2) се зема предвид влијанието на ветрот на траекторијата на летот;

(3) дозволено е испуштањето на гориво за време на летот, до количество што одговара на условите со потребните резерви на гориво да се стигне до аеродромот за слетување, ако се користи безбедносна процедура; и

(4) аеродромот, на кој се планира да слета авионот по отказ на моторот, ги исполнува следниве критериуми:

(i) условите за перформансите со очекуваната маса при слетување се исполнети; и

(ii) метеоролошките извештаи и прогнози и извештаи за состојбата на терен покажуваат дека може да се изврши безбедно слетување во предвиденото време за слетување.

(г) Операторот го зголемува опсегот на (б) и (в) до 18,5 km (10 NM), ако навигациската точност не одговара најмалку на потребните навигациски карактеристики 5 (RNP5).

CAT.POL.A.220 Летање по маршрута— авиони со три или повеќе мотори, од кои два мотора неисправни

(а) На ниту една точка во текот на патувањето, авион со три или повеќе мотори, при брзина на крстарење на долги растојанија, со сите активни мотори, при стандардна температура и без ветер, не смее да биде повеќе од 90 минути оддалечен од аеродромот кој ги исполнува условите во врска со перформансите кои се применуваат за очекуваната маса при слетување, освен ако ги исполнува условите од точки (б) до (ѓ).

(б) Вкупната траекторија на летање по маршрута со два откажани мотора мора да биде одредена за да му овозможува на авионот да го продолжи летот, во очекуваните временски услови, од точката, во која се претпоставува дека два мотора откажале истовремено, до аеродромот, каде што е можно слетување и целосно да го запре, применувајќи ја утврдената процедура за слетување со два неисправни мотора. Вкупната траекторија на летот обезбедува минимална висина над површината и препреките од најмалку 2 000 ft во граници до 9,3 km

(5 NM) од секоја страна на планираната патека. На висини и при временски услови, потребно е системите за заштита од замрзнување да бидат оперативни, земајќи го предвид влијанието од нивото користење во однос на вкупната траекторија на летот. Ако навигациската точност не одговара најмалку на RNP5, операторот ги зголемува вредностите, дадени погоре до 18,5 km (10 NM).

(в) Се претпоставува дека двата мотора откажуваат во критичната точка од овој дел од маршрутата, каде што авионот, при брзина на крстарење за големи растојанија, со сите мотори, при стандардна температура и без ветер, е повеќе од 90 минути лет оддалечен од аеродромот кој ги исполнува условите во врска со перформансите кои се применуваат за очекуваната маса при слетување.

(г) Вкупната траекторијата на летот има позитивен наклон на висина од 1 500 ft над аеродромот, каде авионото може да слета по отказ на двата мотори.

(д) Дозволено е испуштањето на гориво до количество, што одговара на потребните резерви за стигнување до аеродромот за слетување, ако се користи безбедносната процедура.

(ѓ) Очекуваната маса на авионот во точката во која се претпоставува дека двата мотора откажале, не е помала од масата која го вклучува потребното гориво за лет до аеродромот на кој се претпоставува дека ќе се изврши слетување и за пристигнувањето на авионот на најмалку 1 500 ft над зоната за слетување, по што тој има вкупно време на летање од уште 15 минути.

CAT.POL.A.225 Слетување — аеродроми на дестинација и алтернативни аеродроми

(а) Масата на слетување на авионот, утврдена во согласност со CAT.POL.A.105(а), не ја надминува максималната маса на слетување утврдена за апсолутната висината и температурата на околината аеродромот на дестинација и алтернативниот аеродром за проценетото време на слетување.

CAT.POL.A.230 Слетување — суви полетно – слетни патеки (а) Масата на авионот при слетување, утврдена во согласност со CAT.POL.A.105(а), за проценетото време на слетување на аеродромот на дестинација или на кој било алтернативен аеродром овозможува слетување со целосно запирање од висина од 50 ft над прагот:

(1) за авиони со турбомлазен погон, во границите на 60 % од расположливата должина на ПСП за слетување (LDA); и

(2) за авиони со турбопропелерски погон, во границите на 70 % од расположливата должина на ПСП за слетување (LDA).

(б) Кога се применуваат процедури за стрмен приод за слетување, операторот ги користи податоците за расположливата должина на ПСП за слетување (LDA) во однос на она што е наведено во (а), врз основа на проектираната висината, која е пониска од 60 ft, но не пониска од 35 ft, и ги исполнува условите предвидени во CAT.POL.A.245.

(в) При операции на кратки слетувања, операторот ги користи податоците за расположливата должина на ПСП за слетување (LDA) во однос на она, наведено во (а) и го почитува предвиденото во CAT.POL.A.250.

(г) При утврдување на масата при слетување, операторот го зема предвид следново:

(1) апсолутната висина на аеродромот;

(2) не повеќе од 50 % од челната компонента на ветрот или не помалку од 150 % од задната компонента на ветрот; и

(3) наклонот на полетно – слетната патека во правецот на слетување, ако е поголем од ± 2 %.

(д) За подготовка на летот, се претпоставува дека:

(1) авионот слетува на најсоодветната полетно – слетната патека без ветар; и

(2) авионот слетува на полетно – слетната патека, која ќе биде одредена, земајќи ја предвид можната насока и брзина на ветрот, карактеристиките на управување на авионот во врска со прифатот и отпремата, како и други услови, како што се навигациските средства за слетување и теренот.

(ѓ) Ако операторот не може да ги исполни условите, наведени во точка (д)(1), за аеродромот на дестинација со една полетно – слетната патека, каде што слетувањето зависи од одредена компонента на ветрот, на авионот може да се подготви за лет, ако се определени два алтернативни аеродрома кои овозможуваат целосно усогласување со точките од (а) до (д). Пред да започне приодот за слетување на аеродромот на дестинација, командантот проверува дали слетувањето може да биде извршено во целосна согласност со точките од (а) до (г) и CAT.POL.A.225.

(е) Ако операторот не може да ги исполни условите од (д)(2) за аеродромот на дестинација, авионот се подготвува за лет само ако е определен алтернативен аеродром кој овозможува целосно усогласување со условите во точките од (а) до (д).

CAT.POL.A.235 Слетување — мокри и контаминирани полетно – слетни патеки

(а) Кога соодветните метеоролошки извештаи и/или прогнози покажуваат дека во проценетото време за слетување, полетно – слетната патека може да биде мокра, расположливата должина на ПСП за слетување (LDA) одговара на најмалку 115 % од потребното растојание за слетување, определено во согласност со CAT.POL.A.230.

(б) Кога соодветните метеоролошки извештаи и/или прогнози покажуваат дека во проценетото време за слетување, полетно – слетната патека може да биде контаминирана, расположлива должина на ПСП за слетување (LDA) одговара најмалку на растојанието за слетување, одредено во согласност со (а), или најмалку на 115 % од растојанието за слетување, одредено во согласност со одобрените податоци за растојанието за слетување на контаминирана полетно – слетната патека или еквивалентно, во зависност од тоа која вредност е поголема. Доколку се применуваат други еквивалентни податоци за растојанието за слетување, операторот за тоа мора да наведе во оперативниот прирачник.

(в) Должината за слетување на мокра полетно – слетната патека, која е пократка од бараната според (а), но не е пократка од онаа наведена во CAT.POL.A 230(а), може да се користи ако AFM содржи специфични дополнителни информации за должините за слетување на мокри полетно – слетни патеки .

(в) Должината за слетување на специјално подготвена контаминирана полетно –

слетната патека, која е пократка од потребната според (б), но не е пократка од потребната според CAT.POL.A.230(а), може да се користи ако AFM содржи специфични дополнителни информации за должините за слетување на контаминирани полетно слетни патеки.

(д) За (б), (в) и (г), се применуваат соодветните критериуми од CAT.POL.A.230, освен кога CAT.POL.A.230(а) не се применува за (б) погоре.

CAT.POL.A.240 Одобрение на операции со зголемени агли на наклон

(а) Операциите со зголемени агли на наклон подлежат на претходно одобрение од надлежниот орган.

(б) За да се добие одобрение, операторот обезбедува докази дека се исполнети следниве услови:

(1) AFM содржи одобрени податоци за неопходното зголемување на оперативната брзина, како и податоци, кои овозможуваат создавање на траекторија на лет, земајќи ги предвид зголемените агли на наклон и зголемената брзина;

(2) има достапна визуелна навигација за навигациска прецизност;

(3) метеоролошкиот минимум и ограничувањата поврзани со брзина на ветерот, се одредени за секоја полетно – слетната патека;

(4) екипажот на лет стекнал доволно соодветно знаење за маршрутата, по која се извршува летот, и за процедурите кои се користат во согласност со ORO.OPS.FC.

CAT.POL.A.245 Одобрение на операции со стрмен приод за слетување

(а) Операциите со стрмен приод на слетување со користење на агол на снижување, еднаков или поголем од 4,5° и со проектирана висина помала од 60 ft, но не помала од 35 ft, подлежат на претходно одобрение од надлежниот орган.

(б) За да се добие одобрение операторот обезбедува докази дека се исполнети следниве услови:

(1) во AFM е наведен максималниот одобрен агол на снижување, секакви други ограничувања, нормални, вонредни или итни процедури за стрмен приод на слетување, како и дополнувања на податоците за должината на полетно – слетната патека при користење на критериумите за стрмен приод;

(2) за секој аеродром, на кој ќе се вршат операции, во кои ќе се применува стрмен приод за слетување:

(i) постои соодветен систем за означување на патеката на наклонување, кој вклучува најмалку систем за визуелно покажување на патеката на наклонот;

(ii) е определен метеоролошкиот минимум; и

(iii) се зема предвид следново:

(А) поставеноста на препреките;

(Б) типот на означувањето на патеката на наклонот и водењето по полетно – слетната патека;

(В) минималниот видлив ориентир, потребен при DH и MDA;

(Г) расположливата воздухопловна опрема;

(Д) квалификацијата на пилотите и познавањето на одреден аеродром;

(Ѓ) AFM ограничувањата и процедурите; и

(Е) критериумите за неуспешен приод.

CAT.POL.A.250 Одобрение на операции со слетувања на кратки полетно – слетни патеки

(а) Операциите за слетување на кратки полетно – слетни патеки, подлежат на претходно одобрение од надлежниот орган.

(б) За да се добие одобрение операторот обезбедува докази дека се исполнети следниве услови:

(1) растојанието што се користи за пресметување на дозволената маса при слетување, може да се состои од користената должина на пријавената безбедна зона плус пријавеното LDA;

(2) земјата во која се наоѓа аеродромот, утврдила дека операцијата е од јавен интерес и оперативна потреба, која се должи на оддалеченоста на аеродромот или на физичките ограничувања, поврзани со продолжувањето на полетно – слетната патека,

(3) вертикалното растојание меѓу траекторијата од очите на пилотот и траекторијата на најнискиот дел од тркалата не надминува 3 m, кога авионот е поставен во стандардна патека за понирање ;

(4) минималната RVR/VIS, не е помала од 1 500 m и ограничувањата, поврзани со ветрот, се наведени во оперативниот прирачник;

(5) минималните услови во поглед на искуството, обуките и познавањето на аеродромот од страна на пилотот се наведени и исполнети;

(6) висината на прелетот над почетокот на должината која може да се користи, на пријавената безбедна зона е 50 ft;

(7) користењето на пријавената безбедна зона е одобрено од страна на земјата, во која се наоѓа аеродромот;

(8) должината, која може да се користи, на пријавената безбедна зона не надминува 90 m;

(9) ширината на пријавената безбедна зона не е помала од двојната ширина на полетно – слетната патека или од двојната големина на распонот на крилјата, во зависност од тоа која има поголема вредност, центрирана во однос на продолжената средишната линија на полетно – слетна патека;

(10) во границите на пријавената безбедна зона нема препреки или вдлабнатини кои претставуваат закана за безбедноста на авионот, кој прерано слетал на полетно – слетната патека и не се дозволува присуство на подвижни објекти по пријавената безбедна зона, кога полетно – слетната патека се користи за слетување на кратки полетно - слетни патеки;

(11) наклонот на пријавената безбедна зона не надминува 5 % над правецот на слетување и 2 % под правецот на слетување; и

(12) исполнети се дополнителни услови, утврдени од надлежниот орган, земајќи

ги предвид карактеристиките на типот на авионот, орографските карактеристики во зоната на приодот, расположливите средства за приод и мислењата за неуспешниот приод/прекинувањето на слетувањето.

ПОГЛАВЈЕ 3

Перформанси од класа B

CAT.POL.A.300 Општо

(а) Операторот не смее да користи со авиони со еден мотор:

(1) во текот на ноќта; или

(2) при IMC, освен според посебни условите на визуелно летање (VFR).

(б) Операторот третира двомоторни авиони, кои не ги исполнуваат условите за искачување од CAT.POL.A.340, како авиони со еден мотор.

CAT.POL.A.305 Полетување

(а) Масата на полетување не ја надминува максимално дозволена маса на полетување наведена во AFM за висина по притисок и температурата на воздухот на аеродромот на полетување.

(б) Нефакторираното растојание за полетување, наведено во AFM, не надминува:

(1) расположливата должина за залет при полетување (TORA) кога е помножено со коефициент 1,25; или

(2) кога е достапна зона за стопирање и/или просторот за полетување без препреки, следниве вредности:

(i) TORA;

(ii) расположливата должина при полетување (TODA) кога е помножен со фактор 1.15; или

(iii) расположлива должина на полетно – слетната патека за прекинато полетување (ASDA) кога е помножено со коефициент 1,3.

(в) Кога се констатира согласноста со точката (б), се зема предвид следново:

(1) масата на авионот на почетокот од залетот при полетување;

(2) висина п притисок на аеродромот;

(3) температурата на воздухот на аеродромот;

(4) состојбата и типот на покриеност на полетно – слетната патека;

(5) наклонот на полетно – слетната патека во правец на полетувањето; и

(6) не повеќе од 50 % од пријавената челна компонента на ветрот или не помалку од 150 % од пријавената задна компонента на ветрот.

CAT.POL.A.310 Избегнување на препреки при полетување — повеќемоторни авиони

(а) Траекторијата по полетување на авиони со два или повеќе мотори се утврдува на таков начин што авионот ги избегнува препреките со најмалку 50 ft вертикално растојание и најмалку 90 m хоризонтално растојание плус 0,125 × D, каде што D е хоризонталното растојание поминато од авионот од крајот на

расположливата должина за полетување (TODA) или од крајот на растојанието за полетување, ако е предвидено скршнување пред крајот на TODA, со исклучок на предвиденото во точките (б) и (в). За авиони со распон на крилјата помал од 60 m може да се користи хоризонтално избегнување на препреките, што е еднакво на половина од распонот на крилата плус 60 m и плус 0,125 × D. Се претпоставува дека:

(1) траекторијата по полетувањето започнува на висина од 50 ft над површината на крајот од растојанието за полетување, потребна според CAT.POL.A.305(б) и завршува на висина од 1 500 ft над површината:

(2) авионот не се наклонува пред да достигне висина од 50 ft над површината, а потоа аголот на наклон не надминува 15°;

(3) отказот на критичен мотор се случува во точка од траекторијата по полетувањето со сите мотори каде се очекува дека ќе се изгуби визуелно ориентирање со цел избегнување на препреки;

(4) наклонот на траекторијата по полетувањето од висина од 50 ft до претпоставената висина на отказ на моторот е еднаков на просечниот наклон при искачување на висина со сите мотори и преминот кон конфигурацијата за лет на маршрутата, помножен со коефициент 0,77; и

(5) наклонот на траекторијата по полетувањето од висината достигната во согласност со (а)(4) до крајот на траекторијата по полетувањето е еднаков на наклонот при искачување на висина кон маршрута со еден откажан мотор, даден во AFM.

(б) Во случаите кога планираната траекторија на летот не бара промена на маршрутата поголема од 15°, не е потребно операторот да ги земе предвид препреките, кои имаат странична оддалеченост поголема од:

(1) 300 m, ако летот се врши во услови кои го овозможуваат користењето на визуелна навигација, или ако се достапни навигациски средства, кои му овозможуваат на пилотот да ја одржува планираната траекторија на летот со истата прецизност; или

(2) 600 m, за летови при сите други услови.

(в) Во случаите, кога планираната траекторија на летот не бара промена на маршрутата, поголеми од 15°, не е потребно операторот да ги земе предвид препреките, кои имаат странична оддалеченост поголема од:

(1) 600 m, за летови кои се вршат под услови кои овозможуваат користење на визулена навигација; или

(2) 900 m за летови при сите други услови.

(г) Кога се констатира согласноста со точките од (а) до (в), се зема предвид следново:

(1) масата на авионот на почетокот на залетот при полетување;

(2) висина по притисок на аеродромот;

(3) температурата на воздухот на аеродромот; и

(4) не повеќе од 50 % од пријавената челна компонента на ветрот или не помалку од 150 % од пријавената задна компонента на ветрот.

CAT.POL.A.315 Лет по маршрута — повеќемоторни авиони

(а) При очекуваните временски услови на летот, ако еден од моторите откажал, а сите други мотори работат во рамките на наведените максимални услови на постојана снага, авионот мора да го продолжи летот на или над соодветните минимални висини за безбеден лет, наведени во оперативниот прирачник, до точка, која се наоѓа на 1 000 ft над аеродром, каде што можат да бидат исполнети условите за перформансите.

(б) Се претпоставува дека во моментот на отказ на мотор:

(1) авионот не лета на висина поголема од висината при која брзината на искачување на висина е еднаква на 300 ft за минута со сите мотори, кои работат во рамките на наведените максимални услови на постојана снага; и

(2) наклонот на маршрутата со еден откажан мотор е бруто-наклонот на понирање или искачување, како што е соодветно, односно зголемен со наклонот за 0.5 % или намален со наклонот за 0,5 %.

CAT.POL.A.320 Лет по маршрута —авиони со еден мотор

(а) При очекуваните временски услови на летање и во случај на отказ на мотор, авионот мора да биде во состојба да стигне до место, каде што може да се изврши безбедно принудно слетување.

(б) Се претпоставува дека во моментот на отказ на мотор:

(1) авионот не лета на висина поголема од висината при која брзината на искачување е еднаква на 300 ft за минута со мотор кој работи со дозволената максимална моќност; и

(2) наклонот на маршрутата е бруто-наклонот на намалување, зголемен со наклон од 0,5 %.

CAT.POL.A.325 Слетување — аеродроми на дестинација и алтернативни аеродроми

Масата за слетување на авионот, утврдена во согласност со CAT.POL.A.105(а), не ја надминува максималната маса за слетување, утврдена за апсолутна висината и температурата во околината на аеродромот на дестинација и алтернативниот аеродром во проценетото време за слетување.

CAT.POL.A.330 Слетување — суви полетно – слетни патеки

(а) Масата на авионот при слетување, утврдена во согласност со CAT.POL.A.105(а), за проценетото време на слетување на аеродромот на дестинација или на кој било алтернативен аеродром, кој овозможува слетување со целосно запирање од висина од 50 ft над прагот и слетување во граници од 70 % од расположлива должина на ПСП за слетување (LDA), земајќи предвид:

(1) надморската висина на аеродромот;

(2) не повеќе од 50 % од челната компонента на ветрот или не помалку од 150 % од задната компонента на ветрот;

(3) состојбата и типот на покриеност на полетно – слетната патека; и

(4) наклонот на полетно – слетната патека во правец на слетувањето.

(б) Кога се применуваат процедури за стрмен приод на слетување, операторот

ги користи факторизираните податоци за растојанието за слетување во согласност со став (а), врз основа на проектираната висина пониска од 60 ft, но не пониска од 35 ft, при почитување на предвиденото во CAT.POL.A.345.

(в) При операции за слетување на кратка полетно – слетна патека, операторот користи поголем дел од факторизираните податоци за растојанието за слетување во согласност со став (а) и го почитува предвиденото во CAT.POL.A.350.

(г) За подготовка на авионот за лет во согласност со точките од (а) до (в), се претпоставува дека:

(1) слетувањето ќе биде извршено на најсоодветната полетно – слетната патека, без ветар; и

(2) слетувањето ќе биде извршено на полетно – слетната патека, која ќе биде одредена земајќи ја предвид можната насока и брзина на ветрот, карактеристиките на авионот во врска со прифатот и отпремата, како и други услови, како што се навигациските средства за слетување и теренот.

(д) Ако операторот не може да ги исполни барањата од (г)(2) за аеродромот на дестинација, авионот може да се подготви за лет само ако е определен алтернативен аеродром, кој овозможува целосно усогласување со условите од (а) до (г).

CAT.POL.A.335 Слетување — мокри и контаминирани полетно – слетни патеки

(а) Кога соодветните метеоролошки извештаи и/или прогнози покажуваат дека во проценетото време за слетување, полетно – слетната патека може да биде мокра, расположлива должина на ПСП за слетување (LDA) треба да биде еднаква или поголема од расположливата должина на ПСП за слетување (LDA), утврдено во согласност со CAT.POL.A.330, помножено со факторот 1,15.

(б) Кога соодветните метеоролошки извештаи и/или прогнози покажуваат дека во проценетото време за слетување, полетно – слетната патека може да биде контаминирана, растојанието за слетување не треба да ја надмине расположлива должина на ПСП за слетување (LDA). Операторот ги наведува во оперативниот прирачник, податоците за проценка на растојанието за слетување кои ќе се применуваат.

(в) Должината за слетување на мокра полетно – слетната патека, пократка од она во (а), но не пократка од она која се бара според CAT.POL.A.330(а), може да се користи ако AFA содржи специфични дополнителни информации за должината за слетување на мокри полетно – слетни патеки .

CAT.POL.A.340 Услови во поглед на искачување при полетување и слетување

Операторот на двомоторен авион ги исполнува следниве услови за искачување на висина при полетување и слетување.

(а) *Искачување на висина при полетување*

(1) Сите мотори, кои работат

(i) Стабилниот наклон при искачување на висина по полетувањето е најмалку 4 % кај:

(А) моќноста при полетување кај секој мотор;

(Б) извлечени стоен трап, освен во случаи кога стоениот трап може да се вовлече , за помалку од седум секунди, тогаш може да се претпостави дека е вовлечен;

(В) задкрилца во положба(-и) на полетување; и

(Г) брзина при искачување на висина, не помала од 1,1 V_{MC} (минималната брзина на управување на авионот на копно или во близина на копно) и 1,2 V_{S1} (брзината на гаснење или минималната постојана брзина на летање во конфигурација на слетување), при што поголемата вредност се зема во предвид.

(2) Еден изгаснат мотор (OEI)

(i) Стабилниот наклон на искачување на висина од 400 ft над површината на полетување е мерливо позитивен со:

(А) отказ кај критичниот мотор и неговиот пропелер во позиција на минимален отпор;

(Б) преостанатиот мотор при моќност за полетување;

(В) вовлечен стоен трап;

(Г) закрилца во положба(-и) на полетување; и

(Д) брзина при искачување еднаква на брзината, постигната на висина од 50 ft.

(ii) Стабилниот наклон на искачување нема да биде понизок од 0,75 % на висина од 1500 ft над површина за полетување со:

(А) отказ кај критичниот мотор и неговиот пропелер во позиција на минимален отпор;

(Б) преостанатиот мотор, кој работи со моќност која не е поголема од максималната постојана;

(В) вовлечен стоен трап;

(Г) вовлечен закрилца ; и

(Д) брзина при искачување не помала од 1,2 V_{S1}.

(б) *Искачување при слетување*

(1) Сите мотори, кои работат

(i) Стабилниот наклон при искачување на висина е најмалку 2,5 % кај:

(А) не повеќе од моќноста или влечната сила која е достапна осум секунди по започнување на движењето на командите за контрола на моќноста на моторот од позицијата за најмалата моќност во лет;

(Б) извлечен стоен трап;

(В) закрилца во положба на слетување; и

(Г) брзина при искачување на висина еднаква на V_{REF} (референтна брзина на слетување).

(2) Еден изгаснат мотор (OEI)

(i) Стабилниот наклон на искачување нема да биде понизок од 0,75 % на висина

од 1500 ft над површина за полетување со:

(А) отказ кај критичниот мотор и неговиот пропелер во позиција на минимален воздушен отпор;

(Б) преостанатиот мотор кој работи со моќност која не е поголема од максималната постојана;

(В) вовлечен стоен трап;

(Г) вовлечени закрилца; и

(Д) брзина при искачување, не помала од 1,2 V_{S1}.

CAT.POL.A.345 Одобрение на операции со стрмен приод

(а) Операциите со стрмен приод со агол на наклон на слетување, еднаков или поголем од 4,5° и со проектираната висина помала од 60 ft, но не помала од 35 ft, подлежат на претходно одобрение од надлежниот орган.

(б) За да се добие одобрение операторот обезбедува докази дека се исполнети следниве услови:

(1) во AFM е наведен максималниот одобрен агол на наклонот за слетување, сите други ограничувања, нормални, вонредни или итни процедури за стрмен приод за слетување, како и измени на податоците за растојанието до патеката при користење на критериумите за стрмен приод; и

(2) за секој аеродром на кој ќе се вршат операции со стрмен приод за слетување:

(i) постои соодветен референтен систем за наклонот при понирање, кој вклучува најмалку систем за визуелно одредување на наклонот;

(ii) е определен метеоролошкиот минимум; и

(iii) се зема предвид:

(А) поставеноста на препреките;

(Б) типот на референците за наведување по патеката за понирање и полетно – слетната патека;

(В) минималниот видлив ориентир, потребен за висина на DH и MDA;

(Г) расположливата воздухопловна опрема;

(Д) квалификацијата на пилотите и познавањето на одреден аеродром;

(Ѓ) ограничувањата и процедурите од AFM; и

(Е) критериумите за неуспешен приод.

CAT.POL.A.350 Одобрение за операции на слетување на кратки полетно – слетни патеки

(а) Операциите на слетување на кратки полетно – слетни патеки подлежат на претходно одобрение од надлежниот орган.

(б) За да се добие одобрение операторот обезбедува докази дека се исполнети следниве услови:

(1) растојанието што се користи за пресметување на дозволената маса при слетување, може да се состои од користената должината на пријавената безбедна зона плус пријавеното LDA;

(2) користењето на пријавената безбедна зона е одобрено од страна на земјата, во која се наоѓа аеродромот;

(3) во границите на пријавената безбедна зона нема препреки или вдлабнатини кои претставуваат закана за безбедноста на авионот, кој прерано слетал на полетно – слетната патека и не се дозволува присуство на подвижни објекти во пријавената безбедна зона, кога полетно – слетната патека се користи за слетување на кратки полетно – слетни патеки;

(4) наклонот на пријавената безбедна зона не надминува 5 % над правецот на слетување и 2 % под правецот на слетување;

(5) употребливата должината на пријавената безбедна зона не надминува 90 m;

(6) ширината на пријавената безбедна зона не е помала од двојната ширина на полетно – слетната патека, центрирана во однос на средишната линија на продолжената полетно – слетната патека;

(7) висината на прелетот над почетокот од употребливата должина на пријавената безбедна зона не е помала од 50 ft;

(8) метеоролошкиот минимум се утврдува посебно за секоја полетно – слетната патека и не е поголем од минимумите за VFR- или NPA.

(9) условите за пилотско искуство, обука и познавање на аеродромот се наведени и исполнети;

(10) исполнети се дополнителните услови, утврдени од надлежниот орган, земајќи ги предвид карактеристиките на типот на авионот, орографските карактеристики во зоната на приодот, расположливите средства за приод и неуспешниот приод/прекинување на слетувањето.

ПОГЛАВЈЕ 4

Перформанси од класа С

CAT.POL.A.400 Полетување

(а) Масата на полетување не ја надминува максимално дозволената маса на полетување, наведена во AFM за притисок по висина како и температурата на воздухот на аеродромот на полетување.

(б) За авиони, за кои податоците за должината на патеката за полетување се содржани во нивните AFM, кои не го опфаќаат отказот на моторот, растојанието од почетокот на залетот за полетување, кое е неопходно за авионот да постигне висина од 50 ft над површината со сите мотори кои работат со максимална моќност на полетување при соодветните услови, кога се множи со коефициент:

(1) 1,33 за двомоторни авиони;

(2) 1,25 за тримоторни авиони; или

(3) 1,18 за четиримоторни авиони,

не ја надминува расположливата должина за залет при полетување (TORA) на аеродромот, на кој треба да се изврши полетувањето.

(в) За авиони, за кои податоците за должина на патеката за полетување се содржани во нивните AFM кои не го опфаќаат отказот на моторот, треба да се исполнат следниве услови во согласност со спецификациите во AFM:

(1) потребната должина од забрзувањето до забавувањето да не е поголемо од ASDA;

(2) потребната должина за полетување да не ја надминува расположливата должина за полетување (TODA), при што должината на просторот за полетување без препреки да не надминува половина од TORA ;

(3) залетот при полетување да не ја надминува TORA;

(4) се користи само една вредност од (V_1) за прекинато или непрекинато полетување; и

(5) за мокра или контаминирана полетно – слетната патека, масата на полетување да не ја надминува дозволената маса за полетување на сува полетно – слетната патека под истите услови.

(г) Се зема предвид следново:

(1) висина по притисок на аеродромот;

(2) температурата на воздухот на аеродромот;

(3) состојбата и типот на покриеност на полетно – слетната патека;

(4) наклонот на полетно – слетната патека во насока на полетувањето;

(5) не повеќе од 50 % од пријавената челна компонента на ветрот или не помалку од 150 % од пријавената задна компонента на ветрот; и

(6) губитокот, доколку постои, од должината на полетно – слетната патека поради порамнување на авионот пред полетувањето.

CAT.POL.A.405 Избегнување на препреки при полетување

(а) Вкупната траекторијата на летот при полетување за авиони со еден откажан мотор се утврдува на таков начин што авионот ги надминува препреките со вертикално растојание за најмалку 50 ft плус 0,01 m плус 0,01 × D, или со хоризонтално растојание, за најмалку 90 m плус 0,125 × D, каде што D е хоризонталното растојание кое авионот го поминал од крајот TODA. За авиони со распон на крилата помал од 60 m, може да се користи хоризонтално избегнување на препреките, што е еднакво на половина од распонот на крилата, плус 60 m и плус 0,125 × D.

(б) Траекторијата на летот при полетување започнува на висина од 50 ft над површината на крајот од должината за полетување, потребна според CAT.POL.A.405(б) или (в), во зависност од потребата, и завршува на висина од 1 500 ft над површината.

(в) Кога се констатира усогласеноста со (а), се зема предвид следново:

(1) масата на авионот на почетокот на залетот при полетување;

(2) висината по притисок на аеродромот;

(3) температурата на воздухот на аеродромот; и

(4) не повеќе од 50 % од пријавената челна компонента на ветрот или не помалку од 150 % од пријавената задна компонента на ветрот.

(г) Не се дозволува промена на курсот на авионот до стигнувањето на точка од траекторијата по полетувањето, во која авионот ја постигнува висината од 50 ft

над површината. Потоа по постигнувањето на висина од 400 ft се претпоставува дека авионот се накривува со наклон не поголем од 15°. Над висина од 400 ft, може да се планираат аглите на наклон поголеми од 15°, но не поголеми од 25°. Мора да се земе во предвид влијанието на аголот на наклонување на оперативната брзина и патеката на летот, вклучувајќи го зголемувањето на растојанието кое произлегува од зголемената оперативна брзина.

(д) Во случаите, кога не се бара промена на курсот поголема од 15°, не е неопходно операторот да ги земе предвид препреките, чие странично растојание е поголемо од :

(1) 300 m, ако пилотот има можност да ја одржува потребната навигациска прецизност во зоната со препреки, кои треба да бидат земени предвид; или

(2) 600 m, за летови при сите други услови.

(ѓ) Во случаите, кога се бара промена на курсот поголема од 15° не е неопходно операторот да ги земе предвид препреките, чие странично растојание е поголемо од:

(1) 600 m, ако пилотот има можност да ја одржува потребната навигациска прецизност во зоната со препреки, кои треба да бидат земени предвид; или

(2) 900 m, за летови при сите други услови.

(е) Операторот утврдува процедури за непредвидени ситуации, за да ги исполни условите од (а) до (ѓ) и да гарантира безбедно избегнување на препреките, за да може авионот да ги исполни условите на маршрутата од CAT.POL.A.410 или да слета на аеродромот на полетување или на алтернативниот аеродром на полетување.

CAT.POL.A.410 Летање по маршрута— сите мотори, кои работат

(а) При очекуваните временски услови за летање, авионот во секоја точка од својата маршрута или при планирано отстапување од неа, е во состојба да постигне брзина на искачување, од најмалку 300 ft за минута со сите мотори, кои работат, во услови на максимална специфицирана континуирана моќност, на:

(1) минималните висини за безбеден лет во секоја фаза на маршрутата, која треба да се прелета, или при секое планирано отстапување од неа, специфицирани или пресметани согласно информациите кои се содржат во оперативниот прирачник на авионот; и

(2) минималните висини потребни за усогласеност со условите наведени во CAT.POL.A.415 и 420, по потреба

CAT.POL.A.415 Летање по маршрута со еден откажан мотор (OEI)

(а) При очекуваните временски услови за летање, авионот, во случај на отказ на еден мотор, во која и да е точка од маршрутата или планираното отстапување од неа, при што другиот(-те) мотор(-и) работи(-ат) во режим на максимална континуирана моќност, авионот има можност за продолжување на летот од висина на крстарење до аеродром, каде што може да се изврши слетување во согласност со CAT.POL.A.430 или CAT.POL.A.435, во зависност од случајот. Авионот лета над препреките во граници на 9,3 km (5 NM) од двете страни на планираниот правец на летање со вертикален интервал од најмалку:

(1) 1 000 ft, кога брзината на искачување е еднаква на нула или поголема; или

(2) 2 000 ft, кога брзината на искачување е помала од нула.

(б) Траекторијата на летот има позитивен наклон на висина од 450 m (1 500 ft) над аеродромот, на кој се планира да се изврши слетувањето по отказ на еден мотор.

(в) Расположливата брзина на искачување на авионот се прифаќа да биде 150 ft за минута, помала од пропишаната бруто-брзина на искачување.

(г) Границите на ширината на (а) се зголемуваат за 18.5 km (10 NM), ако навигациската точност не одговара најмалку на RNP5. .

(д) Дозволено е испуштањето на гориво до количество, што одговара на потребните резерви за стигнување до аеродромот за слетување, ако се користи безбедносна процедура.

CAT.POL.A.420 Летање по маршрута— авиони со три или повеќе мотори , од кои два мотори се нефункционални ,

(а) Во ниту една точка по должина на патеката на авион со три или повеќе мотори, при брзина на крстарење на голем домет со сите мотори, во стандардни услови на мирна атмосфера, не е повеќе од 90 минути на растојание од аеродромот на кој се исполнети сите услови за перформансите кои се применуваат на очекуваната маса за слетување, освен ако не се исполнети условите од точките од (б) до (д).

(б) Траекторијата на летање по маршрута со два нефункционални мотори му овозможува на авионот да го продолжи летањето во очекуваните временски услови, со надминување на сите препреки во склоп од 9.3 km (5 NM) од двете страни на предвидената маршрута со вертикален интервал најмалку од 2000 ft, до аеродром на кој се исполнети применливите услови за перформанси при очекуваната маса на слетување

(в) Се претпоставува дека двата мотори откажуваат во критичната точка од оној дел од маршрутата, каде што авионот е на растојание од повеќе од 90 минути летање при брзина на крстарење за растојание на поголема далечина и при стандардни услови и мирна атмосфера, до аеродромот кој одговара на применливите услови за перформанси при очекуваната маса на слетување.

(г) Очекуваната маса на авионот во точката, во која се претпоставува дека двата мотори откажале, не е помала од масата, која го вклучува потребното гориво за лет до аеродромот, на кој се претпоставува дека ќе се изврши слетување и за пристигнувањето на авионот на висина од најмалку 450 m (1 500 ft) директно над зоната за слетување, по што тој има вкупно време на летање од уште 15 минути.

(д) Расположливата брзина на искачување на авионот се прифаќа да биде 150 ft за минута, помала од пропишаната.

(ѓ) Границите на ширината од (б) се зголемува до 18.5 km (10 NM) доколку навигациската прецизност не задоволува најмалку RNP5.

(е) Дозволено е испуштањето на гориво до количество, што одговара на потребните резерви за стигнување до аеродромот за слетување, ако се користи безбедносна процедура.

CAT.POL.A.425 Слетување — аеродроми на дестинација и алтернативни аеродроми

Масата на авионот при слетување, утврдена во согласност со CAT.POL.A.105(а) не ја надминува максималната маса за слетување, утврдена во AFM за апсолутната висина, и ако е предвидено во AFM и температурата на аеродромот на дестинација и алтернативниот аеродром за проценетото време за слетување.

CAT.POL.A.430 Слетување — суви полетно – слетни патеки

(а) Масата на авионот при слетување, утврдена во согласност со CAT.POL.A.105(а), за проценетото време на слетување на аеродромот на дестинација или на кој било алтернативен аеродром овозможува слетување со целосно запирање од висина од 50 ft над прагот во граници на 70 % од расположливото растојание за слетување (LDH), земајќи (ја) предвид:

(1) апсолутната висината на аеродромот;

(2) не повеќе од 50 % од челната компонента на ветрот или не помалку од 150 % од задната компонента на ветрот;

(3) условите на површината и типот на полетно – слетната патека; и

(4) наклонот на полетно – слетната патека во правецот за слетување.

(б) За припрема на авионот за полетување, се претпоставува дека:

(1) слетувањето ќе биде извршено на најсоодветната полетно – слетната патека, без ветар; и

(2) слетувањето ќе биде извршено на полетно – слетната патека, која ќе биде одредена, земајќи ја предвид можната насока и брзина на ветрот, карактеристиките на авионот за прифатот и отпремата, како и други услови, како што се навигациските средства за слетување и теренот.

(в) Ако операторот не може да ги исполни условите од (б)(2) за аеродромот на дестинација, на авионот може да му се дозволи да лета, само ако е определен алтернативен аеродром, кој овозможува целосно усогласување со условите (а) и (б).

CAT.POL.A.435 Слетување — мокри и контаминирани полетно – слетни патеки

(а) Кога соодветните метеоролошки извештаи или прогнози покажуваат дека до проценетото време за слетување, полетно – слетната патека може да биде мокра, расположлива должина на ПСП за слетување (LDA) треба да биде еднаква или поголема од потребното растојание за слетување, утврдено во согласност со CAT.POL.A.430, помножено со факторот 1,15.

(б) Кога соодветните метеоролошки извештаи или прогнози покажуваат дека до проценетото време за слетување, полетно – слетната патека може да биде контаминирана, растојанието за слетување не треба да ја надмине расположлива должина на ПСП за слетување (LDA). Операторот ги наведува во оперативниот прирачник, податоците за растојанието за слетување, кои ќе се применуваат.

ОДДЕЛ 2

Хеликоптери

ПОГЛАВЈЕ 1

Општи услови

CAT.POL.H.100 Применливост

(а) Хеликоптерите вршат операцииво согласност со применливите услови за перформанси на класа.

(б) Хеликоптери се вршат операции со перформанси од класа 1:

(1) кога се користат до/од аеродроми или оперативни места, лоцирани во населена несоодветна средина, освен кога се користат до/од местата од јавен интерес (PIC) согласно CAT.POL.H.225; или

(2) кога се со максимална конфигурација на оперативни патнички седишта (MOPSC) со повеќе од 19 патнички места, освен кога се користат до/од хеликоптерските платформи од класа 2 согласно одобрение во согласност со CAT.POL.H.305.

(в) Освен ако поинаку не е предвидено во (б), хеликоптерите со максимална конфигурација на оперативни патнички седишта (MOPSC) со 19 или помалку патнички места, но повеќе од девет, се користат во согласност со перформанси од класа 1 или 2.

(г) Освен ако не е поинаку предвидено во (б), хеликоптерите со максимална конфигурација на оперативни патнички седишта (MOPSC) со девет или помалку патнички места, се користат во согласност со перформанси од класа 1, 2 или 3.

CAT.POL.H.105 Општо

(а) Масата на хеликоптерот:

(1) во почетокот на полетувањето; или

(2) во случај на промена на оперативниот план за летање за време на летот, во точката од која се применува ревидираниот план за летање,

не ја надминува масата, за која применливите услови на овој Оддел можат да се исполнат за планираниот лет, имајќи го предвид очекуваното намалување на масата на хеликоптерот за продолжението на летот, кое произлегува од испуштањето на гориво во воздух како што е наведено во релевантните услови.

(б) Одобрените податоци за перформансите, содржани во AFN, се користат за утврдување на усогласувањето со условите од овој Оддел, дополнети, по потреба, со други податоци, како што е наведено во соодветното барање. Операторот ги прецизира другите податоци во оперативниот прирачник. Кога се применуваат факторите, наведени во овој Оддел, можат да се земат предвид сите оперативни фактори, кои веќе се вклучени во податоците за перформансите содржани во AFM, за да се избегне дупла примена на факторите.

(в) При утврдување на усогласеност со условите од овој Оддел, се земаат предвид следниве параметри:

(1) масата на хеликоптерот;

(2) конфигурацијата на хеликоптерот;

(3) условите на животната средина, а особено:

(i) висина по притисок и температурата;

(ii) ветерот:

(А) со исклучок на случаите, наведени во (В), при условите за полетувањето, траекторијата при полетување и слетување, се зема предвид не повеќе од 50 % од пријавената стабилна челна компонента на ветерот од 5 kt или повеќе;

(Б) кога полетување и слетување со задна компонента на ветерот е дозволено согласно AFM, и во сите случаи за траекторијата по полетувањето, се зема предвид не помалку од 150 % од пријавената задна компонента на ветерот; и

(В) кога има опрема, која овозможува прецизно мерење на брзината на ветерот над точката на полетување и слетување, операторот може да утврди компоненти на ветерот над 50 %, под услов да докаже на надлежниот орган дека близината на FATO и подобрувањата на точноста на опремата за мерење на ветрот обезбедуваат еквивалентно ниво на безбедност;

(4) оперативни техники; и

(5) функционирањето на системите, кои негативно влијаат врз перформансите на хеликоптерот.

CAT.POL.H.110 Земање предвид на препреките

(а) За целите на условите за прелетување на препреки, се зема во предвид препрека која се наоѓа надвор од FATO, на траекторијата на полетувањето или траекторијата за преминување во втор круг, ако страничното растојание од неа до најблиската точка на површината под планираната траекторија на летот не е подалеку од:

(1) За операции по VFR:

(i) половина од минималната ширина, наведена во AFM или кога ширината не е одредена, ‘0,75 × D’, каде што D е најголемата големина на хеликоптерот, кога работат роторите;

(ii) плус поголемата од двете вредности од ‘0,25 × D’ или ‘3 m’;

(iii) плус:

(А) 0,10 × растојание DR за операции по VFR во текот на денот; или

(Б) 0,15 × растојание DR за операции по VFR во текот на ноќта.

(2) За операции по IFR:

(i) поголемата од двете вредности ‘1,5 D’ или 30 m, плус:

(А) 0,10 × растојание DR, за операции по IFR со прецизно наведување;

(Б) 0,15 × растојание DR, за операции по IFR со стандардно наведување; или

(В) 0,30 × растојание DR, за операции по IFR без наведување;

(ii) Кога се зема предвид траекторијата на летањето при преминување во втор круг, отстапувањето од зоната на препреката, се применува само по крајот од расположливата должина за полетување.

(3) За операции кај кои првичното полетување се извршува визуелно и во преодна точка се преминува кон IFR/IMC, критериумите барани во (1) се применуваат до преодната точка, критериумите барани во (2) се применуваат по

точката на преминување. Точката на преминување не може да биде лоцирана пред крајот на потребната должина за полетување на хеликоптери (TODRH) со перформанси од класа 1 и пред дефинирана точка по полетувањето (DPATO) за хеликоптери со перформанси од класа 2.

(б) При полетување со користење на процедура на задно движење или странично преминување, во поглед на условите за прелетување над препреки, се зема во предвид препреката која се наоѓа во зоната позади (или за страничен премин), се зема предвид, ако страничното растојание од најблиската точка на површината под планираната траекторија на летањето не е подалеку од:

(1) половина од минималната ширина, дефинирана во AFM или кога ширината не е дефинирана, '0,75 × D';

(2) плус поголемата од двете вредности '0,25 × D' или '3 m';

(3) плус:

(i) за операции по VFR во текот на денот 0,10 × растојанието изминато од крајот на FATO, или

(ii) за операции по VFR во текот на ноќта 0,15 × растојанието изминато од крајот на FATO.

(в) Препреките можат да се игнорираат, ако се наоѓаат подалеку од:

(1) 7 × радиус на роторот (R), за операции во текот на денот, ако се гарантира дека прецизноста на навигацијата може да се постигне преку соодветни визуелни ориентири за време на искачувањето;

(2) 10 × R, за операции во текот на ноќта, ако се гарантира дека прецизноста на навигацијата може да се постигне преку соодветни визуелни ориентири за време на искачувањето;

(3) 300 m, ако прецизноста на навигацијата може да се постигне преку соодветни навигациски средства; или

(4) 900 m, во сите други случаи.

ПОГЛАВЈЕ 2

Перформанси од класа 1

CAT.POL.H.200 Општо

Хеликоптерите, кои се користат со перформанси од класа 1, поседуваат уверение за категорија А или еквивалентно на него, како што е утврдено од страна на Агенцијата.

CAT.POL.H.205 Полетување

(а) Масата на полетување не ја надминува максимално дозволената маса на полетување, наведена во AFM за процедурата која се користи.

(б) Масата на полетување е таква што:

(1) може да се прекине полетувањето и да слета на FATO во случај на отказ на критичен мотор при или пред точката на донесување на одлука при полетување (TDP);

(2) потребно должина на полетно – слетната патека за прекинато полетување

(RTODRH) не ја надминува расположлива должина на полетно – слетната патека за прекинато полетување (RTODAH); и

(3) TODRH не ја надминува расположливата должина за полетување (TODAH).

(4) И покрај (б)(3), TODRH може да ја надмине TODAH, ако хеликоптерот со отказ на критичен мотор, утврдено во TDP, може, ако го продолжи полетувањето, да прелета над сите препреки до крајот на TODRH со вертикална раздалеченост од не помалку од 10,7 m (35 ft).

(в) Кога се покажува усогласување со точките (а) и (б), се земаат предвид соодветните параметри од CAT.POL.H.105(в) на аеродромот или оперативното место на полетување.

(г) Делот од полетувањето до и вклучувањето на точката TDP се извршува кога е видлива површината, за да може да се изврши прекинато полетувањето.

(д) За полетување со користење на резервна процедура и процедура на странично преминување, при откаѕ на критичен мотор, утврдено на или пред TDP, сите препреки резервната зона или во зоната на странично преминување се прелетуваат за соодветна маргина.

CAT.POL.H.210 Траекторија при полетување

(а) Од крајот на TODRH при утврдување на откаѕ на критичен мотор на TDP:

(1) Масата на полетување е таква што траекторијата по полетувањето обезбедува вертикално надвиснување над сите препреки, лоцирани во траекторијата за искачување, не помалку од 10,7 m (35 ft) за операции извршувани по VFR и 10,7 m (35 ft) + 0,01 × растојание DR за операции извршувани по IFR. Потребно е да се земат предвид само препреките, наведени во CAT.POL.H.110.

(2) Кога се врши промена на правецот на повеќе од 15°, се зема предвид ефектот на наклонот врз способноста за почитување на условите за прелетување над препреки. Овој круг не треба да започне пред постигнување на висина од 61 m (200 ft) над површината на полетување, освен ако тоа не е дозволено како дел од одобрена процедура во AFM.

(б) Кога се докажува усогласување со (а), се земаат предвид соодветните параметри од CAT.POL.H.105(в) на аеродромот или оперативното место на полетување.

CAT.POL.H.215 Летање по маршрута со откажан критичен мотор

(а) Масата на хеликоптерот и траекторијата на летот со откажан критичен мотор во согласност со очекуваните временски услови за летот, одговараат на точка 1, 2 и 3 подолу во сите точки по маршрутата.

(1) Кога се очекува летот да се спроведе во кое било време без видливост на земјата, масата на хеликоптерот треба да овозможува брзина на искачување од најмалку 50 ft/мин. со откажан критичен мотор на апсолутна висина од најмалку 300 m (1 000 ft), или 600 m (2 000 ft) во планински предел над сите точки на теренот и препреки на целата маршрута на растојание од 9,3 km (5 NM) од секоја страна на предвидената траекторија.

(2) Кога се очекува летот да се одвива без видливост на земјата, траекторијата на летот мора да овозможува хеликоптерот да го продолжи летот од висината на

крстарење до висина од 300 m (1 000 ft) над местото за слетување, каде што слетувањето може да се изврши во согласност со CAT.POL.H.220. Траекторијата на летот треба да биде со надминување од најмалку 300 m (1 000 ft) или 600 m (2 000 ft) во планински предел над сите точки на теренот и препреките во текот на целата маршрута на растојание од 9,3 km (5 NM) од секоја страна на правецот на летот. Можат да се користат техники на понирање во текот на летот.

(3) Кога се очекува летот да се изврши при видливи временски услови со видливост на површината, траекторијата на летот мора да овозможува хеликоптерот да го продолжи летот од висината на крстарење до висина од 300 m (1 000 ft) над местото за слетување, каде што слетувањето може да се изврши во согласност со CAT.POL.H.220, без притоа, во кој било момент, да се лета под соодветната минимална висина на летот. Потребно е да се земат предвид препреките на растојание од 900 m од секоја страна на маршрутата.

(б) Кога се покажува усогласување со (а)(2) или (а)(3):

(1) се претпоставува дека критичниот мотор откажал во критичната точка на маршрутата;

(2) се зема предвид влијанието на ветрот во однос на траекторијата не летот;

(3) се планира испуштање на гориво да се врши само до степен, што дозволува стигнување до аеродромот или оперативното место за слетување со потребните резерви од гориво и со користење на безбедносна процедура; и

(4) не се планира отстранување на гориво на висина под 1 000 ft над теренот.

(в) Ако навигациската прецизност не може да биде постигната во 95 % од вкупното време на летот, маргините на ширина од (а)(1) и (а)(2) се зголемуваат на 18,5 км (10NM).

CAT.POL.H.220 Слетување

(а) Масата на хеликоптерот при слетување во проценето време за слетување не ја надминува максимално дозволената маса при слетување, наведена во AFM на хеликоптерот за процедурата која ќе се користи.

(б) Во случај отказ на критичен мотор кое е утврдено во било која точка или пред LDP, треба да биде мошно да се изврши слетување и застанување во рамки на FATO или да се изврши прекинато слетувањето и да се прелетаат сите препреки на траекторијата на летањето со вертикално растојание од 10,7 m (35 ft). Потребно е да се земат предвид само препреките, наведени во CAT.POL.H.110.

(в) Во случај на утврдување на отказ на критичен мотор кое е утврдено во која било точка или по LDP, можно е:

(1) да се прелета над сите препреки на траекторијата на приодот; и

(2) да се изврши слетување и запирање во рамки на FATO.

(г) Кога се докажува усогласување со точките од (а) до (в), се земаат предвид соодветните параметри од CAT.POL.H.105(в) за проценетото време за слетување на аеродромот на дестинација или оперативното место, или на кој било алтернативен аеродром.

(д) Овој дел од слетувањето од LDP до контактот со земја се извршува на

површина на видливото поле.

CAT.POL.H.225 Операции на хеликоптери до или од место од јавен интерес

(а) Операциите до/од место од јавен интерес (PIS) можат да се извршуваат во класа на перформанси 2, без да се исполнат условите од CAT.POL.H.310(б) или CAT.POL.H.325(б), под услов да е исполнето следново:

(1) PIS било во употреба пред 1 јули 2002 година;

(2) големината на PIS или околината на препреките не дозволуваат исполнување на условите за спроведување на операции во класа на перформанси 1;

(3) летот се извршува со хеликоптер со максимална конфигурација на оперативни патнички седишта (MOPSC) со шест или помалку патнички места;

(4) операторот се усогласил со CAT.POL.H.305(б)(2) и (б)(3);

(5) масата на хеликоптерот не ја надминува максималната маса, наведена во AFM за искачување со градиент од 8 % при без ветер при соодветна брзина на полетување (V_{TOSS}) со откажан критичен мотор, а останатите мотори работат со соодветна моќност; и

(6) операторот добил претходно одобрение за оваа операција од страна на надлежниот орган. Пред такви операции да бидат извршени во друга земја-членка, операторот треба да добие одобрение од надлежниот орган на таа земја-членка.

(б) Во оперативниот прирачник се утврдуваат конкретни процедури за местото, за да се минимизира периодот во кој може да постои опасност за лицата во хеликоптерот и лицата на земјата во случај на отказ на мотор при полетување и слетување.

(в) Оперативниот прирачник за секој PIS содржи: шема или обележана слика, која ги покажува главните аспекти, големини, неусогласувањето со условите за перформанси од класа 1, главните ризици и акциски планови во случај на настанување на инцидент.

ПОГЛАВЈЕ 3

Перформанси од класа 2

CAT.POL.H.300 Општо

Хеликоптерите, кои се користат со перформанси од класа 2, се одобруваат во категорија А или еквивалентна на неа, како што е утврдено од страна на Агенцијата.

CAT.POL.H.305 Летови без гарантирана можност за безбедно принудно слетување

(а) Летови без гарантирана можност за безбедно принудно слетување за време на фазите на полетување и слетување се извршуваат само ако операторот добил дозвола од надлежниот орган.

(б) За да добие и одржи таква дозвола, операторот:

(1) врши проценка на ризикот, наведувајќи:

(i) го типот на хеликоптерот; и

(ii) типовите на операции;

(2) ги исполнува следниве услови:

(i) постигнување и потоа одржување на дефинираниот стандард од производителот за модификација на хеликоптерот/моторот;

(ii) спроведување на превентивни мерки за одржување, препорачани од производителот на хеликоптерот или моторот;

(iii) вклучување во оперативниот прирачник на процедури за полетување и слетување, ако такви веќе не се вклучени во AFM;

(iv) одредување на обука на екипажот на летање; и

(v) обезбедување на систем за известување на производителот за секоја загуба на моќноста, гаснење на моторот или отказ (оштетување) на моторот;

и

(3) примена на систем за следење на користењето (USM).

CAT.POL.H.310 Полетување

(а) Масата на полетување не ја надминува максимално дозволената маса на полетување, наведена за брзина на искачување 150 ft/мин. на 300 m (1 000 ft) над нивото на аеродромот или оперативното место со откажан критичен мотор, а преостанатиот(те) мотор(и) работи(ат) со соодветна моќност.

(б) При операции, различни од оние, наведени во CAT.POL.H.305, полетувањето се извршува на таков начин за да може да се изврши безбедно принудно слетување до точката од која е можно безбедно продолжување на летот.

(в) За операции согласно CAT.POL.H.305, како дополнение на условите од (а):

(1) масата на полетување не ја надминува максималната маса наведена во AFM за лебдење кога сите мотори се во погон но без влијание на тлото (AEO OGE) без ветер при работа на сите мотори на соодветен режим на моќност; или

(2) за операции од платформа за хеликоптери:

(i) со хеликоптери со максимална конфигурација на оперативни патнички седишта (MOPSC) со над 19 патнички места; или

(ii) за секој хеликоптер, кој врши операции на платформа за хеликоптери, кој се наоѓа во несоодветна средина,

при утврдување на масата на полетување се зема предвид: процедурата; промашување на работ на платформа за хеликоптери за време на спуштање соодветно за висината на хеликоптерската платформа, со откажан(и) критичен(ни) мотор(и), а останатите мотори работат со соодветна моќност.

(г) Кога се покажува усогласување со точките од (а) до (в), се земаат предвид соодветните параметри од CAT.POL.H.105(в) во точката на полетување.

(д) Делот од полетувањето, пред да се исполни условот од CAT.POL.H.315, се извршува при видливост на површината.

CAT.POL.H.315 Траекторија при полетување

Од дефинираната точка по полетувањето (DPATO) или, како алтернатива, не

подоцна од 200 ft над површината на полетување, со откажан критичен мотор се усогласуваат условите од CAT.POL.H.210(а)(1), (а)(2) и (б).

CAT.POL.H.320 Летање по маршрута со откажан критичен мотор

Се исполнува условот од CAT.POL.H.215.

CAT.POL.H.325 Слетување

(а) Масата на слетување при проценетото време на слетување не ја надминува максимално дозволената маса на полетување, која е наведена за брзина на искачување од 150 ft/мин. на 300 m (1 000 ft) над нивото на аеродромот или оперативното место со откажан критичен мотор, а преостанатиот(те) мотор(и) работи(ат) со соодветна моќност.

(б) Ако критичниот мотор откаже, во секоја точка од траекторијата по приодот:

(1) може да се изврши прекинато слетување во согласност со условите од CAT.POL.H.315; или

(2) при операции, различни од оние наведени во CAT.POL.H.305, хеликоптерот може да изврши безбедно принудно слетување.

(в) За операции согласно CAT.POL.H.305, како дополнение на условите од (а):

(1) масата на слетување да не ја надминува максималната маса наведена во AFM за лебдење кога AEO OGE без ветер при работа на сите мотори на соодветен режим на моќност; или

(2) за операции на платформа за хеликоптери:

(i) со хеликоптери со максимална конфигурација на оперативни патнички седишта (MOPSC) со над 19 патнички места; или

(ii) за секој хеликоптер, кој врши операции на платформа за хеликоптери, која се наоѓа во несоодветна средина,

при утврдување на масата на слетување се зема предвид: процедурата и спуштањето соодветно на висината на хеликоптерската платформа, со откажан критичен мотор, а останатиот(те) мотор(и) работи(ат) со соодветна можност.

(г) Кога се покажува усогласување со точките од (а) до (в), се земаат предвид соодветните параметри од CAT.POL.H.105(в) на аеродромот на дестинација или на кое било оперативно место, ако е потребно.

(д) Делот од слетувањето, по кој условот од (б)(1) не може да биде исполнет, се исполнува при видливост на површината.

ПОГЛАВЈЕ 4

Перформанси од класа 3

CAT.POL.H.400 Општо

(а) Хеликоптерите, кои се користат со перформанси од класа 3, се одобруваат во категорија А или еквивалентна на неа, како што е утврдено од страна на Агенцијата, или во категорија В.

(б) Операциите се извршуваат само во соодветна средина, освен:

(1) кога се извршуваат согласно CAT.POL.H.420; или

(2) при фазите на полетување и слетување, кога се извршуваат во согласност со

(в).

(в) Кога операторот е овластен согласно CAT.POL.H.305, можат да се извршуваат летови до/од аеродром или оперативно место, лоцирани надвор од густо населена несоодветна средина, без гарантирани можности за безбедно принудно слетување:

(1) за време на полетувањето, пред да се постигне V_Y (брзина за најдобар коефициент на искачување) или 200 ft над површината на полетувањето; или

(2) за време на слетувањето, под 200 ft над површината на слетувањето.

(г) Операциите не се извршуваат:

(1) без видливост на површината;

(2) во текот на ноќта;

(3) кога базата на облаците е под 600 ft; или

(4) кога надворешната видливост е под 800 m.

CAT.POL.H.405 Полетување

(а) Масата на полетување е помала од:

(1) максимална сертифицирана маса при полетување (MCTOM); или

(2) максималната маса на полетување, утврдена за лебдење во зоната на влијание на земјата и сите мотори работат во режим на полетување, или, ако условите се такви што не е веројатно да се влезе во режим на лебдење во зоната на влијание на земјата, максималната маса за лебдење, надвор од зоната на влијание на земјата при што сите мотори работат во режим на полетување.

(б) Со исклучок на случаите, наведени во CAT.POL.H.400(б), во случај на отказ на мотор, хеликоптерот треба да биде во можност да изврши безбедно принудно слетување.

CAT.POL.H.410 По маршрута

(а) Хеликоптерот треба да може при работа со сите мотори во режим на максимално континуирана моќност да лета по планираната маршрута или кон планираното отстапување, без да лета, во која и да било точка, под соодветната минимална висина на летот.

(б) Со исклучок на случаите наведени во CAT.POL.H.420, во случај на отказ на мотор, хеликоптерот треба да биде во можност да изврши безбедно принудно слетување.

CAT.POL.H.415 Слетување

(а) Масата на хеликоптерот при слетување во проценетото време за слетување е помалку од:

(1) максималната одобрена маса на слетување; или

(2) максималната маса на слетување, утврдена за лебдење во зоната на влијание на земјата и сите мотори работат во режим на полетување, или, ако условите се такви што не е возможна состојба на лебдење во зоната на влијание на земјата, максималната маса на слетување наведена за лебдење надвор од зоната на влијание на земјата, при што сите мотори работат во режим на полетување.

(б) Со исклучок на случаите, наведени во CAT.POL.H.400(б), во случај на отказ на мотор, хеликоптерот е во можност да изврши безбедно принудно слетување.

CAT.POL.H.420 Операции во несоодветна средина, надвор од густо населени области

(а) Операции над несоодветна средина, надвор од густо населени области без можности за безбедно принудно слетување на турбински хеликоптери со максимална конфигурација на оперативни патнички седишта (MOPSC) со шест или помалку патнички места се извршуваат само ако операторот има одобрение од надлежниот орган, откако извршил проценка на безбедносниот ризик. Пред таквите операции да бидат извршени во друга земја-членка, операторот добива дозвола од надлежниот орган на таа земја.

(б) За да добие и одржи таква дозвола, операторот:

(1) извршува такви летови само во областите и во согласност со условите наведени во одобрението;

(2) не извршува такви летови согласно одобрението за HEMS;

(3) докажува дека ограничувањата за хеликоптерите или другите оправдани причини ја исклучуваат употребата на вообичаените критериуми за перформанси; и

(4) е одобрен во согласност со CAT.POL.H.305(б).

(в) И покрај CAT.IDE.H.240, такви летови можат да се извршуваат без дополнителна опрема за кислород, под услов висината на кабината да не надминува 10 000 ft за период не подолг од 30 минути и никогаш да не надминува 13 000 ft барометарска висина.

ОДДЕЛ 3

Маса и баланс

ПОГЛАВЈЕ 1

Воздухоплови на моторен погон

CAT.POL.MAB.100 Маса и баланс, товарање

(а) За време на сите фази од користењето на воздухопловот, распределбата на товарот, масата и балансот, одговараат на ограничувањата, утврдени во AFM или во оперативниот прирачник, ако тоа е поограничувачко.

(б) Операторот ја утврдува масата и балансот (CG) на секој воздухоплов преку реално мерење, пред неговото воведување во користење и потоа во интервали од четири години, ако се користат индивидуалните маси на воздухопловите, или девет години, ако се користат масите на флотата. Акумулираните влијанија од модификациите и поправките врз масата и балансирањето се земаат предвид и соодветно се документираат. Освен тоа, воздухопловите се мерат повторно, ако влијанието од модификациите на масата и балансирањето не се точно познати.

(в) Мерењето се извршува од страна на производителот на воздухопловот или од овластена организација за одржување.

(г) Операторот ја утврдува масата на сите оперативни елементи и масата на секој член од екипажот, вклучен во сувата оперативна маса на воздухопловот, преку мерење или со користење на стандардни податоци за масите. Влијанието

на нивната локација врз CG на воздухопловот, исто така се утврдува.

(д) Операторот ја утврдува масата на дозволениот патен товар, вклучувајќи го секој баласт, преку вистинско мерење или утврдување на масата на целиот патен товар во согласност со стандардните маси за патници и багаж.

(ѓ) Како дополнение на стандардните маси за патници и регистриран багаж, операторот може да користи стандардни маси за други товари, ако докаже пред надлежниот орган дека овие товари имаат иста маса или дека масите им се во рамките на наведените дозволени граници.

(е) Операторот ја утврдува масата на наточеното горивото користејќи ги податоците за неговата реална густина, или ако не се познати, густината, пресметана по метод, утврден во оперативниот прирачник.

(ж) Операторот обезбедува дека:

(1) товарањето на воздухопловот се врши под контрола на квалификуван персонал; и

(2) дозволениот патен товар се товари во согласност со податоците, кои се користат за пресметување на масата и балансирањето на воздухопловот.

(ј) Операторот ги зема предвид дополнителните структурни ограничувања како што се ограничувањата за цврстината на подот, максималното оптоварување по метар на дожина, максималната маса за товарен простор и ограничување за максималниот број на места. Освен тоа, за хеликоптери, операторот ги зема предвид промените на товарот за време на летот.

(s) Операторот ги утврдува начелата и методите во оперативниот прирачник, кои се користат во системот за утврдување на масата и распределбата на товарот, за да бидат исполнети условите, наведени во од (а) до (з). Овој систем ги опфаќа сите типови на планираното користење.

CAT.POL.MAB.105 Документација и податоци за масата и балансот

(а) Операторот утврдува податоци и ја подготвува документацијата за маса и баланс пред секој лет, наведувајќи го товарот и неговата распределба. Документацијата за масата и баланс му овозможува на командантот да утврди дека товарот и неговата распределба се такви што не ги надминуваат ограничувањата за масата и балансот. Документацијата за маса и баланс ги содржи следниве информации:

(1) Регистрација и тип на воздухоплов;

(2) Идентификација на летот, број и датум;

(3) Име на командантот;

(4) Името на лицето, кое ја подготвило документацијата;

(5) Сувата оперативна маса и соодветниот CG на воздухопловот:

(i) за авиони со перформанси од класа B и за хеликоптери позицијата на CG не мора да биде во документацијата за масата и балансирањето, ако на пр. распределбата на товарот е во согласност со однапред пресметана табела на баланс или ако може да се докаже дека за планираните операции може да се обезбеди правилен баланс без оглед на видот на реалниот товар;

(6) Масата на горивото при полетување и масата на горивото за летот;

(7) Масата на останатиот потрошен материјал, ако е применливо;

(8) Компонентите на товарот, вклучувајќи патници, багаж, товар и баласт;

(9) Масата на полетување, масата при слетување и масата без гориво;

(10) Применливите позиции на CG на воздухопловот; и

(11) Граничните вредности за масата и CG.

Горенаведените информации се на располагање во документите за планирање на летот или системите за маса и баланс. Дел од тие информации може да се содржат во други документи, лесно достапни за користење.

(б) Кога податоците и документацијата за масата и балансот се создаваат од компјутеризиран систем за маса и баланс, операторот ја проверува веродостојноста на добиените податоци.

(в) Лицето, кое го надгледува товарењето на воздухопловот потврдува со своерачен потпис или на сличен начин дека товарот и неговата распределба се во согласност со документацијата за масата и балансот утврдена од командантот. Командантот преку своерачен потпис или на сличен начин го потврдува прифаќањето.

(г) Операторот определува процедури за промените на товарот во последен момент, за да гарантира дека:

(1) за секоја промена во последен момент по пополнување на документацијата за масата и балансот се информира командантот и е внесена во документите за планирање на летот, кои ја содржат документацијата за масата и балансот.

(2) утврдената максимална дозволена промена во последен миг во однос на бројот на патниците или товарот е наведена; и

(3) ако оваа максимална дозволена вредност се надмине, се подготвува нова документацијата за масата и балансот.

(д) Операторот треба да добие одобрение од надлежниот орган, ако сака да користи интегриран компјутерски систем за маса и баланс во воздухопловот или самостоен компјутерски систем за маса и баланс, како главен извор за испраќање на документацијата за масата и балансот. Операторот ја докажува точноста и веродостојноста на тој систем.

ПОДДЕЛ Г

ИНСТРУМЕНТИ, ПОДАТОЦИ И ОПРЕМА

ОДДЕЛ 1

Авиони

CAT.IDE.A.100 Инструменти и опрема — општо

(а) Инструментите и опремата, потребни според овој поддел се одобруваат во согласност со Регулатива (ЕЗ) бр. 1702/2003, со исклучок на следниве производи и опрема:

(1) Резервни осигурувачи;

(2) Рачни преносни светилки;

(3) Прецизен хронометар;

(4) Држач за карти;

(5) Комплет за прва помош;

(6) Комплет за итна медицинска помош;

(7) Мегафони;

(8) Опрема за преживување и сигнализација;

(9) Морски котви и опрема за укотвување; и

(10) Систем за сигурносно врзување на деца.

(б) Инструментите и опремата, што не се потребни според овој поддел, кои не подлежат на одобрение согласно со Регулатива (ЕЗ) бр. 1702/2003, но се пренесуваат при летот, треба да го исполнуваат следново:

(1) информациите обезбедени од овие инструменти, опрема и уреди, не се користат од летачки персонал за целите на усогласување со Анекс I кон Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 или CAT.IDE.A.330, CAT.IDE.A.335, CAT.IDE.A.340 и CAT.IDE.A.345; и

(2) инструментите и опремата не влијаат на пловидбеноста на авионот дури и во случај на откажувања или дефекти.

(в) Ако одредена опрема е предвидена за употреба од еден член на летачки персонал на неговото/нејзиното работно место за време на летот, до неа е обезбеден пристап од тоа работно место. Во случаите кога дел од опремата е предвидена за користење на повеќе од еден член на екипажот на летање, дадената опрема се монтира така што да биде достапна за користење од секое работно место, од кое треба да е на располагање.

(г) Инструментите, кои се користат од даден член на екипажот на лет, се поставуваат така што индикациите се видливи од работното место на соодветниот член на летачки персонал при минимално отстапување на телото и насоката на неговиот/нејзиниот поглед од вообичаената положба во која тој/таа се наоѓа, гледајќи напред во насока на траекторијата на летот.

(д) Се обезбедува лесен пристап до опремата за итна ситуација со цел моментално користење.

CAT.IDE.A.105 Минимална опрема за лет

Летот не започнува кога не функционираат или недостасуваат некои инструменти, делови од опрема или функции на авионот, потребни за планираниот лет, освен ако:

(а) авионот се користи според листата на минимална опрема (MEL) на операторот; или

(б) операторот добил одобрение од надлежниот орган да користи авион во рамките на ограничувањата на главната листа на минимална опрема (MMEL).

CAT.IDE.A.110 Резервни електрични осигурувачи

(а) Авионите се опремени со резервни електрични осигурувачи со снага која е потребна за целосна заштита на колото, за замена на оние осигурувачи, за кои е дозволено да се заменат за време на летот.

(б) Бројот на резервни осигурувачи, кои треба да се носат, е поголемиот од:

(1) 10 % од бројот на осигурувачите од секоја поединечна снага; или

(2) три осигурувачи од секој вид.

CAT.IDE.A.115 Оперативни светла

(а) Авионите, кои вршат операции во текот на денот, се опремени со:

(1) систем на светилки против судири;

(2) светилки со напојување од авионскиот електричен систем за обезбедување соодветно осветлување на сите инструменти и опрема од суштинска важност за безбедно функционирање на авионот;

(3) светилки кои се напојуваат од авионскиот електричен систем и кои обезбедуваат осветлување во сите патнички кабини; и

(4) самостојна преносна светилка (батериска ламба) за секој член од екипажот која е лесно достапна за членовите на екипажот на нивните работни места.

(б) Авионите, кои вршат операции во текот на ноќта, се опремени дополнително со:

(1) навигациски светилки/светилки за позиционирање;

(2) со две светилки за слетување или една светилка, која се напојува од два одделни електрични системи и

(3) светилки според условите на Меѓународните прописи за спречување на судири на море, ако авионот се користи како хидроавион.

CAT.IDE.A.120 Опрема за чистење на ветробранско стакло на пилотската кабина

Авиони со максимална сертифицирана маса при полетување (MCTOM) која надминува 5 700 kg се опремени со средство пред секое пилотско работно место за одржување на чист дел на ветробранското стакло, овозможувајќи видливост во услови на врнежи.

CAT.IDE.A.125 Операции на авионот по VFR во текот на денот — инструменти за лет и навигациски инструменти и поврзана опрема

(а) Авионите, кои се управуваат по VFR во текот на денот се опремени со следнава опрема:

(1) Средства за мерење и прикажување на:

(i) Магнетниот курс;

(ii) Времето во часови, минути и секунди;

(iii) Висината по притисок;

(iv) Индицираната брзина;

(v) Вертикалната брзина;

(vi) Свиокот и накосувањето;

(vii) Положбата;

(viii) Курсот;

(ix) Температурата на надворешниот воздух; и

(x) Махов број, кога ограничувањата на брзината се изразени во Махов број.

(2) Средства, кои укажуваат дека напојувањето на потребните пилотски инструменти не е адекватно.

(б) Кога се потребни двајца пилоти за вршење на операција, работното место на вториот пилот се опремува со дополнителни одвоени средства за прикажување на:

(1) Висината по притисок;

(2) Индицираната брзина;

(3) Вертикалната брзина;

(4) Свиокот и накосувањето;

(5) Положбата; и

(6) Курсот.

(в) Се обезбедуваат средства за спречување од расипување на системот за прикажување на воздушната брзина поради кондензација или одмрзнување за:

(1) авиони со максимална сертифицирана маса при полетување (MCTOM) која надминува 5 700 kg, или максимална конфигурација на оперативни патнички седишта (MOPSC) поголем од девет; и

(2) авиони, чии првично уверение за пловидбеност (CofA)издадено на или по 1 април 1999 година.

(г) Едномоторни авиони, чии првично уверение за пловидбеност (CofA) е издадено пред 22 мај 1995 година, се ослободени од условите наведени во точка (a)(1)(vi), (a)(1)(vii), (a)(1)(viii) и (a)(1)(ix), ако исполнувањето на овие услови наметнува измена.

CAT.IDE.A.130 Операции на авионот по IFR или во текот на ноќта — пилотско-навигациски инструменти и поврзана опрема

(a) Авиони, кои се користат според VFR во текот на ноќта или според IFR се опремени со следнава опрема, достапна на пилотското работно место:

(a) Средства за мерење и прикажување на:

(1) Магнетниот курс;

(2) Времето во часови, минути и секунди;

(3) Индицираната брзина;

(4) Вертикалната брзина;

(5) Свиокот и накосувањето, или само накосување ако авионите се опремени со резервен уред за мерење и прикажување на состојбата и накосувањето на авионот;

(6) Положбата;

(7) Стабилизираниот курс;

(8) Температурата на надворешниот воздух; и

(9) Махов број, кога ограничувањата на брзината се изразени во Махов број.

(б) Два уреди за мерење и прикажување на притисок по висина.

(в) Уреди кои укажуваат прекини во напојувањето на потребните пилотски инструменти.

(г) Уред за спречување од расипување поради кондензација или одмрзнување на системите за известување на воздушната брзина, барани во (а)(3) и (ж)(2).

(д) Средство за известување на летачки персонал при откажување на уредите, барани во (г) за авиони:

(1) чие првично уверение за пловидбеност (CofA) е издадено на или по 1 април 1998 година; или

(2) со максимална сертифицирана маса при полетување (МСТОМ) која е поголема од 5 700 kg, или максимална конфигурација на оперативни патнички седишта (MOPSC) со повеќе од девет патнички места, чие првично уверение за пловидбеност (CofA) е издадено пред 1 април 1998 год.

(ѓ) Два независни системи за статички притисок, освен за пропелерски авиони со максимална сертифицирана маса при полетување (МСТОМ) еднаква или помала од 5 700 kg.

(е) Еден систем за статички притисок и еден алтернативен извор на статички притисок за пропелерски авиони со максимална сертифицирана маса при полетување (МСТОМ) еднаква или помала од 5 700 kg.

(ж) Кога се потребни двајца пилоти за лет, работното место на вториот пилот се опремува со посебни средства за прикажување на:

(1) Висината по притисок;

(2) Индицираната брзина;

(3) Вертикалната брзина;

(4) Свиокот и накосувањето;

(5) Положбата; и

(6) Стабилизираниот курс.

(з) Резервен уред за мерење и прикажување на позицијата на авионот, што може да се користи од секое пилотско работно место за авиони со максимална сертифицирана маса при полетување (МСТОМ) која надминува 5 700 kg, или максимална конфигурација на оперативни патнички седишта (MOPSC) со повеќе од девет патнички места, кое:

(1) се напојува постојано за време на процесот на редовните операции, а при целосно откажување на нормалниот систем за електрична енергија се напојува од независен извор;

(2) обезбедува сигурно работење во текот на минимум од 30 минути по целосно откажување на нормалниот систем за електрично напојување, земајќи ги предвид сите оптоварувања врз системот за брзо напојување и оперативните процедури;

(3) работи независно од останати средства за мерење и прикажување на положбата;

(4) може да функционира автоматски по целосно откажување на нормалниот

систем за електрично напојување;

(5) е соодветно осветлено во сите фази на работењето, со исклучок на авиони со максимална сертифицирана маса при полетување (MCTOM) еднаква или помала од 5 700 kg веќе регистрирани во земја-членка на 1 април 1995 година и опремено со резервен индикатор за позицијата на авионот во левата инструмент табла;

(6) е јасно видливо од страна на екипажот на лет, кога резервниот индикатор за позицијата на авионот се напојува од изворот наменет за итни ситуации; и

(7) кога резервниот индикатор за позицијата на авионот има сопствено напојување, има соодветна индикација за инструментите или за панелот на инструментите, кога тоа напојување се користи.

(s) Држачот на карти се наоѓа на лесно читливо место, што може да биде осветлено при ноќни операции.

CAT.IDE.A.135 Дополнителна опрема за операции со еден пилот по IFR

Авионите со еден пилот, управувани по IFR, се опремени со автопилот, кој ја одржува најмалку висината и курсот.

CAT.IDE.A.140 Систем за алармирање за отстапување од висината на летот

(а) Следниве авиони се опремени со систем за алармирање за отстапување од висината на летот:

(1) турбо-пропелерски авиони со максимална сертифицирана маса при полетување (MCTOM) поголема од 5 700 kg, или максимална конфигурација на оперативни патнички седишта (MOPSC) со повеќе од девет патнички места; и

(2) авиони со турбо-млазни мотори.

(б) Системот за алармирање за отстапување од висината на летот може:

(1) да го предупреди летачки персонал при приближување на претходно одбраната висина и

(2) да го предупреди летачки персонал со најмалку еден звучен сигнал при отстапување од претходно одбраната висина.

(в) И покрај (а), авиони со максимална сертифицирана маса при полетување (MCTOM) еднаква или помала од 5 700 kg, и максимална конфигурација на оперативни патнички седишта (MOPSC) со девет или повеќе патнички места и издадено првично уверение за пловидбеност (CofA) пред 1 април 1972 година, регистрирани во земја-членка на 1 април 1995 година, се ослободени од обврската да бидат опремени со систем за алармирање за отстапување од висината на летот.

CAT.IDE.A.150 Систем за предупредување за опасно приближување до теренот (TAWS)

(а) Авионите со турбински мотори, со максимална сертифицирана маса при полетување (MCTOM) поголема од 5 700 kg, или со максимална конфигурација на оперативни патнички седишта (MOPSC) со повеќе од девет патнички места се опремени со TAWS, кој ги исполнува условите за опрема од класа А, како што е наведено во прифатлив стандард.

(б) Авионите со клипни мотори, со максимална сертифицирана маса при

полетување (МСТОМ) поголема од 5 700 kg, или со максимална конфигурација на оперативни патнички седишта (MOPSC) со повеќе од девет патнички места се опремени со TAWS, кој ги исполнува за опрема од класа B, како што е наведено во прифатлив стандард.

CAT.IDE.A.155 Воздухопловен систем за избегнување на судири на воздухопловите во лет (ACAS)

Освен ако не поинаку предвидено во Регулатива (ЕУ) бр. 1332/2011, авиони со турбински мотори, кои имаат максимална сертифицирана маса при полетување (МСТОМ) која надминува 5 700 kg, или максимална конфигурација на оперативни патнички седишта (MOPSC) за повеќе од 19 патнички места се опремени со ACAS II.

CAT.IDE.A.160 Авионски метеоролошки радар

Следниве авиони се опремени со авионски метеоролошки радар, кога се користат во текот на ноќта или при IMC во области, во кои се очекуваат бури или други потенцијални опасни временски услови за кои се смета дека можат да бидат детектирани со авионски метеоролошки радар:

(а) авиони со херметичка кабина;

(б) авиони со нехерметичка кабина и максимална одобрена маса на полетување (МСТОМ) која е поголема од 5 700 kg; и

(в) авиони со нехерметичка кабина и максимална конфигурација на оперативни патнички седишта (MOPSC) со повеќе од девет патнички места.

CAT.IDE.A.165 Дополнителна опрема за операции во услови на замрзнување во текот на ноќта

(а) Авиони, со кои се вршат операции во текот на ноќта во очекувани или вистински услови на поледица се опремени со средства за осветлување и откривање на создавање на мраз.

(б) Средство за осветлување на формиран мраз не предизвикува одблесок или отсјај, со цел на членовите на летачкиот персонал да не им го отежнува извршувањето на нивните должности.

CAT.IDE.A.170 Систем за внатрешна врска меѓу членовите на екипажот на летање

Авиони, кои вршат операции со повеќе од еден член на летачки персонал се опремени со систем за внатрешна врска меѓу членовите на екипажот на летање, вклучувајќи слушалки и микрофони, кои се користат од страна на сите членови на екипажот на летање.

CAT.IDE.A.175 Систем за внатрешна врска меѓу екипажот на летање

Авиони со максимална сертифицирана маса при полетување (МСТОМ) која е поголема од 15 000 kg, или максимална конфигурација на оперативни патнички седишта (MOPSC) со повеќе од 19 патнички места се опремени со систем за внатрешна врска меѓу екипажот, со исклучок на авионите, за кои првичното индивидуално уверение за пловидбеност (CofA) е издадено пред 1 април 1965 година и се регистрирани во земја-членка на 1 април 1965 година.

CAT.IDE.A.180 Аудио систем за информирање на патниците

Авиони со максимална конфигурација на оперативни патнички седишта (MOPSC) со повеќе од 19 патнички места се опремени со аудио систем за информирање на патниците.

CAT.IDE.A.185 Уред за снимање на разговорите во пилотската кабина

(а) Следниве авиони се опремени со уред за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR):

(1) авиони со максимална сертифицирана маса при полетување (MCTOM) која што надминува 5 700 kg, и

(2) повеќемоторни авиони со турбински мотори со максимална сертифицирана маса при полетување (MCTOM) од 5700кг или помалку, со максимална конфигурација на оперативни патнички седишта (MOPSC) повеќе од девет, чие првично индивидуално уверение за пловидбеност (CofA) е издадено на, или по 1 јануари 1990 година.

(б) Уредот за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR) обезбедува чување на информациите кои се снимани во период кој не е пократок од:

(1) последните два часа во случај на авионите, наведен во (а)(1), кога индивидуалното уверение за пловидбеност (CofA) е издадено на 1 април 1998 година или по тој датум;

(2) последните 30 минути за авионите, наведени во (а)(1), кога индивидуалното уверение за пловидбеност (CofA) е издадено пред 1 април 1998 година; или

(3) последните 30 минути, за авионите, наведените во (а)(2).

(в) Уредот за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR) го снима времето на:

(1) говорните комуникации пренесени или примени по радио во пилотската кабина;

(2) разговорите меѓу членовите на летачки персонал со примена на внатрешниот систем за разговори и аудио системот за информирање на патниците, ако е инсталиран;

(3) звучното опкружување во пилотската кабина, вклучувајќи ги без прекин:

(i) за авиони, чие првично индивидуално уверение за пловидбеност (CofA) е издадено на, или по 1 април 1998 година, звучните сигнали, добиени од секој користен микрофон;

(i) за авиони, наведени во (а)(2), чие првично индивидуално уверение за пловидбеност (CofA) е издадено пред 1 април 1998 година, звучните сигнали, добиени од секој користен микрофон, доколку е можно;

и

(4) гласовните или звучните сигнали за идентификување на навигациски средства или средства за приод за слетување, емитувани во пилотските слушалки или звучници.

(г) Уредот за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR) почнува да снима пред поаѓање на авионот на сопствен погон и продолжува да снима до завршувањето на летот, кога авионот веќе нема можност да се движи на сопствен погон. Освен тоа, во случај на авиони, за кои индивидуалното

уверение за пловидбеност (CofA) е издадено на или по 1 април 1998 година, уредот за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR) автоматски почнува со снимање пред поаѓање на авионот на сопствен погон и продолжува да снима до завршувањето на летот, кога авионот веќе не може да се движи на сопствен погон.

(д) Како дополнение на (г), во зависност од достапноста на електричната моќност, уредот за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR) почнува да снима што е можно порано за време на проверките во пилотската кабина пред стартување на моторот на почетокот од летот до проверките во пилотската кабина, непосредно по гаснењето на моторите на крајот од летот, во случај на:

(1) авиони, наведени во (а)(1) и, чии индивидуално уверение за пловидбеност (CofA) е издадено по 1 април 1998 година; или

(2) авиони, наведени во (а)(2).

(ѓ) Уредот за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR) има направа што помага за негово лоцирање во вода.

CAT.IDE.A.190 Уред за снимање на податоците од летот

(а) Следниве авиони се опремени со уред за снимање на податоците од летот (FDR), кој користи дигитален метод за снимање и чување на податоци, и за кој е на располагање метод за лесно преземање на овие податоци од податочната база:

(1) авиони со максимална сертифицирана маса при полетување (MCTOM), поголема од 5 700 kg, чие првично индивидуално уверение за пловидбеност (CofA) е издадено на или по 1 јуни 1990 година;

(2) авиони со турбински мотори со максимална сертифицирана маса при полетување (MCTOM), поголема од 5 700 kg, чие првично индивидуално уверение за пловидбеност (CofA) е издадено пред 1 јуни 1990 година; и

(3) повеќемоторни авиони со турбински мотор со максимална сертифицирана маса при полетување (MTCOM) еднаква или помала од 5 700 kg и максимална конфигурација на оперативни патнички седишта (MOPSC) со повеќе од девет патнички места чие првично индивидуално уверение за пловидбеност (CofA) е издадено на 1 април 1998 година или по тој датум,

(б) Уредот за снимање на податоците од летот (FDR):

(1) снима време, висина, воздушна брзина, нормално забрзување и курс и обезбедува чување на снимените информации во текот најмалку на последните 25 часови за авионите, наведени во (а)(2) максимална сертифицирана маса при полетување (MTCOM) помала од 27 000 kg;

(2) ги снима параметрите, потребни за точното одредување на траекторијата на летот, брзината, позицијата на авионот, моќноста на моторите и конфигурацијата на уредите за подигање и влечење, и обезбедува чување на снимените информации најмалку во текот на последните 25 часови за авионите, наведени во (а)(1) со максимална сертифицирана маса при полетување (MTCOM) помала од 27 000 kg, чие првично индивидуално уверение за пловидбеност (CofA) е издадено пред 1 јануари 2016 год.;

(3) ги снима параметрите, потребни за точното одредување на траекторијата на летот, брзината, позицијата на авионот, моќноста на моторите и конфигурацијата и операцијата, и обезбедува чување на снимените информации најмалку во текот на последните 25 часови за авионите, наведени во (а)(1) и (а)(2) со максимална сертифицирана маса при полетување (MTCOM) над 27 000 kg, чие првично индивидуално уверение за пловидбеност (CofA) е издадено пред 1 јануари 2016 год.;

(4) ги снима параметрите потребни за точното одредување на траекторијата на летот, брзината, позицијата на авионот, моќноста на моторите и конфигурацијата на уредите за подигање и влечење, и обезбедува чување на снимените информации најмалку во текот на последните 10 часови за авионите, наведени во (а)(3), чие првично индивидуално уверение за пловидбеност (CofA) е издадено пред 1 јануари 2016 год.; или

(5) ги снима параметрите, потребни за точното одредување на траекторијата на летот, брзината, позицијата на авионот, моќноста на моторите и конфигурацијата и користењето, и обезбедува чување на снимените информации во текот најмалку на последните 25 часови за авионите, наведени во (а)(1) и (а)(3), чие првично индивидуално уверение за пловидбеност (CofA) е издадено на или по 1 јануари 2016 год.;

(в) Податоците задолжително се добиваат од изворите на авионот, кои обезбедуваат прецизна корелација со снимените информации прикажани пред екипажот на летање.;

(г) Уредот за снимање на податоците од летот (FDA) почнува да снима пред поаѓање на авионот на сопствен погон и автоматски престанува да снима по завршувањето на летот, кога авионот веќе нема можност да се движи на сопствен погон. Освен тоа, во случај на авиони, за кои индивидуалното уверение за пловидбеност (CofA) е издадено на или по 1 април 1998 година, уредот за снимање на податоците од летот (FDA) автоматски почнува со снимање пред поаѓање на авионот на сопствен погон и автоматски престанува да снима по завршувањето на летот, кога авионот веќе не може да се движи на сопствен погон.;

(д) Уредот за снимање на податоците од летот (FDA) има направа за помош при неговото лоцирање во вода.

CAT.IDE.A.195 Снимање на пренос на податоци

(а) Авиони, чии првично индивидуално уверение за пловидбеност (CofA) е издадено на или по 8 април 2014 година, кои имаат можност да ги одржуваат комуникациите преку преносот на податоци и се опремени со уред за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR), снимаат, кога е применливо:

(1) комуникациски пораки преку преносот на податоци, поврзани со ATS комуникации до и од авионот, вклучувајќи ги пораките, кои се однесуваат на следниве апликации:

(i) почеток на комуникации во однос на преносот на податоци;

(ii) комуникација меѓу контролорот на летови и пилотите;

(iii) насочен надзор;

(iv) информации за летот;

(v) доколку тоа го дозволува структурата на системот, надзор на радиоврската на воздухопловите;

(vi) доколку тоа го дозволува структурата на системот, податоци за оперативната контрола на воздухопловите; и

(vii) доколку тоа го дозволува структурата на системот, графички слики;

(2) информации, кои овозможуваат корелација со слични записи, поврзани со комуникации во однос на преносот на податоци и кои се чуваат одделно од авионот; и

(3) информации за времето и приоритетот на комуникациските пораки за преносот на податоци, земајќи ја предвид структурата на системот.

(б) Уредот за снимање користи дигитален метод за снимање и чување на податоци и информации, како и метод за брзо враќање на овие податоци. Начинот на снимање овозможува синхронизација на податоците со податоците снимени на земја.

(в) Уредот за снимање обезбедува задржување на снимените информации најмалку за периодот предвиден во CAT.IDE.A.185 за уредот за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR) .

(г) Уредот за снимање има направа за помош при негово лоцирање во вода.

(д) Условите кои се применливи за почнување и запирање на снимањето се исти како оние, наведени во CAT.IDE.A.185(г) и (д) за примена за почеток и крај на работењето на уредот за снимање на разговорите во пилотската кабина.

CAT.IDE.A.200 Комбиниран уред за снимање

Усогласеноста со условите за уредите за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR) и на податоците од летот (FDR) може да биде постигната преку:

(а) еден комбиниран уред за снимање на податоците на летот и разговорите во пилоткста кабина, ако се бара авионите да се опремени со CVR и FDR;

(б) еден комбиниран уред за снимање на податоците на летот и разговорите во пилотската кабина, ако се бара авионите со максимална сертифицирана маса при полетување (MTCOM) еднаква или помала од 5 700 kg да се опремени со CVR и FDR; или

(в) два комбинирани уреди за снимање на податоците на летот и разговорите во пилотската кабина, ако се бара авионите максимална сертифицирана маса при полетување (MTCOM) над 5 700 kg да се опремени со CVR и FDR.

CAT.IDE.A.205 Седишта, сигурносни појаси на седиштата, сигурносни системи за врзување и системи за сигурносно врзување на деца

(а) Авионите се опремени со:

(1) седиште или легло за секое лице во воздухопловот на возраст од 24 месеци или повеќе;

(2) сигурносен појас за секое патничко седиште и сигурносни појаси за секое легло, со исклучок на наведеното во (3);

(3) појас за седиште со безбедносен систем за врзување на горниот дел од торзото на секое патничко седиште и сигурносни појаси за секое легло за

авиони максимална сертифицирана маса при полетување (MTCOM) помала од 5 700 kg, и максимална конфигурација на оперативни патнички седишта (MOPSC) со помалку од девет патнички места, по 8 април 2015 година;

(4) систем за сигурносно врзување на деца (CRD) за секое лице во воздухопловот на возраст под 24 месеци;

(5) појас за седиште со безбедносен систем за врзување на горниот дел од торзото, вклучувајќи уред за автоматско задржување на торзото на седиштето, во случај на ненадејно кочење:

(i) за секое седиште на член на летачкиот персонал и за секое седиште до пилотско седиште;

(ii) за секое седиште на набљудувач, лоцирано во пилотската кабина;

(6) појас за седиште со безбедносен систем за врзување на горниот дел од торзото на секое седиштето за минималниот потребен број на членови од кабинскиот персонал, вклучува два рамени појаси и еден појас за седиштето кои можат да се користат самостојно.

(б) појас за седиште со безбедносен систем за врзување на горниот дел од торзото на:

(1) се појас за седиште со безбедносен систем за врзување на горниот дел од торзото на;

(2) за седиштата на член од екипажот на летање, за секое седиште до пилотското седиште и за седиштата на минималниот потребен број на членови од кабинскиот персонал, вклучува два рамени појаси и сигурносен појас за седиштето, кои можат да се користат самостојно.

CAT.IDE.A.210 Знаци за врзување на појасите и забрането пушење

Авиони, во кои од седиштата на екипажот на лет не се гледаат сите патнички седишта, се опремени со средства за укажување за сите патници и членови на кабинскиот персонал кога треба појасите да бидат врзани и кога пушењето не е дозволено.

CAT.IDE.A.215 Внатрешни врати и завеси

(а) Авионите се опремени со:

(а) за авиони со максимална конфигурација на оперативни патнички седишта (MOPSC) со повеќе од 19 патнички места, со врата меѓу патничката кабина и пилотската кабината со табличка „Само за екипаж“ и механизам за заклучување, кој не им дозволува на патниците да ја отворат без дозвола од член на екипажот на летање;

(б) со лесно достапно средство за отворање на секоја врата, која одделува патничка кабина од друга кабина, која има излези во случај на опасност;

(в) средство за обезбедување во отворена позиција на секоја врата или завеса, што ја одвојува патничката кабина од други области, во кои е потребно да се помине за да се стигне до излез во случај на опасност од секое патничко седиште;

(г) со натпис на секоја внатрешна врата или во близина на завеса, што го одвојува пристапот на патниците до излез во случај на опасност, врз која е

наведено дека во процесот на полетување и слетување, соодветната внатрешна врата или завеса мора да биде во отворена позиција; и

(д) со средство за било кој член на екипажот за отклучување на секоја врата, до која патниците имаат пристап и која може да биде заклучена од страна на патниците.

CAT.IDE.A.220 Комплет за прва помош

(а) Авионите се опремени со комплети за прва помош во согласност со Табела 1.

Табела 1

Број на потребни комплети за прва помош

Број на поставени патнички седишта	Број на потребни комплети за прва помош
0-100	1
101-200	2
201-300	3
301-400	4
401-500	5
501 или повеќе	6

(б) Комплетите за прва помош се:

(1) лесно достапни за користење; и

(2) се обновуваат редовно.

CAT.IDE.A.225 Прибор за итна медицинска помош

(а) Авионите со максимална конфигурација на оперативни патнички седишта (MOPSC) за повеќе од 30 патнички места се опремени со прибор за итна медицинска помош, ако планираната маршрута на авионот содржи точка на растојание повеќе од 60 минути при нормална брзина на крстарење од аеродром, на кој може да се очекува да биде обезбедена квалификувана медицинска помош.

(б) Командантот гарантира дека лековите се користат само од страна на соодветно квалификувани лица.

(в) Приборот за итна медицинска помош, наведен во (а):

(1) е заштитен од прав и влага;

(2) се превезува на начин што спречува неовластен пристап; и

(3) и се во рокот на важност.

CAT.IDE.A.230 Кислород за прва помош

(а) Авионите со херметички затворена кабина, управувани на висина над 25000 ft, во случај на операција за која се бара присуство на кабински персонал, се

опремени со залихи од неразреден кислород за патниците, кои поради физиолошки потреби може да имаат потреба од кислород при смалување на притисокот во авионот.

(б) Количеството на кислород наведено во (а) се пресметува со користење на просечна брзина на проток од најмалку три литри при стандардна температура, влажност и притисок (STPD)/по минута/по човек. Овие залихи од кислород треба да бидат доволни за остатокот од летот во услови на смалување на притисокот во авионот, кога висината на која се наоѓа кабината е меѓу 8 000 ft ама не надминува 15 000 ft за најмалку 2 % од превезените патници, но во никој случај за помалку од едно лице.

(в) Се обезбедува доволно единици за дистрибуција ама не помалку од две, со средства за кабинскиот персонал за употреба на овие залихи на кислород.

(г) Опремата за кислород за прва помош треба да има можност да генерира голем проток од најмалку 4 литри на минута STPD кон секој корисник на кислород.

CAT.IDE.A.235 Дополнителен кислород — авиони со херметички затворена кабина

(а) Авионите со херметичка затворена кабина, управувани на висина над 10000 ft, се опремени со дополнителна опрема за кислород со можност за чување и користење на кислородните резерви во согласност со Табела 1.

(б) Авионите со херметички затворена кабина, управувани на висина над 25000 ft, се опремени со:

(1) маски за членовите од летачкиот персонал кои брзо се навлекуваат;

(2) доволен број на резервни цевки и маски или преносливи кислородни апарати со маски, распределени рамномерно во патничката кабина за веднаш да се обезбеди присуство на кислород за секој член од кабинскиот персонал на кој му треба;

(3) цевки за довод на кислород, поврзани со уредите за кислородни резерви, лесно достапни за секој член и дополнителен член на кабинскиот персонал и на патниците, независно каде седат; и

(4) уред за предупредување на летачкиот персонал за каков било губиток на притисокот.

(в) Во случај на авиони со херметички затворена кабина, чие првично индивидуално уверение за пловидбеност (CofA) е издадено по 8 ноември 1998 година и кои се користат на висина, поголема од 25 000 ft или летаат на висина по притисок на или под 25 000 ft, под услови кои не им дозволуваат да се спуштат безбедно до висина од 13 000 ft во рок од четири минути, индивидуалните единици за довод на кислород, наведени во (б)(3), се активираат автоматски.

(г) Вкупниот број на единици за распределување и довод, наведен во (б)(3) и (в), го надминува бројот на местата со најмалку 10 %. Овие дополнителни единици се распределуваат рамномерно во патничката кабина.

(д) И покрај (а), условите за снабдување со кислород на секој член и дополнителен член на кабинскиот персонал и патниците, за авиони, кои не се

одобрени за летови на висина над 25 000 ft, може да бидат редуцирани за време на целиот лет на висина меѓу 10 000 ft и 13 000 ft за сите членови на кабинскиот персонал и за најмалку 10 % од патниците, доколку во сите точки по маршрутата, авионот може безбедно да се спушти во рок од четири минути на висина на херметички затворена кабина од 13 000 ft.

(ѓ) Потребните минимални резерви во Табела 1, ред 1 точка (б)(1) и ред 2 е она количество на кислород, што е потребно за спуштање со константна брзина од максималната одобрена оперативна висина на авионот до 10 000 ft во рок од 10 минути, проследено со дваесет минутен лет на висина од 10 000 ft.

(е) Потребните минимални резерви во Табела 1, ред 1 алинеја (б)(2) е она количество на кислород, што е потребно за спуштање со константна брзина од максималната одобрена оперативна висина на авионот до 10 000 ft во рок од 10 минути, проследено со лет од 110 минути на висина од 10 000 ft.

(ж) Потребните минимални резерви во Табела 1, ред 3 е она количество на кислород, што е потребно за спуштање со константна брзина од максималната одобрена оперативна висина на авионот до 15 000 ft во рок од 10 минути.

Табела 1

Минимални услови за кислород кај авиони со херметички затворена кабина

Резерви за	Времетраење и висина на кабината под притисок
1. Лица кои седат на седиштата во членовите на екипажот на летање, а се на должност,	(а) За време на целиот лет кога висината на кабината под притисок е над 13 000 ft. (б) Остатокот од времето на летање кога висината на кабината под притисок е над 10 000 ft но не повеќе од 13 000 ft, по првите 30 минути од овие висини, но во секој случај не помалку од: (1) резерви за 30 минути за авиони, одобрени за лет на висина до 25 000 ft; и (2) резерви за 2 часови за авиони, одобрени за лет на висина до 25 000 ft.
2. Потребни членови на кабинскиот персонал	(а) За време на целиот лет кога висината на кабината под притисок е над 13 000 ft, но не помалку од резерви за 30 минути. (б) Остатокот од времето на летање на висина на кабината под притисок е над 10 000 ft но не повеќе од 13 000 ft, по првите 30 минути од овие висини.
3. 100 % од патниците (*)	За време на целиот лет кога висината на кабината под притисок надминува 15 000 ft, но во секој случај не помалку од резерви за 10 минута.
4. 30 % од патниците (*)	За време на целиот лет кога висината на кабината

	под притисок надминува 14 000 ft но не и повеќе од 15 000 ft.
5. 10 % од патниците (*)	Остатокот од времето на летање кога висината на кабината под притисок надминува 10 000 ft но не и повеќе од14 000 ft, по првите 30 минути на овие висини.

(*) Бројот на патниците во Табела 1 се однесува на вистински превезените патници, вклучувајќи ги лицата на возраст под 24 месеци.

CAT.IDE.A.240 Дополнителен кислород — авиони со нехерметичка кабина

Авионите со нехерметичка кабина, управувани на висина поголема од 10 000 ft, се опремени со дополнителна опрема за кислород со можност за чување и користење на кислородните резерви во согласност со Табела 1.

Табела 1

Минимални услови за кислород кај авиони со нехерметичка кабина

Резерви за	Времетраење и барометарска висина на кабината
1. Лица кои седат на седиштата во членовите на екипажот на летање, а се на должност, и членови на екипаж кои им помагаат во извршувањето на нивните обврски	За време на целиот лет на висина по притисок над 10 000 ft.
2. Потребни членови на кабинскиот персонал	За време на целиот лет на висина по притисок над 13 000 ft и за секој период кој надминува 30 минути на висина по притисок над 10 000 ft до 13 000 ft.
3. Дополнителни членови на персонал и 100 % од патниците (*)	За време на целиот лет на висина по притисок над 13 000 ft.
4. 10 % од патниците (*)	За време на целиот лет , по 30 минути на висина по притисок над 10 000 ft ама која не надминува 13 000 ft.

(*) Бројот на патниците во Табела 1 се однесува на вистински превезените патници, вклучувајќи ги лицата на возраст под 24 месеци.

CAT.IDE.A.245 Опрема за заштита на дишењето на екипажот

(а) Сите авиони со херметичка или нехерметичка кабина со максимална сертифицирана маса при полетување (MCTOM) поголема од 5 700 kg, или максимална конфигурација на оперативни патнички седишта (MOPSC) со повеќе од 19 патнички места, се опремени со заштитна опрема за дишење (PBE)

заради заштита на очите, носот и устата и за обезбедување за период не пократок од 15 минути на:

(1) кислород за секој член од летачкиот персонал на работното место во пилотската кабина.

(2) гас за дишење за секој член од потребниот кабински персонал, во близина на неговото работно место; и

(3) гас за дишење од преносliва заштитна опрема за дишење за заштита на очите, носот и устата за еден член на екипажот на летање, во близина на неговото работно место, кога летачкиот персонал е повеќе од едно лица и нема кабински персонал.

(б) Заштитната опрема за дишење, наменета за екипажот, е поставена во пилотската кабина, на таков начин што ќе биде лесно достапна за брза употреба од секој член од екипажот на лет на неговото работно место.

(в) Заштитната опрема за дишење, наменета за екипажот, се монтира во близина на работното место на секој член од кабинскиот персонал.

(г) Авионите се опремени со дополнителна преносliва заштитна опрема за дишење која е лоцирана во близина на преносливи противпожарни апарати, наведени во CAT.IDE.A.250, или во близина на влезот на товарниот простор, кога противпожарниот апарат е лоциран во оваа кабина.

(д) Користењето на заштитната опрема за дишење не треба да ја попречува комуникацијата, наведена во CAT.IDE.A.170, CAT.IDE.A.175, CAT.IDE.A.270 и CAT.IDE.A.330.

CAT.IDE.A.250 Рачни противпожарни апарати

(а) Авионите се опремени со најмалку еден рачен противпожарен апарат во пилотската кабина.

(б) Најмалку еден рачен противпожарен апарат се наоѓа во секоја кујна (или на место каде што е лесно достапно за користење во секоја кујна), која не се наоѓа во главната патничка кабина.

(в) Најмалку еден рачен противпожарен апарат е достапен за користење во секоја товарна кабина или кабина за багаж од класа А или класа В, како и во секоја товарна кабина од класа Е, кој е достапен за членовите на екипажот за време на летот.

(г) Типот и количината на противпожарниот агенс за потребните противпожарни апарати се во согласност со типот на пожарот, кој може да се случи во кабината, каде се планира користење на соодветниот апарат, и гарантираат минимална опасност од концентрација на токсичен гас во кабините за екипажот и патниците.

(д) Авионите се опремени најмалку со минималното количество на рачни противпожарни апарати согласно Табела 1, кои се поставуваат на лесно достапни места во секоја патничка кабина.

Табела 1

Број на рачни противпожарни апарати

MOPSC	Број на противпожарни апарати
7-30	1
31-60	2
61-200	3
201-300	4
301-400	5
401-500	6
501-600	7
601 или повеќе	8

CAT.IDE.A.255 Секира и хебла за разбивање

(а) Авиони со максимална сертифицирана маса при полетување (MTCOM) поголема од 5 700 kg, или максимална конфигурација на оперативни патнички седишта (MOPSC) со повеќе од девет патнички места, се опремени со најмалку една секира или хебла за разбивање, кои се наоѓаат во пилотската кабина.

(б) Во случај на авиони максимална конфигурација на оперативни патнички седишта (MOPSC) за повеќе од 200 патници, се поставува задолжително дополнителна секира или хебла за разбивање во зоната на крајот од кујната или во близина на неа.

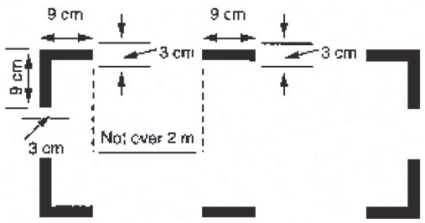
(в) Секирите и хеблите, кои се наоѓаат во кабината, не треба да бидат видливи за патниците.

CAT.IDE.A.260 Означување на местата за пробивање

Ако зоните на трупот од авионот, погодни за пробивање од страна на спасувачките екипи во итен случај, одредувањето се означува како што е прикажано на слика 1.

Слика 1

Означување на места за пробивање



CAT.IDE.A.265 Средства за итна евакуација

(а) Авионите, кои имаат итни излези за патниците, кои се наоѓаат на надморска висина над 1,83 m (6 ft) од земјишната површина, се опремуваат на секој од овие излези со средства. кои им овозможуваат на патниците и екипажот да стигнат безбедно до површината во итна ситуација.

(б) И покрај (а), такви средства не се потребни за излезите на крилјата, ако определеното место на трупот од авионот, во кој завршува патот за евакуација е на висина под 1,83 m (6 ft) во однос на земјишната површина, кога авионот е на земјата, со извлечен стоен трап и тркалата во состојба на полетување или слетување во зависност од тоа во која позиција на закрилцата е подалеку од земјишната површина.

(в) Авионите, за кои се бара да имаат посебен итен излез за екипажот на лет и во кои најниската точка на итниот излез е повеќе од 1,83 m (6 ft) од земјишната површина, се опремени со средства, кои можат да им помогнат на сите членови од екипажот на лет безбедно да се спуштат во итна ситуација.

(г) Висините, наведени во (а) и (в) се мерат:

(1) со извлечен стоен трап; и

(2) по дефект на, или откажување на спуштање на, една или повеќе тркала за авиони со уверение за тип, издадено по 31 март 2000 година.

CAT.IDE.A.270 Мегафони

Авиони со максимална конфигурација на оперативни патнички седишта (MOPSC) со повеќе од 60 патнички места, а кои превезуваат најмалку еден патник, се опремени со следниве количини на преносливи мегафони на батериски погон, кои се наоѓаат на лесно достапно место за користење на член од екипажот во случај на итна евакуација:

(а) За секоја патничка кабина:

Табела 1

Број на мегафони

Конфигурација на патнички места	Број на мегафони
Од 61 до 99	1
100 или повеќе	2

(б) За авиони со повеќе од една патничка кабина во сите случаи, кога вкупниот број на патнички места во конфигурација е повеќе од 60, се бара најмалку еден мегафон.

CAT.IDE.A.275 Брзо осветлување и означување во итни ситуации

(а) Авиони со максимална конфигурација на оперативни патнички седишта (MOPSC) со повеќе од девет патнички места се опремени со систем за брзо осветлување во итни ситуации, кој има независен извор на напојување, што помага при евакуацијата на авионот.

(б) За авиони со максимална конфигурација на оперативни патнички седишта (MOPSC) со повеќе од 19 патнички места, системот за брзо осветлување, наведен во (а), вклучува:

(1) средства за општо осветлување на кабините;

(2) внатрешно осветлување на подот во зоните на итни излези;

(3) осветлување на ознаките, кои укажуваат итни излези и насоката кон нив;

(4) за авиони, за кои барањето за уверение за тип или негов еквивалент поднесен пред 1 мај 1972 година, а кога се користат во текот на ноќта, се бара надворешно осветлување за итни случаи на итните излези на крилјата и за сите излези, во случај кога се користат средства за помагање на спуштањето;

(5) за авиони, за кои барањето за уверение за тип или негов еквивалент е поднесено по 30 април 1972 година, кога се користат во текот на ноќта, се бара надворешно осветлување за итни случаи и на сите итни излези за патниците; и

(6) за авиони, за кои оригиналното уверение за тип е издадено на или по 31 декември 1957 година, ги вклучува означени патеки кон итните излези во патничките кабини.

(в) За авиони со максимална конфигурација на оперативни патнички седишта (MOPSC) со 19 патнички места или помалку, кои се одобрени за тип врз основа на кодовите за пловидбеност на Агенцијата, системот за осветлување во итна ситуација кој е наведен во (а), ја вклучува опремата, наведена во (б) од (1) до (3).

(г) За авиони со максимална конфигурација на оперативни патнички седишта (MOPSC) со 19 патнички места или помалку, кои се одобрени за тип врз основа на кодовите за пловидбеност на Агенцијата, системот за брзо осветлување, наведен во (а), ја вклучува опремата, наведена во (б)(1).

(д) Авионите со максимална конфигурација на оперативни патнички седишта (MOPSC) со девет патнички места или помалку, кои се користат во текот на ноќта, се опремени со извор за општо осветлување на кабините за олеснување

на евакуацијата на авионот.

CAT.IDE.A.280 Предавател за итно лоцирање (ELT)

(а)Авиони со максимална конфигурација на оперативни патнички седишта (MOPSC) со повеќе од 19 патнички места се опремени најмалку со:

(1) два предаватели за итно лоцирање (ELT), од кои еден е автоматски, а се донесува на авиони чии првично индивидуално уверение за пловидбеност (CofA) е издадено по 1 јули 2008 година; или

(2) еден автоматски предавател за итно лоцирање (ELT), и два предаватели за итно лоцирање (ELT) од секаков тип за авиони чие првично индивидуално уверение за пловидбеност (CofA) е издадено на или пред 1 јули 2008 година.

(б) Авиони со максимална конфигурација на оперативни патнички седишта (MOPSC) со повеќе од 19 патнички места или помалку се опремени најмалку со:

(1) еден автоматски предавател за итно лоцирање (ELT) за авиони чие првично индивидуално уверение за пловидбеност (CofA) е издадено по 1 јули 2008 година; или

(2) еден предавател за итно лоцирање (ELT) од секаков тип за авиони чие првично индивидуално уверение за пловидбеност (CofA) е издадено на или пред 1 јули 2008 година.

(в) Предавателот за итно лоцирање (ELT) од секаков тип треба да може да пренесува сигнал истовремено на фреквенции 21,5 MHz и 406 MHz.

CAT.IDE.A.285 Летови над вода

(а) Следниве авиони се опремени со елеци за спасување за секое лице во авионот или еквивалентен индивидуален појас за пловење за секое лице во авионот на возраст под 24 месеци, сместени се на место, со цел да бидат лесно достапни од седиштето или леглото на лицето за чија потреба е снабдено:

(1) авиони кои оперираат над вода на растојание, поголемо од 50 NM од брегот, или при полетување или слетување на аеродром, чија зона на полетување и приод е поставена над вода, и каде може да се наложи принудно слетување во вода; и

(2) хидроавиони, кои се управуваат над вода.

(б) Секој елек за спасување или еквивалентен индивидуален уред за лебдење е опремен со електрична светилка, со цел олеснување на одредувањето на локација на лицата.

(в) Хидроавиони, кои се користат над вода, се опремени со:

(1) морски котви и друга опрема, потребна за закотвување, засидрување и маневрирање на хидроавион во вода, во согласност со неговата големина, тежина и карактеристики за управување; и

(2) опрема за создавање на звучни сигнали, како што е наведено во Меѓународните правила за избегнување судири на море, кога тоа е применливо.

(г) Авиони, со кои се извршуваат операции над вода на растојание од крајбрежјето, соодветен за извршување на принудно слетување и повеќе од соодветно на:

(1) помалата вредност од 120-минутен лет со брзина на крстрење или 400 NM, зависно која вредност е помала, за авиони кои имаат можност да го продолжат летот до аеродром со критичен мотор (или мотори) што откажува во која и да е точка на планираната маршрута; или

(2) 30-минутен лет со брзина на крстарење или 100 наутички милји, зависно која вредност е помала, за сите други авиони,

се опремени со опремата, наведена во (д).

(д) Авионите, кои се усогласени со (г) ја поседуваат следнава опрема:

(1) доволен број на чамци за спасување за да ги пренесе сите лице, кои се наоѓаат во авионот, складирани на начин кој овозможува лесно користење во итна ситуација, и да се доволно големи за да ги собере сите преживеани во случај на губење на еден до сплавовите за спасување со најголем капацитет;

(2) светло за утврдување на локацијата на преживеаните на секој чамец за спасување;

(3) безбедносна опрема за спасување за обезбедување средства за преживување, во согласност со планираниот лет; и

(4) најмалку два ELT.

CAT.IDE.A.305 Опрема за преживување

(а) Авиони, со кои се вршат операции над зони, во кои потрагата и спасувањето можат да бидат особено тешки, се опремени со:

(1) сигнална опрема за сигнализирање на опасност;

(2) најмалку еден ELT; и

(3) дополнителна опрема за преживување за маршрута која се лета земајќи го предвид бројот на лицата во авионот.

(б) Дополнителната опрема за преживување, наведена во (а)(3), не е потребно да се превезува, кога авионот:

(1) останува во растојание од зоната во која потрагата и спасувањето не можат да бидат особено тешки, и ова растојание одговара на:

(i) 120 минути лет со брзина за крстарење за авиони со OEI, кои може да го продолжат летот до аеродромот со критичен/-ни мотор/-и кој/-и може да станат нефункционални во која било точка на маршрутата или планираните маршрути на заобиколување е; или

(ii) 30 минутен лет со брзина на маршрута за сите други авиони;

(2) останува на растојание, кое не е поголемо од она кое одговара на 90-минутен лет со брзина на крстарење од зона соодветна за извршување на принудно слетување за авионите, кои поседуваат уверение во согласност со важечките стандарди за пловидбеност.

CAT.IDE.A.325 Слушалки

(а) Авионите се опремени со слушалки со насочен микрофон или микрофон на грло или еквивалентно средство за врска за секој член на летачкиот персонал на неговото работно место во пилотската кабина.

(б) Авиони, кои се управувани по правилата за летање по инструменти (IFR) или во текот на ноќта, се опремени со копче за пренос, лоциран на рачните команди за управување со навалувањето, за секој член на екипажот на летање.

CAT.IDE.A.330 Радиокомуникациска опрема

(а) Авионите се опремени со радиокомуникациска опрема, потребна согласно применливите услови за воздушниот простор.

(б) Радиокомуникациската опрема обезбедува комуникација на воздухопловна фреквенција од 121,5 MHz за итна ситуација.

CAT.IDE.A.335 Табла за аудио селекција

Авионите, кои се управувани по правилата за летање по инструменти (IFR), се опремени со табла за аудио селекција, со која може да се ракува од работното место на секој член од екипажот на летање.

CAT.IDE.A.340 Радиоопрема за извршување на летови по условите на визуелно летање (VFR) по маршрути, со помош на визуелни ориентири

Авионите, кои се управувани по условите на визуелно летање (VFR) по маршрути, со помош на визуелни ориентири, се опремени со радиокомуникациска опрема, неопходна при нормални оперативни услови, кои ги исполнуваат следниве услови:

(а) да врши комуникација со соодветните копнени станици;

(б) да врши комуникација со соодветните станици од контрола на летање (ATC) од секоја точка на контролираниот воздушен простор, во рамките на планираните летови; и

(в) да прифаќа метеоролошки информации.

CAT.IDE.A.345 Комуникациска и навигациска опрема за извршување на летови по правилата за летање по инструменти (IFR) или условите на визуелно летање (VFR) по маршрути, кај кои навигацијата не се одвива според визуелните ориентири

(а) Авиони, кои се користат по правилата за летање по инструменти (IFR) или условите на визуелно летање (VFR), се опремени со радиокомуникациска и навигациска опрема согласно применливите услови за воздушниот простор.

(б) Радиокомуникациската опрема содржи најмалку два независни радиокомуникациски системи, потребни при нормални услови за комуникација со соодветни копнена станица од секоја точка по маршрутата, вклучувајќи ги и свртувањата.

(в) И покрај (б), авионите со кои се лета на кратки дестинации во северно – атлантскиот воздушен простор за кои важат спецификациите за минимални навигациски карактеристики (NAT MNPS), и не го преминуваат Северноатлантскиот Океан, се опремени со најмалку еден комуникациски систем со голем дострел, во случај кога за тој воздушен простор се објавуваат алтернативни комуникациски процедури.

(г) Авионите имаат доволна навигациска опрема, за да се гарантира дека во случај на откажување на некои елементи од опремата на секоја фаза од летот, останатата опрема овозможува безбедна навигација согласно планот за летање.

(д) Авионите со кои се вршат операции со кои се планира слетување при IMC, се опремени со соодветна опрема, што овозможува навигација до точка од која е можно да се изврши визуелно слетување за секој аеродром, на кој се планира слетување при IMC и за секој одреден алтернативен аеродром.

CAT.IDE.A.350 Транспондер

Авионите се опремени со транспондер на секундарен надзорен радар (SSR) за известување за висина по притисок и со секој останат SSR транспондерот со карактеристики кои се неопходни за маршрута по која ќе се изврши летот.

CAT.IDE.A.355 Управување со електронски навигациски податоци

(а) Операторот користи исклучиво софтвер за електронски навигациски податоци, кој подржува апликација за навигација, која ги исполнува стандардите за интегритет, што се погодни за планираното користење на податоците.

(б) Кога производите со електронски навигациони податоци поддржува навигациска апликација, потребна за вршење операција, за која Анекс V (Дел-SPA) бара одобрение, операторот докажува пред надлежниот орган дека применетиот процес и испорачаните прозиводи, одговараат на стандардите за интегритет, кои се погодни за планираното користење на податоците.

(в) Операторот постојано го набљудува како на процесот, така и на производите, директно или преку следење на усогласеноста на надворешните даватели на услуги на овие процеси и производи

(г) Операторот обезбедува навремено дистрибуција и запишување на тековни и непроменети електронски навигациски податоци за сите авиони, кои имаат потреба од нив.

ОДДЕЛ 2

Хеликоптери

CAT.IDE.H.100 Инструменти и опрема — општо

(а) Инструментите и опремата, потребни според овој поддел се одобруваат во согласност со Регулатива (ЕЗ) бр. 1702/2003, со исклучок на следниве производи и опрема:

(1) Резервни осигурувачи;

(2) Електрични батерии;

(3) Прецизен хронометар;

(4) Држач на карти;

(5) Комплет за прва помош;

(6) Мегафони;

(7) Опрема за преживување и сигнализација;

(8) Морски котви и опрема за укотвување; и

(9) Систем за сигурносно врзување на деца.

(б) Инструментите и опремата, што не се потребни според овој поддел, кои не подлежат на одобрение согласно Регулатива (ЕЗ) бр. 1702/2003, но се

пренесуваат при летот, треба да го исполнуваат следново:

(1) информациите, обезбедени од овие инструменти, опрема и прибор, не се користат од летачкиот персонал за целите на усогласување со Анекс I кон Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 или CAT.IDE.H.330, CAT.IDE.H.335, CAT.IDE.H.340 и CAT.IDE.H.345; и

(2) инструментите и опремата не влијаат на пловидбеноста на хеликоптерот дури и во случај на откажувања или дефекти.

(в) Ако одредена опрема е предвидена за употреба од еден член на летачкиот персонал на неговото/нејзиното работно место за време на летот, до неа е обезбеден пристап од тоа работно место. Во случаите кога дел од опремата е предвидена за користење од повеќе од еден член на екипажот на летање, дадената опрема се монтира така што да биде достапна за користење од секое работно место за кое треба да е на располагање.

(г) Инструментите, кои се користат од даден член на екипажот на летање, се поставуваат така што упатствата се видливи од работното место на соодветниот член на летачкиот персонал при минимално отстапување на телото и насоката на неговиот/нејзиниот поглед од вообичаената положба во која тој/таа се наоѓа, гледајќи напред во насока на траекторијата на летот.

(д) Целокупната опрема за итна помош е лесно достапна за непосредна употреба.

CAT.IDE.H.105 Минимална опрема за лет

Летот не започнува кога не функционираат или недостасуваат некои инструменти, делови од опрема или функции на хеликоптерот, потребни за планираниот лет, освен ако:

(а) хеликоптерот се користи според листата на минимална опрема (MEL) на операторот; или

(б) операторот добил одобрение од надлежниот орган да користи хеликоптер во рамките на ограничувањата на главната листа на минимална опрема (MMEL).

CAT.IDE.H.115 Оперативни светла

(а) Хеликоптери, кои вршат операции по VFR, се опремени со светлосен систем за избегнување судири.

(б) Хеликоптери, кои вршат операции во текот на ноќта или по правилата за летање по инструменти (IFR), освен наведеното во (а), се опремуваат исто така со:

(1) осветлување со напојување од електричниот систем на хеликоптерот кој обезбедува адекватна осветленост на сите инструменти и опрема од суштинска важност за безбедно функционирање на хеликоптерот;

(2) осветлување со напојување од електричниот систем на хеликоптерот и обезбедување на осветлување во сите патнички кабини; и

(3) самостојна преносна светилка (батериска ламба) за секој член на екипажот која е лесно достапна за членовите на екипажот на нивните работни места;

(4) навигациски/позициски светла;

(5) две светла за слетување, од кои најмалку едно може да се подесува за време

на летот, за да се осветлува површината пред и под хеликоптерот и површината од двете страни на хеликоптерот; и

(6) светла според условите на Меѓународните прописи за спречување на судири на море, ако хеликоптерот е амфибиски.

CAT.IDE.H.125 Операции по VFR во текот на денот — пилотско-навигациски инструменти и поврзана опрема

(а) Хеликоптери, кои се управуваат по VFR во текот на денот се опремени со следнава опрема, достапна на пилотското работно место:

(1) Средства за мерење и покажување на:

(i) Магнетниот курс;

(ii) Времето во часови, минути и секунди;

(iii) Висина по притисок;

(iv) Индицираната брзина;

(v) Вертикалната брзина;

(vi) Накосувањето; и

(vii) Температурата на надворешниот воздух.

(2) Средства, кои укажуваат дека напојување на потребните инструменти за летање не е адекватно.

(б) Кога се потребни двајца пилоти за вршење на операција, работното место на вториот пилот е опремено со дополнителни одвоени средства за прикажување на:

(1) Висина по притисок;

(2) Индицираната брзина;

(3) Вертикалната брзина; и

(4) Накосувањето.

(в) Хеликоптери со максимална сертифицирана маса при полетување (MTCOM) поголема од 3175 kg, или сите хеликоптери, кои се користат над вода кога копното е надвор од видокругот или при видливост под 1500 m, се опремени со средства за мерење и прикажување на:

(1) Положбата; и

(2) Курсот.

(г) Уреди за спречување на дефекти на системите за прикажување на брзина поради кондензација или одмрзнување, им се на располагање на хеликоптери со максимална сертифицирана маса при полетување (MTCOM) поголема од 3 175 kg, или максимална конфигурација на оперативни патнички седишта (MOPSC) со повеќе од девет патнички места.

CAT.IDE.H.130 Операции на авионот по IFR или во текот на ноќта — пилотско-навигациски инструменти и поврзана опрема

Хеликоптери, кои се користат условите на визуелно летање (VFR) во текот на ноќта или по правилата за летање по инструменти (IFR) се опремени со

следнава опрема, достапна на пилотското работно место:

(а) Средства за мерење и покажување на:

(1) Магнетниот курс;

(2) Времето во часови, минути и секунди;

(3) Индицираната брзина;

(4) Вертикалната брзина;

(5) Накосувањето;

(6) Положбата;

(7) Стабилизираниот курс; и

(8) Температурата на надворешниот воздух.

(б) Две средства за мерење и прикажување на висината по притисок. За ноќни операции, само со еден пилот, по условите на визуелно летање (VFR), едниот висиномер по притисок може да биде заменет со радио висиномер.

(в) Средства кои укажуваат на несоодветно напојување на потребните инструменти за летање.

(г) Средство за спречување на погрешни индикации поради кондензација или одмрзнување на системите за прикажување на воздушната брзина, барани во (а)(3) и (ж)(2).

(д) Средство за известување на летачкиот персонал за откажување на средствата, барани во (г) за хеликоптери:

(1) чие првично уверение за пловидбеност (CofA) е издадено на или по 1 август 1999 година; или

(2) со максимална сертифицирана маса при полетување (MTCOM) поголема од 3 175 kg или максимална конфигурација на оперативни патнички седишта (MOPSC) со повеќе од девет патнички места, чие првично уверение за пловидбеност (CofA) е издадено пред 1 август 1999 год.

(ѓ) Резервно средство за мерење и прикажување на положбата на хеликоптерот, кое:

(1) се напојува постојано за време на процесот на нормално користење, а при целосно откажување на нормалниот систем за електрична енергија се напојува од независен извор;

(2) работи независно од останати средства за мерење и прикажување на положбата на хеликоптерот;

(3) може да се користи од кое било пилотско работно место;

(4) може да функционира автоматски по целосно откажување на нормалниот систем за електрично напојување;

(5) обезбедува сигурно работење во текот на минимум од 30 минути или за времето, потребно за прелетување до соодветно место за слетување во случај на операции над несоодветен терен или отворено море (се прифаќа подолгото време), по целосно откажување на редовниот систем за електрично напојување, земајќи ги предвид сите оптоварувања врз системот за брзо напојување и

оперативните процедури;

(6) е соодветно осветлено во сите фази на користење; и

(7) е поврзано со средство за предупредување на екипажот на лет, кога работи на сопствено напојување, вклучувајќи кога се напојува од извор за итни ситуации.

(е) Алтернативен извор на статички притисок за средствата за мерење на висината, воздушната и вертикалната брзина.

(ж) Кога се потребни двајца пилоти за операции, работното место на вториот пилот се опремува со посебни средства за прикажување на:

(1) Висината по притисок;

(2) Индицираната брзина;

(3) Вертикалната брзина;

(4) Накосувањето;

(5) Положбата; и

(6) Стабилизираниот курс.

(з) За операции по правилата за летање по инструменти (IFR), држачот на карти се наоѓа на лесно читливо место, што може да биде осветлено за ноќни операции.

CAT.IDE.H.135 Дополнителна опрема за операции со еден пилот по IFR

Хеликоптерите со еден пилот, управувани по IFR, се опремени со автопилот, кој ја одржува најмалку висината и курсот.

CAT.IDE.H.145 Радиовисономери

(а) Хеликоптери при летови над вода се опремени со радиовисиномер со звучно предупредување, кој се активира под поставена висина и видливо предупредување, кој работи на висина, поставена од пилотот, кога се управува:

(1) без видливост на брегот;

(2) кога видливост е под 1 500 m;

(3) во текот на ноќта; или

(4) на растојание од брегот, кое одговара на повеќе од три минути при нормална брзина на крстарење.

CAT.IDE.H.160 Авионски метеоролошки радар

Хеликоптери со максимална конфигурација на оперативни патнички седишта (MOPSC) со повеќе од девет патнички места, кои се користат по правилата за летање по инструменти (IFR) или во текот на ноќта, се опремени со метеоролошки радари, кога актуелните метеоролошки извештаи покажуваат дека може да се очекуваат, по маршрутата, грмотевици или други потенцијално опасни временски услови, што се сметаат дека можат да се откријат со хеликоптерска опрема за откривање на временските услови.

CAT.IDE.H.165 Дополнителна опрема за операции во услови на поледица во текот на ноќта

(а) Хеликоптери, со кои се вршат операции во текот на ноќта во очекувани или вистински услови на поледица се опремени со средства за осветлување и откривање на формиран мраз.

(б) Средството за осветлување на формиран мраз не предизвикува одблесок или отсјај со цел на членовите на летачкиот персонал да не би им го отежнало извршувањето на нивните должности.

CAT.IDE.H.170 Систем за внатрешна врска меѓу членовите на екипажот на летање

Хеликоптери, кои се вршат операции со повеќе од еден член на летачки персонал се опремени со систем за внатрешна врска меѓу екипажот на летање, вклучувајќи слушалки и микрофони.

CAT.IDE.H.175 Систем за внатрешна врска меѓу екипажот во пилотската и патничката кабина

Хеликоптерите се опремени со системи за внатрешна врска меѓу екипажот во пилотската и патничката кабина при летови, кога има член од екипажот, кој не е од екипажот на лет, кои се користат од страна на сите членови на екипажот на летање

CAT.IDE.H.180 Аудио систем за информирање на патниците

(а) Хеликоптери со максимална конфигурација на оперативни патнички седишта (MOPSC) со повеќе од девет патнички места се опремени со систем за информирање на патниците, со исклучок на (б).

(б) И покрај (а), хеликоптери со максимална конфигурација на оперативни патнички седишта (MOPSC) за повеќе од девет и помалку од 20 патнички места се ослободени од обврската да имаат систем за информирање на патниците, ако:

(1) хеликоптерот е дизајниран без преграда меѓу пилотот и патниците; и

(2) операторот може да докаже дека за време на лет, гласот на пилотот се слуша од сите патнички седишта и може да биде разбран.

CAT.IDE.H.185 Уред за снимање на разговорите во пилотската кабина

(а) Следниве типови на хеликоптери се опремени со уред за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR):

(1) сите хеликоптери со максимална сертифицирана маса при полетување (MTCOM) што надминува 7 000 kg, и

(2) хеликоптери со максимална сертифицирана маса при полетување (MCTOM) , поголема од 3 175 kg, чие првично индивидуално уверение за пловидбеност (CofA) е издадено на или по 1 јуни 1987 година.

(б) Уредот за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR) обезбедува чување на информациите, кои се снимени во период кој не е пократок од:

(1) последните 2 часа за хеликоптерите, наведени во (а)(1) и (а)(2), чие првично индивидуално уверение за пловидбеност (CofA) е издадено на или по 1 јануари 2016 година;

(2) последниот 1 час за хеликоптерите, наведени во (а)(1), чие првично индивидуално уверение за пловидбеност (CofA) е издадено на или по 1 август 1999 година и пред 1 јануари 2016 година;

(3) последните 30 минути за хеликоптерите, наведени во (а)(1), чие првично индивидуално уверение за пловидбеност (CofA) е издадено на или пред 1 август 1999 година; или

(4) последните 30 минути за хеликоптерите, наведени во (а)(2), чие првично индивидуално уверение за пловидбеност (CofA) е издадено пред 1 јануари 2016 година.

(в) Уредот за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR) го снима времето на:

(1) говорните комуникации пренесени или примените по радио во пилотската кабина;

(2) разговорите меѓу членовите на летачки персонал по внатрешниот систем за разговори и аудио системот за информирање на патниците, ако има таков;

(3) звучното опкружување во пилотската кабина, вклучувајќи без прекин:

(i) за хеликоптери, чие првично индивидуално уверение за пловидбеност (CofA) е издадено на или по 1 август 1999 година, звучните сигнали, добиени од секој микрофон на екипажот;

(ii) за хеликоптери, чие првично индивидуално уверение за пловидбеност (CofA) е издадено пред 1 август 1999 година, звучните сигнали, добиени од секој микрофон на екипажот, доколку е можно;

(4) гласовните или звучните сигнали за идентификување на навигациски средства или средства за приод за слетување, емитувани во пилотските слушалки или звучници.

(г) Уредот за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR) почнува да снима пред поаѓање на хеликоптерот на сопствен погон и продолжува да снима до завршување на летот, кога хеликоптерот веќе нема можност да се движи на сопствен погон.

(д) Како дополнение на (г), за хеликоптери, наведени во (а)(2), чие индивидуално уверение за пловидбеност (CofA) е издадено на или по 1 август 1999 година:

(1) уредот за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR) автоматски почнува да снима пред поаѓање на хеликоптерот на сопствен погон и продолжува да снима до завршување на летот, кога хеликоптерот веќе не може да се движи на сопствен погон; и

(2) во зависност од достапноста на електричната моќност, уредот за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR) почнува да снима што е можно порано за време на проверките во пилотската кабина пред стартување на моторот на почетокот од летот, и запишува до проверките во пилотската кабина, непосредно по прекинот на моторите на крајот од летот.

(ѓ) Уредот за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR) има направа што помага за негово лоцирање во вода.

CAT.IDE.H.190 Уред за снимање на податоците од летот

(а) Следниве хеликоптери се опремени со уред за снимање на податоците од летот (FDR), кој користи дигитален метод за снимање и чување на податоци, и за кој е на располагање метод за лесно преземање на овие податоци од

податочната база:

(1) хеликоптери со максимална сертифицирана маса при полетување (MCTOM), поголема од 3175 kg, чие првично индивидуално уверение за пловидбеност (CofA) е издадено на или по 1 август 1999 година;

(2) хеликоптери со максимална сертифицирана маса при полетување (MCTOM) а одобрена маса на полетување, поголема од 7000 kg, или со максимална конфигурација на оперативни патнички седишта (MOPSC) со повеќе од девет патнички места, чие првично индивидуално уверение за пловидбеност (CofA) е издадено на или по 1 јануари 1989 година, но пред 1 август 1999 година.

(б) Уредот за снимање на податоците од летот (FDR) ги снима параметрите потребни за точното одредување на:

(1) траекторијата на летот, брзината, позицијата на хеликоптерот, моќноста на моторите, работењето и конфигурацијата, и обезбедува чување на евидентираните информации најмалку во текот на последните 10 часа за хеликоптерите, наведени во (а)(1), и чие првично индивидуално уверение за пловидбеност (CofA) е издадено на или по 1 јануари 2016 година;

(2) траекторијата на летот, брзината, позицијата на хеликоптерот, моќноста и режимот на работа на моторите, и обезбедува чување на евидентираните информации во текот најмалку на последните 8 часови за хеликоптерите, наведени во (а)(1), и чие првично индивидуално уверение за пловидбеност (CofA) е издадено пред 1 јануари 2016 година;

(3) траекторијата на летот, брзината, позицијата на хеликоптерот, моќноста и режимот на работа на моторите, и обезбедува чување на евидентираните информации во текот најмалку на последните пет часови за хеликоптерите, наведени во (а)(2).

(в) Податоците задолжително се добиваат од извори на хеликоптерот, кои обезбедуваат прецизна корелација со снимените информациите прикажани пред летачкиот персонал.

(г) Уредот за снимање на податоците од летот (FDR) автоматски почнува да снима податоци пред поаѓање на хеликоптерот на сопствен погон и автоматски престанува да снима по завршувањето на летот, кога хеликоптерот веќе не може да се движи на сопствен погон.

(д) Уредот за снимање на податоците од летот (FDR) има направа за помош при негово лоцирање во вода.

CAT.IDE.H.195 Снимање на пренос на податоци

(а) Хеликоптери, чие првично индивидуално уверение за пловидбеност (CofA) е издадено на или по 8 април 2014 година и кои имаат можност да комуницираат во однос на преносот на податоци и мора да се опремени со уред за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR), снимаат, кога е применливо:

(1) комуникациски пораки во однос на преносот на податоци, поврзани со ATS комуникации до и од хеликоптерот, вклучувајќи ги пораките, кои се однесуваат на следниве примени:

(i) почеток на комуникации во однос на преносот на податоци;

(ii) комуникација меѓу контролорот на летови и пилотите;

(iii) упатен надзор;

(iv) информации за летот;

(v) доколку тоа го дозволува структурата на системот, надзор на радиоврската на воздухопловите;

(vi) доколку тоа го дозволува структурата на системот, податоци за оперативната контрола на воздухопловите;

(vii) доколку тоа го дозволува структурата на системот, графички слики;

(2) информации, кои овозможуваат корелација со сродни записи, поврзани со комуникации во однос на преносот на податоци и кои се чуваат одделно од хеликоптерот; и

(3) информации за времето и приоритетот на комуникациските пораки во однос на преносот на податоци, земајќи ја предвид структурата на системот.

(б) Уредот користи дигитален метод за снимање и чување на податоци, како и метод за враќање на овие податоци. Начинот на снимање овозможува синхронизација на податоците со податоци снимени на земја.

(в) Уредот за снимање обезбедува чување на снимените информации најмалку за периодот предвиден во CAT.IDE.H.185.

(г) Уредот за снимање има направа за помош при негово лоцирање во вода.

(д) Условите кои се применливи за почнување и запирање на снимањето се исти како оние за почнување и запирање на CVR, наведени во CAT.IDE.H.185(г) и (д).

CAT.IDE.H.200 Комбиниран уред за снимање

Усогласеноста со условите за CVR и уредот за снимање на податоците од летот (FDR) може да биде постигната со користење на комбиниран воздухопловен уред.

CAT.IDE.H.205 Седишта, сигурносни појаси на седиштата, сигурносни системи за врзување и систем за сигурносно врзување на деца

(а) Хеликоптерите се опремени со:

(1) седиште или легло за секое лице во воздухопловот на возраст од 24 месеци или повеќе;

(2) сигурносен појас за секое патничко седиште и сигурносни појаси за секое легло;

(3) појас за седиште со безбедносен систем за врзување на горниот дел од торзото на секое патничко место за секој патник на возраст од 24 месеци или повеќе за хеликоптери, чие првично индивидуално уверение за пловидбеност (CofA) е издадено на или по 1 август 1999 година;

(4) систем за сигурносно врзување на деца за секое лице во воздухопловот на возраст под 24 месеци;

(5) појас за седиште со сигурносен систем за врзување на горниот дел од торзото вклучувајќи уред кој автоматски го задржување торзото на седиштето во случај на ненадејно кочење, на секое седиште на летачкиот персонал :

(б) појас за седиште со сигурносен систем за врзување на горниот дел од торзото на секое седиште за минималниот потребен број на членови од кабинскиот персонал.

(б) појас за седиште со безбедносен систем за врзување на горниот дел од торзото на:

(1) се ослободува од едната страна; и

(2) за седиштата на летачкиот персонал на седиштата за минималниот потребен број на членови од кабинскиот персонал, вклучува два рамени појаси и еден појас за седиште кое може да се користи самостојно.

CAT.IDE.H.210 Знаци за врзување на појасите и забрането пушење

Хеликоптерите, во кои од седиштата на летачкиот персонал не се гледаат сите патнички места, се опремени со средства за укажување на сите патници и членови на кабинскиот персонал кога треба да бидат врзани појасите и кога пушењето не е дозволено.

CAT.IDE.H.220 Комплет за прва помош

(а) Хеликоптерите се опремени со најмалку еден комплет за прва помош.

(б) Комплетите за прва помош се:

(1) лесно достапни за користење;

(2) се обновуваат редовно.

CAT.IDE.H.240 Дополнителен кислород — хеликоптери со нехерметичка кабина

Хеликоптери со нехерметичка кабина, управувани на висина, поголема од 10000 ft, се опремени со дополнителна опрема за кислород со можност за чување и користење на кислородните резерви во согласност со следниве табели.

Табела 1

Минимални услови за кислород за комплексни хеликоптери со нехерметичка кабина

Резерви за	Времетраење и барометарска висина на кабината
1. Лица кои седат на седиштата во членовите на екипажот на летање, а се на должност, и членови на екипаж кои им помагаат во извршувањето на нивните обврски	За време на целиот лет на висина по притисок над 10 000 ft.
2. Потребни членови на кабинскиот персонал	За време на целиот лет на висина по притисок над 13 000 ft и за секој период кој надминува 30 минути на висина по притисок над 10 000 ft до 13 000 ft.

3. Дополнителни членови на персонал и 100 % од патниците (*)	За време на целиот лет на висина над 13 000 ft.
4. 10 % од патниците (*)	За време на целиот лет , по 30 минути на висина по притисок над 10 000 ft ама која не надминува 13 000 ft.

(*) Бројот на патниците во Табела 1 се однесува на вистински превезените патници, вклучувајќи ги лицата на возраст под 24 месеци.

Табела 2

Минимални услови за кислород за некомплексни хеликоптери со нехерметичка кабина

Резерви за	Времетраење и барометарска висина на кабината
1. Лица кои седат на седиштата во членовите на екипажот на летање, и членови на екипаж кои им помагаат во извршувањето на нивните обврски и потребните членови на кабински екипаж	За време на целиот лет на висина по притисок над 13 000 ft и за секој период кој надминува 30 минути на висина по притисок над 10 000 ft до 13 000 ft.
2. Дополнителни членови на персонал и 100 % од патниците (*)	За време на целиот лет на висина по притисок над 13 000 ft.
3. 10 % од патниците (*)	За време на целиот лет , по 30 минути на висина по притисок над 10 000 ft ама која не надминува 13 000 ft.

(*) Бројот на патниците во Табела 2 се однесува на вистинските превезени патници, вклучувајќи ги лицата на возраст под 24 месеци.

CAT.IDE.H.250 Рачни противпожарни апарати

(а) Хеликоптерите се опремени со најмалку еден рачен противпожарен апарат во пилотската кабина.

(б) Најмалку еден рачен противпожарен апарат се наоѓа во секоја кујна (или на место каде што е лесно достапно за користење во секоја кујна), која не се наоѓа во главната патничка кабина.

(в) Најмалку еден рачен противпожарен апарат е достапен за користење во секоја товарна кабина, и е достапен за членовите на екипажот за време на летот.

(г) Типот и количината на противпожарниот агенс за потребните противпожарни апарати се во согласност со типот на пожарот, кој може да се случи во кабината, каде се планира користење на соодветниот апарат, и

гарантираат минимална опасност од концентрација на токсичен гас во кабините за екипажот и патниците.

(д) Хеликоптерите се опремени најмалку со минималното количество на рачни противпожарни апарати согласно Табела 1, кои се поставуваат на лесно достапни места во секоја патничка кабина.

Табела 1

Број на рачни противпожарни апарати

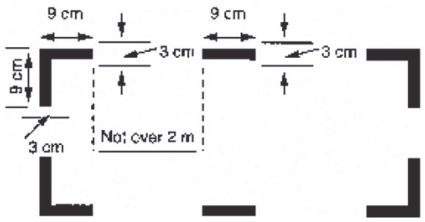
MOPSC	Број на противпожарни апарати
7-30	1
31-60	2
61-200	3

CAT.IDE.H.260 Одредување на местата за пробивање

Кога се одредени местата на трупот од хеликоптерот, погодни за упад од спасувачките екипи во итен случај, одредувањето се означува како што е прикажано на Слика 1.

Слика 1

Одредување на местата за пробивање



CAT.IDE.H.270 Мегафони

Хеликоптери со максимална конфигурација на оперативни патнички седишта (MOPSC) со повеќе од 19 патнички места, се опремени со еден преносliв мегафон на батериски погон, кој се наоѓа на лесно достапно место за користење на член од екипажот во случај на итна евакуација.

CAT.IDE.H.275 Брзо осветлување и означување во итни ситуации

(а) Хеликоптери со максимална конфигурација на оперативни патнички седишта (MOPSC) со повеќе од 19 патнички места се опремени со:

(1) систем за брзо осветлување во итни ситуации, кој има независен извор на напојување, што обезбедува извор за општо осветлување на кабините, со цел да ја помогне евакуацијата на хеликоптерот; и

(2) ознаки за итни излези и знаци за насочување кон нив, кои се видливи во текот на денот или ноќта.

(б) Хеликоптерите се опремени со ознаки за итни излези, видливи во текот на денот или ноќта, кога се вршат операции:

(1) со перформанси од класа 1 или 2 при лет над вода на растојание од копното, што одговара на повеќе од 10 минути време на летање при нормална брзина на летање;

(2) со перформанси од класа 3 или при летање над вода на растојание што одговара на повеќе од три минути време на летање при нормална брзина на крстарење.

CAT.IDE.H.280 Предавател за итно лоцирање (ELT)

(а) Хеликоптерите се опремени барем со еден автоматски предавател за итно лоцирање (ELT).

(б) Хеликоптерите, кои вршат операции со перформанси од класа 1 или 2 при операции на отворено море во несоодветна средина на растојание од копното, што одговара на повеќе од 10 минути време на летање при нормална брзина на летање, се опремуваат со предавател кој автоматски се активира за итно лоцирање (ELT(AD)).

(в) Предавателот за итно лоцирање (ELT) од секаков тип треба да може да пренесува сигнал истовремено на фреквенции 21,5 MHz и 406 MHz.

CAT.IDE.H.290 Елеци за спасување

(а) Хеликоптерите се опремени со елек за спасување за секое лице во воздухопловот или еквивалентен уред кој плови за секое лице во воздухопловот на возраст под 24 месеци, кои се чуваат на место, со цел да бидат лесно достапни за лицето кое седи, за кого се наменети, кога се вршат операции:

(1) со перформанси од класа 1 или 2 при лет над вода на растојание од земјата, што одговара на повеќе од 10 минути време на летање при нормална брзина на крстарење;

(2) со перформанси од класа 3 за лет над водена површина на растојание од копното кое поголемо од авторотационото растојание;

(3) со перформанси од класа 2 или 3 при полетување или слетување на аеродром или оперативно место, каде што траекторијата на полетување или на приодот за слетување е над вода.

(б) Секој елек за спасување или еквивалентен уред кој плови мора да има електрична светилка, со цел олеснување на одредувањето на локација на лицата.

CAT.IDE.H.295 Одело на екипажот за преживување

Секој член на екипажот носи одело за преживување, кога се вршат операции со:

(а) перформанси од класа 1 и 2 на лет нас вода за поддршка на операции на отворено море, на оддалеченост од копното што одговара на лет кој е подолг од 10 минути со нормална брзина на крстарење, кога извештајот за временските услови или прогнозите, со кои располага командантот, покажуваат дека температурата на морската вода ќе биде пониска од плус 10 °C за време на летот или кога проценетото време за спасување го надминува проценетото време за преживување;

(б) перформанси од класа 3 при лет над вода, надвор од авторотационо

растојание или надвор од оддалеченоста за безбедното принудно слетување, кога извештајот за временските услови или прогнозата со кои располага командантот, покажуваат дека температурата на морската вода ќе биде пониска од плус 10 °C за време на летот.

CAT.IDE.H.300 Чамци за спасување, предаватели за итно лоцирање (ELT) за преживување и опрема за преживување за долги летови над вода

Хеликоптери, кои се користат:

(1) со перформанси од класа 1 или 2 при лет над вода на оддалеченост од копно што одговара на повеќе од 10 минути време на летање при нормална брзина на крстарење;

(б) со перформанси од класа 3 при лет над вода на оддалеченост од копно, што одговара на повеќе од три минути време на летање при нормална брзина на крстарење, се опремени со:

(1) во случај на хеликоптер кој превезува помалку од 12 лица, најмалку еден чамец за спасување со капацитет кој одговара на бројот, не помал од максималниот број на лица во хеликоптерот, поставен на начин кој овозможува негово непосредно користење во итни случаи;

(2) во случај на хеликоптер, кој превезува повеќе од 11 лица, најмалку два чамци за спасување, поставени на начин кој овозможува нивно користење во итни ситуации, кои се со доволен вкупен капацитет за сместување на максималниот број на лица, кои можат да бидат во хеликоптерот, во случај еден од нив да се загуби, преостанатиот(те) чамец(и) за спасување треба да има(ат) капацитет на преоптоварување, доволен за да бидат сместени сите лица, кои се наоѓаат во хеликоптерот;

(3) најмалку еден предавател за итно лоцирање (ELT) заради преживување (ELT(S)) за секој потребен чамец за спасување; и

(4) опрема за спасување, вклучително средства за одржување во живот, во согласност со планираниот лет.

CAT.IDE.H.305 Опрема за преживување

Хеликоптери со кои се вршат операции над зони, во кои потрагата и спасувањето можат да бидат особено тешки, се опремени со следново:

(а) сигнална опрема за сигнализирање на опасност;

(б) најмалку еден ELT; и

(в) дополнителна опрема за преживување за маршрута која се лета при што се зема предвид бројот на лицата во хеликоптерот.

CAT.IDE.H.310 Дополнителни услови за хеликоптери, кои извршуваат операции над отворено море над несоодветна морска средина

Хеликоптери, кои учествуваат во операции над отворено море над несоодветна морска средина, на оддалеченост која одговара на повеќе од 10 минути при нормална брзина на крстарење, треба да ги исполнуваат следниве услови:

(а) Кога информациите за временските услови или прогнозите, со кои располага командантот, покажуваат дека температурата на морската вода ќе биде пониска од плус 10 °C за време на летот, или кога проценетото време за спасување, го

надминува пресметаното време за преживување, или летот е планиран како ноќен лет, сите лица во хеликоптерот треба да носат одело за преживување.

(б) Сите чамци за спасување, што се носат согласно CAT.IDE.H.300, се поставени така што можат лесно да се користат при услови на море, за кои биле оценети карактеристиките на хеликоптерот за принудно слетување на вода, неговите пловни карактеристики и карактеристики на рамнотежа, за да ги исполнат условите за принудно слетување на вода како дел од сертификацијата.

(в) Хеликоптерот е опремен со систем за осветлување за вонредни ситуации, кој има независен извор на напојување, за да обезбеди извор за општо осветлување на кабините, со цел да би се олеснила евакуацијата на хеликоптерот.

(г) Сите излези во случај на опасност, вклучувајќи ги излези во случај на опасност за екипажот, и средствата за нивно отворање, се јасно означени со инструкции за оние кои ги користат излезите како при дневна така и при ноќна светлина. Такви ознаки се дизајнирани за да останат видливи, ако хеликоптерот се преврти и ако кабината се потопи во вода.

(д) Сите врати кои не се исфрлаат под притисок, а кои се означени како излези за итно, принудно слетување на вода имаат механизам за безбедност кога се отворени, со цел да не ги попречуваат патниците кои го напуштаат хеликоптерот при какви било услови на море, сè до потребниот утврден максимум за принудно слетување и пловење..

(ѓ) Сите врати, прозорци или други отвори во делот на патниците, наменет за целите на евакуација под вода, се опремени за да можат да се користат во итна ситуација.

(е) Елеците за спасување се носат цело време, освен ако патникот или членот на екипажот носи целосна одело за преживување, кое одговара на комбинираниот услов за одело за преживување и елек за спасување.

CAT.IDE.H.315 Хеликоптери сертифицирани за операции на вода — разновидна опрема

Хеликоптерите, сертифицирани за операции на вода, се опремени со:

(а) морска котва и друга опрема, потребна за закотвување, засидрување и маневрирање на хеликоптерот на вода, во согласност со неговата големина, тежини и карактеристики за управување; и

(б) опрема за создавање на звучни сигнали, како што е наведено во Меѓународните правила за избегнување судири на море, кога тоа е применливо.

CAT.IDE.H.320 Сите хеликоптери при летови над вода — принудно слетување на вода

(а) Хеликоптерите се дизајнирани за слетување на вода или се овластени за принудно слетување на вода во согласност со соодветните правила за пловидбеност, кога се користат со перформанси од класа 1 или 2 при лет над вода во несоодветна средина на растојание од земјата, што одговара на повеќе од 10 минути време на летање при нормална брзина на крстарење.

(б) Хеликоптерите се конструирани за слетување на вода или се овластени за принудно слетување на вода во согласност со соодветните правила за пловидбеност или опремени со опрема за плутање во случај на опасност, кога се

лета:

(1) со перформанси од класа 1 или 2 при лет над вода во несоодветна средина, на растојание од земјата, што одговара на повеќе од 10 минути време на летање при нормална брзина на крстарење;

(2) со перформанси од класа 2 при полетување или слетување над вода, со исклучок на хеликоптерската медицинска служба за итна помош (HEMS), каде со цел минимизирање на изложеноста при слетувањето и полетувањето на оперативно место на HEMS, кое се наоѓа во густо населена средина се извршуваат над вода;

(3) со перформанси од класа 3 при лет над вода на растојание од земјата, што го надминува растојанието за безбедно принудно слетување.

CAT.IDE.H.325 Пилотски слушалки

Кога е потребен радиокомуникациски и/или радионавигациски систем, хеликоптерите се опремуваат со слушалки со насочен микрофон или слично средство за врска и копче за предавателот, кој се наоѓа на контролите за летање, за секој неопходен пилот и/или член на екипажот, на неговото работно место.

CAT.IDE.H.330 Радиокомуникациска опрема

(а) Хеликоптерите се опремени со радиокомуникациска опрема, потребна согласно применливите услови за воздушниот простор.

(б) Радиокомуникациската опрема предвидува комуникација на воздухопловна фреквенција од 121,5 MHz за итна ситуација.

CAT.IDE.H.335 Табла за аудио селекција

Хеликоптерите кои се управувани по правилата за летање по инструменти (IFR), се опремени со табла за аудио селекција, со која може да се ракува од работното место на секој член од екипажот на лет.

CAT.IDE.H.340 Радиоопрема за извршување на летови по условите на визуелно летање (VFR) на маршрути, со помош на визуелни ориентири

Хеликоптерите кои се управувани по условите на визуелно летање (VFR) по маршрути, со помош на визуелни ориентири се опремени со радиокомуникациска опрема, неопходна при нормални оперативни услови, кои ги исполнуваат следниве услови:

(а) да врши комуникација со соодветните копнени станици;

(б) да врши комуникација со соодветните станици од контролата на летање (ATC) од секоја точка на контролираниот воздушен простор, во рамките на планираните летови; и

(в) да прифаќа метеоролошки информации.

CAT.IDE.H.345 Комуникациска и навигациска опрема за извршување на летови по правилата за летање по инструменти (IFR) **или условите на визуелно летање (VFR) по маршрути, кај кои навигацијата не се одвива според визуелни ориентири**

(а) Хеликоптери, кои се користат по правилата за летање по инструменти (IFR) или условите на визуелно летање (VFR), кои за навигација не применуваат визуелни ориентири, се опремени со радиокомуникациска и навигациска опрема

согласно применливите услови за воздушниот простор.

(б) Радиокомуникациската опрема содржи најмалку два независни радиокомуникациски системи, потребни при нормални услови за комуникација со соодветни копнена станица од секоја точка по маршрутата, вклучувајќи ги и свтрувањата.

(в) Хеликоптерите имаат доволна навигациска опрема, за да се гарантира дека во случај на откажување на некои елементи од опремата во која било фаза од летот, останатата опрема овозможува безбедна навигација согласно планот за летање.

(г) Хеликоптери, со кои се вршат операции со кои се планира слетување при IMC се опремени со соодветна опрема, што овозможува навигација до точка од која е можно да се изврши визуелно слетување за секој аеродром, на кој се планира слетување при IMC и за секој одреден алтернативен аеродром.

CAT.IDE.H.350 Транспондер

Хеликоптерите се опремени со транспондер на секундарен надзорен радар (SSR) за известување за висина по притисок и со секој останат SSR транспондерот со карактеристики кои се неопходни за маршрутата, по која ќе се изврши летот.

АНЕКС V

ПОСЕБНИ ОДОБРУВАЊА

[ДЕЛ-SPA]

ПОДДЕЛ А

ОПШТИ УСЛОВИ

SPA.GEN.100 Надлежен орган

Органот надлежен за издавање на посебно одобрение за оператор на комерцијален воздушен превоз, е орган во земјата-членка во која се наоѓа главното место на деловна активност на операторот.

SPA.GEN.105 Барање за посебно одобрение

(а) Операторот кој поднесува барање за првично издавање на посебно одобрение ја доставува бараната документација до надлежниот орган во соодветниот Поддел, заедно со следниве информации:

(1) име, адреса и поштенска адреса на подносителот на барањето;

(2) опис на планираната операција.

(б) Операторот му ги обезбедува на надлежниот орган следниве докази дека:

(1) се исполнети условите на соодветниот поддел;

(2) соодветните елементи, дефинирани во податоците, утврдени во согласност со Регулатива (ЕЗ) бр. 1702/2003, се земени предвид.

(в) Операторот ги чува белешките, поврзани со (а) и (б), најмалку за време на траење на операцијата, која бара посебно одобрение, или ако е применливо, како што е дефинирано во Анекс III (Дел-ORO).

SPA.GEN.110 Привилегии на операторот, кој поседува посебно одобрение

Опсегот на активноста, што може да ја врши оператор, кој поседува уверение за исполнување на безбедносни услови (АОС), е документиран и наведен во оперативните спецификации кон АОС.

SPA.GEN.115 Промени во посебно одобрение

Кога условите на посебно одобрение се менуваат, операторот доставува соодветна документација до надлежниот орган и добива претходна согласност за операција.

SPA.GEN.120 Продолжена валидност на посебно одобрение

Посебните одобрувања се издаваат за неодреден период на важност и остануваат валидни, под услов операторот да продолжи да ги почитува условите, поврзани со посебното одобрение и да се земат предвид соодветните елементи, дефинирани во податоците, утврдени во согласност со Регулатива (ЕЗ) бр. 1702/2003.

ПОДДЕЛ Б

ЛЕТАЊЕ СО НАВИГАЦИЈА, БАЗИРАНА НА ПЕРФОРМАНСИТЕ (PBN)

SPA.PBN.100 PBN операции

Воздухопловите можат да бидат користени само во одреден воздушен простор,

по маршрути или согласно процедури, кога спецификации за навигацијата базирана на перформансите се воспоставени само ако операторот има добиено одобрение од соодветниот овластен орган да извршува слични активности. Не се бара посебно одобрение за операции во воздушен простор, одредено за зонска навигација 5 (RNAV5 (основна зонска навигација, B-RNAV)).

SPA.PBN.105 Оперативно одобрение за PBN

За да добие оперативно одобрение за PBN од надлежниот орган, операторот обезбедува докази дека:

(а) е добиено соодветното уверение за пловидбеност (CofA)на RNAV системот;

(б) има програма за обука на членовите од екипажот на летање, кои учествуваат во овие операции;

(в) се утврдени оперативни процедури во кои се прецизира следново:

(1) опремата во воздухопловот ги вклучувајќи оперативните ограничувања и соодветните записи во листа на минимална опрема (MEL);

(2) условите поврзани со составот на екипажот на лет и искуството;

(3) редовните процедури;

(4) процедурите во непредвидени ситуации;

(5) надзорот и известувањето за инциденти;

(6) управувањето со електронски навигациски податоци.

ПОДДЕЛ B

ОПЕРАЦИИ СО СПЕЦИФИЦИРАНИ МИНИМАЛНИ НАВИГАЦИСКИ ПЕРФОРМАНСИ (MNPS)

SPA.MNPS.100 MNPS операции

Воздухоплов се управува во воздушен простор со специфицирани минимални навигациски перформанси (MNPS) во согласност со дополнителни регионални процедури, кога MNPS се утврдени ако операторот има добиено одобрение од соодветниот овластен орган да извршува такви операции.

SPA.MNPS.105 Оперативно одобрение за MNPS

За да добие оперативно одобрение за MNPS од надлежниот орган, операторот обезбедува докази дека:

(а) навигациската опрема ги задоволува потребните перформанси;

(б) навигациските екрани, индикатори и апарати за управување се видливи и се користат од секој пилот додека е на неговото работно место;

(в) има програма за обука на членовите од екипажот на летање, кои учествуваат во овие операции;

(г) се утврдени оперативни процедури, во кои се прецизира следново:

(1) опремата во воздухопловот ги вклучувајќи оперативните ограничувања и соодветните записи во листа на минимална опрема (MEL);

(2) условите поврзани со составот на екипажот на лет и искуството;

(3) редовните процедури;

(4) процедурите во непредвидени ситуации, вклучувајќи ги утврдените од органот, кој е одговорен за предметниот воздушен простор;

(5) надзор и известување за инциденти;

ПОДДЕЛ Г

ОПЕРАЦИИ ВО ВОЗДУШЕН ПРОСТОР СО НАМАЛЕНО МИНИМАЛНО ВЕРТИКАЛНО РАЗДВОЈУВАЊЕ (RVSM)

SPA.RVSM.100 RVSM операции

Воздухопловите вршат операции во одреден воздушен простор, каде што се користи намалено минимално вертикално раздвојување од 300 m (1 000 ft) меѓу ниво на лет (FL) 290 и FL 410, вклучително, ако операторот добил одобрение од соодветниот овластен орган да извршува слични операции.

SPA.RVSM.105 Оперативно одобрение на RVSM

За да добие оперативно одобрение за RVSM од надлежниот орган, операторот обезбедува докази дека:

(а) добил уверение за пловидбеност (CofA) за RVSM;

(б) се утврдени процедури за надзор и известување на грешки при одржувањето на висина;

(в) има програма за обука на членовите од екипажот на летање, кои учествуваат во овие операции;

(г) се утврдени оперативни процедури, кои:

(1) ја дефинираат опремата на воздухопловот, вклучувајќи ги оперативните ограничувања и соодветните записи во листа на минимална опрема (MEL);

(2) го дефинираат составот на летачкиот персонал и условите за искуството;

(3) го дефинираат планирањето на летот;

(4) ги дефинираат процедурите пред лет;

(5) ги дефинираат процедурите пред влегување во воздушниот простор со RVSM;

(6) ги дефинираат процедурите за време на летот;

(7) ги дефинираат процедурите по летот;

(8) дефинираат известување за инциденти;

(9) ги дефинираат регионалните оперативни процедури.

SPA.RVSM.110 Барања за опрема за RVSM

Воздухоплов, кој се користи за операции во воздушен простор со RVSM, се опремува со:

(а) два независни системи за мерење на висината;

(б) систем за сигнализирање на висината;

(в) систем за автоматска контрола на висината;

(г) транспондер на секундарен надзорен радар (SSR) со систем за известување за висината, кој може да биде поврзан со систем за мерење на висината кој се

користи за да се контролира висината.

SPA.RVSM.115 Грешки при одржувањето на висина за RVSM

(а) Операторот известува за снимени или соопштени настани поврзани со грешки при одржувањето на висина, предизвикани од неисправност на опремата на воздухопловот или неисправност од оперативен карактер, еднакви на или поголеми:

(1) од вкупната вертикална грешка (TVE) од ± 90 m (± 300 ft);

(2) за системска грешка при мерење на висина (ASE) од ± 75 m (± 245 ft); и

(3) за отстапување во однос на пропишаната висина (AAD) од ± 90 m (± 300 ft).

(б) Извештаите за вакви настани се испраќаат до надлежниот орган во рок од 72 часови. Извештаите вклучуваат првична анализа на причините и преземените мерки за спречување на такви грешки во иднина.

(в) Кога се снимаат или добиваат известувања за грешки при одржувањето на висина, операторот презема итна акција за прилагодување на условите, кои довеле до грешките, и обезбедува дополнителни извештаи, ако надлежниот орган побара такви.

ПОДДЕЛ Д

ОПЕРАЦИИ ПРИ НАМАЛЕНА ВИДЛИВОСТ (LVO)

SPA.LVO.100 Операции при намалена видливост

Операторот ги извршува следниве операции при намалена видливост (LVO), само ако има одобрение од надлежниот орган за:

(а) операции на полетување при намалена видливост (LVTO);

(б) операција од стандардна категорија I (LTS CAT I);

(в) операција од стандардна категорија II (CAT II);

(г) операција, различна од стандардната категорија II (OTS CAT II);

(д) операција од стандардна категорија III (CAT III);

(ѓ) операција за приод, при која се користат систем на подобрена видливост (EVS) и се применува оперативни олеснувања за намалување на минимумот за хоризонтална видливост по должина на полетно – слетната патека (RVR), со не повеќе од една третина од објавената RVR.

SPA.LVO.105 Одобрение за LVO

За да добие одобрение за LVO од надлежниот орган, операторот докажува дека ги исполнил условите од овој Поддел.

SPA.LVO.110 Општи оперативни услови

(а) Операторот извршува операции од LTS CAT I, само ако:

(1) секој воздухоплов е одобрен за операции во CAT II; и

(2) приодот се извршува:

(i) како автоматско комбиниран приод за автоматско слетување, кој треба да биде одобрен за операции во CAT IIIA; или

(ii) со користење на одобрен проекциски систем за насочување при слетување (HUDLS) до минимум 150 ft над прагот.

(б) Операторот извршува операции во CAT II, OTS CAT II или CAT III, само ако:

(1) секој воздухоплов е одобрен за операции при висини на донесување на одлука (DH) под 200 ft, или без висини за донесување на одлуки и е опремен во согласност со применливите услови за пловидбеност;

(2) соодветен систем за евидентирање на успешен или неуспешен приод и/или автоматското слетување кој е воспоставен и се одржува со цел следење на целокупната безбедност на летањето;

(3) висината на донесување на одлука се одредува преку радиовисиномер;

(4) летачкиот персонал вклучува најмалку двајца пилоти;

(5) секое звучни пораки за поединечна промена на висината под 200 ft над прагот на аеродромот се одредува со радиовисиномер.

(в) Операторот извршува приод, користејќи EVS, само ако:

(1) EVS е одобрен за целите на овој поддел и комбинира слика, добиена од сензори во инфрацрвен опсег, и сите информации, потребни за HUD;

(2) за операции при RVR под 550 m, екипажот на лет вклучува најмалку двајца пилоти;

(3) за операции во CAT I, користењето на природните визуелни ориентири по полетно – слетната патека е можно најмалку на висина од 100 ft над прагот на аеродромот;

(4) за процедура на приод со вертикално насочување (APV) и операции со непрецизен приод, извршени со CDFA техника, се одржува контакт со природни визуелни ориентири по полетно – слетната патека најмалку на 200 ft над надминувањето на прагот на аеродромот и се исполнуваат следниве услови:

(i) приодот се извршува во одобрен режим на укажување за вертикалната траекторија;

(ii) сегментот од приодот помеѓу точката на почетокот на крајниот приод за слетување (FAF) и прагот на полетно – слетната патека е прав и разликата помеѓу курсот на финален приод и централната линија на полетно – слетната патека не е поголема од 2^{o};

(iii) траекторијата на крајниот приод е објавена и не надминува $3,7^{o}$;

(iv) не се надминати максималните попречни компоненти на ветрот, утврдени за време на одобрението на EVS.

SPA.LVO.115 Услови поврзани со аеродромот

(а) Операторот не може да користи аеродром за LVO, кога видливоста е под 800 m, освен ако:

(1) аеродромот е одобрен за такви операции од земјата на аеродромот; и

(2) се утврдени процедури за активност при намалена видливост.

(б) Ако операторот избере аеродром, каде што не се користи терминот LVP, тој

гарантира дека на аеродромот се применуваат еквивалентни процедури, кои се придружуваат кон условите за LVP. Оваа ситуација се забележува јасно во оперативниот прирачник или во прирачникот на процедури, каде што се вклучуваат инструкции за летачкиот персонал за тоа како да одреди еквивалентни LVP, кои се во сила.

SPA.LVO.120 Обука и квалификации на екипажот на летање

Операторот гарантира дека пред да почне да извршува LVO:

(а) секој член на екипажот на лет:

(1) ги исполнува условите за обука и проверка наведени во оперативниот прирачник, вклучувајќи FSTD, за користење до граничните вредности на RVR/VIS (видливост) и висина на донесување на одлука, која одговара на типот на операции и воздухоплов;

(2) е квалификуван во согласност со стандардите, наведени во оперативниот прирачник;

(б) обуката и проверката се спроведуваат во согласност со детална наставна програма.

SPA.LVO.125 Оперативни процедури

(а) Операторот утврдува процедури и инструкции, кои се користат при LVO. Овие процедури и инструкции се вклучени во оперативниот прирачник или прирачникот на процедури и ги содржат обврските на членовите од екипажот на лет за време на движење, полетување, приод за слетување, израмнување, слетување, одржување на правец по слетување и неуспешен приод, според случајот.

(б) Пред започнување на LVO, водачот на воздухопловот/командантот се уверува дека:

(1) состојбата на видливите и невидливите средства е задоволителна;

(2) соодветните процедури при намалена видливост се во сила според добиените информации од службите на контролата на летањето (ATS);

(3) членовите на летачкиот персонал се соодветно квалификувани.

SPA.LVO.130 Минимална опрема

(а) Операторот ја вклучува минималната опрема, што треба да биде функционална при започнување на LVO во согласност со упатството за летање на воздухопловот или друг одобрен документ, во оперативниот прирачник или прирачникот на процедури, според случајот.

(б) Водачот на воздухопловот/командантот се уверува дека состојбата на воздухопловот и на соодветните воздухопловни системи е соодветна за специфичната операција, која треба да се изврши.

ПОДДЕЛ Ѓ

ОПЕРАЦИИ СО КОРИСТЕЊЕ НА ДВОМОТОРНИ АВИОНИ НА ДОЛГИ ЛИНИИ (ETOPS)

SPA.ETOPS.100 ETOPS

Авиони со два мотори се користат за операции на комерцијалниот воздушен

превоз на растојанија, кои го надминуваат прагот за растојание, утврден во согласност со CAT.OP.MPA.140, само ако операторот добил ETOPS одобрение за користење од страна на надлежниот орган.

SPA.ETOPS.105 Оперативно одобрение за ETOPS

За да добие оперативно одобрение за ETOPS од надлежниот орган, операторот обезбедува докази дека:

(а) комбинацијата авион/мотор поседува одобрение за ETOPS за дадениот тип на конструкција и за веродостојноста за планираната операција;

(б) е утврдена програма за обука на членовите на екипажот на лет и целиот останат оперативен персонал, вклучен во овие операции, и дека тие се соодветно квалификувани за извршување на планираната операција;

(в) организацијата и искуството на операторот се погодни за одржување на планираната операција;

(г) се утврдени оперативни процедури.

SPA.ETOPS.110 Алтернативен аеродром по маршрута со ETOPS

(а) Алтернативен аеродром по маршрута со ETOPS се смета за соодветен, ако аеродромот е на располагање во очекувано време за користење и располага со потребните дополнителни услуги како орган на службите на контролата на летањето (ATS), доволно осветлување, комуникација, информации за временската прогноза, навигациски средства и услуги за итна помош и минимум една процедура за приод согласно правилата за летање по инструменти (IFR).

(б) Пред извршувањето на лет со ETOPS, операторот обезбедува соодветен алтернативен аеродром по маршрута во рамките или на одобреното време за отстапување, или на времето за отстапување, базирано на статусот на авионот по MEL, ако тоа е пократко.

(в) Операторот го наведува секој потребен алтернативен аеродром по маршрута при летови со ETOPS во оперативен план за летање и во план за летање за ATS.

SPA.ETOPS.115 Минимум за планирање на алтернативен аеродром по маршрута за летови со ETOPS

(а) Операторот одредува аеродром за алтернативен аеродром по маршрута за летови со ETOPS, само ако соодветните метеоролошки извештаи и/или предвидувања, или комбинација од нив, покажуваат дека во периодот, кој започнува еден час пред и завршува еден час по планираното време на пристигнување на аеродромот, постојат условите на или над планираниот минимум пресметан со додавање на дополнителните ограничувања од Табела 1.

(б) Во оперативниот прирачник, операторот вклучува метод за одредување на оперативниот минимум на алтернативниот аеродром по маршрута за летови со ETOPS.

Табела 1

Минимум за планирање за алтернативниот аеродром по маршрута за летови со ETOPS

Тип на приод	Минимум за планирање
Прецизен приод	DA/H + 200 ft RVR/VIS + 800 m
Непрецизен приод или кружење	MDA/H + 400 ft RVR/VIS + 1 500 m

VIS: видливост; MDA/H: минимална апсолутна/релативна висина на спуштање.

ПОДДЕЛ Е

ПРЕВОЗ НА ОПАСНИ МАТЕРИИ

SPA.DG.100 Превоз на опасни материи

Со исклучок на предвиденото во Анекс IV (Дел-CAT), операторот може да превезува опасни материи по воздушен пат, само ако добил одобрение од надлежниот орган за таа активност.

SPA.DG.105 Одобрение за превоз на опасни материи

За да добие одобрение за превоз на опасни материи, во согласност со техничките упатства, операторот:

(а) утврдува и одржува програма за обука на соодветниот персонал и докажува пред надлежниот орган дека обезбедил соодветна обука на целиот персонал;

(б) утврдува оперативни процедури за обезбедување на безбедно ракување со опасни материи во сите фази на воздушниот сообраќај, кои содржат информации и инструкции во врска со:

(1) политиката на операторот за превоз на опасни материи;

(2) условите за прием, ракување, товарање, складирање и поделба на опасни материи;

(3) активностите, кои треба да се преземат во случај на несреќа или инцидент на воздухопловот при превоз на опасни материи;

(4) реакцијата во случај на итни ситуации со опасни материи;

(5) отстранувањето на евентуално загадување;

(6) обврските на соодветниот персонал, особено во однос прифатот и отпремата и управувањето со воздухопловот;

(7) проверката за оштетување, истекување или контаминација;

(8) извештаите за инциденти и несреќи со опасни материи.

SPA.DG.110 Информации и документација за опасни материи

Согласно со техничките упатства, операторот:

(а) му обезбедува на водачот на воздухопловот/командантот писмени информации:

(1) за опасните материи, кои се превезуваат со воздухопловот;

(2) за користење во случај на итни ситуации за време на летот;

(б) користи листа за проверка за прифаќање;

(в) гарантира дека опасните материи се придружени со соодветни документи за превоз на опасни материи, пополнети од лицето, кое ги дава за превоз опасните материи за превоз по воздушен пат, освен кога информациите за опасни материи се обезбедуваат во електронска форма;

(г) гарантира дека додека да стигнат опасните материи до конечната дестинација, се чува копија од обезбедениот документ во писмена форма за превоз на опасни материи, до кој може да се добие пристап во разумен рок;

(д) гарантира дека до крајот на летот, за кој се однесуваат информациите, на земја се чува копија од писмените информации до водачот на воздухопловот/командантот, како и дека оваа копија, или содржаните информации се лесно достапни за аеродромите на последно заминување и следното предвидено пристигнување;

(ѓ) ја чува листата за проверка за прифаќање, документот за превоз и информациите до водачот на воздухопловот/командантот најмалку три месеци по завршување на летот;

(е) ја чува документацијата од обуката на целиот персонал најмалку три години.

ПОДДЕЛ Ж

ОПЕРАЦИИ НА ХЕЛИКОПТЕРИ СО СИСТЕМИ ЗА ГЛЕДАЊЕ ВО НОЌНИ УСЛОВИ

SPA.NVIS.100 Операции со користење на систем за гледање во ноќни услови (NVIS)

(а) Хеликоптери вршат операции по условите на визуелно летање (VFR) во текот на ноќта со помош на NVIS, само ако операторот има добиено одобрение од надлежниот орган.

(б) За да добие такво одобрение од надлежниот орган, операторот:

(1) учествува во комерцијален воздушен превоз (CAT) и поседува CAT AOC во согласност со Анекс III (Дел-ORO);

(2) му ја/го докажува на надлежниот орган:

(i) усогласеноста со применливите услови од овој поддел;

(ii) успешното воведување на сите елементи од NVIS.

SPA.NVIS.110 Услови за опрема за операции со NVIS

(а) Пред да започне да извршува операции со NVIS, секој хеликоптер и опремата, поврзана со овие операции за NVIS добива соодветно уверение за пловидбеност (CofA) согласно Регулатива (ЕЗ) бр. 1702/2003.

(б) *Радиовисиномер.* Хеликоптерот е опремен со радиовисиномер со звучно предупредување кое се активира кога воздухопловот е под претходно одредената висина, како и звучно и визуелно предупредување,на висина која е поставена од страна на пилотот, веднаш забележливи за време на сите фази од летот со NVIS.

(в) *Компатибилно осветлување за воздухоплов за NVIS.* Со цел намалување на периферните визуелни ориентири и потребата да се подобри свесноста за ситуацијата, се обезбедува следново:

(1) компатибилна инструментална табла со осветлување за NVIS , ако е инсталирана, што може да ги осветлува сите неопходни инструменти за летање;

(2) функционално осветлување, компатибилно со NVIS;

(3) електрични џебни батерии, компатибилни со NVIS; и

(4) средство за отстранување или исклучување на внатрешно осветлување, некомпатибилно со NVIS.

(г) *Дополнителна NVIS опрема*. Се обезбедува следнава дополнителна NVIS опрема:

(1) алтернативен или секундарен извор на напојување за очилата за гледање во ноќни услови (NVG);

(2) шлем со соодветно приспособување за прицврстување на очилата за гледање во ноќни услови (NVG).

(д) Сите потребни очилата за гледање во ноќни услови (NVG) при лет со опрема на NVG се од еден ист тип, генерација и модел.

(ѓ) *Продолжување на пловидбеноста*

(1) Процедурите за продолжување на пловидбеноста содржат информации, кои се неопходни за спроведување на тековно одржување и проверки на опремата за NVIS, инсталирана во хеликоптерот, и го/ги вклучуваат како минимум:

(i) предните стакла и прозирни површини на хеликоптерот;

(ii) осветлување на NVIS;

(iii) очилата за гледање во ноќни услови (NVG); и

(iv) која било дополнителна опрема, која ги помага операциите со NVIS.

(2) Секоја последователна модификација или одржување на воздухопловот е во согласност со одобрението за пловидбеност со NVIS.

SPA.NVIS.120 Оперативен минимум при користење на NVIS

(а) Не се извршуваат операции под метеоролошкиот минимум за летови по условите на визуелно летање (VFR) за соодветниот тип на ноќни операции, кој ќе се извршува.

(б) Операторот утврдува минимална преодна висина, од каде што може да продолжи преминување кон/од потпомогнат лет.

SPA.NVIS.130 Услови во однос на екипажот при операции со NVIS

(а) *Избор*. Операторот утврдува критериуми за избор на членовите на екипажот за задача со NVIS.

(б) *Искуство*. Минималното искуство за командант на воздухоплов не смее да биде помалку од 20 часови летање по (VFR) во текот на ноќта како /водач на воздухоплов/командантот на хеликоптер, пред да започне обука.

(в) *Оперативна обука*. Сите пилоти мора да имаат завршено оперативна обука согласно процедурите за NVIS, содржани во оперативниот прирачник.

(г) *Скорашно искуство*. Сите пилоти и членови на технички екипаж, кои се вклучени во операции со NVIS имаат извршено три летања со NVIS во последните 90 денови. Искуството од оваа категорија може да се стекне преку

лет во рамки на обука со хеликоптер или уред за целосна симулација на лет (FFS), кој ги вклучува елементите од (ѓ)(1).

(д) *Состав на екипажот.* Минималниот состав на екипажот е поголем од она што е наведено:

(1) во упатството за летање на воздухопловот (AFM);

(2) за основната активност; или

(3) во одобрението за операции со NVIS.

(ѓ) *Обука и проверка на екипажот*

(1) Обуката и проверката се вршат согласно детална програма, одобрена од надлежниот орган и вклучена во оперативниот прирачник.

(2) Членови на екипажот

(i) Програмите за обука на персоналот: ги подобруваат знаењата за работната средина и опремата за NVIS; ја подобруваат координацијата на екипажот; и вклучуваат мерки за минимизирање на ризиците, поврзани со влегувањето во услови на намалена видливост и нормални и итни процедури за NVIS.

(ii) Мерките, наведени во (ѓ)(2)(i) се оценуваат за време на:

(А) проверки на стручност во текот на ноќта; и

(Б) проверка на маршрутата.

SPA.NVIS.140 Информации и документација

Операторот гарантира дека во рамките на неговиот процес за анализа на ризикот и за управување се сведени на минимум ризиците, поврзани со средината за NVIS, наведувајќи ги во оперативниот прирачник: изборот, составот и обуката на екипажите; нивоата на опрема и критериумите за отпрема; и оперативните процедури и минимумот, така што нормалните и веројатните вонредни ситуации да бидат опишани и да бидат прифатени соодветни мерки за нивно ублажување.

ПОДДЕЛ З

ХЕЛИКОПТЕРСКИ ОПЕРАЦИИ СО КОРИСТЕЊЕ НА ДИГАЛКА

SPA.HHO.100 Хеликоптерски операции со користење на дигалка (HHO)

(а) Хеликоптери можат да се користат во комерцијалниот воздушен превоз (CAT) операции со користење на дигалка, само ако операторот има добиено одобрение од надлежниот орган.

(б) За да добие такво одобрение од надлежниот орган, операторот:

(1) учествува во комерцијалниот воздушен превоз (CAT) и поседува AOC за CAT во согласност со Анекс III (Дел-ORO);

(2) докажува пред надлежниот орган согласност со условите од овој поддел.

SPA.HHO.110 Услови за опрема за HHO

(а) Инсталацијата на целата опремата која се однесува на дигалка за хеликоптер, вклучувајќи секаква радиоопрема согласно SPA.HHO.115, и можните последователни модификации, имаат одобрение за пловидбеност, кое соодветствува на предвиденото користење. Помошната опрема се дизајнира и

тестира во согласност со соодветниот стандард според условите од надлежниот орган.

(б) Од операторот, во согласност со производителот, се утврдуваат инструкции за одржување и системи за НЕО, кои се вклучуваат во програмата за одржување на хеликоптерот на операторот, како што е предвидено во Регулатива (ЕЗ) бр. 2042/2003.

SPA.HHO.115 Комуникација поврзана со НЕО

Воспоставена е двонасочна радиокомуникација со организацијата, за која се обезбедува НЕО, и кога е можно, средство за комуникација со персоналот на земја во локацијата за НЕО за:

(а) операции над отворено море во текот на денот и ноќта;

(б) операции на копно во текот на ноќта со исклучок на НЕО на оперативно место на HEMS.

SPA.HHO.125 Услови во однос на перформансите за НЕО

Со исклучок на НЕО на оперативно место на HEMS, за време на НЕО, хеликоптерот е во состојба да издржи отказ на критичен мотор, со користење на останатите мотори, кои работат, одржувани на соодветната режим на моќност, без опасност за лицата /товарот што висат, трети лица или имот.

SPA.HHO.130 Услови во однос на екипажот за НЕО

(а) *Избор*. Операторот утврдува критериуми за избор на членовите на летачкиот персонал за НЕО, земајќи го предвид претходното искуство.

(б) *Искуство*. За извршување на летови за НЕО, минималното искуство, потребно за командантот, не е помало од:

(1) Над отворено море:

(i) 1 000 часови како водач на воздухоплов/командантот на хеликоптери или 1000 часови летање како копилот при НЕО операции, од кои 200 часови летање како водач на воздухоплов под надзор на инструктор; и

(ii) 50 циклуси со користење на дигалка, извршени над отворено море, од кои 20 циклуси во текот на ноќта, ако се извршуваат ноќни операции, каде што циклус со користење на дигалка значи еден циклус надолу и нагоре на куката од дигалката.

(2) На копно:

(i) 500 часови летање како водач на воздухоплов/командантот на хеликоптери или 500 часови летање како копилот при НЕО операции, од кои 100 часови летање како водач на воздухоплов под надзор на инструктор;

(ii) 200 часови искуство на управување хеликоптери, стекнато во оперативна средина, слична на предвидената операција; и

(iii) 50 циклуси со користење на дигалка, од кои 20 циклуси во текот на ноќта, ако се извршуваат ноќни операции.

(в) *Оперативна обука и искуство*. Успешно завршување на обуката во согласност со процедурите, содржани во оперативниот прирачник и соодветното искуство во улогата и средината во кои се извршуваат НЕО.

(г) *Скорашно искуство.* Сите пилоти и членови на екипажот за извршување на НН0, во последните 90 денови мора да имаат направено:

(1) при дневно користење: комбинација од три дневни или ноќни циклуси со користење на дигалка, од кој секој вклучува преминување кон лебдење или од лебдење;

(2) при ноќно користење: три ноќни циклуси со користење на дигалка, од кој секој вклучува преминување кон лебдење или од лебдење.

(д) *Состав на екипажот.* Минималниот состав на екипажот за дневни и ноќни операции се одредува во оперативниот прирачник. Минималниот состав на екипажот зависи од типот на хеликоптерот, временските услови и видот на задачата, и дополнително во однос на операциите над отворено море, оперативната средина за НН0, состојбата на морето и движењето на пловниот објект. Екипажот опфаќа во сите случаи минимум еден пилот и еден член на екипажот за НН0.

(ѓ) *Обука и проверка*

(1) Обуката и проверката се вршат согласно деталната програма, одобрена од надлежниот орган и вклучена во оперативниот прирачник.

(2) Членови на екипажот

(i) Програмите за обука на екипажот: ги подобруваат знаењата за работната средина и опрема за НН0; ја подобруваат координацијата на екипажот; и вклучуваат мерки за минимизирање на ризиците, поврзани со нормални и итни процедури при НН0 и ослободување на статички електрицитет.

(ii) Мерките, наведени во (ѓ)(2)(i), се проверуваат за време на проверки на стручност во текот на денот при видливи временски услови и проверки на стручност во ноќта при видливи временски услови, кога операторот презема НН0 во текот на ноќта.

SPA.HH0.135 Информирање на патниците при НН0

Пред секој НН0 лет или серија на летови, НН0 патниците се информираат и се запознаваат со опасностите, поврзани со ослободување на статички електрицитет, и со други работи во врска со НН0.

SPA.HH0.140 Информации и документација

(а) Операторот гарантира дека во рамките на неговиот процес за анализа и управување на ризикот се сведени на минимум ризиците поврзани со средината за НН0, наведувајќи ги во оперативниот прирачник: изборот, составот и обуката на екипажите, нивната на опрема и критериумите на отппрема; и оперативните процедури и минимумот, така што нормалните и веројатните вонредни ситуации да бидат опишани и да бидат прифатени соодветни мерки за нивно олеснување.

(б) На организацијата, за која се обезбедува НН0, & се стават на располагање соодветни извадоци од оперативниот прирачник.

ПОДДЕЛ S

ОПЕРАЦИИ СО ХЕЛИКОПТЕР ЗА ИТНА МЕДИЦИНСКА ПОМОШ

SPA.HEMS.100 Операции на хеликоптерската медицинска служба за итна

помош **(HEMS)**

(а) Хеликоптери можат да се користат за целите на HEMS, само ако операторот добил одобрение од надлежниот орган.

(б) За да добие такво одобрение од надлежниот орган, операторот:

(1) учествува во комерцијалниот воздушен превоз (CAT) и поседува AOC за CAT во согласност со Анекс III (Дел-ORO);

(2) да докаже пред надлежниот орган усогласеност со условите од овој поддел.

SPA.HEMS.110 Услови за опрема за HEMS операции

Инсталирањето на специјализирана медицинска опрема за хеликоптери, и евентуално нејзини модификации подоцна, како и, кога е применливо, нејзиното користење, се одобрува согласно Регулатива (ЕЗ) бр. 1702/2003.

SPA.HEMS.115 Комуникација

Освен опремата на хеликоптерот, барана од CAT.IDE.H, на хеликоптерите, кои извршуваат HEMS летови, се инсталира дополнителна комуникациска опрема, преку која може да се врши двонасочна комуникација со организацијата, за која се обезбедува HEMS, и кога е можно, за комуникација со персоналот кој дава итна помош на земја.

SPA.HEMS.120 Оперативен минимум за HEMS

(а) Извршувањето на летови на HEMS со хеликоптери со перформанси од класа 1 и 2 се усогласува со метеоролошкиот минимум, дадени во табела 1 за почетната фаза од летот и по маршрута за летови на HEMS. Кога за време на летот по маршрута, временските услови се влошат до вредности под спомнатата база на облаци или минималната видливост, хеликоптери, одобрени за извршување само на летови при VMC, го прекинуваат извршувањето на летот или се враќаат во базата. Хеликоптерите, одобрени и опремени за летови при IMC можат да го прекинат извршувањето на летот, да се вратат во базата или да преминат во лет, извршен по правилата за летање по инструменти (IFR), ако летачкиот персонал е соодветно квалификуван.

Табела 1

Оперативен минимум на HEMS

2 ПИЛОТИ		1 ПИЛОТ	
ДЕЊЕ			
База на облаци	Видливост	База на облаци	Видливост
500 ft и повеќе	Согласно применливиот минимум на условите на визуелно летање (VFR)	500 ft и повеќе	Согласно применливиот минимум на условите на визуелно летање (VFR)
499 - 400 ft	1 000 m (*)	499 – 400 ft	2 000 m

399 - 300 ft	2 000 m	399 – 300 ft	3 000 m
НОЌЕ			
База на облаци	Видливост	База на облаци	Видливост
1 200 ft (**)	2 500 m	1 200 ft (**)	3 000 m

(*) За време на летот по маршрута, дозволено е намалување на видливоста за кратки периоди до 800 m, кога земјата се гледа и хеликоптерот се движи со брзина која овозможува навреме да се види секоја пречка, за да се избегне судир.
(**) За време на летот по маршрута, базата на облаци за кратки периоди може да се намали до 1 000 ft.

(б) Метеоролошкиот минимум за почетната фаза од летот и за фазата по маршрута за летови на HEMS со хеликоптери со перформанси од класа 3 е 600 ft за долната граница на облаците и 1 500 m за надворешната видливост. Видливоста може да се намали за кратки периоди до 800 m, кога земјата се гледа и хеликоптерот маневрира со брзина, која дава можност навремено да се види секоја пречка, за да се избегне судир.

SPA.HEMS.125 Услови за перформанси за операции со HEMS

(а) Хеликоптери со перформанси од класа 2 не извршуваат летови над несоодветна средина.

(б) Полетување и слетување

(1) Хеликоптерите, кои вршат операции до/од зона на завршно приоѓање и полетување (FATO), која се наоѓа во близина на болница, која е лоцирана во густо населена несоодветна средина и се користи како оперативна база на HEMS, вршат операции во согласност со перформанси од класа 1.

(2) Хеликоптерите, кои вршат операции до/од FATO, која се наоѓа во близина на болница, која е лоцирана во густо населена несоодветна средина и не се користи како оперативна база на HEMS, вршат операции во согласност со перформанси од класа 1, освен ако операторот поседува одобрение согласно CAT.POL.H.225.

(3) Хеликоптерите, кои вршат операции до/од оперативно место на HEMS, кое е лоцирана во несоодветна средина, вршат операции во согласност со перформанси од класа 2 и се ослободуваат од обврската да го поседуваат одобрението, барано од CAT.POL.H.305(а), под услов да се докаже усогласеност со CAT.POL.H.305(б)(2) и (б)(3).

(4) Оперативното место на HEMS е доволно големо, за да обезбеди соодветна оддалеченост од сите препреки. За ноќни операции, местото е осветлено, за да може местото и сите препреки да бидат идентификувани.

SPA.HEMS.130 Услови за екипажот

(а) *Избор*. Операторот утврдува критериуми за избор на членовите на летачкиот персонал на HEMS, земајќи го предвид претходното искуство.

(б) *Искуство*. За извршување на летови за НЕО, минималното искуство, потребно за командантот, не е помало од:

(1) или:

(i) 1 000 часови како водач на воздухоплов/командантот, од кои 500 часови како водач на воздухоплов/командантот на хеликоптер; или

(ii) 1 000 часови летање како копилот при извршување на летови за HEMS, од кои 500 часови како водач на воздухоплов под надзор; и

(2) 500 часови оперативно искуство на управување со хеликоптери, стекнато во оперативна средина, слична на предвидената операција; и

(3) за пилоти, вклучени во ноќни операции, 20 часови време на летање во временски услови ноќе како водач на воздухоплов/командантот.

(в) *Оперативна обука*. Успешно завршена обука во согласност со процедурите на HEMS, содржани во оперативниот прирачник.

(г) *Скорашно искуство*. Сите пилоти кои извршуваат операции на HEMS, во последните шест месеци треба да имаат најмалку 30 минути летање само по инструменти во хеликоптер или со FSTD.

(д) *Состав на екипажот*

(1) *Летање дење*. За летање дење, минималниот екипаж вклучува еден пилот и еден член на технички екипаж на HEMS.

(i) Екипажот може да се намали на еден пилот само кога:

(А) на оперативно место на HEMS, командантот носи дополнителни медицински резерви. Во овој случај, член на технички екипаж за HEMS може да остане, за да им помогне на болните или повредените лица, додека командантот го врши летот.

(Б) по пристигнување на оперативното место на HEMS, инсталирањето на носилката не му дава можност на техничкото лице/член на екипаж за HEMS да го заземе предното седиште; или

(В) медицински патник бара помош од техничкото лице/член на екипаж за HEMS за време на летот.

(ii) Во случаите, опишани во (i), оперативниот минимум е дефиниран со применливите услови за воздушниот простор; не се користи оперативниот минимум, кој е содржан во Табела 1 од SPA.HEMS.120.

(iii) Само во случајот, опишан во (i)(А), командантот може да слета на оперативно место на HEMS, без техничкото лице/член на екипаж да му помага од предното седиште.

(2) *Летање ноќе*. За летање ноќе, минималниот екипаж вклучува:

(i) двајца пилоти; или

(ii) еден пилот и еден член на технички екипаж на HEMS при летови во специфични географски области, наведени од операторот во оперативниот прирачник, земајќи го предвид следново:

(А) постоење на соодветна копнена ознака;

(Б) постоење на систем за следење на летот при извршувањето на мисијата за HEMS;

(В) веродостојната на опремата за известување за временските услови;

(Г) списокот на минималната опрема на HEMS;

(Д) континуитет на концептот за екипажот;

(Ѓ) квалификацискиот минимум на екипажот, почетната и периодичната обука;

(Е) оперативните процедури, вклучувајќи ја координацијата на екипажот;

(Ж) метеоролошкиот минимум; и

(З) дополнителни аспекти поради специфични локални услови.

(ѓ) *Обука и проверка на екипажот*

(1) Обуката и проверката се вршат согласно деталната програма, одобрена од надлежниот орган и вклучена во оперативниот прирачник.

(2) Членови на екипажот

(i) Програмите за обука на персоналот: ги подобруваат знаењата за работната средина и опремата за HEMS; ја подобруваат координацијата на екипажот; и вклучуваат мерки за минимизирање на ризиците, поврзани со преминувањето на маршрута во услови на намалена видливост, избор на оперативни места на HEMS, и профили на приод и полетување.

(ii) Мерките, наведени во (ѓ)(2)(i) се оценуваат за време на:

(А) VMC проверки на стручност при дневни услови или VMC проверка на стручност при ноќни услови кога операторот извршува ноќни HEMS операции; и

(Б) проверка на маршрутата.

SPA.HEMS.135 Информирање на медицински патник и на друг персонал, вклучени во летови за HEMS

(а) *Медицински патник.* Пред секој лет или серија на летови за HEMS, медицинските лица се информираат за да се гарантира дека се запознаени со оперативната средина и со опремата за HEMS, дека можат да ја користат медицинската и итната спасувачка опрема во воздухопловот, и можат да учествуваат во процедури за влегување и излегување при нормални и итни услови.

(б) *Персонал кој дава итна помош на земја.* Операторот ги презема сите разумни мерки за да гарантира дека персоналот кој дава итна помош на земја е запознаен со оперативната средина и со опремата за HEMS и ризиците, поврзани со операциите на земја на оперативното место на HEMS.

(в) *Пациент.* И покрај CAT.OP.MPA.170, информирање се врши само ако медицинската состојба го дозволува тоа.

SPA.HEMS.140 Информации и документација

(а) Операторот гарантира дека во рамките на неговиот процес за анализа и управување на ризикот се сведени на минимум ризиците, поврзани со средината за HEMS, наведувајќи ги во оперативниот прирачник: изборот, составот и обуката на екипажите; нивоата на опрема и критериумите за започнување на лет; и оперативните процедури и минимумот, така што редовните и веројатните вонредни операции се опишани и прифатени како соодветни мерки за нивно олеснување.

(б) На организацијата, за која се обезбедува HEMS, & се стават на располагање соодветни извадоци од оперативниот прирачник.

SPA.HEMS.145 Објекти во оперативната база на HEMS

(а) Ако од членовите на екипажот се бара да бидат на готовност со време за одзив помало од 45 минути, се обезбедува соодветно обезбедено сместување во близина на секоја оперативна база.

(б) Во секоја оперативна база за пилотите се обезбедуваат можност за добивање тековни информации и информации за временските услови и им се обезбедува задоволителна комуникации со соодветните единици од службите на контролата на летањето (ATS). Достапни се соодветни објекти за планирањето на сите задачи.

SPA.HEMS.150 Резерви на гориво

(а) Кога мисијата за HEMS се извршува според условите на визуелно летање (VFR) во границите на локална и одредена географска област, може да се примени стандардно планирање на горивото, под услов операторот да го планира резервното гориво со цел да гарантира дека по завршување на мисијата, преостанатото гориво не е помалку од количеството на гориво, доволно за:

(1) 30 минути лет со нормална брзина на крстарење; или

(2) 20 минути лет со нормална брзина на крстарење, кога летот се врши во област, која обезбедува континуирани и соодветни места за слетување, како мерка на претпазливост.

SPA.HEMS.155 Полнење на гориво, кога има патници во воздухопловот или кога се во процес на качување или симнување

Кога командантот смета дека е потребно полнење на гориво кога има патници во воздухопловот, тогаш тоа може да се изврши при запрени или при активни ротори, под услов да се исполнети следниве услови:

(а) вратите на хеликоптерот од страната на полнење на гориво да останат затворени;

(б) вратите на хеликоптерот од страната каде што не се полни горивото, да останат отворени, доколку временските услови го дозволуваат тоа;

(в) противпожарни средства со соодветен капацитет се поставени со цел да можат да се користат веднаш во случај на пожар; и

(г) на располагање е доволен персонал, за да може во случај на пожар, пациентите да бидат преместени на сигурно растојание од хеликоптерот.

II

(Незаконодавни акти)

РЕГУЛАТИВИ

РЕГУЛАТИВА (ЕУ) БР. 800/2013 НА КОМИСИЈАТА

од 14 август 2013 година

за изменување на Регулатива (ЕУ) бр. 965/2012 за утврдување на технички услови и административни процедури во врска со воздушните операции во согласност со Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 на Европскиот парламент и на Советот

(Текст со важност за ЕЕЗ)

ЕВРОПСКАТА КОМИСИЈА,

имајќи го предвид Договорот за функционирањето на Европската унија,

имајќи ја предвид Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 на Европскиот парламент и на Советот од 20 февруари 2008 година за заедничките правила во областа на цивилното воздухопловство, за формирање на Европска агенција за воздухопловна безбедност и за укинување на Директива 91/670/ЕЕЗ, Регулатива (ЕЗ) бр. 1592/2002 и Директива 2004/36/ЕЗ ([1]), а особено член 8(5) од истата,

со оглед на тоа што:

(9) Операторите и персоналот кој е вклучен во операции на некои воздухоплови, треба да ги исполнуваат основните услови утврдени во Анекс IV од Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008.

(10) Во Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 се бара, освен ако не е поинаку утврдено во правилата за спроведување, операторите кои се вклучени во операции на комплексен воздухоплов на моторен погон да изјават дека се способни и дека поседуваат средства за преземање на одговорноста во врска со управувањето на воздухопловот.

(11) Во согласност со Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008, Комисијата треба да ги донесе потребните правила за спроведување за воспоставување на условите за безбедно управување на воздухоплов.

(12) Со оваа регулатива се изменува Регулатива (ЕУ) бр. 965/2012 на Комисијата[2] со цел да се вклучат специфичните аспекти поврзани со некомерцијални операции.

(13) За да се обезбеди непречен преод и високо ниво на безбедност во цивилното воздухопловство во Европската Унија, мерките за спроведување

[1] Сл. весник L 79, 19 март 2008 год., стр. 1.
[2] Сл. весник L 296, 25 октомври 2012 год., стр. 1.

треба да ги одразуваат најмодерните достигнувања, вклучувајќи ги најдобрите практики и научно-техничкиот напредок во областа на воздушните операции. Во согласност со тоа, треба да се земат предвид техничките услови и административните процедури, одобрени од Меѓународната организација за цивилно воздухопловство (во понатамошниот текст „ICAO“) и Европските здружени воздухопловни власти до 30 јуни 2009 год., како и постојното законодавство кон специфична национална средина.

(14) Потребно е да им се обезбеди доволно време на воздухопловната индустрија и администрациите на земјите-членки за прилагодување кон новата регулаторна рамка.

(15) Европската агенција за воздухопловна безбедност подготви нацрт правила за спроведување и и ги приложи во форма на мислење на Комисијата, во согласност со член 19(1) од Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008.

(16) Мерките предвидени во оваа регулатива се во согласност со мислењето на Комитетот, основан согласно член 65 од Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008,

ЈА ДОНЕСЕ ОВАА РЕГУЛАТИВА:

Член 1

Регулатива (ЕУ) бр. 965/2012 се изменува како што следува:

(1) Во член 1 (1), „и некомерцијални операции со авиони, хеликоптери, балони и едрилици“ се додава по „комерцијалните операции на воздушниот превоз со авиони и хеликоптери“;

(2) Во член 1, став 3 одново се нумерира со став 5, а се додаваат следниве нови ставови, 3 и 4:

„3. Оваа регулатива ги утврдува деталните правила за некомерцијални операции, како и за условите и процедурите во врска со изјавата од и надзорот на оператори вклучени во некомерцијални операции на комплексни воздухоплови на моторен погон.

4. Другите воздушни операции вклучувајќи ги и операциите во кои воздухопловот се користи за извршување на специјализирани задачи или услуги продолжуваат да се вршат во согласност со важечкото национално законодавство до донесувањето и примената на соодветните правила за спроведување. "

(3) Во член 2:

(а) во првиот став се додава нова точка 5:

„(5) „Навигација заснована на перформансите (PBN)“ претставува област во навигацијата врз основа на условите за перформансите на воздухоплови кои вршат операции по маршрута на ATS, при процедура на приод по инструменти или во определениот воздушен простор."

(б) во вториот параграф “V” се заменува со “VII”;

(4) Во член 5 став (2), зборот “CAT” се брише од првата реченица;

(5) Во член 5, став (2), точка (б), „авиони и хеликоптери“ се заменува со „авиони, хеликоптери, балони и едрилици“;

(6) Во член 5 се додаваат следниве 3 става:

"3. Операторите на комплексни авиони и хеликоптери на моторен погон вклучени во некомерцијални операции изјавуваат дека се способни и имаат средства да ја преземат одговорноста поврзана со операции со воздухоплови и управување на воздухоплови во согласност со одредбите утврдени во Анекс III и Анекс VI.

4. Оператори на некомплексни авиони и хеликоптери на моторен погон, како и балони и едрилици вклучени во некомерцијални операции управуваат со воздухопловите во согласност со одредбите утврдени во Анекс VII.

5. По пат на отстапување од ставови 1, 3 и 4, организациите за обука чие главно седиште на работа е во земја-членка и кои се одобрени во согласност со Регулатива (ЕУ) бр. 290/2012 (*) на Комисијата, при спроведување на обука за летање во Унијата, во склоп или надвор од неа, извршуваат операции со:

(а) комплексни авиони и хеликоптери на моторен погон во согласност со одредбите утврдени во Анекс VI.;

(б) некомплексни авиони и хеликоптери на моторен погон, како и балони и едрилици, во согласност со одредбите утврдени во Анекс VII.

(*)Сл. весник L 100, 5 април 2012 год., стр. 1.„;

(7) Во член 6 се додава нов став 7:

"7. По пат на отстапување од SPA.PBN.100 PBN од Анекс V, треба да продолжат да се вршат некомерцијални операции со некомплексни воздухоплови на моторен погон во определениот воздушен простор, на маршрути или во согласност со процедурите каде се утврдени спецификации на навигацијата заснована на перформанси (PBN) под условите утврдени во националното законодавство на земјите-членки, додека не се донесат и применат соодветните правила за спроведување.";

(8) Член 8 се изменува како што следува:

(а) постојниот став се означува со број 1.;

(б) во точка (а) зборовите „за авиони“ се заменуваат со „за CAT операции со авиони“;

(в) во точка (б) зборовите „за хеликоптери“ се заменуваат со „за CAT операции со хеликоптери“;

(г) се додава нов став 2:

"2. Некомерцијалните операции со комплексни авиони и хеликоптери на моторен погон продолжуваат да се спроведуваат во согласност со применливото национално законодавство за ограничување на времето на летање се до донесувањето и спроведувањето на соодветните правила за спроведување. "

(9) Во член 10 се додава следниов став:

"3. По пат на отстапување од вториот потстав од став 1, земјите-членки може да одлучат да не ги применуваат:

(а) одредбите од Анекс III за некомерцијални операции со комплексни авиони и хеликоптери на моторен погон до 25 август 2016 година; и

(б) одредбите од Анекс V, VI и VII за некомерцијални операции со авиони, хеликоптери, едрилици и балони до 25 август 2016 година."

(10) Во Анекс I, насловот е преименуван во "Дефиниции на термини кои се користат во Анексите од II до VII'. Следниве нови дефиниции се вметнуваат по азбучен редослед, а постојните дефиниции се означуваат со соодветните броеви:

`(11) „Процедура за приод со вертикално водење (APV)" е приод по инструмент при кој се користи латерално и вертикално водење, но не ги исполнува условите

кои се утврдени за операции на прецизен приод и слетување, со висина на донесување на одлука (DH), која не е пониска од 250 стапки и видливост по должина на полетно–слетната патека (RVR) не помала од 600 метри.";

`(43) „воздухоплов ELA1 " е следниов европски лесен воздухоплов со екипаж:

(а) авион со максимална маса на полетување (MTOM) од 1 200 кг или помалку, кој не е класифициран како комплексен воздухоплов на моторен погон;

(б) едрилица или едрилица на моторен погон чија MTOM е 1 200 кг или помалку;

(в) балон со максимален проектиран волумен за подигнување на гас или на топол воздух кој не е поголем од 3 400 $м^3$ за балони кои се подигнуваат на топол воздух, 1 050 $м^3$ за балони кои се подигнуваат на гас и 300 $м^3$ за врзани балони кои се подигнуваат на гас ";

`(44) „воздухоплов ELA2 " е следниов европски лесен воздухоплов со екипаж:

(а) авион со максимална маса на полетување (MTOM) од 2 000 кг или помалку, кој не е класифициран како комплексен воздухоплов на моторен погон;

(б) едрилица или едрилица на моторен погон чија MTOM е 2 000 кг или помалку;

(в) балон;

(г) многу лесен ротокоптер чија MTOM не е поголема од 600 кг, кој е со едноставен дизајн и е наменет за пренос на не повеќе од два патника, а кој не е на турбински и/или ракетен моторен погон; и кој е ограничен на дневни операции согласно услови на визуелно летање (VFR).";

`(126) „Аеродром со погодни временски услови“ е соодветен аеродром каде, временските извештаи или прогнози или која било комбинација од истите, укажуваат на тоа дека во текот на периодот предвиден за употреба, временските услови ќе бидат во или над минималните услови за работа на аеродромот, а извештаите за состојбата на површината на полетно–слетната патека, покажуваат дека е можно безбедно слетување;`;

(11) Во Анекс II. ARO.GEN.200 точка (в), "или кои доставуваат изјави до" се додава по `сертифицирани од`."

(12) Во Анекс II. ARO.GEN.220(а) се додаваат следниве нови точки, а на останатите им се даваат соодветните броеви:

`(5) процесите за давање на изјава и континуиран надзор на организациите кои дале изјава;"

"(8) надзор врз операциите на некомплексни воздухоплови на моторен погон од некомерцијални оператори."

(13) Во Анекс II. ARO.GEN.220 (б) на крајот се додава "и изјавите кои се примени ";

(14) Во Анекс II текстот на ARO.GEN.300 (а) се заменува со следново:

(а) Надлежниот орган го проверува:

(1) усогласувањето со условите кои се применуваат за организациите, пред издавањето на уверението или одобрението на организацијата, како што е применливо;

(2) континуираното усогласување со условите кои се применуваат од страна на организациите, на кои им е издадено сертификат или од кои примил изјава;

(3) континуирана усогласеност со применливите услови за некомерцијални оператори на некомплексни воздухоплови на моторен погон; и

(4) спроведувањето на соодветни мерки за безбедност, барани од надлежниот орган, како што е дефинирано во ARO.GEN.135(в) и (г).

(15) Во Анекс II. ARO.GEN.305 точки (г) и (д) стануваат (д) и (ѓ), соодветно, а се додава нова точка (г):

"(г) За организациите кои поднесуваат изјава за својата дејност до надлежниот орган, програмата за надзор се изработува имајќи ги предвид специфичната природа на организацијата, комплексеноста на нејзините дејности и резултатите од досегашните надзорни активности и врз основа на оценката на поврзаните ризици. Вклучува ревизии и инспекции, вклучувајќи инспекции на платформа и ненајавени инспекции, како што е соодветно; ".

(16) Во Анекс II, се додава нов ARO.GEN.345 по ARO.GEN.330:

"ARO.GEN.345 Изјава - организации

(а) По примањето на изјавата од организацијата која врши или има намера

да извршува дејности за кои се бара изјава, надлежниот орган треба да утврди дека изјавата ги содржи сите информации потребни за Дел-ORO и да и го потврди приемот на изјавата на организацијата.

(б) Ако изјавата не ги содржи потребните информации или содржи информации што укажуваат на неусогласеност со важечките услови, надлежниот орган ја известува организацијата за неусогласеност и бара дополнителни информации. Надлежниот орган врши инспекциски надзор на организацијата, ако смета дека е потребно. Ако е потврдена неусогласеност, надлежниот орган презема мерки, како што е предвидено во ARO.GEN.350.";

(17) Во Анекс II ARO.GEN.350 (б) и (в) "или со содржината на изјавата," се додава по "уверението".

(18) Во Анекс II ARO.GEN.350 (д) "или која ги изјавува своите дејности кон" се додава по "сертифицирана од".

(19) Во Прилог II, текстот ARO.OPS.200 (б) се заменува со следново:

"(б) Кога смета дека операторот докажал усогласување со важечките услови, надлежниот орган го издава или изменува одобрението. Одобрението се наведува во:

(1) оперативните спецификации како што е дефинирано во Додаток II, за комерцијалните воздухопловни операции; или

(2) списокот на посебни одобренија, како што е дефинирано во Додаток V, за некомерцијални операции. "

(20) Во Анекс II се додава нов Додаток V, со наслов "Список на посебни одобренија", како што е дефинирано во Анекс I кон оваа регулатива;

(21) Во Анекс III, ORO.GEN.005 на крајот се додава "или некомерцијални операции со комплексни воздухоплови на моторен погон".

(22) Во Анекс III, ORO.GEN.105 по "сертификација " се додава "или изјава".

(23) Во Анекс III, ORO.GEN.110 (а) и (в) по "сертификат" се додава "или изјава";

(24) 24. Во Анекс III, ORO.GEN.120 се додава нова точка (в):

"(в) операторот од кој се бара да даде изјава за својата дејност, треба да го извести надлежниот орган за списокот на алтернативни средства за усогласување кои ги користи за да се утврди усогласеноста со Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 и правилата за нејзино спроведување."

(25) Во Анекс III, ORO.GEN.140 (а) по "уверение" се додава "или изјава";

(26) Во Анекс III, ORO.AOC.125 се заменува со следново:

(а) Имателот на уверение за исполнување на безбедносни услови (АОС), може да врши некомерцијални операции со воздухоплов, што во други случаи се користи за операциите на комерцијалниот воздушен превоз а кои се наведени во оперативните спецификациите од неговото уверение за исполнување на безбедносни услови, под услов операторот:

(1) да ги опише овие операции детално во оперативниот прирачник, вклучувајќи:

(i) утврдување на важечките услови;

(ii) јасно дефинирање на сите разлики помеѓу оперативните процедури кои се користат при вршењето на комерцијални и некомерцијални операции;

(iii) начин за обезбедување дека целиот персонал, кој учествува во операцијата, е целосно запознаен со поврзаните процедури;

(б) да ги поднесе утврдените разлики меѓу оперативните процедури, наведени во (а)(1)(ii) до надлежниот орган за претходно одобрение.

(27) Во Анекс III, по ORO.AOC.150 се додава нов Поддел:

"ПОДДЕЛ DEC-

ИЗЈАВА

ORO.DEC.100 Изјава

Некомерцијалниот оператор на комплексен воздухоплов на моторен погон е должен:

(а) во форма содржана во Додаток I кон овој анекс да му ги достави на надлежниот орган сите релевантни информации пред започнување со операциите;

(б) да му обезбеди на надлежниот орган список на алтернативни методи за усогласување кои ги користи;

(в) одржува сообразност со применливите услови и информациите содржани во изјавата;

(г) веднаш да го извести надлежниот орган за какви било промени во неговата изјава или во методите за усогласување кои ги користи преку поднесување на изменета изјава во форма содржана во Прилог I кон овој анекс; и

(д) да го извести надлежниот орган кога ја прекинува операцијата."

(28) Во Анекс III, ORO.MLR.100 (б) се заменува со следново:

(б) Содржината на ОМ одговара на условите, утврдени во овој анекс, Анекс IV (Дел-CAT), во Анекс V (Дел-SPA) и во Анекс VI (Дел – NCC), како што е применливо, и не е во спротивност со условите, содржани во спецификациите на операциите кон уверението за исполнување на безбедносни услови (AOC) или изјавата и нејзиниот список со посебни одобренија, како што е применливо.

(29) Во Анекс III, ORO.MLR.101 се именува со наслов: "Оперативен прирачник- структура на комерцијален воздушен превоз;“

(30) Во Анекс III, текстот на ORO.MLR.115 (а) се заменува со следново:

"(а) Следнава евиденција се чува најмалку 5 години:

(1) За операторите на CAT, евиденцијата на активности од ORO.GEN.200;

(2) за некомерцијални операции на комплексни воздухоплови на моторен погон, копија од изјавата на операторите, детали за одобрувањето кое го поседуваат и оперативниот прирачник. "

(31) Во Анекс III, текстот на ORO.FC.005 се заменува со следново:

„Овој поддел ги утврдува условите, кои мора да бидат исполнети од страна на операторот во врска со обуката, искуството и квалификациите на екипажот на летање и опфаќа:

(а) Дел 1 со кој се утврдуваат заедничките услови применливи и за некомерцијални операции на комплексни воздухоплови на моторен погон и за операции на комерцијалниот воздушниот превоз;

(б) Во дел 2 се утврдуваат дополнителни услови кои се применливи при операции на комерцијалниот воздушниот превоз . "

(32) во Анекс III, по ORO.FC.005 се додава нов дел насловен како "Дел 1 - Општи услови".

(33) во Анекс III, ORO.FC.105(а) "водач на воздухоплов/командант" се заменува со "водач на воздухоплов или за операции во комерцијалниот воздушен превоз, како командант ".

(34) во Анекс III, ORO.FC.145 (в) на почетокот се додава "Во случај на операција на комерцијалниот воздушен превоз".

(35) во Анекс III, по ORO.FC.145, се додава нов дел насловен како "Дел 2 - Дополнителни услови за операции на комерцијалниот воздушен превоз."

(36) Во Анекс III, текстот ORO.CC.005 се заменува со следново:

„Овој поддел ги утврдува условите, кои мора да бидат исполнети од страна на операторот при операции со воздухоплов со кабински персонал и се состои од:

(а) Дел 1, во кој се утврдени општите услови применливи за сите операции; и

(б) Дел 2, на кој се утврдени дополнителни услови кои се однесуваат само на операции во комерцијалниот воздушен сообраќај.";

(37) Во Анекс III, Поддел BB, Дел 1 се именува како "Заеднички услови".

(38) Во Анекс III се додава нов Анекс I под наслов "Изјава", како што е утврдено во Анекс II кон оваа регулатива.

(39) Во Анекс V, текстот на SPA.GEN.100 се заменува со следново:

"(а) Органот надлежен за издавање на посебно одобрение треба да биде:

(1) за оператор на комерцијален воздушен сообраќај орган во земјата-членка во која се наоѓа главното место на деловна активност на операторот;

(2) за некомерцијалниот оператор, орган од земјата во која операторот има главно седиште на дејност или престојува.

(б) Не земајќи го предвид став (а) точка 2, условите кои се применуваат од овој анекс за одобрување на следниве операции не се применуваат за некомерцијални оператори кои користат воздухоплов регистрирани во трети земји, доколку земјата на регистрација на трета земја го има издадено одобрението:

(1) навигација заснована на перформансите (PBN);

(2) специфицирани минимални навигациски перформанси (MNPS);

(3) операции во воздушен простор со намалено минимално вертикално раздвојување (RVSM)

(40) Во Анекс V текстот во SPA.GEN.110 текстот се заменува со следново:

„Опсегот на активноста, што може да ја врши оператор е документиран и наведен:

(а) за операторите кои поседуваат уверение за исполнување на безбедносни услови (AOC) во оперативните спецификации кон AOC:

(б) за сите останати оператори од списокот на посебни одобрувања.“;

(41) Во Анекс V, SPA.DG.100 "Анекс VI (Дел - NCC) и Анекс VII (Дел - NCO) " се додаваат по " Анекс IV (Дел - CAT). "

(42) Се додава нов Анекс VI (Дел - NCC) и Анекс VII (Дел - NCO), како што е наведено во Анекс III и Анекс IV кон оваа регулатива, соодветно.

Член 2

Оваа регулатива влегува во сила денот по нејзиното објавување во *Службениот весник на Европската Унија*.

Се применува од 25 август 2013 година.

Оваа регулатива е целосно обврзувачка и директно применлива во сите земји-членки.

Брисел, 14 август 2013 год.

За Комисијата

Претседател

Жозе Мануел БАРОСО

АНЕКС I

„Додаток V

Список на посебни одобренија

Некомерцијални операции

(предмет на условите наведени во одобрението и содржани во оперативниот прирачник или прирачникот за летање на пилотот)

Надлежен орган кој го издава одобрението ([1]):		
Список на посебни одобренија # ([2]): Име на операторот: Датум ([3]): Потпис:		
Модел на воздухоплов и регистарски ознаки [4]		
Типови на специјализирани операции (SPO), доколку е применливо: ☐ ([5])		
Посебни одобренија ([6])	Спецификации ([7])	Забелешки

[1] Се додава име и податоци за контакт
[2] Се додава соодветниот број
[3] Датумот на издавање на посебно овластување (ден / месец / година) и потпис на претставникот од надлежниот орган.
[4] Додавање на ознаката на Тимот за безбедност на комерцијалното воздухопловство CAST/ICAO за марката, моделот и серијата на воздухопловот или на главната серија, доколку серијата е определена (на пример, Боинг 737-3K2 или Боинг 777-232). Таксономија на CAST/ICAO е достапна на: http://www.intlaviationstandards.org/
Регистарските ознаки мора да бидат наведени или во списокот на посебни одобрувања или во упатството за работа. Во вториот случај Списокот на посебни одобренија се однесува на соодветната страна од оперативниот прирачник.
[5] Го определува типот на операција, на пример, земјоделство, градежништво, фотографија, анкетирање, набљудување и патролирање, воздушни реклама.
[6] Во оваа колона наведи ги сите одобрени операции, на пример, опасни материи, LVO, RVSM, RNP, MNPS.
[7] Во оваа колона наведи ги најблагите критериумите за кое било одобрение, на пример, висината на одлуката и минималниот RVR за CAT II.

ОБРАЗЕЦ EASA 140. Издание 1“

АНЕКС II

„Додаток

ИЗЈАВА во согласност со Регулатива (ЕУ) бр. 965/2012 на Комисијата, за воздушни операции
Оператор Име: Местото каде се наоѓа главното место на деловна активност на операторот или каде престојува и место од каде што се управува со операциите: Име и контакт информации на одговорниот раководител:
Операции на воздухопловот
Датум на почеток на операцијата/датум од кој се применува измената:
Вид/-ови на операции ☐ Дел – NCC: (наведете дали е патнички и/или товарен)
Вид/-ови на воздухоплов, регистрација/-и и главна база
Детали за одобрувањата (на изјавата прикачете список на специфични одобренија, доколку е применливо)
Список на алтернативни методи за усогласување со препораки кон АМС кои тие ги заменуваат (прикачено на изјавата)
Изјави
☐Документацијата на системот за управување вклучувајќи го оперативниот прирачник ги одразува применливите услови утврдени во Дел-ORO, Дел-NCC и Дел-SPA. Сите летови се спроведуваат во согласност со процедурите и упатствата наведени во упатството.
☐Сите воздухоплови со кои се управува, а кои поседуваат важечко уверение за пловидбеност и се во согласност со Регулатива (ЕЗ) бр. 2042/2003 на Комисијата.
☐Сите членови на кабинскиот персонал и на екипажот на лет, како што е применливо, се обучени во согласност со релевантните услови.
☐(ако е применливо) Операторот спроведува и покажува усогласување со официјално признаен стандард на индустријата. Повикување кон Стандардот: Орган за издавање на уверение за работа: Датум на последна ревизија на сообразност:
☐Надлежниот орган ќе биде известен за каква било промена во операциите, која влијае врз информациите во оваа изјава.
☐Операторот потврдува дека податоците наведени во оваа изјава се точни.
Дата, име и потпис на одговорниот раководител "

АНЕКС III

"АНЕКС VI

НЕКОМЕРЦИЈАЛНИ ВОЗДУШНИ ОПЕРАЦИИ СО КОМПЛЕКСНИ ВОЗДУХОПЛОВИ НА МОТОРЕН ПОГОН

(ДЕЛ-NCC)

ПОДДЕЛ А

ОПШТИ УСЛОВИ

NCC.GEN.100 Надлежен орган

Надлежниот орган е органот, назначен од земјата-членка, каде што операторот поседува седиште на деловна активност или каде престојува истиот.

NCC.GEN.105 Одговорности на екипажот

(а) Секој член на екипажот е одговорен за правилно извршување на неговите/нејзините должности, кои:

(1) се поврзани со безбедноста на воздухопловот и лицата во него; и

(2) се наведени во инструкциите и процедурите во оперативниот прирачник.

(б) Во критични фази на летот или секогаш кога водачот на воздухопловот смета дека е неопходно во интерес на безбедноста, членот на екипажот седи на своето одредено место и ги врши само оние дејствија кои се неопходни за безбедно управување на воздухопловот.

(в) Член на екипаж за време на летот на неговото место треба да е врзан со својот безбедносен појас.

(г) За време на целиот лет на местото за контрола на воздухопловот останува најмалку еден квалификуван член на екипажот.

(д) Членот на екипаж не презема обврски во воздухопловот:

(1) ако тој/таа претпоставува дека е изморен/-а, како што е наведено во 7 (ѓ) од Анекс IV кон Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008, или се чувствува на каков било друг начин неспособен/-а, до степен до кој може да се загрози безбедноста на летот; или

(2) кога се наоѓа под влијание на психоактивни супстанции или алкохол или од други причини, како што е наведено во делот 7 (е) Анекс IV кон Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008.

(ѓ) Членот на екипаж кој презема обврски за повеќе од еден оператор:

(1) води своја евиденција за времето за лет и должност и периодите за одмор, како што е наведено во Анекс III (Дел – ORO) Поддел FTL кон Регулатива (ЕУ) бр. 965/2012; и

(2) го обезбедува секој оператор со потребните податоци за утврдување на распоредот на активностите во согласност со применливите услови за FTL.

(е) Членот на екипажот го известува водачот на воздухопловот:

(1) за секоја грешка, недостаток, неисправност или дефект, кои според него може да влијаат врз пловидбеноста или безбедното управување на воздухопловот, вклучувајќи ги системите за итни случаи; и

(2) за секој инцидент, кој ја загрозува или може да ја загрози безбеднноста на управувањето.

NCC.GEN.106 Одговорности и овластување на водачот на воздухопловот

(а) Водачот на воздухопловот е одговорен за:

(1) безбедноста на воздухопловот и сите членови на екипажот, патниците и товарот, кои се наоѓаат на воздухопловот во текот на операциите на воздухопловот, како што е наведено во точка 1(в) од Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 ;

(2) почеток, продолжување, завршување или пренасочување на летот во интерес на безбедноста;

(3) да се осигури дека се почитуваат сите инструкции, оперативни процедури и листи за проверка во согласност со оперативниот прирачник, како што е наведено во точка 1(б) од Анекс IV кон Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008;

(4) започнување со лет само ако тој/таа е убеден/-а дека се задоволени сите оперативни ограничувања наведени во точка 2(а)3 од Анекс IV кон Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008, како што следи;

(i) воздухопловот е пловидбен;

(ii) воздухопловот е прописно регистриран;

(iii) инструментите и опремата потребни за вршење на соодветниот лет се инсталирани во авионот и се оперативни, освен ако операцијата со неоперативна опрема е дозволена согласно листата на минимална опрама (MEL) или еквивалентен документ, како што е наведено во NCC.IDE.A.105 или NCC.IDE.H 0,105;

(iv) масата на авионот и центарот на гравитација се такви што овозможуваат летот да се изврши во рамки на ограничувањата пропишани во документацијата за пловидбеност;

(v) целиот кабински и рачен багаж и товар се правилно натоварени и обезбедени;

(vi) оперативните ограничувања за воздухоплови, како што е наведено во прирачникот за операции при лет на воздухопловот (AFM), нема да бидат надминати за време на летот;

(vii) секој член на екипаж поседува валидна дозвола во согласност со Регулатива (ЕУ) бр. 1178/2011; и

(viii) членовите на екипажот имаат соодветно овластување и ги исполнуваат условите во однос на стручноста и искуството;

(5) не започнува лет ако некој член на екипажот не е способен за вршење на своите работни задачи поради повреда, болест, замор или поради дејство на психоактивни супстанци;

(6) продолжува со лет само до најблискиот аеродром со погодни временски услови или до оперативно место, доколку способноста за извршување на задачите на кој било член на екипажот за летање е значително намалена поради исцрпеност, болест или недостаток на кислород;

(7) одлучува дали ќе прифати или нема да прифати воздухоплов, кој покажува отстапувања во поглед на листата со отстапувања од конфигурацијата (CDL) или од листата на минимална опрема (MEL), како што е применливо;

(8) запишува податоци за употреба и сите познати или очекувани дефекти на воздухопловот при крајот на летот или на серија од летови во техничкиот дневник на воздухопловот или во дневникот од патувањата на воздухопловот; и

(9) гарантира дека уредите за снимање на податоците од летот:

(i) не се исклучуваат за време на летот; и

(ii) во случај на несреќа или инцидент, за кој/која задолжително се известува:

(А) не се бришат намерно;

(Б) се деактивираат веднаш по завршувањето на летот; и

(В) се активираат повторно само во согласност со истражниот орган;

(б) Водачот на воздухопловот има овластување да одбие превоз или да го истовари секое лице или каков било багаж или товар, кои можат да претставуваат потенцијална закана за безбедноста на воздухопловот или за лицата во воздухопловот.

(в) Водачот на воздухопловот, што е можно побрзо, ги известува одговорните единици во службите за контрола на летање (ATS) за какви било опасни временски услови или услови во лет, кои би можеле да влијаат врз безбедноста на другите воздухоплови.

(г) По исклучок на одредбите наведени во (а)(б), за време на операција со екипаж составен од повеќе членови, водачот на воздухопловот може да го продолжи летот до најблискиот аеродром со погодни временски услови доколку се воспоставени соодветни процедури за намалување на ризикот.

(д) Во итна ситуација, која бара итно решение и акција, водачот на воздухопловот спроведува каква било акција која ја смета за неопходна според околностите, во согласност со точка 7(г) од Анекс IV кон Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008. Во такви случаи, тој/таа може да отстапи од правилата, оперативните процедури и методите во интерес на безбедноста.

(ѓ) Водачот на воздухопловот, без одложување, му доставува на надлежниот орган, извештај за чин на незаконско делување и го информира назначениот

локален орган.

(е) Водачот на воздухопловот го известува најблискиот надлежен орган на најбрз начин за секоја несреќа, во која е вклучен воздухопловот, а која довела до сериозни повреди или смрт на некое лице или значителна штета на воздухопловот или имотот.

NCC.GEN.110 Усогласеност со законите, прописите и процедурите

(а) Водачот на воздухопловот работи во согласност со законите, прописите и процедурите на државите во кои се извршуваат операции.

(б) Водачот на воздухопловот е запознаен со законите, прописите и процедурите релевантни за вршењето на неговите функции, пропишани за области кои се надлетуваат, аеродроми или оперативни локации кои се користат, како и поврзаните уреди во воздухопловната навигација, како што е наведено во 1(а) од Анекс IV кон Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008.

NCC.GEN.115 Заеднички јазик

Операторот гарантира дека сите членови на екипажот можат да комуницираат меѓусебно на заеднички јазик.

NCC.GEN.120 Движење по површина за возење на авиони

Операторот гарантира дека авионот се движи по површина за возење само на зоната за движење на аеродромот, доколку лицето кое го управува:

(а) е соодветно квалификуван пилот; или

(б) е назначен од операторот и:

(1) е обучен да врши движење по површина за возење со авионот;

(2) е обучен да ја користи радиотелефонската опрема; доколку се потребни радиокомуникации

(3) има добиено инструкции во однос на планот на аеродромот, маршрутите, знаците, ознаките, светлата, сигналите и упатствата за контролата на летање (АТС), фразеологијата и процедурите; и

(4) е во состојба да ги почитува оперативните стандарди, неопходни за безбедно движење на авионот на аеродромот.

NCC.GEN.125 Пуштање на роторите во погон-хеликоптери

Роторите на хеликоптери се пуштаат во погон за целите на самиот лет, само од страна на квалификуван пилот кој седи зад контролите.

NCC.GEN.130 Преносливи електронски уреди

Операторот не дозволува било кое лице да користи пренослив електронски уред (PBN) во кабината на воздухопловот кој би можел да има негативен ефект врз

перформансите на системите и опремата на воздухопловот.

NCC.GEN.135 Информации за опремата за ситуации во случај на опасност и опрема за преживување која се носи во воздухопловот

Операторот во секое време треба да овозможи достапност на списоците со информации за опремата за ситуации во случај на опасност и опремата за преживување која се носи во воздухопловот, а се со цел итна комуникација со центрите за координација на спасувањето (RCC).

NCC.GEN.140 Документи, прирачници и информации, кои мора да бидат достапни во воздухопловот

(а) Освен ако не е поинаку наведено, оригинали или копии на следниве документи, прирачници и информации се достапни во воздухопловот за време на секој лет:

(1) упатство за операции при лет на воздухопловот (AFM), или еквивалентен(-ни) документ(-и);

(2) оригиналот на уверението за регистрација;

(3) оригиналот на уверението за пловидбеност (CofA);

(4) уверението за бучава;

(5) изјавата, како што е наведено во Анекс III (Дел-ORO), ORO.DEC.100 кон Регулатива (ЕУ) бр. 965/2012;

(6) листата на посебни одобренија, доколку е применливо;

(7) дозволата за радиостаница во воздухопловот, доколку е применливо;

(8) полиси за осигурување за одговорност на штета настаната од трети лица;

(9) дневникот на летот или еквивалентен документ;

(10) детали од пополнетиот ATC план за летање, зависно од потребата;

(11) тековни и соодветни воздухопловни карти за маршрутата на предложениот лет и сите маршрути, по кои е разумно да се очекува дека може да се пренасочи летот;

(12) информации за процедурите и визуелните сигнали, што треба да се користат од воздухоплов кој пресретнува или пресретнатиот воздухоплов;

(13) информации за услугите за истрага и спасување во областа на планираниот лет;

(14) важечките делови од упатството за работа, а кои се однесуваат на обврските на членовите на екипажот, кои се лесно достапни за членовите на екипажот;

(15) листа на минимална опрема (MEL) или список со отстапувања од конфигурацијата (CDL);

(16) соодветно итно известување на воздухопловниот персонал (NOTAM) и брифинг документација од услугите за воздухопловно информирање (AIS);

(17) соодветни метеоролошки информации;

(18) декларации за товарот и/или патниците, ако е применливо; и

(19) секоја друга документација, која може да биде релевантна за летот или се бара од државите, засегнати со летот.

(б) Во случај на губење или кражба на документите, наведени од (а)(2) до (а)(8), дозволено е операцијата да продолжи, додека воздухопловот не стигне до својата дестинација или место, каде што може да се изврши замена на документите.

NCC.GEN.145 Чување, изработка и користење на записи од уредите за снимање на податоците од летот

(а) По несреќа или инцидент, кои се предмет на задолжително известување, операторот ги чува оригиналните запишани податоци, во текот на 60 дена, ако не е определено поинаку од страна на истражниот орган.

(б) Операторот врши оперативни проверки и проценки на записите од **од уредот за снимање на податоците од летот** (FDR), записите од уредот за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR) и записите од опремата за пренос на податоци, за да се обезбеди континуирано функционирање на овие уреди.

(в) Операторот ги чува записите од оперативниот период од уредот за снимање на податоците од летот (FDR), како што се бара во NCC.IDE.A.165 или NCC.IDE.H.165, освен во случаите на тестирање и одржување на FDR, кога е дозволено бришење на информациите до еден час од најстарите запишани податоци во времето на тестирање.

(г) Операторот чува и одржува ажурирана документација, која ги прикажува информациите, потребни за претворање на необработените податоци од уредот за снимање на податоците од летот (FDR) во параметри, изразени во технички единици.

(д) Операторот ги става на располагање сите зачувани записи од уредот за снимање на податоците од летот (FDP), доколку надлежниот орган го утврди тоа.

(ѓ) Без да е во спротивност со Регулатива (ЕУ) бр. 996/2010:

(1) записите од од уредот за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR) се користат само ако сите засегнати членови на екипажот и персоналот за одржување на воздухопловите, за целите кои не се однесуваат на испитувањето на воздухопловна несреќа или инцидент, кои се предмет на задолжително известување ; и

(2) записите од уредот за снимање на податоците од летот (FDR) и записите од опремата за пренос на податоци се користат само за цели, кои не се предемт на испитувањето за воздухопловна несреќа или инцидент, кои се предмет на задолжително известување, само ако овие записи:

(i) се користат од страна на операторот единствено за целите на пловидбеноста или одржувањето; или

(ii) се анонимни; или

(iii) се откриваат преку заштитените процедури.

NCC.GEN.150 Транспорт на опасни материи

(а) Транспортот на опасни материи по воздушен пат се врши во согласност со Анекс 18 кон Чикашката конвенција, како што е последен пат изменета и проширена со *Техничките инструкции за безбеден транспорт на опасни материи по воздушен пат* (ICAO Doc 9284-AN/905), вклучувајќи ги дополнувањата, какви било измени или исправките.

(б) Опасните материи се транспортираат само од страна на оператор кој е овластен во согласност со Анекс V (Дел-SPA), Поддел Е, кон Регулатива (ЕУ) бр. 965/2010, освен кога:

(1) тие не се предмет на техничките инструкции во согласност со Дел 1 од овие инструкции; или

(2) тие се транспортираат од патници или членови на екипажот, или се во багажот, во согласност со Дел 8 од Техничките инструкции.

(в) Операторот утврдува процедури за да се гарантира дека се преземени сите разумни мерки за да се спречи невнимателно внесување на опасни материи во воздухопловот.

(г) Операторот го обезбедува персоналот со потребните информации, овозможувајќи му да ги извршува своите одговорности, како што се бара од Техничките инструкции.

(д) Во согласност со Техничките инструкции, операторот веднаш ги пријавува до надлежниот орган и до соодветниот орган на државата на чија територија се случил настанот, во случаи на какви било какви инциденти или несреќи со опасни материи.

(ѓ) Операторот гарантира дека на патниците им се обезбедуваат информации за опасните материи во согласност со Техничките инструкции.

(е) Операторот гарантира дека известувањата кои содржат информации за транспортот на забранети стоки се даваат на местата за прифаќање на товарот, како што се бара во Техничките инструкции.

ПОДДЕЛ Б

ОПЕРАТИВНИ ПРОЦЕДУРИ

NCC.OP.100 Користење на аеродроми и оперативни места

Операторот користи само такви аеродроми и оперативни места, кои се погодни за засегнатиот тип на воздухоплови и предметните операциите.

NCC.OP.105 Спецификации на изолирани аеродроми — авиони

При изборот на алтернативни аеродроми и политиката на планирање на гориво, операторот го смета еден аеродром за изолиран, доколку времето на лет до најблискиот соодветен алтернативен аеродром на дестинација е повеќе од:

(а) за авионите со клипни мотори, 60 минути; или

(б) за авионите со турбински мотори, 90 минути.

NCC.OP.110 Оперативен минимум на аеродромите – општо

(а) За правилата за летање по инструменти (IFR), операторот определува оперативен минимум за секој аеродром кој се користи за заминување, пристигнување и алтернативен аеродром. Таквиот минимум:

(1) не е помал од оној кој е утврден од страна на државата во која се наоѓа аеродромот, освен кога е посебно одобрен од страна на таа држава; и

(2) кога се вршат операции при намалена видливост треба да е одобрен од страна на надлежниот орган во согласност со Анекс V (Дел- SPA), Поддел Е кон Регулатива (ЕУ) бр. 965/2012.

(б) При утврдување на оперативниот минимум на аеродромите, операторот го зема предвид следново:

(1) типот, перформансите и карактеристиките при управување со воздухопловот;

(2) составот, неговата стручна оспособеност и искуство на екипажот на летот и

(3) димензиите и карактеристиките на полетно-слетните патеки и зоните на завршниот приод и полетување (FATO), кои можат да бидат избрани за користење;

(4) соодветноста и перформансите на достапните визуелни и невизуелни помошни средства на земја;

(5) опремата достапна на воздухопловот за навигација и/или контрола на патеката на летот при полетување, приод, порамнување на воздухопловот, слетување, движење по слетување и неуспешен приод;

(6) препреките во зоната на приодот, неуспешниот приод и зоните на првично искачување на висина која е потребна за спроведување на процедури за непредвидени ситуации;

(7) апсолутна висина/висина за надвиснување над препреките за приод по инструменти,;

(8) методите за одредување и известување за временските услови; и

(9) техниката за летање, која ќе биде користена во завршната фаза од приодот.

(в) Минимумот за секоја специфичен тип на приод и процедура за слетување се користи само ако се исполнети подолу наведените услови:

(1) копнената опрема потребна за предвидената процедура е функционална;

(2) системи на воздухоплов потребни за овој тип на приод се функционални;

(3) потребните критериуми за перформансите на воздухопловот се исполнети; и

(4) екипажот е соодветно квалификуван.

NCC.OP.111 Оперативен минимум на аеродромите –операции NPA, APV,

CAT I

(а) Висина на донесување на одлука (DH) која се користи за операции на непрецизен приод (NPA) и која се изведува со техника на завршен приод со непрекинато спуштање (CDFA), со процедура на приод со вертикално насочување (APV) или со операција од категорија I (CAT I), не треба да биде пониска од највисоката:

(1) минимална висина до која може да се користат помошните средства за приод без потребните визуелни ознаки;

(2) релативна висина за безбедно надвиснување на препреки (OCH) за категорија на воздухоплов;

(3) објавена висина на донесување на одлука (DH) за процедурата за приод, ако е применливо;

(4) системскиот минимум кој е наведен во Табела 1.; или

(5) минималната висина на донесување на одлука (DH) дадена во прирачникот за лет на воздухоплов (AFM) или во сличен документ, доколку е наведено.

(б) најниската висина на понирање (MDH) за NPA-операција која се изведува без CDFA-техниките треба да не биде пониска од највисоката::

(1) OCH за категоријата на воздухопловот;

(2) системскиот минимум кој е наведен во Табела 1; или

(3) минималната MDH наведена во AFM, доколку е дадено.

Табела 1.

Системски минимум

Опрема	*Најниска DM/MDH(ft)*
систем за слетување по инструменти (ILS)	200
систем за слетување преку системот за глобална навигација (GNSS)/ подобрен сателитски систем (SBAS) (процедури во услови на намалена видливост (LVP))	200
GNSS (латерална навигација,LNAV)	250
GNSS/барометарска вертикална навигација (VNAV) (LNAV/VNAV)	250
Локализатор (LOC) со или без опрема за мерење на растојание (DME)	250
Приод со надзорен радар (SRA) (престанува на ½ NM)	250
SRA (престанува на 1 NM)	300
SRA (престанува на 2 NM или на повеќе)	350
VHR универзален радиоопсег (VOR)	300
VOR/DME	250
Ненасочен фар (NDB)	350
NDB/DME	300
VHF следач на насока (VDF)	350

NCC.OP.112 Оперативен минимум на аеродромите - операции на кружење со авиони

(а) MDH за операции на кружење со авиони не е пониска од највисоката наведена вредности за :

(1) објавеното кружење (OCH) за категоријата на авион;

(2) минимална висина на кружење од Табела 1.; или

(3) DH/MDH од претходната процедура за приод по инструменти.

(б) Минималната видливост за операција на кружење со авиони е највисоката од наведените вредности за:

(1) видливост при кружење за категоријата на авион, доколку е објавена;

(2) минимална видливост од Табела 2.; или

(3) хоризонтална видливост по должина на полетно-слетна патека/конвертирана метеоролошка видливост (RVR /CMV) од претходната процедура на приод по инструменти.

Табела 1

MDH и минимална видливост за кружење во однос на категоријата на авион

	Категорија на авион			
	A	B	C	D
MDF (ft)	400	500	600	700
Минимална метеоролошка видливост (m)	1500	1600	2400	3600

NCC.OP.113 Оперативен минимум на аеродромите - операции на кружење на хеликоптери на копно

MDH за операции за кружење со хеликоптери на копно да не е помала од 250 стапки, а метеоролошката видливост да не е пониска од 800 м.

NCC.OP.115 Процедури на заминување и приод

(а) Водачот на воздухопловот ги користи процедурите на заминување и приод, утврдени од државата во која се наоѓа аеродромот, доколку тие процедури се објавени за полетно-слетната патека или FATO.

(б) Без да е во спротивност со (а), водачот на воздухопловот прифаќа дозвола од контролата на летање ATC за отстапување од објавената процедура само:

(1) под услов да се исполнети критериумите за висината за надвиснување над препреките и да се земени предвид сите оперативни услови; или

(2) доколку единицата на АТС го насочува со помош на радар.

(в) Во секој случај, сегментот на завршниот приод се прелетува визуелно или во согласност со објавените процедури за приод.

NCC.OP.120 Процедури за намалување на бучавата

Операторот разработува оперативна процедура земајќи ја предвид потребата од намалување на влијанието на бучавата од воздухопловот, притоа гарантирајќи дека безбедноста има приоритет пред намалувањето на бучавата.

NCC.OP.125 Минимална висина за избегнување на препреки - IFR летови

(а) операторот одредува метод за определување на минимална висина на лет која го обезбедува бараното надвиснување над терен за да можат да бидат извршени летови за сите сегменти на маршрутата според IFR.

(б) врз основа на овој метод, водачот на воздухопловот утврдува минимална апсолутна висина на летот за секој лет. Минималните апсолутни висини на лет не треба да бидат пониски од висината која е објавена од страна на земјата која е надлетувана.

NCC.OP.130 Снабдување гориво и моторно масло - авиони

(а) Водачот на воздухопловот го започнува летот само ако авионот има доволно гориво и моторно масло за следново:

(1) летови по услови на визуелно летање (VFR):

(i) во текот на денот, за лет до аеродромот на кој е закажано слетување, а потоа да летаат уште најмалку 30 минути на нормална апсолутна висина на крстарење; или

(ii) во текот на ноќта, за лет до аеродромот на кој е закажано слетување, а потоа да летаат уште најмалку 45 минути на нормална апсолутна висина на крстарење;

(2) за IFR летови:

(i) кога не е потребна алтернативна дестинација, да летаат до аеродромот на кој е закажано слетување,а потоа да летаат уште најмалку 45 минути летање на нормална апсолутна висина на крстарење; или

(ii) кога е потребна алтернативна дестинација, да летаат до аеродромот на кој е закажано слетување,а потоа да летаат уште најмалку 45 минути на нормална апсолутна висина на крстарење;

(б) При пресметувањето на потребното гориво, вклучително и за непредвидени ситуации, во предвид се земаат и следниве фактори:

(1) прогноза на метеоролошки услови;

(2) планирани маршрути од страна на АТС и застои во сообраќајот;

(3) процедури при губење на притисок или дефект на еден мотор на маршрута, каде е применливо; и

(4) сите други околности кои можат да доведат до одложување на слетувањето на авионот или да ја зголемат потрошувачката на гориво и/или моторното масло.

(в) Ништо не ја попречува измената на планот на летот за време на летот, со цел да се пренасочи летот кон друга дестинација, под услов да можат да се исполнат сите услови од точката за повторно планирање на летот.

NCC.OP.131 Снабдување со гориво и моторно масло- хеликоптери

(а) Водачот на воздухопловот го започнува летот само ако хеликоптерот има доволно гориво и моторно масло за следново:

(1) за летови по услови на визуелно летање (VFR), да летаат до аеродромот/ оперативното место на кој/- е има закажано слетување, а потоа уште најмалку 20 минути летање со брзина која овозможува најголема растојание; и

(2) за IFR летови:

(i) кога не е потребен алтернативен аеродром или кога не е достапен аеродром со погодни временски услови, за лет до аеродромот/моперативно место на кој/ - е има закажано слетување, а потоа да лета уште 30 минути при брзина на чекање на 450 м (1500 ft) над аеродромот на дестинација/ оперативното место на кое треба да слета при стандардни температурни услови за приод и слетување; или

(ii) кога е потребен алтернативен аеродром, за лет до аеродром/оперативно место предвидено за слетување и за приод и неуспешен приод, а потоа:

(А) да летаат до наведениот алтернативен аеродром: и

(В) да летаат уште 30 минути при брзина на чекање на 450 м (1 500 ft) над алтернативниот аеродром/оперативно место на кое треба да слета при стандардни температурни услови, приод и слетување

(б) При пресметувањето на потребното гориво, вклучително и за непредвидените ситуации, се зема предвид следново:

(1) прогноза на метеоролошки услови;

(2) планирани маршрути од страна на АТС и застои во сообраќајот;

(3) процедури при губење на притисок или дефект на моторот на маршрута, каде е применливо; и

(4) сите други околности кои можат да доведат до одложување на слетувањето на авионот или да ја зголемат потрошувачката на гориво и/или моторно масло.

(в) Ништо не ја попречува измената во планот на летот за време на летот, со цел да се пренасочи летот кон друга дестинација, под услов да можат да се исполнат сите услови од точката за повторно планирање на летот.

NCC.OP.135 Сместување на багаж и товар

Операторот утврдува процедури кои гарантираат дека:

(а) во патничката кабина се превезува само рачен багаж, кој може да биде сместен на соодветен и сигурен начин; и

(б) секој багаж и товар во кабината на воздухопловот, кој може да предизвика повреда или штета, или да го попречи пристапот до премините и излезите, доколку е поместен, е поставен така што би се спречило неговото поместување.

NCC.OP.140 Инструкции на патници

Водачот на воздухопловот гарантира дека:

(а) пред полетувањето патниците се запознаени со местоположбата и користење на следново:

(1) безбедносни појаси;

(2) излези за итни ситуации; и

(3) картичка со упатства за патници во случај на итна состојба;

и, доколку е применливо:

(4) појас за спасување;

(5) опрема за дистрибуција на кислород;

(6) чамци за спасување; и

(7) друга опрема во ситуации случај на опасност за индивидуална употреба од страна на патниците;

и

(б) во случај на итна состојба за време на летот, на патниците им се дадени соодветни инструкции за постапување, зависно од околностите.

NCC.OP.145 Подготовки за лет

(а) Пред почетокот на летот, водачот на воздухопловот, со сите достапни расположливи средства, проверува дека уредите на земја и/или вода, вклучувајќи ги и комуникациските уреди и средствата за навигација, кои му се достапни и се директно потребни за даденият лет за безбедно управување на воздухопловот, се соодветни за видот на операции во чиј склоп се изведува летот.

(б) Пред почетокот на летот, водачот на воздухопловот е запознаен со сите достапни метеоролошки информации кои се соодветни за планираниот лет. Подготовката за лет надвор од близината на местото на поаѓање и за сите летови по IFR, вклучува:

(1) студија за тековните временски извештаи и временски прогнози кои се достапни; и

(2) планирање на алтернативна процедура на подготовка за можноста, летот поради временските услови да не може да заврши според планираното.

NCC.OP.150 Алтернативни аеродром за полетување – авиони

(а) за летови по IFR водачот на воздухопловот во планот за лет одредува најмалку еден алтернативен аеродром за полетување со погодни временски услови, доколку временските услови на аеродромот на заминување се на, или под применливиот оперативен минимум на аеродромот или е невозможно да се врати на аеродромот од каде е полетано поради други причини .

(б) Алтернативниот аеродром за полетување е оддалечен од аеродромот на заминување најмногу:

(1) за двомоторни авиони: не повеќе од растојанието еднакво на време на лет од еден час, со брзина на крстарење со еден мотор при стандардни услови без ветар; и

(2) за авиони со три или повеќе мотори, не повеќе од растојанието еднакво на 2 часа лет со брзина на крстарење со еден откажан мотор (OEI) во согласност со AFM, при стандардни услови без ветар.

(в) За аеродромот да биде избран како алтернативен аеродром за полетување, достапните информации треба да укажуваат дека, за очекуваното време на употреба, условите ќе бидат на, или над оперативниот минимум на аеродромот за таа операција.

NCC.OP.151 Алтернативен аеродром на дестинација – авиони

За летови по IFR летови, водачот на воздухопловот, во планот на лет, одредува најмалку еден алтернативен аеродром на дестинација со погодни временски услови, освен доколку:

(а) достапните тековни метеоролошки информации укажуваат дека, за период од еден час пред, па се до еден час по, проценетото време на пристигнување, или од реалното време на поаѓање до еден час по проценетото време на пристигнување, зависно кој е пократок период, приодот и слетувањето може да се вршат под визуелни метеоролошки услови (VMC); или

(б) местото кое е наменето за слетување е изолирано и:

(1) на аеродромот кој што е предвиден за слетување му е пропишана процедура на приод по инструменти; и

(2) достапните тековни метеоролошки информации укажуваат дека следните метеоролошки услови ќе постојат од 2 часа пред, до 2 часа по, предвиденото време на пристигнување:

(i) базата на облаците е најмалку 300 метри (1000 стапки) над минимумот од процедурата на приод по инструменти; и

(ii) видливоста од најмалку 5,5 км или 4 км над минимумот од процедурата.

NCC.OP.152 Алтернативен авион на дестинација – хеликоптери

За летови по IFR летови, водачот на воздухопловот, во планот на лет, одредува најмалку еден алтернативен аеродром на дестинација со погодни временски услови, освен доколку:

(а) за аеродром на кој е предвидено слетување е пропишана процедура на приод по инструменти, а достапните тековни метеоролошки податоци покажуваат дека следните метеоролошки услови ќе постојат во периодот од два часа пред, до два часа по, предвиденото време на пристигнување, или од реалното време на поаѓање до 2 часа по предвиденото време на пристигнување, зависно кој е пократок период:

(1) базата на облаците од најмалку 120 метри (400 стапки) над минимумот од процедурата на приод по инструменти; и

(2) видливоста од најмалку 1500 м над минимумот од процедурата: или

(б) местото кое е наменето за слетување е изолирано и:

(1) на аеродромот кој што се предвиден за слетување му е пропишана процедура на приод по инструменти; и

(2) достапните тековни метеоролошки информации покажуваат дека следните метеоролошки услови ќе постојат од два часа пред, до два часа по, предвиденото време на пристигнување:

(i) базата на облаците е од најмалку 120 метри (400 стапки) над минимумот од процедурата на приод по инструменти; и

(ii) видливоста од најмалку 1500 м над минимумот од процедурата.

(3) точка од која нема враќање (PNR) е утврдена во случај на отворено море.

NCC.OP.155 Полнење на гориво кога има патници во воздухопловот или кога се во процес на качување или слегуваат од воздухопловот

(а) Не се врши полнење на воздухопловот со авионски бензин (AVGAS) или гориво со поголема испарливост и густина, или мешавина од овие горива, кога има патници на воздухопловот или кога тие се качуваат или слегуваат од воздухопловот.

(б) За сите други видови на гориво се преземаат потребните мерки и воздухопловот треба да биде соодветно екипиран со квалификуван персонал, подготвен да почне и да спроведе евакуација на воздухопловот, користејќи најпрактични и најбрзи достапни средства.

NCC.OP.160 Користење на пилотски слушалки

(а) Секој член на екипажот на лет, од кого се бара да заземе работно место во пилотската кабина, треба да носи слушалки со насочен микрофон или друг соодветен уред. Слушалките се користат како основно средство за говорна комуникација со ATS:

(1) на копно:

(i) кога добива инструкции за полетување од контролата на летање (ATC) преку говорна комуникација; и

(ii) кога моторите работат;

(2) за време на лет:

(i) под преодната висина; или

(ii) 10 000 стапки, во зависност од тоа која е повисока; и

(3) кога тоа се смета за неопходно од водачот на воздухопловот.

(б) Под условите од (а), насочениот микрофон или еквивалентниот уред се во положба што овозможува нивно користење за двонасочна радиокомуникација.

NCC.OP.165 Превоз на патници

Операторот е должен да утврди процедури со кои гарантира дека:

(а) патниците се сместени на места каде, во случај на итна евакуација, би можело да им се помогне, а при тоа да не се попречува евакуацијата на воздухопловот;

(б) пред и за време на движењето по површина за возење, полетување и слетување или секогаш кога водачот на воздухопловот смета дека тоа е неопходно во интерес на безбедноста, секој патник во воздухопловот е на своето седиште или легло и го има правилно врзан со својот безбедносен појас или уредот за ограничување на движењето; и

(в) заземање на седиштата од повеќе лица е дозволено само на некои седишта во воздухопловот на кои седат еден возрасен и едно дете и кои се соодветно обезбедени со дополнителен појас или друг уред за ограничување на движењето.

NCC.OP.MPA.170 Безбедност во патничката кабина и кујната(-ите)

Водачот на воздухопловот гарантира дека:

(а) пред движењето по површина за возење, полетување и слетување, сите излези и патеки за излез се слободни за пристап; и

(б) пред полетување и слетување и кога тој смета дека е неопходно во интерес на безбедноста, секоја опрема и багаж се соодветно обезбедени.

NCC.OP. 175 Пушење во воздухопловот

Водачот на воздухопловот не дозволува пушење во воздухопловот:

(а) секојпат кога се смета дека тоа е неопходно во интерес на безбедноста;

(б) за време на полнење на воздухопловот со гориво;

(в) кога воздухопловот е на земја, освен ако операторот не утврдил процедури за намалување на ризиците за време на операциите на земја;

(г) надвор од определените зони за пушење, во преминот(-ите) и во тоалетот(-ите);

(д) во просторот за товар и/или во други зони за превоз на товар, кој не е складиран во огноотпорни контејнери или покриени со огноотпорно платно; и

(ѓ) во оние зони од патничката кабина, во кои се доставува кислород.

NCC.OP.180 Временски услови

(а) Водачот на воздухопловот започнува полетување или го продолжува летот по услови на визуелно летање (VFR), само доколку последните достапни информации за временските услови наведуваат дека временските услови долж маршрутата и на одредената дестинација во предвиденото време на користење, ќе биде на, или над применливиот оперативен минимум за летови по VFR.

(б) Водачот на воздухопловот започнува полетување или го продолжува летот по правилата за летање по инструменти (IFR) кон аеродромот на планираната дестинација, само доколку последните достапни информации за временските услови наведуваат дека, во предвиденото време на пристигнување, временските услови на аеродромот на дестинација или најмалку на еден алтернативен аеродром на дестинација е на или над применливиот оперативен минимум на аеродромот.

(в) Ако летот содржи VFR и IFR сегменти, метеоролошките информации наведени во точки (а) и (б) се применуваат до степен до кој е потребно.

NCC.OP.185 Мраз и други загадувачи —процедури на земја

(а) Операторот утврдува процедури, кои треба да се следат кога е потребно одмрзнување или спречување на замрзнување на воздухоплов кој се наоѓа на земја, а потребни се и поврзани инспекции на воздухопловот со цел овозможување безбедно управување на воздухопловот.

(б) Водачот на воздухопловот започнува полетување, само ако воздухопловот е исчистен од какви било наслаги, кои би можеле да влијаат негативно врз перформансите или можноста за управување на воздухопловот, со исклучок на случаите дозволени според процедурите наведени во (а) и во согласност со AFM.

NCC.OP.190 Мраз и други загадувачи — процедури за летање

(а) Операторот утврдува процедури за летови при очекувани или реални услови на замрзнување.

(б) Водачот на воздухопловот започнува полетување или намерно лета при очекувани или реални услови на замрзнување, само ако воздухопловот е опремен и поседува уверение за оперирање во такви услови, како што е наведено во 2.a.5 од Анекс IV кон Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008

(в) Ако замрзнувањето го надминува интензитетот на замрзнување за кој воздухопловот поседува уверение за работа, или ако воздухоплов, кој не поседува уверение за летање при познати услови на замрзнување, наиде на замрзнување, водачот на воздухопловот веднаш излегува од овие услови на заледување преку промена на нивото и/или маршрутата и, ако е потребно, преку прогласување на итна ситуација кај контролата на летање (ATC).

NCC.OP.195 Услови за полетување

Пред да започне со полетување, водачот на воздухопловот се уверува дека:

(а) во согласност со информациите кои ги поседува, временските услови на аеродромот или оперативното место и условите на планираната полетно-слетна патека или FATO, нема да го попречуваат безбедното полетување и заминување; и

(б) е исполнет утврдениот оперативен минимум на аеродромот.

NCC.OP.200 Симулирање на ситуации за време на лет

(а) Водачот на воздухопловот, при превоз на патници или товар, не симулира:

(i) ситуации кои бараат примена на процедури за вонредни или итни ситуации; или

(ii) лет при временски услови по инструменти (IMC).

(б) По исклучок од ставот (а), такви ситуации може да се симулираат со студенти-пилоти во воздухоплов, за време на обуки за летање кои се спроведуваат од страна на одобрена организација за обука.

NCC.OP.205 Процедури за управување со потрошувачката на гориво за време на лет

(а) Операторот утврдува процедура, која гарантира дека проверките на гориво за време на летот и управувањето со потрошувачката на гориво се извршени.

(б) Водачот на воздухопловот редовно проверува дали количината на употребливо гориво што останува за време на летот не е помала од количината на гориво кое е потребно за продолжување на летот до аеродромот со погодни временски услови или до оперативното место и планираното резервно гориво, како што е наведено во NCC.OP.130 или NCC.OP.131.

NCC.OP.210 Користење на дополнителен кислород

Водачот на воздухопловот гарантира дека тој/таа и членовите на екипажот на лет, кои имаат обврски од суштинска важност за безбедно управување на воздухопловот во лет, постојано користат дополнителен кислород, кога апсолутната висината во кабината надминува 10 000 стапки за период подолг од 30 минути и кога апсолутната висината на кабината надминува 13 000 стапки.

NCC.OP.215 Откривање на близина со земјата

Кога се констатира несоодветна близина со земјата од член на екипажот на лет или од системот за предупредување за близина со земјата, пилотот, кој го извршува летот, веднаш презема корективни дејствија за создавање на услови за безбеден лет.

NCC.OP.220 Воздухопловен систем за избегнување на судир на воздухопловите во лет (ACAS)

Операторот утврдува оперативни процедури и програми за обука, кога ACAS е

инсталиран и функционира. Кога се користи системот ACAS II, таквите постапки и обука треба да бидат во согласност со Регулатива (ЕУ) бр. 1332/2011.

NCC.OP.225 Услови за приод и слетување

Пред да го започне приодот за слетување, водачот на воздухопловот мора да утврди дека, во согласност со расположливите информации, временските услови на аеродромот или оперативното место и условите на планираната полетно-слетна патека или FATO, нема да го попречуваат извршувањето на безбеден приод, слетување или неуспешен приод.

NCC.OP.230 Започнување и продолжување на приодот за слетување

(а) Водачот на воздухопловот може да започне приод по инструменти, независно од пријавената видливоста по полетно-слетната патека/видливоста (RVR/VIS).

(б) Ако пријавените RVR/VIS се под применливиот минимум, приодот не може да се продолжи:

(1) под 1 000 стапки над аеродромот; или

(2) во завршниот сегмент на приод во случај кога апсолутната /релативната висина на носење одлука (DA/H) или минималната апсолутна/релативна висина на понирање (MDA/H) е поголема од 1 000 ft над аеродромот.

(в) Кога нема RVR, вредностите на RVR можат да бидат добиени преку конвертирање на пријавената видливост.

(г) Ако, по поминувањето до 1 000 ft над аеродромот, пријавените RVR/VIS паднат под применливиот минимум, приодот може да се продолжи до DA/H или MDA/H.

(д) Приодот може да се продолжи под DA/H или MDA/H и слетувањето може да биде завршено, под услов визуелната референца соодветна за типот на операцијата на приод и за предвидената полетно-слетна патека да е утврдена на DA-H или MDA-H и да е одржувана .

(ѓ) RVR-зоната на точката на допир при слетување е секогаш контролирана.

ПОДДЕЛ B

ПЕРФОРМАНСИ НА ВОЗДУХОПЛОВИТЕ И ОПЕРАТИВНИ ОГРАНИЧУВАЊА

NCC.POL.100 Оперативни ограничувања – сите воздухоплови

(а) За време на која било фаза од операцијата, товарот , масата и балансот (CG) на воздухопловот, одговараат на ограничувањата, утврдени во AFM или во оперативниот прирачник, ако тоа е поограничувачко.

(б) Натписите, списоци, ознаките на инструменти или нивни комбинации, кои

ги содржат овие оперативни ограничувања пропишани со AFM за визуелна презентација, се прикажани во воздухопловот.

NCC.POL.105 Маса и баланс, товарање

(а) Операторот ја утврдува масата и **CG** на секој воздухоплов преку реално мерење пред неговото пуштање во употреба. Акумулираните влијанија од измените и поправките во однос на масата и балансирањето се земаат предвид и соодветно се документираат. Воздухопловот се мери повторно, ако влијанијата на измените во однос на масата и балансирањето не се точно познати.

(б) Мерењето се извршува од страна на производителот на воздухопловот или од овластена организација за одржување.

(в) Операторот ја утврдува масата на сите оперативни елементи и членови на екипажот вклучен во сувата оперативна маса на воздухопловот преку реално мерење, вклучително каков било багаж на екипажот или со користење на стандардни маси. Влијанието на нивната локација врз CG на воздухопловот, се утврдува. Кога се користат стандардни маси, следниве вредности на маса за членовите на екипажот треба да бидат користени за да се одреди сувата оперативна маса:

(1) 85 кг, вклучувајќи рачен багаж, за членовите на екипажот/техничкиот персонал; и

(2) 75 кг за членови на кабинскиот персонал.

(г) Операторот е должен да воспостави процедура која му овозможува на водачот на воздухопловот да ја утврди масата на товарот што се транспортира, вклучувајќи каков било баласт, преку:

(1) реалната тежина;

(2) утврдување на масата на товарот кој се транспортира во согласност со стандардните маси на патници и багаж; или

(3) пресметка на масата на патниците врз основа на изјавите на, или во име на, кој било патник, додавајќи ја на тоа вредноста на предодредената тежина за рачен багаж и облека, ако бројот на патнички седишта на располагање во воздухопловот:

(i) е помал од 10 за авиони; или

(ii) е помал од 6 за хеликоптери.

(д) кога се користат стандардни маси се употребуваат следниве вредности за маса.

(1) за патници, вредности во Табела 1 и 2, со вклучени рачен багаж и тежината на секое дете кое патува со возрасен на едно патничко место:

Табела 1

Стандардна маса за патници – воздухоплов со вкупен број на патнички места од 20 или повеќе

Патнички седишта	20 и повеќе		30 и повеќе
	Машки	Женски	Сите возрасни
Возрасни	88 кг	70 кг	84 кг
Деца	35 кг	35 кг	35 кг

Табела 2

Стандардна маса за патници – воздухоплов со вкупен број на патнички места од 19 или помалку

Патнички седишта	1 - 5	6 - 9	10 - 19
Машки	104 кг	96 кг	92 кг
Женски	86 кг	78 кг	74 кг
Деца	35 кг	35 кг	35 кг

(2) за багаж:

(i) за авиони, доколку вкупниот број на патнички седишта на располагање во авионот е 20 или повеќе, стандардните вредности на маса за чекиран багаж се дадени во Табела 3;

Табела 3

Стандардна маса за багаж – авион со вкупен број на патнички места од 20 или повеќе

Тип на лет	Стандардна маса на багаж
Домашен	11 кг
Во европскиот регион	13 кг
Интерконтинентален	15 кг
Сите останати	13 кг

(ii) за хеликоптери, доколку вкупниот број на патнички седишта на располагање

во авионот е 20 или повеќе, стандардните вредности на маса за чекиран багаж е 13 кг;

(ѓ) за авиони со 19 патнички места или помалку, реалната маса на чекиран багаж се утврдува:

(1) преку тежина; или

(2) преку пресметка врз основа на изјавите на, или во име на, секој патник. Ако ова не е изводливо, се употребува минималната стандардна маса која е еднаква на 13 кг.

(е) Операторот воспоставува процедури за да му овозможи на водачот на воздухопловот да ја утврди масата на наполнетото гориво, користејќи ги податоците за неговата реална густина, или доколку не е позната таа, густината, пресметана по метод, утврден во оперативното упатство.

(ж) Водачот на воздухопловот обезбедува дека товарењето:

(1) на воздухопловот се врши под надзор на квалификуван персонал; и

(2) патниот товар е во согласност со податоците, кои се користат за пресметување на масата и рамнотежата на воздухопловот.

(з) Операторот воспоставува процедури за да му овозможи на водачот на воздухопловот да ги почитува дополнителните структурни ограничувања како што се за цврстината на подот, максималниот товар по должина метар, максималната маса за товарен простор и максималниот број на места.

(s) Операторот ги воспоставува начелата и методите во оперативното упатство, кои се користат во товарењето и кај системот за утврдување на маса и баланс, кој ги исполнува условите, наведени во (а) до (з). Овој систем ги опфаќа сите типови на планирани операции.

NCC.POL.110 Документација и податоци за масата и балансирањето

(а) Операторот утврдува податоци и ја подготвува документацијата за маса и балансирањето пред секој лет, наведувајќи го товарот и неговата распределбата на начин што не се надминуваат ограничувањата на воздухопловот за маса и баланс. Документацијата за маса и баланс ги содржи следниве информации:

(1) Регистрација и тип на воздухоплов;

(2) Идентификација на летот, број и датум, како што е применливо;

(3) Име на водачот на воздухопловот;

(4) Името на лицето, кое ја подготвило документацијата;

(5) Сувата оперативна маса и CG на воздухопловот:

(6) Масата на горивото при полетување и масата на горивото за патувањето;

(7) Масата на останатиот потрошен материјали, различен од горивото, како што е применливо;

(8) Компонентите на товарот, вклучувајќи патници, багаж, товар и баласт;

(9) Масата на полетување, масата при слетување и масата без гориво;

(10) Применливите позиции на CG на воздухопловот; и

(11) Граничните вредности за масата и CG.

(б) Кога податоците и документацијата за масата и балансот се создаваат од компјутеризиран систем за маса и баланс, операторот ја проверува веродостојноста на добиените податоци.

(в) Кога товарањето на воздухопловот не се врши под надзор на водачот на воздухопловот, лицето кое го надгледува товарањето на воздухопловот потврдува со своерачен потпис или на сличен начин, дека товарот и неговата распределба се во согласност со документацијата за масата и балансот утврдена од водачот на воздухопловот. Водачот на воздухопловот со своерачен потпис или на сличен начин го потврдува прифаќањето.

(г) Операторот определува процедури за промени на товарот во последен момент, за да гарантира дека:

(1) секоја промена во последен момент по пополнување на документацијата за масата и балансот е внесена во документите за планирање на летот, кои ја содржат документацијата за масата и балансот.

(2) утврдената максимална дозволена промена во последен момент во однос на број на патници или товар е наведена; и

(3) ако оваа максимална дозволена вредност се надмине, се подготвува нова документација за масата и балансот.

NCC.POL.111 Документација и податоци за масата и балансот - олеснувања

По исклучок на NCC.POL.110(а) (5), позицијата на CG може да не мора да стои во документацијата за масата и баланост, ако распределбата на товарот е во согласност со однапред пресметана табела на рамнотежа или ако може да се докаже дека за планираните операции може да се обезбеди правилен баланс без оглед тоа каков е реалниот товар.

NCC.POL.115 Перформанси – општо

Водачот на воздухоплов управува со воздухопловот само ако перформансите се во согласност со применливите правила за лет и други ограничувања кои се однесуваат на летот, користењето на воздушниот простор, аеродромите или оперативните места, водејќи сметка за точноста на сите карти и мапи кои се употребуваат.

NCC.POL.120 Ограничувања на маса на полетување - авиони

Операторот гарантира дека:

(а) масата на авионот на почетокот на полетување не ги надминува ограничувањата за маса:

(1) при полетување, во согласност со условите на NCC.POL.125;

(2) на маршрута со еден откажан мотор (OEI), во согласност со условите на NCC.POL.135; и

(3) при слетувањето во согласност со условите на NCC.POL.135,

овозможувајќи очекувано намалување на маса при прогресијата на летот и испуштање на горивото.

(б) масата на почетокот на полетување никогаш не треба да го надмине максимумот на маса при полетување, како што е наведено во AFM за апсолутната висина на притисокот, кој е соодветен на висината на аеродромот или оперативното место, а доколку се употребува како параметар за одредување на максималната маса на полетување при какви било други локални атмосферски услови; и

(в) очекуваната маса за очекуваното време на слетување на аеродромот или оперативното место кое е предвидено за слетување или на кој било алтернативен аеродром на дестинацијата, никогаш нема да ја надмине максималната маса за слетување која што е наведена во AFM за апсолутната висина на притисокот кој е соодветен на висината на аеродромот или оперативното место, или доколку се употребува како параметар за одредување на максималната маса на полетување при какви било други локални атмосферски услови.

NCC.POL.125 Полетување - авиони

(а) При утврдување на максимална маса на полетување, водачот на воздухопловот го зема во предвид следново:

(1) пресметаната должина за полетување да не ја надминува расположливата должина за полетување при што должината на просторот без препреки да не ја надминува половина од расположливата должина на полетно-слетната патека за залет при полетување;

(2) пресметаната должина на полетно-слетната патека за залет при полетување да не ја надминува расположливата должина на полетно-слетната патека при полетување;

(3) единичната вредност V_1 се користи за одбиените и непрекинатите полетувања, ако вредноста на V_1 е наведена во AFM; и

(4) по влажни или контаминирани полетно-слетни патеки, масата на полетување не ја надминува масата која е дозволена за полетување на сува полетно-слетна патека под истите услови.

(б) во случај на отказ на моторот за време на полетувањето на воздухопловот, водачот на воздухопловот гарантира дека:

(1) за авион за кој вредноста на V_1 е наведена во AFM, авионот треба да го прекине полетувањето и да запре во рамки на расположливата должина на полетно-слетната патека за прекинато полетување, и

(2) за авиони за кои нето патеката за полетување е наведена во AFM, авионот треба да биде во можност да го продолжи полетувањето и да ги надмине сите пречки долж воздушната патека при соодветна оддалеченост, додека авионот не е во позиција да ги задоволи условите од NCC.POL.130.

NCC.POL.130 Летање по маршрута — со еден откажан мотор (OEI) - авиони

Водачот на воздухопловот гарантира дека во случај на откажан мотор во која било точка во текот на маршрутата, авион со повеќе мотори ќе го продолжи летот до соодветниот аеродром или до оперативното место, без да лета под минималната висина за надвиснување на препреки.

NCC.POL.135 Слетување – авиони

Водачот на воздухопловот гарантира дека на кој било аеродром или оперативно место, по надвиснување на сите препреки на патеката за приод на безбедна висина, авионот треба да биде во можност да слета и да застане, или хидроавион да постигне задоволителна мала брзина во рамки на расположливата должина на полетно-слетна патека за слетување. Се почитуваат отстапувања за предвидените варијации во техниките за приод и слетување, доколку таквите отстапувања не се почитувале при податоците за планирање или за перформансите.

ПОДДЕЛ Г

ИНСТРУМЕНТИ, ПОДАТОЦИ И ОПРЕМА

ОДДЕЛ 1

Авиони

NCC.IDE.A.100 Инструменти и опрема — општо

(а) Инструментите и опремата, потребни според овој поддел се одобруваат во согласност со применливите услови за пловидбеност доколку:

(1) ги употребува екипажот на лет за контрола на траекторијата на летот;

(2) се користи за исполнување на условите од NCC.IDE.A.245;

(3) се користи за исполнување на условите од NCC.IDE.A.250; или

(4) се вградени во авионот.

(б) доколку се бараат од овој поддел, следниве предмети нема потреба да се одобрат како опрема:

(1) Резервни осигурувачи;

(2) Рачни преносни светилки;

(3) Прецизен хронометат;

(4) Држач за карти;

(5) Комплет за прва помош;

(6) Опрема за преживување и сигнализирање;

(7) Морски котви и опрема за укотвување; и

(8) Систем за сигурносно врзување на деца.

(в) Инструментите и опремата, кои не се потребни според овој поддел, како и останата опрема која не се бара во согласност со други применливи анекси, но се пренесува при летот, треба да го исполнуваат следново:

(1) информациите кои се добиени со помош на овие инструменти, опрема или додатоци, не се користат од екипаж на лет за усогласување со Анекс I кон Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 или NCC.IDE.A.245 и NCC.IDE.A.250; и

(2) инструментите и опремата не влијаат на пловидбеноста на авионот, дури и во случај на отказ или дефекти.

(г) Инструментите и опремата се спремни за употреба или пак се достапни од работно место на кое седи член на екипажот на лет кој треба да ги употребува.

(д) Инструментите, кои се користат од даден член на екипажот на лет, се поставуваат така што му дозволуваат на членот на екипажот јасно да ги види индикациите од неговото/нејзиното работно место, со минимално изводливо отстапување од позицијата и насоката на неговиот/нејзиниот поглед од вообичаената положба во која тој/таа се наоѓа, гледајќи напред во насока на патеката на летот.

(ѓ) Се обезбедува лесен пристап до опремата за итна помош со цел моментално користење.

NCC.IDE.A.105 Минимална опрема за лет

Летот не започнува кога не функционираат или недостасуваат некои инструменти на авионот, делови од опрема или функции, потребни за планираниот лет, освен ако:

(а) авионот се користи според листата на минимална опрема (MEL) на операторот; или

(б) операторот добил одобрение од надлежниот орган да користи авион во рамки на ограничувањата на главната листа на минимална опрема (MMEL).

(в) авионот поседува дозвола за летање која е издадена во согласност со применливите услови за пловидбеност.

NCC.IDE.A.110 Резервни електрични осигурувачи

Авионите се опремени со резервни електрични осигурувачи со снага која е потребна за целосна заштита на колото, за замена на оние осигурувачи, за кои е дозволено да се заменат за време на летот.

NCC.IDE.A.115 Оперативни светла

Авионите, кои вршат операции во текот на ноќта, се опремени со:

(а) систем на светилки против удар;

(б) навигациски светилки/светилки за позиционирање;

(в) светло за слетување;

(г)светилки со напојување од авионскиот електричен систем за обезбедување соодветно осветлување на сите инструменти и опрема од суштинска важност за безбедно функционирање на авионот;

(д) светилки кои се напојуваат од авионскиот електричен систем и кои

обезбедуваат осветлување во сите патнички кабини;

(ѓ) самостојна преносна светилка (батериска ламба) за секој член од екипажот; и

(е) светилки според Меѓународните прописи за спречување на судири на море, ако авионот се користи како хидроавион.

NCC.IDE.A.120 Операции на авионот по VFR — инструменти за лет и навигациски инструменти и поврзана опрема

(а) Авионите, со кои се извршуваат операции по VFR во текот на денот се опремени со средства за мерење и прикажување на следново:

(1) Магнетниот курс;

(2) Времето во часови, минути и секунди;

(3) Висината по притисок;

(4) Индицирана брзина;

(5) Накосување; и

(6) Махов број, кога ограничувањата на брзината се изразени со Махов број.

(б) Авионите кои изведуваат операции во согласност со визуелни метеоролошки услови (VMC) над вода и вон видокругот на земјата, при VMC во текот на ноќта или во услови кога авионот не е во можност да се одржи на саканата патека на лет, без упатување кон еден или повеќе дополнителни инструменти, како дополнение кон точка (а), опремени се со:

(1) Средства за мерење и прикажување на следново:

(i) Свртувањето и накосувањето;

(ii) Положбата;

(iii) Вертикалната брзина; и

(iv) Стабилизиран курс.

(2) средства за прикажување, кога снабдувањето со електрична енергија на жироскопските инструменти не е соодветно; и

(3) средства за спречување на дефект на системот за прикажување на брзината на летање, која се бара во (а)(4) поради кондензација или замрзнување.

(в) Кога се потребни двајца пилоти за операција, авионите се опремени со дополнителни одделни средства за прикажување на:

(1) Висина на притисок;

(2) Индицирана брзина;

(3) Накосување, или свртување и накосување, како што е применливо;

(4) Положбата, доколку е применливо;

(5) Вертикалната брзина, доколку е применливо;

(6) Стабилизиран курс, доколку е применливо; и

(7) Махов број, кога ограничувањата на брзината се изразени во Махов број,

доколку е применливо.

NCC.IDE.A.125 Операции според IFR — инструменти за лет и навигациски инструменти и поврзана опрема

Авиони, кои се кои вршат операции по IFR се опремени со:

(а) Средства за мерење и прикажување на:

(1) Магнетниот курс;

(2) Времето во часови, минути и секунди;

(3) Висината по притисок;

(4) Индицирана брзина;

(5) Вертикалната брзина;

(6) Свртувањето и закосувањето;

(7) Положбата;

(8) Стабилизираниот курс;

(9) Надворешна температура на воздухот; и

(10) Махов број, кога ограничувањата на брзината се изразени со Махов број.

(б) Средства, кои укажуваат дека снабдувањето со електрична енергија на жироскопските инструменти не е соодветно;

(в) Кога се потребни двајца пилоти за лет, за вториот пилот постојат дополнителни одделни средства за да го прикажат следново :

(1) Висината на притисокот;

(2) Наведената брзина на летање;

(3) Вертикалната брзина;

(4) Свртувањето и закосувањето;

(5) Положбата;

(6) Стабилизираниот курс;

(7) Махов број, кога ограничувањата на брзината се изразени со Махов број, доколку е применливо;

(г) Средства за спречување на дефект на системот за прикажување на брзината на летање која се бара во (а)(4) и (в)2, поради кондензација или замрзнување;

(д) Алтернативен извор на статички притисок;

(ѓ) Држачот на карти на лесно читливо место, што може да биде осветлено за ноќни операции.

(е) втори независни средства за мерење и прикажување на висина; и

(ж) доводот на електрична енергија за итни случаи, независен од главниот систем за снабдување со електрична енергија, за потребите на функционирање и осветлување на системот за прикажување на положбата за најмалку 30 минути. Доводот на електрична енергија за итни случаи се вклучува автоматски, по

целосен пад на главниот систем за снабдување со електрична енергија и на инструментите мора јасно да прикаже дека индикаторот за положбата се напојува од доводот на електрична енергија за итни случаи.

NCC.IDE.A.130 Дополнителна опрема за операции со еден пилот при операции по IFR

Авионите со еден пилот, управувани по IFR, се опремени со автопилот, кој ја одржува најмалку висината и курсот.

NCC.IDE.A.135 Систем за предупредување за опасно приближување до теренот (TAWS)

Авионите со турбински мотори, со максимална сертифицирана маса при полетување (MCTOM) поголема од 5 700 kg, или со максимална конфигурација на оперативни патнички седишта (MOPSC) со повеќе од девет патнички места се опремени со TAWS, кој ги исполнува условите за:

(а) опрема од класа А, како што е наведено во прифатлив стандард, кај авиони на кои им е издадено индивидуално уверение за пловидбеност (CofA) по 1 јануари 2011 година: или

(б) опрема од класа В, како што е наведено во прифатлив стандард, кај авиони на кои им е издадено индивидуално уверение за пловидбеност (CofA) на или пред 1 јануари 2011 година.

NCC.IDE.A.140 Воздухопловен систем за избегнување на судир на воздухопловите во лет (ACAS)

Освен ако не е поинаку предвидено во Регулатива (ЕУ) бр. 1332/2011, авиони со турбински мотори, кои имаат MCTOM која надминува 5 700 kg, или MOPSC од повеќе од 19 патнички места се опремени со ACAS II.

NCC.IDE.A.145 Авионски метеоролошки радар

Следниве авиони се опремени со авионски метеоролошки радар, кога се користат во текот на ноќта или при IMC во области, во кои се очекуваат бури или други потенцијални опасни временски услови, за кои се смета дека можат да се откријат со авионски метеоролошки радар:

(а) авиони со херметичка кабина;

(б) авиони со нехерметичка кабина и MCTOM која е поголема од 5 700 kg; и

(в) авиони со нехерметичка кабина и MOPSC од повеќе од девет.

NCC.IDE.A.150 Дополнителна опрема за операции во услови на замрзнување во текот на ноќта

(а) Авиони, со кои се извршуваат операции во очекувани или реални услови на замрзнување во текот на ноќта се опремени со средства за осветлување или

откривање на создавање на мраз.

(б) Средствата за осветлување на формиран мраз не предизвикува одблесок или отсјај, со цел на членовите на екипажот на лет да не им го отежнува извршувањето на нивните должности.

NCC.IDE.A.155 Систем за внатрешна врска меѓу членовите на екипажот на лет

Авиони, кои вршат операции со повеќе од еден член на екипаж на лет се опремени со систем за внатрешна врска меѓу членовите на екипажот на лет, вклучувајќи слушалки и микрофони, кои се користат од страна на сите членови на екипажот на лет.

NCC.IDE.A.160 Уред за снимање на разговорите во пилотската кабина

(а) Следниве авиони се опремени со уред за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR):

(1) авиони со МСТОМ која што надминува 27 000 kg и со првично издадено индивидуално уверение за пловидбеност (CofA) на или пред 1 јануари 2016 година; и

(2) авиони со максимална сертифицирана маса при полетување (МСТОМ) која што надминува 2 250 kg:

(i) кои поседуваат уверение за работа со најмалку 2 пилота, како дел од екипажот;

(ii) опремени со турбомлазен мотор(и) или повеќе од еден турбопропелер; и

(iii) за кого уверението за типот е првпат издадено на 1 јануари 2016 година или подоцна.

(б) Уредот за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR) обезбедува чување на информациите кои се снимани во период кој не е пократок од последните два часа.

(в) Уредот за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR) го снима времето на:

(1) говорните комуникации пренесени или примени по радио во пилотската кабина;

(2) разговорите меѓу членовите на екипаж на лет со примена на внатрешниот систем за разговори и аудио системот за информирање на патниците, ако е инсталиран;

(3) звучно опкружување во пилотската кабина, вклучувајќи ги без прекин, звучните сигнали, примени од секој микрофон на рачка и микрофон во маска, во употреба; и

(4) гласовни или звучни сигнали за идентификување на навигациски средства или средства за приод, емитувани во пилотските слушалки или звучници.

(г) Уредот за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR) автоматски

почнува со снимање пред поаѓање на авионот на сопствен погон и продолжува да снима до завршувањето на летот, кога авионот веќе не може да се движи на сопствен погон.

(д) Како дополнение на (г), во зависност од достапноста на електричната енергија, уредот за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR) почнува да снима што е можно порано за време на проверките во пилотската кабина пред стартување на моторот на почетокот од летот до проверките во пилотската кабина, непосредно по гасењето на моторите на крајот од летот.

(ѓ) Уредот за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR) има направа што помага за негово лоцирање во вода.

NCC.IDE.A.165 Уред за снимање на податоците од летот

(а) Авиони со максимална сертифицирана маса при полетување (MCTOM), поголема од 5 700 kg, чие првично индивидуално уверение за пловидбеност (CofA) е издадено на или по 1 јануари 2016 година се опремени со уред за снимање на податоците од летот (FDR), кој користи дигитален метод за снимање и чување на податоци, како и метод за лесно враќање на овие податоци од податочната база.

(б) Уредот кој ги снима податоците од летот (FDR) ги снима параметрите, потребни за точното одредување на патеката на летот на авионот, брзината, позицијата, моќноста на моторите, конфигурацијата и вршењето на операции и обезбедува чување на снимените податоци најмалку во текот на последните 25 часови.

(в) Податоците задолжително се добиваат од изворите на авионот, кои обезбедуваат прецизна корелација со снимените информации прикажани на екипажот на лет.

(г) Уредот за снимање на податоците од летот (FDR) автоматски почнува со снимање на податоците пред поаѓање на авионот на сопствен погон и автоматски престанува да снима по завршувањето на летот, кога авионот веќе не може да се движи на сопствен погон.

(д) Уредот за снимање на податоците од летот (FDR) има направа за помош при неговото лоцирање во вода.

NCC.IDE.A.170 Снимање на пренос на податоци

(а) Авиони, чие првично индивидуално уверение за пловидбеност (CofA) е издадено на или по 1 јануари 2016 година, а кои имаат можност да ги одржуваат комуникациите преку пренос на податоци и се опремени со уред за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR), снимаат на уредот, каде е применливо:

(1) комуникациски пораки преку пренос на податоци, поврзани со ATS комуникации до и од авионот, вклучувајќи ги пораките, кои се однесуваат на следниве апликации:

(i) почеток на комуникации преку пренос на податоци;

(ii) комуникација меѓу контролорот на летови и пилотот;

(iii) насочен надзор;

(iv) информации за летот;

(v) доколку тоа го дозволува структурата на системот, надзор на радиоврската на воздухопловите;

(vi) доколку тоа го дозволува структурата на системот, податоци за оперативната контрола на воздухопловите; и

(vii) сликовен запис на податоците, доколку тоа го дозволува архитектурата на системот;

(2) информации, кои овозможуваат корелација со слични записи, поврзани со комуникации за пренос на податоци и кои се чуваат одделно од авионот; и

(3) информации за времето и приоритетот на комуникациските пораки за пренос на податоци, земајќи ја предвид структурата на системот.

(б) Уредот за снимање користи дигитален метод за снимање и чување на податоци и информации, како и метод за брзо враќање на овие податоци. Методот на снимање овозможува синхронизација на податоците со податоците, снимени на земја.

(в) Уредот за снимање обезбедува задржување на снимените информации најмалку за периодот предвиден во NCC.IDE.A.160 за уредот за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR) .

(г) Уредот за снимање има направа за помош при негово лоцирање во вода.

(д) Барањата кои се применливи за почнување и запирање на снимањето се исти како оние, наведени во NCC.IDE.A.160 (г) и (д) за логиката на започнување и запирање за уредот за снимање на разговорите во пилотската кабина.

NCC.IDE.A.175 Комбиниран уред за снимање на податоци од летот и на разговорите во пилотската кабина

Усогласеноста со условите за уредите за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR) и на податоците од летот (FDR) може да биде постигната преку:

(а) еден комбиниран уред за снимање на разговорите во пилотската кабина, доколку авионот треба да биде опремен со CVR и со уред за снимање на податоците од летот (FDR);

(б) два комбинирани уреда за снимање на податоците на летот и разговорите во пилотската кабина, доколку авионот е опремен со уред за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR) и со уред за снимање на податоците од летот (FDR).

NCC.IDE.A.180 Седишта, сигурносни појаси на седиштата, сигурносни системи за врзување и систем за сигурносно врзување на деца

(а) Авионите се опремени со:

(1) седиште или легло за секое лице во воздухопловот на возраст од 24 месеци или повеќе;

(2) сигурносен појас за секое патничко седиште и сигурносни појаси за секое легло;

(3) систем за сигурносно врзување за деца (CDR) за секое лице на воздухопловот на возраст под 24 месеци;

(4) појас за седиште со безбедносен систем за врзување на горниот дел од торзото, вклучувајќи уред за автоматско задржување на торзото на седиштето, во случај на ненадејно кочење:

(i) за секое седиште на член на екипажот на лет и за секое седиште до пилотско седиште;

(ii) за секое седиште на набљудувач, лоцирано во пилотската кабина;

и

(5) појас за седиште со безбедносен систем за врзување на горниот дел на торзото на седиштето за минималниот потребен број на членови од кабинскиот персонал, во случај на авиони на кои им е издадено индивидуално уверение за пловидбеност (CofA) по 31 декември 1980 година

(б) Појас за седиште со безбедносен систем за врзување на горниот дел на торзото:

(1) се ослободува од една точка;

(2) на седиштата на член од екипажот на лет, на секое седиште до пилотското седиште и на седиштата за минималниот потребен број на членови од кабинскиот персонал, вклучува два рамени појаси и сигурносен појас за седиштето, кои можат да се користат самостојно.

NCC.IDE.A.185 Знаци за врзување на појасите и забрането пушење

Авиони, во кои седиштата на екипажот на лет не се гледаат сите патнички седишта, се опремени со средства за укажување на сите патници и членови на кабинскиот персонал кога треба појасите да бидат врзани и кога пушењето не е дозволено.

NCC.IDE.A.190 Комплет за прва помош

(а) Авионите се опремени со комплети за прва помош во согласност со Табела 1.

Табела 1

Број на потребни комплети за прва помош

Број на поставени патнички седишта	Број на потребни комплети за прва помош
0-100	1
101-200	2
201-300	3
301-400	4
401-500	5
501 или повеќе	6

(б) Комплетите за прва помош се:

(1) лесно достапни за користење; и

(2) се обновуваат редовно.

NCC.IDE.A.195 Дополнителен кислород — авиони со херметички затворена кабина

(а) Авионите со херметичка затворена кабина, управувани при висина на лет за која се бара дополнителен кислород според точка (б) се опремени со направа за складирање и дистрибуција на кислород која може да складираат и дистрибуираат резерви на кислород.

(б) Авионите со херметички затворена кабина, управувани над висини на лет на кои висината на притисокот во патничката кабина е над 10 000, стапки треба да носат доволно кислород за дишење за да може да се обезбеди за:

(1) сите членови на екипажот и:

(i) 100 % од патниците во кој било период кога висината на притисокот во кабината надминува 15 000 стапки, но во секој случај не помал од резерви на кислород за десет минути .

(ii) најмалку 30 % од патниците во кој било период кога, при губење на притисокот и земајќи ги предвид околностите на летот, висината на притисокот во патничката кабина е помеѓу 14 000 стапки и 15 000 стапки; и

(iii) најмалку 10 % од патниците во кој било период подолго од 30 минути, кога висината на притисокот во патничката кабина е помеѓу 10 000 стапки и 14 000 стапки;

(2) сите патници во патничката кабина за не помалку од 10 минути за авиони кои извршуваат операции на висина на притисок над 25 000 стапки или кои се извршуваат под таа висина, но под услови кои нема да дозволат безбедно спуштање кон висина на притисок од 13 000 стапки во рок од 4 минути.

(в) Авионите со херметички затворена кабина, кои извршуваат операции на апсолутна висина над 25000 стапки, дополнително се опремени со:

(1) уред за предупредување на екипажот на лет за какво било губење на притисокот; и

(2) маски кои брзо се стават, за членовите на екипажот на лет.

NCC.IDE.A. 200 Дополнителен кислород — авиони со нехерметичка кабина

(а) Авиони со нехерметички кабини кои вршат операции на апсолутна висини на лет за кои е потребно снабдување со кислород во согласност со став (б) се опремени со направа за складирање и дистрибуција на кислород, кој може да ги складира и да се дистрибуира потребни резерви на кислород.

(б) Авиони со нехерметичка кабина кои вршат операции над апсолутна висина на лет на која висината на притисокот во патничката кабина е над 10 000 стапки, носат доволно резерви кислород за дишење за:

(1) сите членови на екипажот и на најмалку 10% од патниците во кој било

период подолго од 30 минути, кога висината на притисокот во патничката кабина е помеѓу 10 000 стапки и 13 000 стапки; и

(2) за сите членови на екипажот и патниците за кој било период кога висината на притисокот во патничката кабина е над 13.000 стапки.

NCC.IDE.A.205 Рачни противпожарни апарати

(а) Авионите се опремени со најмалку еден рачен противпожарен апарат:

(1) во пилотската кабина; и

(2) во секоја патничка кабина која е одделена од пилотската кабина, освен ако кабината е лесно достапна за екипажот на лет.

(б) Типот и количината на противпожарниот агенс за потребните противпожарни апарати се во согласност со типот на пожарот, кој може да се случи во кабината, каде се планира користење на соодветниот апарат, и гарантираат минимална опасност од концентрација на токсичен гас во кабините во кои се сместени лица.

NCC.IDE.A.206 Секира и хебла за разбивање

(а) Авиони со максимална сертифицирана маса при полетување (MCTOM) поголема од 5 700 kg, или MOPSC со повеќе од девет патнички места, се опремени со најмалку една секира или хебла за разбивање, кои се наоѓаат во пилотската кабина.

(б) Во случај на авиони со MOPSC за повеќе од 200 патници, се поставува дополнителна секира или хебла за разбивање во или во близина на зоната на крајот од кујната или во близина на неа.

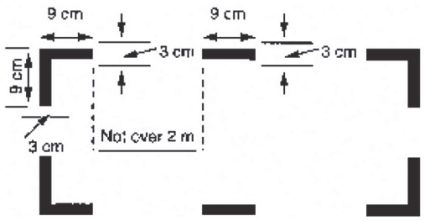
(в) Секирите и хеблите, кои се наоѓаат во патничката кабина не треба да бидат видливи за патниците.

NCC.IDE.A.210 Означување на местата за пробивање

Ако зоните на трупот на авионот, погодни за пробивање од страна на спасувачките екипи во итен случај се означени, таквите места се означени како што е прикажано на слика 1.

Слика 1

Означување на местата за пробивање



NCC.IDE.A.215 Предавател за итно лоцирање (ELT)

(а) Авионите се опремуваат со:

(1) со ELT од кој било вид со првично издадено индивидуално уверение за пловидбеност (CofA) на или пред 1 јули 2008 година;

(2) со автоматско ELT со првично издадено индивидуално уверение за пловидбеност (CofA) на или по 1 јули 2008 година.

(б) ELT од секаков тип треба да може да пренесува истовремено на фреквенции 121,5 MHz и 406 MHz.

NCC.IDE.A.220 Летови над вода

(а) Следниве авиони се опремени со елеци за спасување за секое лице во авионот или еквивалентен индивидуален појас за пловење за секое лице во авионот на возраст под 24 месеци, сместени на место со цел да бидат лесно достапно од седиштето или леглото на лицето за чија потреба е снабдено:

(1) копнени авиони, кои вршат операции над вода на растојание поголемо од 50 морски милји од земјата, или кои полетуваат или слетуваат на аеродром или оперативно место, каде според водачот на воздухопловот, патеката на полетување или приод е така поставена над вода при што би постоела веројатност за принудно слетување на вода; и

(2) хидроавиони, кои се управуваат над вода.

(б) Секој елек за спасување или еквивалентен индивидуален уред кој плови е опремен со електрична светилка, со цел олеснување на одредувањето на локација на лицата.

(в) Хидроавионите, кои се користат над вода, се опремени со:

(1) морски котви и друга опрема, потребна за закотвување, засидрување и маневрирање на авион на вода, во согласност со неговата големина, тежина и карактеристики за управување; и

(2) опрема за создавање на звучни сигнали, како што е наведено во Меѓународните правила за избегнување судири на море, кога тоа е применливо.

(г) Водачот на авион со кој се изведуваат операции над вода на поголемо растојание од копното каде е поверојатно итно слетување поголемо од она кое одговара на 30 минути при нормална брзина на крстарење или 50 NM, зависно кое е помало, го одредува ризикот за преживување на патниците во авионот во случај на принудно слетување на вода, врз основа на што тој/таа одлучил/-а да понесе:

(1) опрема за сигнализирање на опасност;

(2) доволно сплавови за спасување за да се пренесат сите лица кои се наоѓаат во авионот, сместени така што овозможуваат лесно користење во итна ситуација; и

(3) опрема за спасување за обезбедување средства за одржување во живот, во согласност со планираниот лет.

NCC.IDE.A.230 Опрема за преживување

(а) Авиони, со кои се вршат операции над зони, во кои потрагата и спасувањето можат да бидат особено тешки, се опремени со:

(1) сигнална опрема за сигнализирање на опасност;

(2) најмалку еден ELT; и

(3) дополнителна опрема за преживување за маршрута која се лета земајќи го предвид бројот на лицата во авионот.

(б) Дополнителната опрема за преживување, наведена во (а)(3), не е потребно да се носи, кога авионот:

(1) останува на растојание од зоната во која потрагата и спасувањето не се особено тешки, а кое растојание одговара на:

(i) 120 минути лет со брзина за летање со еден нефункционален мотор за авиони кои може да го продолжат летот до аеродромот со критичен/-ни мотор/-и кој/-и може да станат нефункционални во која било точка на маршрутата или планираните маршрути на заобиколување; или

(ii) 30 минутен лет со брзина на маршрута за сите други авиони;

или

(2) останува на растојание, кое не е поголемо од она кое одговара на 90-минутен лет со брзина на крстарење од зона соодветна за извршување на принудно слетување, за авионите кои поседуваат уверение во согласност со важечките стандарди за пловидбеност.

NCC.IDE.A.240 Слушалки

(а) Авионите се опремени со слушалки со насочен микрофон или еквивалентно, за секој член на екипажот на лет на неговото работно место во пилотската кабина.

(б) Авиони, кои се управувани по IFR или во ноќни услови, се опремени со копче за пренос на рачните команди за управување, за секој член на екипажот на лет.

NCC.IDE.A.245 Радиокомуникациска опрема

(а) Авионите, кои извршуваат операции по IFR или во ноќни услови, или ако е во согласност со применливите услови за воздушен простор, се опремени со радиокомуникациска опрема, која при нормални услови на радио-пренос, овозможуваат:

(1) вршење на двонасочна комуникација за целите на аеродромска контрола;

(2) добивање метеоролошки информации за цело време во текот на летот;

(3) вршење двонасочна комуникација во кое било време од летот со оние воздухопловни станици и на оние фреквенции кои се пропишани од надлежното тело; и

(4) обезбедување комуникација на воздухопловната фреквенција за итни случаи

од 121,5 MHz

(б) Доколку е потребна повеќе од една единица на комуникациска опрема, секоја е независна од другите до степен до кој нефункционирањето на која било опрема нема да резултира со нефункционирање на која било друга опрема.

NCC.IDE.A.250 Навигациска опрема

(а) Авионите се опремени со навигациска опрема која ќе им овозможи да продолжат согласно:

(1) планот за летање на ATS, доколку е применливо; и

(2) применливите услови за воздушен простор.

(б) Авионите имаат доволна навигациска опрема, за да гарантира дека во случај на нефункционирање на некој елемент од опремата во која било фаза од летот, останатата опрема овозможува безбедна навигација согласно со став (а), или безбедно спроведување на соодветната акција при непредвидена состојба.

(в) Авионите, кои вршат операции, за кои се планира слетување при IMC, се опремени со соодветна опрема, што овозможува навигација до точка од која е можно да се изврши слетување по визуелни ориентири. Со оваа опрема се овозможува вршење таква навигација за секој аеродром, на кој се планира слетување при IMC и за секој одреден алтернативен аеродроми.

NCC.IDE.A.255 Транспондер

Авионите се опремени со транспондер со секундарен надзорен радар за известување за висина по притисок и со секој останат SSR транспондер со карактеристики кои се неопходни за маршрутата по која ќе се изврши летот.

NCC.IDE.A.260 Управување со електронски навигациски податоци

(а) Операторот користи исклучиво софтвер за електронски навигациски податоци, кој подржува апликација за навигација, која ги исполнува стандардите за интегритет, што се погодни за планираното користење на податоците.

(б) Кога производите со електронски навигациски податоци поддржува навигациска апликација, потребна за вршење операција, за која Анекс V (Дел-SPA) кон Регулатива (ЕУ) бр. 965/2012 бара одобрение, операторот покажува пред надлежниот орган дека применетиот процес и испорачаните производи, одговараат на стандардите за интегритет, кои се погодни за планираното користење на податоците.

(в) Операторот постојано го набљудува како процесот така и производите, директно или преку следење на усогласеноста на снабдувачите на услуги кои се трети лица.

(г) Операторот обезбедува навремена дистрибуција и внесување на тековни и непроменети електронски навигациски податоци за сите авиони, кои имаат потреба од нив.

ОДДЕЛ 2

Хеликоптери

NCC.IDE.H.100 Инструменти и опрема — општо

(а) Инструментите и опремата, потребни според овој поддел се одобруваат во согласност со применливите услови за пловидбеност доколку:

(1) ги употребува екипажот на лет за контрола на траекторијата на летот;

(2) се користи за исполнување на условите од NCC.IDE.H.245;

(3) се користи за исполнување на условите од NCC.IDE.H.250; или

(4) се вградени во хеликоптерот.

(б) доколку се бараат од овој поддел, следниве предмети нема потреба да се одобрат како опрема:

(1) Рачни преносни светилки;

(2) Прецизни хронометри;

(3) Држач за карти;

(4) Комплет за прва помош;

(5) Сигнална опрема и опрема за преживување;

(6) Морски котви и опрема за укотвување; и

(7) Систем за сигурносно врзување на деца.

(в) Инструментите и опремата, кои не се потребни според овој поддел, како и останата опрема за која не се бара во согласност со другите применливи анекси, но се пренесуваат при летот, треба да го исполнуваат следново:

(1) информациите обезбедени од овие инструменти, опрема или додатоци, не се користат од екипаж на лет за целите на усогласување со Анекс I кон Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 или NCC.IDE.H.245 и NCC.IDE.H.250; и

(2) инструментите и опремата не влијаат на пловидбеноста на хеликоптерот дури и во случај на откажувања или дефекти.

(в) Инструментите и опремата се спремни за употреба или пак се достапни од работната позиција на кое седи член на екипажот на лет кој треба да ги употребува.

(г) Инструментите, кои се користат од даден член на екипажот на лет, се поставуваат така што упатствата се видливи од неговата/нејзината работна позиција, со минимално отстапување од позицијата и насоката на неговиот/нејзиниот поглед од вообичаената положба во која тој/таа се наоѓа, гледајќи напред во насока на патеката на летот.

(д) Целокупната опрема за итна помош е лесно достапна за непосредна употреба.

NCC.IDE.H.105 Минимална опрема за лет

Летот не започнува кога не функционираат или недостасуваат некои инструменти, делови од опрема или функции на хеликоптерот, потребни за

планираниот лет, освен ако:

(а) хеликоптерот се користи според листата на минимална опрема (MEL) на операторот; или

(б) операторот добил одобрение од надлежниот орган да управува хеликоптер во рамки на ограничувањата на главната листа на минимална опрема (MMEL); или

(в) хеликоптерот поседува дозвола за летање која е издадена во согласност со применливите услови за пловидбеност.

NCC.IDE.A.115 Оперативни светла

Хеликоптерите, кои вршат операции во текот на ноќта, се опремени со:

(а) систем на светилки против судири;

(б) навигациски светла/светла за позиционирање;

(в) светло за слетување;

(г) светилки со напојување од хеликоптерскиот електронски систем за обезбедување на соодветно осветлување на сите инструменти и опрема од суштинска важност за безбедно управување на хеликоптерот;

(д) осветлување со напојување од хеликоптерскиот електронски систем за обезбедување на осветлување во сите патнички кабини;

(ѓ) самостојна преносна светилка за секој член од екипажот; и

(е) светла според Меѓународните прописи за спречување на судири на море, ако хеликоптерот е амфибиски.

NCC.IDE.H.120 Операции по VFR — инструменти за лет и навигациски инструменти и поврзана опрема

(а) Хеликоптерите, кои се користат по VFR во текот на денот се опремени со средства за мерење и прикажување на:

(1) Магнетниот курс;

(2) Времето во часови, минути и секунди;

(3) Висина по притисокот;

(4) Индицирана воздушна брзина; и

(5) Накосување.

(б) Хеликоптери кои изведуваат операции во согласност со визуелни метеоролошки услови (VMC) над вода и вон видокругот на копното, при VMC во ноќни услови, или кога видливоста е помала од 1 500м или во услови кога хеликоптерот не е во можност да се одржи на саканата траекторија на лет, без упатување кон еден или повеќе дополнителни инструменти, дополнително кон точка (а) опремени се и со:

(1) Средства за мерење и прикажување на:

(i) Положбата;

(iii Вертикалната брзина; и

(iii) Стабилизираниот курс.

(2) средства за прикажување кога снабдувањето со електрична енергија на жироскопските инструменти не е соодветно; и

(3) средства за спречување дефекти на системот за прикажување на брзината на летање која се бара во (а) (4) поради кондензација или замрзнување.

(в) Кога се потребни двајца пилоти за операција, хеликоптерите се опремени со дополнителни одделни средства за прикажување на:

(1) Висина на притисок;

(2) Индицирана брзина;

(3) Закосувањето;

(4) Положбата, доколку е применливо;

(5) Вертикалната брзина, доколку е применливо; и

(6) Стабилизираниот курс, доколку е применливо.

NCC.IDE.H.125 Операции по IFR — инструменти за лет и навигациски инструменти и поврзана опрема

Хеликоптери , кои се управувани според IFR се опремени со:

(а) Средства за мерење и прикажување на:

(1) Магнетниот курс;

(2) Времето во часови, минути и секунди;

(3) Висината на притисокот;

(4) Индицираната брзина;

(5) Вертикалната брзина;

(6) Накосувањето;

(7) Положбата;

(8) Стабилизираниот курс; и

(9) Надворешната температура на воздухот.

(б) Средства, кои укажуваат дека снабдувањето со електрична енергија на жироскопските инструменти не е соодветно.

(в) Кога се потребни двајца пилоти за лет, за вториот пилот постојат дополнителни одделни средства за го прикажуваат следново:

(1) Висината на притисокот;

(2) Наведената воздушна брзина;

(3) Вертикалната брзина;

(4) Закосувањето;

(5) Положбата;

(б) Стабилизираниот спречување на дефект на системот за прикажување на брзина на летање која се бара во (а) (4) и (в) 2 поради кондензација или замрзнување;

(д) Алтернативен извор на статички притисок;

(ѓ) Држачот на карти се наоѓа на лесно читливо место, што може да биде осветлено за ноќни операции; и

(е) Дополнителни независни средства за мерење и прикажување на висина.

NCC.IDE.H.130 Дополнителна опрема за со еден пилот при операции по IFR

Хеликоптерите со еден пилот, управувани по IFR, се опремени со автопилот, кој ја одржува најмалку апсолутната висината и курсот.

NCC.IDE.H.145 Авионски метеоролошки радар

Хеликоптери со MOPSC со повеќе од девет патнички места, управувани по IFR или во текот на ноќта, се опремени со авионски метеоролошки радар, кога моменталните метеоролошки извештаи покажуваат дека може да се очекуваат, по маршрутата, бури или други потенцијални опасни временски услови, што се сметаат дека можат да се откријат со авионски метеоролошки радар.

NCC.IDE.H.150 Дополнителна опрема за операции во услови на замрзнување во текот на ноќта

(а) Хеликоптери, кои се извршуваат операции во очекувани или реални услови на замрзнување во текот на ноќта се опремени со средства за осветлување или откривање на создавање на мраз.

(б) Средствата за осветлување на формиран мраз не предизвикува одблесок или отсјај што на членовите на екипажот би им го отежнало извршувањето на нивните должности.

NCC.IDE.H.155 Систем за внатрешна врска меѓу членовите на екипажот на лет

Хеликоптери, кои се вршат операции со повеќе од еден член на екипажот на лет се опремени со систем за внатрешна врска меѓу членовите на екипажот на лет, вклучувајќи слушалки и микрофони кои се користат од страна на сите членови на екипажот на лет.

NCC.IDE.H.160 Уред за снимање на разговорите во пилотската кабина

(а) Хеликоптерите со максимална сертифицирана маса при полетување (MCTOM) која што надминува 7 000 kg и со првично издадено индивидуално уверение за пловидбеност (CofA) на или пред 1 јануари 2016 година се опремени со CVR.

(б) CVR обезбедува чување на информациите кои се снимени во период кој не е пократок од последните два часа.

(в) CVR го снима следново, со референца кон временскиот рок:

(1) говорните комуникации пренесени и примени по радио од екипажот во пилотската кабина;

(2) разговорите меѓу членовите на екипаж на лет со примена на внатрешниот систем за разговори и системот за јавно обраќање, ако е инсталиран;

(3) звучното опкружување во пилотската кабина, вклучително ги без прекин звучните сигнали, примени од секој микрофон на екипажот; и

(4) гласовните или звучни сигнали за идентификување на навигациски средства или средства за приод, емитувани во пилотските слушалки или звучници.

(г) CVR автоматски почнува со снимање пред поаѓање на хеликоптерот на сопствен погон и продолжува да снима до завршувањето на летот, кога хеликоптерот веќе не може да се движи на сопствен погон.

(д) Како додаток на (г), во зависност од достапноста на електрична енергија, CVR почнува да снима што е можно порано за време на проверките во пилотската кабина пред стартување на моторот на почетокот од летот до проверките во пилотската кабина, непосредно по гасењето на моторите на крајот од летот

(ѓ) CVR има направа што помага за негово лоцирање во вода.

NCC.IDE.H. 165 Уред за снимање на податоците на летот

(а) Хеликоптери со МСТОМ, поголема од 3 175 kg, чие првично индивидуално уверение за пловидбеност (CofA) е издадено на или по 1 јануари 2016 година се опремени со уред за снимање на податоците од летот (FDR), кој користи дигитален метод за снимање и чување на податоци, како и метод за лесно враќање на овие податоци од податочната база.

(б) Уредот кој ги снима податоците од летот (FDR) ги снима параметрите, потребни за точното одредување на патеката на летот хеликоптерот, брзината, позицијата, моќноста на моторите и конфигурацијата и вршењето на операции , и обезбедува чување на снимање податоци најмалку во текот на последните 10 часа.

(в) Податоците задолжително се добиваат од изворите на хеликоптерот, кои обезбедуваат прецизна корелација со снимените информации прикажани на екипажот на лет.

(г) Уредот за снимање на податоците од летот (FDR) автоматски почнува со снимање на податоците пред поаѓање на хеликоптерот на сопствен погон и автоматски престанува да снима по завршувањето на летот, кога хеликоптерот веќе не може да се движи на сопствен погон.

(д) Уредот за снимање на податоците од летот (FDR) има направа за помош при негово лоцирање во вода.

NCC.IDE.H. 170 Снимање на пренос на податоци

(а) Хеликоптери, чии првично индивидуално уверение за пловидбеност (CofA) е издадено на или по 1 јануари 2016 година, кои имаат можност да ги одржуваат комуниците преку пренос на податоци и се опремени со уред за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR), снимаат на уредот, каде е применливо:

(1) комуникациски пораки преку пренос на податоци, поврзани со ATS комуникации до и од хеликоптерот, вклучувајќи ги пораките, кои се однесуваат на следниве апликации:

(i) почеток на комуникации преку пренос на податоци;

(ii) комуникација меѓу контролорот на летови и пилотот;

(iii) насочен надзор;

(iv) информации за летот;

(v) доколку тоа го дозволува структурата на системот, надзор на радиоврската на воздухопловите;

(vi) доколку тоа го дозволува структурата на системот, податоци за оперативната контрола на воздухопловите; и

(vii) сликовен запис на податоците, доколку тоа го дозволува структурата на системот;

(2) информации, кои овозможуваат корелација со слични записи, поврзани со комуникации за пренос на податоци и кои се чуваат одделно од хеликоптерот; и

(3) информации за времето и приоритетот на комуникациските пораки преку канал за пренос на податоци, земајќи ја предвид структурата на системот.

(б) Уредот за снимање користи дигитален метод за снимање и чување на податоци и информации, како и метод за брзо враќање на овие податоци. Методот на снимање овозможува синхронизација на податоците со податоци, снимени на земја.

(в) Уредот за снимање обезбедува задржување на снимените информации најмалку за периодот, предвидено во NCC.IDE.H.160 за уредот за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR) .

(г) Уредот за снимање има направа за помош при негово лоцирање во вода.

(д) Условите кои се применливи за почнување и запирање на снимањето се исти како оние, наведени во NCC.IDE.H.160 (г) и (д) за логиката на започнување и запирање за уредот за снимање на разговорите во пилотската кабина.

NCC.IDE.H.175 Комбиниран уред за снимање на податоците за летот и разговорите во пилотската кабина

Усогласеноста со условите за уредите за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR) и на податоците од летот (FDR) може да биде постигната преку комбиниран уред за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR) и на податоците од летот (FDR).

NCC.IDE.H.180 Седишта, сигурносни појаси на седиштата, сигурносни

системи за врзување и систем за сигурносно врзување на деца

(а) Хеликоптерите се опремени со:

(1) седиште или легло за секое лице во воздухопловот на возраст од 24 месеци или повеќе;

(2) сигурносен појас за секое патничко седиште и ограничувачки појаси за секое легло;

(3) појас за седиште со безбедносен систем за врзување на горниот дел од торзо за секое патничко место за секој патник на возраст од 24 месеци или повеќе за хеликоптери, чие првично индивидуално уверение за пловидбеност (CofA) е издадено по 31 декември 2012 година;

(4) систем за сигурносно врзување на деца за секое лице на возраст под 24 месеци;

(5) на секое седиште на екипаж на лет, сигурносен појас со систем за врзување на горниот дел на торзото, вклучувајќи уред за автоматско задржување на торзото на седиштето, во случај на ненадејно забавување:

(6) сигурносен систем за врзување на горниот дел на торзото на седиштата за минималниот потребен број на членови од кабинскиот персонал, во случај првично индивидуално уверение за пловидбеност (CofA) за хеликоптери издадено по 31 декември 1980 година.

(б) појас за седиште со безбедносен со систем за врзување на горниот дел од торзото:

(1) се ослободува од една точка; и

(2) на седиштата на член од екипажот на лет, на секое седиште до пилотското седиште и на седиштата за минималниот потребен број на членови од кабинскиот персонал, вклучува два рамени појаси и сигурносен појас за седиштето, кои можат да се користат самостојно.

NCC.IDE.H.185 Знаци за врзување на појасите и забрането пушење

Хеликоптерите, во кои од седиштата на екипажот на лет не се гледаат сите патнички седишта, се опремени со средства за укажување на сите патници и членови на кабинскиот персонал кога треба појасите да бидат врзани и кога пушењето не е дозволено.

NCC.IDE.H.190 Комплет за прва помош

(а) Хеликоптерите се опремени со најмалку еден комплет за прва помош.

(б) Комплетот(-ите) за прва помош се:

(1) лесно достапни за користење;

(2) се обновуваат редовно.

NCC.IDE.H.200 Дополнителен кислород — хеликоптери со нехерметичка кабина

(а) Хеликоптери со нехерметички кабини вршат операции на висини на лет кога снабдувањето со кислород е потребен во согласност со ставот (б) се опремени со направа за складирање и дистрибуција на кислород, каде може да се складираат и да се дистрибуираат потребните резерви на кислород.

(б) Хеликоптери со нехерметичка кабина управувани над висини на лет каде висина на притисокот во патничките кабини е над 10 000 стапки, носат доволно резерви на кислород за:

(1) сите членови на екипажот и најмалку 10% од патниците во кој било период подолго од 30 минути, кога висина на притисок во патничката кабина е помеѓу 10 000 стапки и 13 000 стапки; и

(2) за сите членови на екипажот и патниците за кој било период каде висина на притисок во патничката кабина е над 13.000 стапки.

NCC.IDE.H. 205 Рачни противпожарни апарати

(а) Хеликоптерите се опремени со најмалку еден рачен противпожарен апарат:

(1) во пилотската кабина; и

(2) во секоја патничка кабина која е одделена од пилотската кабина, освен ако кабината е лесно достапна до екипажот на лет.

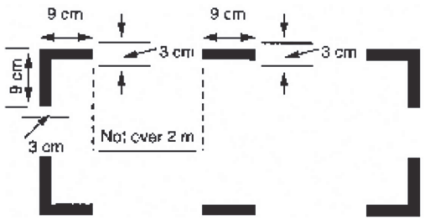
(б) Типот и количината на противпожарниот агенс за потребните противпожарни апарати се во согласност со типот на пожарот, кој може да се случи во кабината, каде се планира користење на соодветниот апарат и гарантираат минимална опасност од концентрација на токсичен гас во кабините во кои се сместени лица.

NCC.IDE.H.210 Означување на местата за пробивање

Ако зоните на трупот на хеликоптерот погодни за пробивање од страна на спасувачките екипи во итен случај се означени, таквите места се означени, како што е прикажано на слика 1.

Слика 1

Обележување на местата за пробивање



NCC.IDE.H.215 Предавател за итно лоцирање (ELT)

(а) Хеликоптерите се опремени барем со еден автоматски ELT.

(б) Хеликоптерите при летање над вода како поддршка на операциите над вода во несоодветна средина и на растојание од земјата што одговара на повеќе од 10 минути време на летање при нормална брзина на крстарење, каде во случај на сериозно откажување на мотор, хеликоптерот е во можност да задржи задоволително ниво на лет, се опремуваат со предавател на локаторот на местото на несреќа на воздухопловот кој автоматски се активира (ELT(AD)).

(в) ELT од секаков тип треба да може да пренесува истовремено на фреквенции од 121,5 MHz и 406 MHz.

NCC.IDE.H.225 Елеци за спасување

(а) Хеликоптерите се опремени со елек за спасување за секое лице во воздухопловот или еквивалентен индивидуален уред кој плови за секое лице во воздухопловот на возраст под 24 месеци, кои се носат или се чуваат на место, кое е лесно достапно од седиштето или леглото на лицето за кое се наменети, кога:

(1) се користат при лет над вода на растојание од копното што одговара на повеќе од 10 минути време на летање при нормална брзина на крстарење, каде во случај на сериозно откажување на мотор, хеликоптерот е во можност да задржи хоризонтален лет;

(2) се користат при лет над вода на растојание од копното што го надминува авторотациското растојание од копното, каде во случај на сериозно откажување на мотор, хеликоптерот е во можност да задржи хоризонтален лет; или

(3) при полетување или слетување на аеродром или оперативно место, каде што патеката на полетување или на приод е над водената површина.

(б) Секој елек за спасување или еквивалентен индивидуален уред кој плови мора да има електрична светилка, со цел олеснување на одредувањето на локација на лицата.

NCC.IDE.H.226 Одело на екипажот за преживување

Секој член на екипажот носи одело за преживување, кога:

(а) управува со лет над вода како поддршка на операции на отворено море, на на оддалеченост од копното што одговара на лет кој е подолг од 10 минути време на со нормална брзина на крстарење, каде во случај на сериозно откажување на мотор, хеликоптерот е во можност да задржи хоризонтален лет и кога:

(1) извештајот за временските услови или прогнозите со кои располага водачот на воздухопловот, покажуваат дека температурата на морето ќе биде пониска од плус 10 °C за време на летот; или

(2) пресметаното време на спасување е подолго од пресметаното време за преживување;

или

(б) кога е така одлучено од водачот на воздухопловот врз основа на проценка на ризик, земајќи ги предвид следниве состојби:

(1) летови над вода, на оддалеченост од копното кое го надминува

авторотациското растојание или безбедното растојание од земјата за принудно слетување, каде во случај на сериозно откажување на мотор, хеликоптерот е во можност да задржи хоризонтален лет;

(2) извештајот за временските услови или прогнозите, со кои располага водачот на воздухопловот, покажуваат дека температурата на морето ќе биде пониска од плус 10 °C за време на летот.

NCC.IDE.H.227 Чамци за спасување, предавател за итно лоцирање (ELT) за преживување и опрема за преживување за долги летови над вода

Хеликоптери, кои се користат:

(а) при лет над вода на оддалеченост од копното што одговара на повеќе од 10 минути време на летање при нормална брзина на крстарење, во случај на сериозно откажување на мотор, хеликоптерот е во можност да задржи хоризонтален лет; или

(б) при лет над вода на на оддалеченост од копното што одговара на повеќе од три минути време на летање при нормална брзина на крстарење во случај на сериозно откажување на мотор, хеликоптерот не е во можност да задржи хоризонтален лет и доколку така е одлучено од водачот на воздухопловот врз основа на проценка на ризик,

се опремени со:

(1) во случај на хеликоптер кој превезува помалку од 12 лица, најмалку еден чамец за спасување со капацитет кој одговара на бројот, не помал од максималниот број на лица во хеликоптерот, поставен на начин кој овозможува негово непосредно користење во итни случаи;

(2) во случај на хеликоптер кој превезува повеќе од 11 лица, најмалку два чамци за спасување, поставени на начин кој овозможува нивно непосредно користење во итни ситуации, кои се со доволен капацитет за сместување на сите лица кои можат да бидат во хеликоптерот, во случај еден од нив да се загуби, преостанатиот(те) чамец(и) за спасување треба да има(ат) капацитет на преоптоварување, доволен за да бидат сместени сите лица, кои се наоѓаат во хеликоптерот;

(3) најмалку еден предавател за итно лоцирање (ELT) за преживување (ELT(S)) за секој потребен чамец за спасување; и

(4) опрема за спасување, вклучително средства за одржување во живот, во согласност со планираниот лет.

NCC.IDE.H.230 Опрема за преживување

Хеликоптери со кои се вршат операции над зони, во кои потрагата и спасувањето можат да бидат особено тешки, се опремени со следново:

(а) сигнална опрема за сигнализирање на опасност;

(б) најмалку еден (ELT(S)); и

(в) дополнителна опрема за преживување за маршрута која се лета при што се зема предвид бројот на лицата во хеликоптерот.

NCC.IDE.H.231 Дополнителни услови за хеликоптери, кои извршуваат операции над отворено море несоодветна морска средина

Хеликоптери, кои учествуваат во операции над отворено море над несоодветна морска средина, на оддалеченост која од земјата што одговара на повеќе од 10 минути време на летање при нормална брзина на крстарење, треба да ги исполнуваат следниве услови:

(а) Кога информациите за временските услови или прогнозите, со кои располага водачот на воздухопловот, покажуваат дека температурата на морската вода ќе биде пониска од плус 10 °C за време на летот, или кога очекуваното време за спасување го надминува проценетото време за преживување, или летот е планиран како ноќен лет, сите лица во хеликоптерот носат одело за преживување.

(б) Сите чамци за спасување, што се носат согласно NCC.IDE.H.227, се поставени така што можат лесно да се користат при услови на море, за кои биле оценети карактеристиките на хеликоптерот за принудно слетување на вода, неговите пловни карактеристики и карактеристики на рамнотежа, за да ги исполнат условите за принудно слетување на вода како дел од издавање на уверение за работа.

(в) Хеликоптерот е опремен со систем за брзо осветлување за вонредни ситуации, кој има независен извор на напојување, за да обезбеди извор за општо осветлување на кабините, со цел да би се олеснила евакуацијата на хеликоптерот.

(г) Сите излези во случај на опасност, вклучувајќи ги излези во случај на опасност за екипажот, и средствата за нивно отворање, се јасно означени со инструкции за оние кои ги користат излезите како при дневна така и при ноќна светлина. Такви ознаки се дизајнирани за да останат видливи, ако хеликоптерот се преврти и ако кабината се потопи во вода.

(д) Сите врати кои не се исфрлаат под притисок, а кои се означени како излези за итно, принудно слетување на вода имаат механизам за безбедност кога се отворени, со цел да не ги попречуваат патниците кои го напуштаат хеликоптерот при какви било услови на море, сè до потребниот утврден максимум за принудно слетување и пловење.

(ѓ) Сите врати, прозорци или други отвори во делот на патниците, наменети за целите на евакуација под вода, се опремени за да можат да се користат во итна ситуација.

(е) Елеците за спасување се носат цело време, освен ако патникот или членот на екипажот носи целосно одело за преживување, кое одговара на комбинираниот услов за одело за преживување и елек за спасување.

NCC.IDE.H 232 Хеликоптери кои поседуваат уверение за операции на вода — разновидна опрема

Хеликоптерите, кои поседуваат уверение за операции на вода, се опремени со:

(а) морска котва и друга опрема, потребна за засидрување, закотвување или

маневрирање на хеликоптерот на вода, во согласност со неговата големина, тежина и карактеристики за управување; и

(б) опрема за создавање на звучни сигнали, како што е наведено во Меѓународните правила за избегнување судири на море, кога тоа е применливо.

NCC.IDE.H 235 Сите хеликоптери при летови над вода — принудно слетување на вода

Хеликоптерите се дизајнирани за слетување на вода или поседуваат уверение за принудно слетување на вода во согласност со соодветните правила за пловидбеност или се опремени со опрема за пловење на вода, кога се користат при лет над вода во несоодветна средина на растојание од земјата, што одговара на повеќе од 10 минути време на летање при нормална брзина на крстарење.

NCC.IDE.H 240 Пилотски слушалки

Кога е потребен радиокомуникациски и/или радионавигациски систем, хеликоптерите се опремуваат со слушалки со насочен микрофон или слично средство за врска и копче за предавателот, кое се наоѓа на контролите за летање, за секој неопходен пилот и/или член на екипажот на неговото работно место.

NCC.IDE.H 245 Радиокомуникациска опрема

(а) Хеликоптерите, кои извршуваат операции по IFR или во ноќни услови, ако е во согласност со применливите услови за воздушен простор, се опремени со радиокомуникациска опрема, која при нормални услови на радио-пренос, овозможуваат:

(1) вршење двонасочна комуникација за целите на контрола на аеродромот;

(2) добивање метеоролошки информации;

(3) вршење двонасочна комуникација во кое било време од летот со оние воздухопловни станици и на оние фреквенции кои се пропишани од страна на надлежното тело; и

(4) обезбедување комуникација на вонредната воздухопловната фреквенција за итни случаиод 121,5 MHz

(б) Доколку е потребна повеќе од една единица на комуникациска опрема, секоја е независна од другите, до степен до кој нефункционирањето на која било опрема нема да резултира со нефункционирање на која било друга опрема.

(в) Кога е потребен систем за радиокомуникација, а како додаток на системот за внатрешна врска меѓу членовите на екипажот на лет наведено во NCC.IDE.H.155, хеликоптерите се опремени со копче за предавателот на контролите за летање, за секој неопходен пилот и член на екипажот, на неговото/нејзиното работно место.

NCC.IDE.H 250 Навигациска опрема

(а) Хеликоптерите се опремени со навигациска опрема која ќе им овозможи да

продолжат, согласно:

(1) планот за летање на ATS, доколку е применливо; и

(2) применливите услови за воздушниот простор.

(б) Хеликоптерите имаат доволно навигациска опрема, за да се обезбедат дека во случај на нефункционирање на некој елемент од опремата во која било фаза од летот, останатата опрема овозможува безбедна навигација согласно со (а), или безбедно спроведување на соодветната акција при непредвидена состојба.

(в) Хеликоптерите кои се користат за летови, за кои се планира слетување при IMC, се опремени со соодветна опрема, што овозможува навигација до точка од која е можно да се изврши слетување по визуелни ориентири. Оваа опрема овозможува вршење таква навигација за секој аеродром, на кој се планира слетување при IMC и за кои било одредени алтернативни аеродроми.

NCC.IDE.H 255 Транспондер

Хеликоптерите се опремени со транспондер со секундарен надзорен радар за известување за висина по притисок и со секој останат SSR транспондер со карактеристики кои се неопходни за маршрутата, по која ќе се изврши летот.

АНЕКС IV

"АНЕКС VII

НЕКОМЕРЦИЈАЛНИ ВОЗДУШНИ ОПЕРАЦИИ СО НЕКОМПЛЕКСНИ ВОЗДУХОПЛОВИ НА МОТОРЕН ПОГОН

(ДЕЛ – NCO)

ПОДДЕЛ А

ОПШТИ УСЛОВИ

NCO.GEN.100 Надлежен орган

(а) Надлежниот орган е органот назначен од земјата-членка каде што е регистриран воздухопловот.

(б) Доколку воздухопловот е регистриран во трета земја, надлежниот орган е органот назначен од страна на земјата членка каде операторот основан или престојува.

NCO.GEN.101 Методи на усогласување

Алтернативни методи за усогласување за оние кои се усвоени од страна на Агенцијата, можат да се користат од страна на операторот за постигнување на усогласеност со Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 и нејзините правилата за спроведување .

NCO.GEN.102 Моторна едрилица и едрилица на моторен погон

(а) Моторната едрилица е наменета за летови во согласност со следниве услови за:

(1) авиони на моторен погон; и

(2) едрилици кога се управуваат без употреба на мотор.

(б) Моторните едрилици се опремени во согласност со применливите услови за авиони, освен ако е поинаку наведено во Поддел Г.

(в) Едрилиците на моторен погон, со исклучок на моторните едрилици, се наменети за летови и се опремени во согласност со условите применливи за едрилици.

NCO.GEN.105 Одговорности и овластување на водачот на воздухопловот

(а) Водачот на воздухопловот е одговорен за:

(1) безбедноста на сите членови на екипажот, патниците и товарот, кои се наоѓаат на воздухопловот, како што е наведено во точка 1.в од Анекс IV кон Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 ;

(2) почеток, продолжување, завршување или пренасочување на летот во интерес на безбедноста;

(3) да се осигури дека сите оперативни процедури и списоци за проверка се во согласност со наведеното во точка 1.б од Анекс IV кон Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008;

(4) започнување на лет само ако тој/таа е задоволен/-на дека сите оперативни ограничувања наведени во точка 2.а.3 од Анекс IV кон Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 се усогласени со следново;

(i) воздухопловот е пловидбен;

(ii) воздухопловот е прописно регистриран;

(iii) инструментите и опремата потребни за вршење на соодветниот лет се инсталирани во воздухопловот и се оперативни, освен доколку според листата на минимална опрема (MEL) или еквивалентен документ не е дозволено оперирање со нефункционална опрема, доколку е применливо, како што е наведено во NCO.IDE.A.105, NCO.IDE.H.105, NCO.IDE.S.105 или NCO.IDE.B.105;

(iv) масата на воздухопловот, освен во случај на балони, и центарот на гравитација се такви да овозможат летот да се изврши во рамки на ограничувањата кои се дадени во документацијата за пловидбеност;

(v) целата опрема, багажот и товарот се правилно натоварени и обезбедени, а при тоа излезот за итна евакуација останува слободен; и

(vi) оперативните ограничувања за воздухопловот, како што е наведено во упатството за операции при лет на воздухопловот (AFM), нема да бидат пречекорени во ниту еден момент за време на летот.

(5) не започнува лет ако тој/таа не е способен/-на за вршење на своите работни задачи поради повреда, болест, замор или поради делување на психоактивни супстанци;

(6) продолжува со лет само до најблискиот аеродром со погодни временски услови или до оперативно место доколку неговата/нејзината способност за извршување на задачите за летање значително е намалена поради исцрпеност, болест или недостаток на кислород;

(7) одлучува за прифаќање на воздухоплов со отстапувања во поглед на листата за отстапувања од конфигурацијата (CDL) или од листата на минимална опрема (MEL), доколку е применливо; и

(8) запишува податоци за употреба и сите познати или можни дефекти на воздухопловот при крајот на летот или на серија од летови во техничкиот дневник на воздухопловот или во дневникот од патувањата на воздухопловот.

(б) Водачот на воздухопловот гарантира дека за време на критичната фаза на летот или секогаш кога се смета дека е потребно во интерес на безбедноста, сите членови на екипажот седат на своите означени места и ги вршат само оние активности кои се неопходни за безбедно управување на воздухопловот.

(в) Водачот на воздухопловот има овластување за неприфаќање на воздухопловот на секое лице, багаж или кој било дел од товарот, кои можат да претставуваат потенцијална закана за безбедноста на воздухопловот или за неговите патници;

(г) Водачот на воздухоплов, што е можно побрзо, ја известува соодветната единица во службите на контролата на летањето (ATS) за какви било опасни временски услови или услови во лет кои би можеле да влијаат на безбедноста на другите воздухоплови.

(д) Во итна ситуација, која бара итно решение и акција, водачот на воздухопловот спроведува дејства, кои ги смета за потребни според околностите во согласност со точка 7.г од Анекс IV кон Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008. Во такви случаи, тој/таа може да отстапува од правилата, оперативните процедури и методите во интерес на безбедноста.

(ѓ) За време на летот, водачот на воздухопловот:

(1) е врзан со сигурносен појас додека е на неговото работно место, освен во случај на балони; и

(2) за цело време останува зад контролата на воздухопловот, освен доколку контролата над воздухопловот не ја преземе друг пилот.

(и) Водачот на воздухопловот, без одложување, му доставува на надлежниот орган извештај за чин на незаконско делување и ја информира назначената локална власт.

(ј) Водачот на воздухопловот го известува најблискиот надлежен орган на

најбрз начин за секоја несреќа, во која е вклучен воздухопловот а која довела до сериозни повреди или смрт на некое лице или значителна штета на воздухопловот или имотот.

NCO.GEN.106 Одговорности и овластување на водачот на воздухопловот – балони

Водачот на воздухопловот, во дополнение на NCO.GEN.105 е одговорен за:

(а) давање на упатства пред летот на лица кои му помагаат при полнење и празнење на куполата на балонот; и

(б) лицата кои му помагаат за полнење и празнење на куполата на балонот да носат соодветна заштитна облека.

NCO.GEN.110 Усогласеност со законите, прописите и процедурите

(а) Водачот на воздухопловот работи во согласност со законите, прописите и процедурите на државите во кои се извршуваат операции.

(б) Водачот на воздухопловот е запознаен со закони, прописите и процедурите со кои се регулира вршењето на неговите/нејзините функции и кои се применуваат во области на прелет, аеродроми или оперативни места кои се користат, како и поврзаните уреди за воздухопловна навигација, како што е наведено во Дел 1а од Анекс IV кон Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008.

NCO.GEN.115 Движење по површина за возење на авиони

Авионот се движи по површина за возење по просторот за движење на аеродром, само ако лицето, кое го управува:

(а) е соодветно квалификуван пилот; или

(б) е назначен од операторот и:

(1) е обучен да го движи авионот по површина за возење;

(2) е обучен да ја користи радиотелефонската опрема; доколку се бара радиокомуникација

(3) има добиено инструкции во однос на планот аеродромот, маршрутите, знаците, ознаките, светлата, сигналите и упатствата за контролата на летање (АТС), фразеологијата и процедурите; и

(4) е во состојба да ги почитува оперативните стандарди, неопходни за безбедно движење на авионот на аеродромот.

NCO.GEN.120 Пуштање на роторите во погон— хеликоптери

Роторот на хеликоптерите се пуштаат во погон за целите на самиот лет, само од страна на квалификуван пилот кој седи зад контролите.

NCO.GEN.125 Преносливи електронски уреди

Водачот на воздухопловот не дозволува било кое лице да користи преносliв електронски уред (PBN) во кабината на воздухопловот, кој би можел да има негативен ефект врз перформансите на системите и опремата на воздухопловот.

NCO.GEN 130 Информации за опремата за ситуации во случај на опасност и опрема за преживување која се носи воздухопловот

Освен за воздухопловот кој полетува и слетува на истиот аеродром/оперативно место, операторот, во секое време, треба да овозможи достапност на списоците со информации за опремата ситуации во случај на опасност и опремата за преживување која се носи во воздухопловот а се со цел итна комуникација со центрите за координација наспасување (RCC).

NCO.GEN. 135 Документи, прирачници и информации, кои мора да бидат достапни во воздухопловот

(а) Освен ако не е поинаку наведено, оригинали или копии на следниве документи, прирачници и информации се достапни во воздухопловот за време на секој лет:

(1) упатството за операции при лет на воздухопловот (AFM), или еквивалентен(-ни) документ(-и);

(2) оригиналот на уверението за регистрација;

(3) оригиналот на уверението за пловидбеност (CofA);

(4) уверението за бучава, ако е применливо;

(5) листа на посебни одобренија, ако е применливо;

(6) дозвола за радио станица во воздухопловот, ако е применливо;

(7) полиси за осигурување за одговорност на штета настаната од трети лица;

(8) дневникот на летот или еквивалентен документ, а кој се однесува на воздухопловот;

(9) детали од пополнетиот ATC план за летање, ако е применливо;

(10) тековни и соодветни воздухопловни карти за маршрутата на предложениот лет и сите маршрути, по кои е разумно да се очекува дека може да се пренасочи летот;

(11) информации за процедурите и визуелните сигнали, што треба да се користат од воздухоплов кој пресретнува или пресретнатиот воздухоплов;

(12) листа на минимална опрема (MEL) или список со отстапувања од конфигурацијата (CDL), ако е применливо; и

(13) секоја друга документација, која може да биде релевантна за летот или се бара од државите засегнати со летот.

(б) Без да е во спротивност со (а), за летовите:

(1) кои полетуваат и слетуваат на истиот аеродром/оперативно место; или

(2) кои остануваат во склоп на оддалеченоста или областа која е одредена од страна на надлежниот орган,

документи и информации наведени од (а)(2) до (а)(8) може да се задржат на аеродромот или на оперативното место.

(в) Без да е во спротивност со (а), за летови со балони или едрилици, со исклучок на моторни едрилици (TMG), документите и информациите наведени во (а)(2) до (а)(8) и од (а)(11) до (а)(13) можат да се пренесуваат во придружното возило.

(г) Водачот на воздухопловот во разумен рок од моментот кога надлежниот орган го побарал тоа, ја става на располагање документација која треба да се чува во воздухопловот.

NCO.GEN.140 Транспорт на опасни материи

(а) Транспортот на опасни материи по воздушен пат се врши во согласност со Анекс 18 кон Чикашката конвенција, како што е последен пат изменета и проширена со '*Техничките инструкции за безбеден транспорт на опасни материи по воздушен пат* (ICAO Doc 9284-AN/905), вклучувајќи ги дополнувањата и други додатоци или исправките.

(б) Опасните материи се транспортираат само од страна на оператор кој е овластен во согласност со Анекс V (Дел-SPA), Поддел Е кон Регулатива (ЕУ) бр. 965/2012 освен кога:

(1) тие не се предмет на Техничките инструкции во согласност со Дел 1 од овие инструкции;

(2) тие се транспортираат од патници или водачот на воздухопловот, или се во багажот, во согласност со Дел 8 од Техничките инструкции;

(3) се пренесувани од оператори на ELA2 воздухоплов.

(в) Водачот на воздухопловот гарантира дека се преземени сите разумни мерки за да се спречи невнимателно внесување на опасни материи во воздухопловот.

(г) Во согласност со Техничките инструкции, водачот на воздухопловот веднаш ги пријавува до надлежниот орган и до соодветниот орган на државата на чија територија се случил настанот, во случај на какви било инциденти или несреќи со опасни материи.

(ѓ) Водачот на воздухопловот гарантира дека на патниците им се обезбедуваат информации за опасните материи во согласност со Техничките инструкции.

NCO.GEN.145 Непосредна реакција на безбедносно прашање

Операторот ги применува:

(а) сите безбедносни мерки, кои се бараат од надлежниот орган, како што е дефинирано во ARO.GEN.135(в); и

(б) сите соодветни задолжителни безбедносни информации, издадени од Агенцијата, вклучувајќи ги директивите за пловидбеност

NCO.GEN.150 Дневник на летот

Особеностите на воздухопловот, неговиот екипаж и секое патување се чуваат за секој лет или серија на летови, во форма на дневник на летот или негов еквивалентен документ .

NCO.GEN.155 Листа за минимална опрема

(а) MEL може да се воспостави земајќи го во предвид следново:

(1) во документот се предвидува операцијата на воздухопловот, под специфични услови, со одредени инструменти, предмети од опремата или функции кои не се функционални на почетокот на летот;

(2) документите се подготвуваат за секој поединечен воздухоплов, земајќи ги предвид релевантните услови на операторот за работа и одржување; и

(3) листата на минимална опрема се базира на релевантната главна листа на минимална опрема (MMEL) според податоците утврдени во согласност со Регулатива (ЕУ) бр. 748/2012([38]) на Комисијата и не е помалку рестриктивна од MMEL.

(б) MEL и сите нејзини измени се известуваат до надлежниот орган.

[38] Сл. весник L 224, 21 август 2012 год., стр. 1

ПОДДЕЛ Б

ОПЕРАТИВНИ ПРОЦЕДУРИ

NCO.OP.100 Користење на аеродроми и оперативни места

Водачот на воздухопловот користи само такви аеродроми и оперативни места, кои се погодни за засегнатиот тип на воздухоплови и предметните операции.

NCO.OP.105 Спецификации на изолирани аеродроми — авиони

При изборот на алтернативен аеродром и политиката на планирање на гориво водачот на воздухопловот го смета еден аеродром за изолиран доколку времето на лет до најблискиот соодветен алтернативен аеродром на дестинација е повеќе од:

(а) за авионите со клипни мотори, 60-минути; или

(б) за авионите со турбински мотори, 90 минути.

NCO.OP.110 Оперативен минимум на аеродромите – авиони и хеликоптери

(а) За правила за летање по инструменти (IFR) водачот на воздухопловот избира и користи оперативниот минимум за секој аеродром кој се користи за заминување, дестинација и алтернативен аеродром. Таквиот минимум:

(1) не е помал од оној кој е утврден од страна на државата во која се наоѓа аеродромот, освен кога е посебно одобрен од страна на таа држава; и

(2) кога се вршат операции при намалена видливост, да е одобрен од страна на надлежниот орган во согласност со Анекс V (Дел-SPA), Поддел Е кон Регулатива (ЕУ) бр. 965/2012.

(б) При избирање на оперативниот минимум на аеродромите, водачот на воздухопловот го зема предвид следново:

(1) типот, перформансите и карактеристики при управување совоздухопловот;

(2) нејзината/неговата стручна оспособеност и искуство;

(3) димензиите и карактеристиките на полетно-слетните патеки и зоните на завршниот приод и полетување (FATO), кои можат да бидат избрани за користење;

(4) соодветноста и перформансите на достапните визуелни и невизуелни помошни средства на земја;

(5) опремата достапна на воздухопловот за навигација и/или контрола на патеката на летот при полетување, приод, порамнување на воздухопловот, слетувањето, движење по слетување и неуспешен приод;

(6) препреките во зоната на приодот, неуспешниот приод и зоните на првично искачување на висина која е потребна за спроведување на за процедури за непредвидени ситуации;

(7) апсолутна висина/ висина за надвиснување над препреките за приод по инструменти;

(8) методите за одредување и известување за временските услови; и

(9) техниката за летање, која ќе биде користена во завршната фаза од приодот.

(в) Минимумот за секој специфичен тип на приод и процедура за слетување се користи ако:

(1) копнената опрема потребна за предвидената процедура е функционална;

(2) системите на воздухопловот, потребни за овој тип на приод се функционални;

(3) потребните критериуми за перформансите на воздухопловот се исполнети; и

(4) пилотот е соодветно квалификуван.

NCO.OP.111 Оперативен минимум на аеродромите –операции NPA, APV, CAT 1

(а) Висина на донесување на одлука (DH) која се користи за операција на непрецизен приод (NPA), која се изведува со техниката на завршен приод со непрекинато спуштање (CDFA), со процедурата на приод со вертикално наведување (APV) или со операција од категорија I (CAT I), не треба да биде пониска од највисоката:

(1) минимална висина до која може да се користат помошните средства за приод без потребните визуелни ознаки;

(2) релативната висина за безбедно надвиснување над препреките (OCH) за категоријата на воздухоплов;

(3) објавена висина на донесување на одлука (DH) за процедурата за приод, ако е применливо;

(4) системски минимум кој е наведен во Табела 1; или

(5) минимална DH дадена во AFM или во сличен документ, доколку е наведено.

(б) минималната висина на понирање (MDH), за операција на NPA, без техниките на CDFA не е пониска од највисоката од:

(1) OCH за категоријата на воздухопловот;

(2) системскиот минимум наведен во Табела 1; или

(3) минимална MDH наведена во AFM, доколку е наведено.

Табела 1.

Системски минимум

Опрема	*Најниска DM/MDH(ft)*
систем за слетување по инструменти(ILS)	200
Глобален навигациски сателитски систем (GNSS)/подобрен сателитски систем (SBAS) (Латерална	200

процедури во услови на намалена видливост (LVP))	
GNSS (латерална навигација (LNAV))	250
GNSS/барометарска вертикална навигација (VNAV) (LNAV/VNAV)	250
Локализатор (LOC) со или без опрема за мерење на растојание (DME)	250
Приод со помош на надзорен радар (SRA) (престанува на ½ NM)	250
SRA (престанува на 1 NM)	300
SRA (престанува на 2 NM или на повеќе)	350
VHR универзален радиоопсег (VOR)	300
VOR/DME	250
Ненасочен радиофар (NDB)	350
NDB/DME	300
VHR трагач на насока (VDF)	350

NCO.OP.112 Оперативен минимум на аеродромите - операции на кружење со авиони

(а) MDH за операции на кружење со авиони е пониска од највисоката наведена вредности за :

(1) објавеното кружење (OCH) за категоријата на авион;

(2) минимална висина на кружење од Табела 1; или

(3) DH/MDH од претходната процедура за приод по инструменти.

(б) Минималната видливост за операција на кружење со авиони е највисоката од наведените вредности за:

(1) видливоста на кружење за категоријата на авион, доколку е објавена;

(2) минималната видливост од Табела 2; или

(3) хоризонталната видливост по должина на полетно-слетна патека/конвертирана метеоролошка видливост (RVR/CMV) на претходната процедура на приод по инструменти.

Табела 1

MDH и минимална видливост за кружење во однос на категоријата на авион

	Категорија на авион			
	A	B	C	D
MDF (ft)	400	500	600	700
Минимална метеоролошка видливост (m)	1500	1600	2400	3600

NCO.OP.113 Оперативен минимум на аеродромите - операции на кружење со хеликоптери

MDH за операции за кружење со хеликоптери на копно да не е помала од 250 стапки, а метеоролошката видливост да не е пониска од 800 м.

NCO.OP.115 Процедури за заминување и приод - авиони и хеликоптери

(а) Водачот на воздухопловот ги користи процедурите за заминување и приод, утврдени од државата во која се наоѓа аеродромот, доколку тие процедури се објавени за полетно-слетната патека или FATO.

(б) Водачот на воздухопловот може да направи отстапување од објавената маршрута за пристигнување, за заминување или процедурата за приод:

(1) под услов да се исполнети критериумите за висината за надвиснување над препреките, целосно се земаат предвид оперативните услови и да се почитуваат сите одобренија за контрола на воздухопловниот сообраќај (ATC); или

(2) доколку единицата на ATC го насочува преку радар.

NCO.OP. 120 Процедури за намалување на бучавата – авиони, хеликоптери и моторни едрилици

Водачот на воздухопловот ги зема предвид објавените оперативни процедури за намалување на бучавата, а со цел намалување на влијанието на бучавата од воздухопловите притоа гарантирајќи дека безбедноста има приоритет пред намалувањето на бучавата.

NCO.OP. 121 Процедури за намалување на бучавата - балони

Водачот на воздухопловот ги зема предвид објавените оперативни процедури за намалување на бучавата, а со цел намалување на влијанието на бучавата која се создава при горењето, притоа гарантирајќи дека безбедноста има приоритет пред намалување на бучавата.

NCO.OP.125 Снабдување гориво и моторно масло - авиони

(а) Водачот на воздухопловот го започнува летот само ако авионот има доволно гориво и моторно масло за :

(1) летови по услови на визуелно летање (VFR):

(i) во текот на денот, полетување и слетување на истиот аеродром/ оперативно место за слетување и постојано во видокругот на тој аеродром/оперативно место за слетување, за летање по планираната маршрута или најмалку 10 минути летање во нормална апсолутна висина на крстарење;

(ii) во текот на денот, за лет до аеродромот на кој има закажано слетување, а потоа да летаат уште најмалку 30 минути летање на нормална апсолутна висина на крстарење; или

(iii) во текот на ноќта, за лет до аеродромот на кој има закажано слетување, а потоа да летаат уште најмалку 45 минути летање на нормална апсолутна висина на крстарење;

(2) за IFR летови:

(i) кога не е потребна алтернативна дестинација, да летаат до аеродромот на кој е закажаното слетување, а потоа да летаат уште најмалку 45 минути летање на нормална апсолутна висина на крстарење; или

(ii) кога е потребна алтернативна дестинација, да летаат до аеродромот на кој е закажано слетување,а потоа да летаат уште најмалку 45 минути на нормална апсолутна висина на крстарење;

(б) При пресметувањето на потребното гориво вклучително и за непредвидени ситуации, во предвид се земаат и следниве фактори:

(1) прогноза на метеоролошки услови;

(2) планирани маршрути од страна на АТС и застои во сообраќајот;

(3) процедури при губење на притисок или дефект на еден моторот додека е на маршрута, каде е применливо; и

(4) сите други околности кои можат да доведат до одложување на слетувањето на авионот или да ја зголемат потрошувачката на гориво и/или моторното масло.

(в) Ништо не ја попречува измената на планот на летот за време на летот со цел да се пренасочи летот кон друга дестинација, под услов да можат да се исполнат сите услови од точката за повторно планирање на летот.

NCO.OP.126 Снабдување со гориво и моторно масло - хеликоптери

(а) Водачот на воздухопловот го започнува летот само ако хеликоптерот има доволно гориво и моторно масло:

(1) за летови по услови на визуелно летање (VFR) да летаат до аеродромот/оперативното место на кој/-е има закажаното слетување, а потоа уште најмалку 20 минути летање со брзина која овозможува најголемо растојание; и

(2) за IFR летови:

(i) кога не е потребен алтернативен аеродром или кога не е достапен аеродром со погодни временски услови, за лет до аеродромот/оперативно место на кој/-е има закажано слетување,а потоа да лета уште 30 минути при брзина на чекање на 450м (1500 ft) над аеродромот на дестинација/оперативното место на кој/кое треба да слета при стандардни температурни услови и приод и слетување; или

(ii) кога е потребен алтернативен аеродром, за лет до аеродром/оперативно место предвидено за слетување и за приод и неуспешен приод, а потоа:

(А) да летаат до наведениот алтернативен аеродром: и

(В) да летаат уште 30 минути при брзина на чекање на 450м (1500 ft) над алтернативниот аеродром/оперативното место при стандардни температурни услови и приод и слетување.

(б) При пресметувањето на потребното гориво вклучително и за непредвидените ситуации, се земаа предвид следново:

(1) прогноза на метеоролошки услови;

(2) планирани маршрути од страна на АТС и застои во сообраќајот;

(3) процедури при губење на притисок или дефект на еден мотор на маршрута, каде е применливо; и

(4) сите други околности кои можат да доведат до одложување на слетувањето на авионот или да ја зголеми потрошувачката на гориво и/или моторно масло.

(в) Ништо не ја попречува промената во планот на летот за време на летот со цел да се пренасочи летот кон друга дестинација, под услов да можат да се исполнат сите услови од точката за повторно планирање на летот.

NCO.OP.127 Снабдување и планирање на гориво и баласт – балони

(а) Водачот на воздухопловот го започнува летот само ако резервите на гориво, гас или баласт е доволно за 30 минути на лет.

(б) Резервите на гориво, гас или баласт се пресметуваат врз основа на најмалку еден од следниве оперативни услови според кои се изведува самиот лет, и тоа:

(1) податоци од производителот на балонот;

(2) предвидена маса;

(3) очекувани временски услови; или

(4) процедури и ограничувања на давателите на услуги за воздушна навигација.

NCO.OP.130 Инструкции на патници

Водачот на воздухопловот гарантира дека пред или каде е применливо, за време на летот, патниците се запознаени со опремата за итни ситуации и процедурите.

NCO.OP.135 Подготовки за лет

(а) Пред почетокот на летот, водачот на воздухопловот со сите достапни расположливи средства потврдува дека уредите на земја и/или вода, вклучувајќи ги и комуникациски уреди и средствата за навигација, кои се достапни и директно потребни за дадениот лет, за безбедно управување на воздухопловот, се соодветни за видот на операции во чиј склоп се изведува летот

(б) Пред почетокот на летот водачот на воздухопловот е запознаен со сите достапни метеоролошки информации кои се соодветни за планираниот лет. Подготовката за лет надвор од близината на местото на поаѓање и за сите летови по IFR вклучува:

(1) студија за тековни временски извештаи и временски прогнози кои се на располагање; и

(2) планирање на алтернативна процедура на подготовка за можноста, летот поради временските услови да не може да заврши според планираното.

NCO.OP.140 Алтернативни аеродроми на дестинација – авиони

За летови по IFR, водачот на воздухопловот во планот на лет одредува најмалку еден алтернативен аеродром на дестинација со погодни временски услови, освен доколку:

(а) достапните тековни метеоролошки податоци укажуваат на тоа дека за период од еден час пред, до еден час по, проценетото времето на пристигнување, или од реалното време на поаѓање до еден час по проценетото време на пристигнување, зависно од тоа кој е пократок период, приодот и слетувањето може да се вршат под визуелни метеоролошки услови (VMC); или

(б) местото кое е наменето за слетување е изолирано и:

(1) на аеродромот кој што е предвиден за слетување му е пропишана процедура за приод по инструменти; и

(2) достапните тековни метеоролошки податоци укажуваат дека следните метеоролошки услови ќе постојат од 2 часа пред, до 2 часа по, предвиденото време на пристигнување:

(i) базата на облаците е најмалку 300 метри (1000 стапки) над минимумот од процедурата за приод по инструменти; и

(ii) видливоста од најмалку 5,5 км или 4 км над минимумот поврзан со процедурата.

NCO.OP.141 Алтернативен аеродром на дестинација – хеликоптери

За летови по IFR водачот на воздухопловот во планот на лет одредува најмалку една алтернативен аеродром на дестинација со погодни временски услови, освен доколку:

(а) за аеродром на кој е предвидено слетување е пропишана процедура за приод по инструменти, а достапните тековни метеоролошки податоци покажуваат дека следните метеоролошки услови ќе постојат во периодот од два часа пред, до два часа по, предвиденото времето на пристигнување или од реалното време на

поаѓање до 2 часа по предвиденото време на пристигнување, зависно кој е пократок преиод:

(i) базата на облаците е најмалку 120 метри (400 стапки) над минимумот процедурата за приод по инструменти; и

(ii) видливоста е најмалку 1500 м над минимумот процедурата; или

(б) местото кое е наменето за слетување е изолирано и:

(1) на аеродромот кој што е предвиден за слетување му е пропишана процедура за приод по инструменти; и

(2) достапните тековни метеоролошки податоци покажуваат дека во следните метеоролошки услови ќе постојат од два часа пред, до два часа по, предвиденото време на пристигнување:

(i) базата на облаците е од најмалку 120 метри (400 стапки) над минимумот процедурата за приод по инструменти; и

(ii) видливоста од најмалку 1500 м над минимумот од процедурата; и

(3) точка од која нема враќање (PNR) е утврдена во случај на отворено море.

NCO.OP.145 Полнење на гориво кога има патници во воздухопловот или кога се во процес на качување или слегуваат од воздухопловот

(а) Не се врши полнење на воздухопловот со авионски бензин (AVGAS) или гориво со поголема испарливости и густина или мешавина од овие горива, кога има патници на воздухопловот или кога тие се качуваат или слегуваат од воздухопловот.

(б) За сите останати видови на гориво, воздухопловот не се дополнува со гориво, додека патниците се во воздухопловот или се во процес на качување или симнување, освен ако не е присутен водачот на воздухопловот или друг обучен кадар кое е спремно да започне и води евакуација на воздухоплов со најпрактични и најбрзи достапни средства.

NCO.OP.150 Превоз на патници

Освен за балони, водачот на воздухопловот гарантира дека пред и за време на движењето по површина за возење, на полетување и слетување или секогаш кога водачот на воздухопловот смета дека е неопходно во интерес на безбедноста, секој патник во воздухопловот да е на своето седиште или легло и да го има правилно врзано својот безбедносен појас или уредот за ограничување на движењето.

NCO.OP.155 Пушење во воздухопловот – авиони и хеликоптери

Водачот на воздухопловот не дозволува пушење во воздухопловот:

(а) секојпат кога се смета дека тоа е неопходно во интерес на безбедноста; или

(б) за време на полнење на воздухопловот со гориво.

NCO.OP.156 Пушење во воздухопловот – едрилици и балони

На ниту едно лице не му е дозволено пушење во едрилицата или балонот.

NCO.OP.160 Временски услови

(а) Водачот на воздухопловот започнува или продолжува лет по VFR, само доколку последните достапни информации за временските услови наведуваат дека временските услови долж маршрутата и на одредената дестинација во предвиденото време на користење ќе биде на, или над, применливиот оперативен минимум за летови по VFR.

(б) Водачот на воздухопловот почнува или продолжува со лет по IFR кон аеродромот на планираната дестинација само доколку последните достапни информации за временските услови наведуваат дека, во предвиденото време на пристигнување, временските услови на аеродромот на дестинацијата или барем на еден од алтернативните аеродроми на дестинација е на, или над применливиот оперативен минимум на аеродромот.

(в) Ако летот содржи VFR и IFR сегменти, метеоролошките информации наведени во точки (а) и (б) се применуваат до степен до кој е потребно.

NCO.OP.165 Мраз и други загадувачи —процедури на земја

Водачот на воздухопловот започнува со полетување само ако воздухопловот е исчистен од какви било наслаги, кои би можеле да влијаат негативно врз перформансите или можноста за управување на авионот, со исклучок на дозволеното во согласност со AFM.

NCO.OP.170 Мраз и други загадувачи — процедури на летање

(а) Водачот на воздухопловот започнува полетување или намерен лет при очекувани или реални услови на замрзнување ако воздухопловот поседува уверение за работа и е опремен да лета во такви услови, како што е наведено во делот 2.а.5 од Анекс IV кон Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008.

(б) Ако замрзнувањето го надминува интензитетот на замрзнување за кој воздухопловот поседува уверение за работа, или ако воздухопловот кој не поседува уверение за летање при познатите услови на замрзнување наиде на замрзнување, водачот на воздухопловот веднаш излегува од овие услови на замрзнување, со промена на нивото и/или маршрутата, и ако е потребно, преку прогласување на итна ситуација кај контролата на летање (АТС).

NCO.OP.175 Услови за полетување – авиони и хеликоптери

Пред да започне со полетување, водачот на воздухопловот се уверува дека:

(а) во согласност со информациите кои ги поседува, временските услови на аеродромот или оперативното место и условите на планираната полетно-слетна патека или FATO нема да го попречуваат безбедното полетување и заминување;

и

(б) е исполнет утврдениот оперативен минимум на аеродромот.

NCO.OP.176 Услови за полетување – балони

Пред да започне полетување, водачот на воздухопловот на балонот се уверува дека во согласност со информациите кои ги поседува, временските услови на оперативното место или аеродромот нема да го попречуваат спроведувањето на безбедно полетување и заминување.

NCO.OP.180 Симулирање на ситуации за време на лет

(а) Водачот на воздухопловот при превоз на патници или товар, не симулира:

(1) ситуации кои бараат примена на процедури за вонредни или итни ситуации; или

(2) лет при временски услови по инструменти (IMC).

(б) Без да е во спротивност со (а), такви ситуации може да се симулираат со студенти - пилоти во воздухоплов за време на обуки за летање кои се спроведуваат од страна на одобрена организација за обука.

NCO.OP.185 Процедури за управување со потрошувачката на гориво за време на лет

Водачот на воздухопловот редовно проверува дека количината на употребливо гориво, или за балони, баласт што останува за време на летот не е помала од количината на гориво или баласт кој е потребен за продолжување на летот до аеродром со погодни временски услови или оперативно место, и планираното резервно како што е наведено во NCO.OP.125, NCO.OP.126 или NCO.OP.137.

NCO.OP.190 Користење на дополнителен кислород

Водачот на воздухопловот гарантира дека тој/таа и членовите на екипажот на лет, кои имаат обврски од суштинска важност за безбедно управување на воздухопловот во лет, постојано користат дополнителен кислород кога апсолутната висина во кабината надминува 10 000 стапки за период подолг од 30 минути и кога апсолутната висина на кабината надминува 13 000 стапки.

NCO.OP.195 Откривање на близина со земјата

Кога се констатира несоодветна близина со земјата од водачот на воздухопловот или од системот за предупредување за близина со земјата, водачот на воздухопловот веднаш презема корективни дејства за создавање на услови за безбеден лет.

NCO.OP.200 Воздухопловен систем за избегнување на судир на воздухопловите во лет (ACAS II)

Кога се користи системот ACAS II, оперативните процедури и обуката треба да бидат во согласност со Регулатива (ЕУ) бр. 1332/2011.

NCO.OP.205 Услови за приод и слетување – авиони и хеликоптери

Пред да го започне приодот за слетување, водачот на воздухопловот мора да утврди дека, во согласност со расположливите информации, временските услови на аеродромот или на оперативното место и условите на планираната полетно-слетна патека или FATO, нема да го попречуваат извршувањето на безбеден приод, слетување или неуспешен приод.

NCO.OP.210 Започнување и продолжување на приодот за слетување – авиони и хеликоптери

(а) Водачот на воздухопловот може да започне приод по инструменти, независно од пријавената видливост по полетно-слетна патека/видливост (RVR/VIS).

(б) Ако пријавените RVR/VIS се под применливиот минимум, приодот не може да се продолжи:

(1) под 1 000 стапки над аеродромот; или

(2) во завршниот сегмент на приод во случај кога апсолутната /релативната висина на носење одлука (DA/H) или минималната апсолутна/релативна висина на понирање (MDA/H) е поголема од 1 000 ft над аеродромот.

(в) Кога нема RVR, вредностите на RVR можат да бидат добиени преку конвертирање на пријавената видливост.

(г) Ако, по поминувањето до 1 000 стапки над аеродромот, пријавените RVR/VIS паднат под применливиот минимум, приодот може да се продолжи до DA/H или MDA/H.

(д) Приодот може да се продолжи под DA/H или MDA/H и слетувањето може да биде завршено под визуелната референца соодветна за типот на операцијата на приод и за предвидената полетно-слетна патека да е утврдена на DA-H или MDA-H и да е одржувана.

(ѓ) RVR-зоната на точката на допир при слетување е секогаш контролирана.

NCO.OP.215 Оперативни ограничувања – балони со топол воздух

Балон на топол воздух може да полета во текот на ноќта под услов да има доволно гориво за да слета во текот на денот.

ПОДДЕЛ В

ПЕРФОРМАНСИ НА ВОЗДУХОПЛОВИТЕ И ОПЕРАТИВНИ ОГРАНИЧУВАЊА

NCO.POL. 100 Оперативни ограничувања – сите воздухоплови

(а) За време на која било фаза од операцијата, товарот, масата, и освен за балони, балансот (CG) на воздухопловот, одговараат на ограничувањата, утврдени во AFM или еквивалентен документ.

(б) Натписите, списоците, ознаките на инструментите или нивни комбинација, кои ги содржат овие оперативни ограничувања пропишани со AFM за визуелна презентација, се прикажани во воздухопловот.

NCO.POL.105 Мерење на тежина

(а) Операторот гарантира дека масата и, освен за балоните, балансот (CG) на воздухопловот, се утврдени со реално мерење пред неговото пуштање во употреба. Акумулираните влијанија од извршените измени и поправки на масата и балансирањето се земаат предвид и соодветно се документираат. Таквите информации се стават на располагање на водачот на воздухопловот. Воздухопловот се мери повторно ако влијанието од измените во однос на масата и рамнотежата не се точно познати.

(б) Мерењето се извршува од страна на производителот на воздухопловот или од овластена организација за одржување.

NCO.POL.110 Перформанси – општо

Водачот на воздухопловот управува со авионот само перформанси на воздухопловот се во согласност со применливите правила правилата за летање или кои било други ограничувања кои се однесуваат на летот, воздушниот простор или аеродроми или оперативни места, водејќи сметка за точноста на сите карти и мапи кои се употребуваат

ПОДДЕЛ Г

ИНСТРУМЕНТИ, ПОДАТОЦИ И ОПРЕМА

ОДДЕЛ 1

Авиони

NCO.IDE.A.100 Инструменти и опрема — општо

(а) Инструментите и опремата, потребни според овој поддел, се одобруваат во согласност со применливите услови за пловидбеност доколку:

(1) ги употребува екипажот на лет за контрола на траекторијата на летот;

(2) се користи за исполнување на условите од NCO.IDE.A.190;

(3) се користи за исполнување на условите од NCO.IDE.A.195; или

(4) се вградени во авионот.

(б) Доколку се бараат од овој поддел, следниве предмети нема потреба да се одобрат како опрема:

(1) Резервни осигурувачи;

(2) Рачни преносни светилки;

(3) Прецизен хронометар;

(4) Комплет за прва помош;

(5) Опрема за преживување и сигнализирање;

(6) Морски котви и опрема за укотвување; и

(7) Систем за сигурносно врзување на деца.

(б) Инструментите и опремата, кои не се потребни според овој поддел, како и останата опрема за која не се бара во согласност со другите применливите анекси, но се пренесуваат при летот, треба да го исполнуваат следново:

(1) информациите кои се добиени со помош на овие инструменти и опрема не се користат од екипаж на лет за целите на усогласување со Анекс I кон Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 или NCO.IDE.A.190 и NCO.IDE.A.195; и

(2) инструментите и опремата не влијаат на пловидбеноста на авионот дури и во случај на отказ или дефекти.

(в) Инструментите и опремата се спремни за употреба или пак се достапни од работно место на кое седи член на екипажот на лет кој треба да ги употребува.

(г) Се обезбедува лесен пристап до опремата за итна помош со цел моментално користење.

NCO.IDE.A.105 Минимална опрема за лет

Летот не започнува кога не функционираат или недостасуваат некои инструменти на авионот, делови од опрема или функции, потребни за планираниот лет, освен ако:

(а) авионот се користи според листата на минимална опрема (MEL), доколку е утврдена; или

(б) авионот поседува дозвола за летање која е издадена во согласност со применливите услови за пловидбеност.

NCO.IDE.A. 110 Резервни електрични осигурувачи

Авионите се опремени со резервни електрични осигурувачи со снага која е потребна за целосна заштита на колото, за замена на оние осигурувачи, за кои е дозволено да се заменат за време на летот.

NCO.IDE.A. 115 Оперативни светла

Авионите, кои вршат операции во текот на ноќта, се опремени со:

(а) систем на светилки против удар;

(б) навигациски светилки/светилки за позиционирање;

(в) светло за слетување;

(г) светилки со напојување од авионскиот електричен систем за обезбедување соодветно осветлување на сите инструменти и опрема од суштинска важност за безбедно функционирање на авионот;

(д) светилки кои се напојуваат од авионскиот електричен систем и кои обезбедуваат осветлување во сите патнички кабини;

(ѓ) самостојна преносна светилка (батериска ламба) за секој член од екипажот; и

(е) светилки според условите на Меѓународните прописи за спречување на судири на море, ако авионот се користи како хидроавион.

NCO.IDE.A.120 Операции на авионот според VFR — инструменти за лет и навигациски инструменти и поврзана опрема

(а) Авионите со кои извршуваат операции по VFR во текот на денот се опремени со средства за мерење и прикажување на следново:

(1) Магнетниот курс;

(2) Времето во часови, минути и секунди;

(3) Висината по притисок;

(4) Индицирана брзина

(5) Накосување; и

(6) Махов број, кога ограничувањата на брзината се изразени со Махов број.

(б) Авионите кои изведуваат операции во согласност со при визуелни метеоролошки услови (VMC) во текот на ноќта или во услови кога авионот не е во можност да се одржи на саканата патека на лет, без упатување кон еден или повеќе дополнителни инструменти, како дополнение кон (а), опремени се со:

(1) Средства за мерење и прикажување на следново:

(i) Свртувањето и накосувањето;

(ii) Положбата;

(iii) Вертикалната брзина; и

(iv) Стабилизираниот курс

и

(2) средства кои укажуваат дека снабдување со електрична енергија на жироскопските инструмент не е соодветно.

(в) Авиони со кои се извршуваат операции во услови кога не можат да ја задржат посакуваната патека на лет без еден или повеќе дополнителни инструменти, како дополнение на (а) и (б), се опремени со средства за заштита од неправилно функционирање на системот за прикажување на воздушната брзина која се бара во (а) (4) поради кондензација или замрзнување.

NCO.IDE.A.125 Операции според IFR- инструменти за лет и навигациски инструменти и поврзана опрема

Авиони кои вршат операции по IFR се опремени со:

(а) Средства за мерење и прикажување на:

(1) Магнетниот курс;

(2) Времето во часови, минути и секунди;

(3) Висината по притисок;

(4) Индицираната брзина;

(5) Вертикалната брзина;

(6) Свртувањето и закосувањето;

(7) Положбата;

(8) Стабилизираниот курс;

(9) Надворешната температура на воздухот; и

(10) Махов број, кога ограничувањата на брзината се изразени со Махов број.

(б) Средства кои укажуваат дека снабдувањето со електрична енергија на жироскопските инструменти не е соодветно; и

(в) средства за спречување на неправилно функционирање на системот за прикажување на воздушната брзина која се бара во (а) (4) поради кондензација или замрзнување.

NCO.IDE.A.130 Систем за предупредување за опасност од приближување со теренот (TAWS)

Авионите со турбински мотори, сертифицирани за конфигурација со најголем број на патнички места за повеќе од девет патнички места се опремени со TAWS, кој ги исполнува условите за:

(а) опрема од класа А, како што е наведено во прифатлив стандард, кај авиони на кои им е издадено индивидуално уверение за пловидбеност (CofA) по 1 јануари 2011 година: или

(б) опрема од класа В, како што е наведено во прифатлив стандард, кај авиони на кои им е издадено индивидуално уверение за пловидбеност (CofA) на или пред 1 јануари 2011 година.

NCO.IDE.A135 Систем за внатрешна врска меѓу членовите на екипажот на лет

Авиони кои вршат операции со повеќе од еден член на екипаж на лет се опремени со систем за внатрешна врска меѓу членовите на екипажот на лет, вклучувајќи слушалки и микрофони, кои се користат од страна на сите членови на екипажот на лет.

NCO.IDE.A140 Седишта, сигурносни појаси на седиштата, системи за врзување и систем за сигурносно врзување на деца

(а) Авионите се опремени со:

(1) седиште или легло за секое лице во воздухопловот на возраст од 24 месеци или повеќе;

(2) сигурносен појас за секое патничко седиште и сигурносни појаси за секое легло;

(3) систем за сигурносно врзување за деца (CDR) за секое лице на воздухопловот на возраст под 24 месеци;

(4) појас за седиште со безбедносен систем за врзување на горниот дел од торзото, на секое седиште на член од екипажот на лет кое се ослободува од едната точка.

NCO.IDE.A 145 Комплет за прва помош

(а) Авионите се опремени со комплети за прва помош.

(б) Комплетите за прва помош се:

(1) лесно достапни за користење; и

(2) се обновуваат редовно.

NCO.IDE.A.150 Дополнителен кислород — авиони со херметички затворена кабина

(а) Авионите со херметичка затворена кабина, управувани при висина на лет за која се бара дополнителен кислород според точка (б) се опремени со направа за складирање и дистрибуција на кислород која може да ги складира и дистрибуира резерви на кислород.

(б) Авионите со херметички затворена кабина, управувани над висини на лет на кои висината на притисокот во патничката кабина е над 10 000 стапки треба да носат доволно кислород за дишење за да може да се обезбеди за:

(1) сите членови на екипажот и:

(i) 100 % од патниците во кој било период кога висината на притисокот во кабината надминува 15 000 стапки, но во секој случај не помал од резерви на кислород за десет минути.

(ii) најмалку 30 % од патниците во кој било период кога при губење на притисокот и земајќи ги во предвид околностите на летот, висината на притисокот во патничката кабина е помеѓу 14 000 стапки и 15 000 стапки; и

(iii) најмалку 10 % од патниците во кој било период подолго од 30 минути, кога висината на притисокот во патничката кабина е помеѓу 10 000 стапки и 14 000 стапки;

и

(2) Сите патници во патничката кабина за не помалку 10 минути за авиони кои извршуваат операции на висина на притисок над 25 000 стапки или кои се ивршуваат под таа висина но под услови кои нема да дозволат безбедно спуштање кон висина на притисок од 13.000 стапки во рок од 4 минути.

(в) Авиони со херметички затворена кабина, кои извршуваат операции на апсолутна висина над 25 000 стапки, дополнително, се опремени со уред за предупредување на екипажот на лет за какво било губење на притисокот.

NCO.IDE.A.155 Дополнителен кислород — авиони со нехерметичка кабина

(а) Авионите со нехерметички кабини вршат операции на апсолутна висина на лет за кои е потребно снабдување со кислород во согласност со (б), се опремени со направа за складирање и распределба на кислород, кој може да ги складира и дистрибуира потребните резерви на кислород.

(б) Авиони со нехерметичка кои вршат операции над апсолутна висина на лет на која висина на притисокот во патничката кабина е над 10 000 стапки носат доволно резерви на кислород за дишење за:

(1) сите членови на екипажот и најмалку 10% од патниците во кој било период подолг од 30 минути, кога висина на притисок во патничката кабина е помеѓу 10 000 стапки и 13 000 стапки; и

(2) за сите членови на екипажот и патниците за кој било период кога висина на притисокот во патничката кабина е над 13 000 стапки.

NCO.IDE.A.160 Рачни противпожарни апарати

(а) Авионите, освен моторните едрилици (TMG)и ELA1 авионите, се опремени со најмалку еден рачен противпожарен апарат:

(1) во пилотската кабина; и

(2) во секоја патничка кабина која е одделена од пилотската кабина, освен ако кабината е лесно достапна за екипажот на лет.

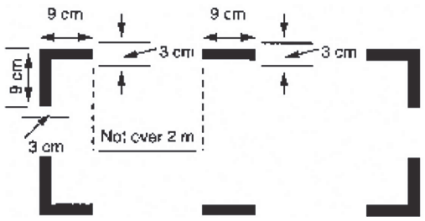
(б) Типот и количината на противпожарниот агенс за потребните противпожарни апарати се во согласност со типот на пожарот, кој може да се случи во кабината, каде се планира користење на соодветниот апарат, и гарантираат минимална опасност од концентрација на токсичен гас во кабините во кои се сместени лица.

NCO.IDE.A.165 Означување на местата за пробивање

Ако зоните на трупот на авионот погодни за пробивање од страна на спасувачките екипи во итен случај, се означени, таквите места се означуваат како што е прикажано на слика 1.

Слика 1

Означување на местата за пробивање



NCO.IDE.A.170 Предавател за итно лоцирање (ELT)

(а) Авиони се опремуваат со:

(1) ELT од кој било вид, со првично издадено индивидуално уверение за пловидбеност (CofA) на или пред 1 јули 2008 година;

(2) со автоматски ELT со првично издадено индивидуално уверение за пловидбеност (CofA) по 1 јули 2008 година; или

(3) со ELT (ELT(S)) за спасување или личен предавател за лоцирање (PLB), кој се носи од страна на член на екипаж или патник во случај кога воздухопловот поседува уверение за најмногу 6 или помалку седишта за патници.

(б) ELT од секаков тип и PLB треба да може да пренесува истовремено на фреквенции од 121,5 MHz и 406 MHz.

NCO.IDE.A.175 Летови над вода

(а) Следниве авиони се опремени со елеци за спасување за секое лице во авионот или еквивалентен индивидуален појас за пловење за секое лице во авионот на возраст под 24 месеци, кои се носат или се чуваат на место, со цел да бидат лесно достапни од седиштето или леглото на лицето за чија потреба е снабдено:

(1) едномоторни авиони кои се опремени за слетување на копно, кога:

(i) летаат над вода на поголема оддалеченост од копното која е над оддалеченоста за едрење; или

(ii) полетуваат или слетуваат на аеродром или оперативно место на кое според мислењето на водачот на воздухопловот, патеката за полетување и приод поминува над вода, што постои веројатност за принудно слетување на вода;

(2) хидроавиони, кои се управуваат над вода; и

(3) авиони со кои се извршуваат операции на поголемо растојание од копното каде е поверојатно е итно слетување поголемо од она кое одговара на 30-минутен лет при нормална брзина на крстарење или 50NM, зависно кое е помало.

(б) Хидроавиони, кои се управуваат над вода се опремени со:

(1) една котва;

(2) една морска котва потребна за помош при маневрирање; и

(3) опрема за создавање на звучни сигнали, како што е наведено во Меѓународните правила за избегнување судири на море, кога тоа е применливо.

(в) Водачот на авион со кој се извршуваат операции над вода на поголемо растојание од копното каде е поверојатно итно слетување поголемо од она кое одговара на 30-минутен лет при нормална брзина на крстарење или 50NM, зависно кое е помало, го одредува ризикот за преживување на патниците во авионот во случај на принудно слетување на вода, врз основа на тоа што тој/таа одлучил/-а да понесе:

(1) опрема за сигнализирање на опасност;

(2) доволно сплавови за спасување за да се пренесат сите лица кои се наоѓаат во авионот, сместени така што овозможуваат лесно користење во итна ситуација,

(3) опрема за спасување за обезбедување средства за одржување во живот, во согласност со планираниот лет.

NCO.IDE.A.180 Опрема за преживување

Авионите со кои се вршат операции над зони во кои потрагата и спасувањето можат да бидат особено тешки, се опремени со такви сигнални уреди и опрема за спасување вклучувајќи и средства за одржување во живот, кои се соодветни за областа која се прелетува.

NCO.IDE.A.190 Радиокомуникациска опрема

(а) Доколку е во согласност со условите за воздушниот простор во кој тие летаат, авионите се опремени со радиокомуникациска опрема со можност за спроведување на двонасочна комуникација со оние воздухопловни станици и на оние фреквенции кои се во согласност со условите за воздушниот простор.

(б) Радиокомуникациската опрема, доколку се бара во (а), обезбедува комуникација на вонредната воздухопловна фреквенција од 121,5 MHz.

(в) Доколку е потребна повеќе од една единица на комуникациска опрема, секоја е независна од другите до степен до кој нефункционирањето на која било опрема нема да резултира со нефункционирањето на која било друга опрема.

NCO.IDE.A.195 Навигациска опрема

(а) Авионите кои вршат операции на маршрути, каде не можат да бидат навигирани со упатување кон визуелни референци на земја, се опремени со сета неопходна навигациска опрема која им овозможува да продолжат со летот во согласност со:

(1) планот за летање на ATS, доколку е применливо; и

(2) применливите услови за воздушниот простор.

(б) Авионите имаат доволна навигациска опрема, за да се гарантира дека во случај на нефункционирање на некој елемент од опремата во која било фаза од летот, останатата опрема овозможува безбедна навигација согласно ставот (а), или безбедно спроведување на соодветната акција за вонредна состојба.

(в) Авионите, кои се користат за летови, за кои се планира слетување при IMC, се опремени со соодветна опрема, што овозможува навигација до точка од која е можно да се изврши слетување по визуелни ориентири. Со оваа опрема овозможува вршење таква навигација за секој аеродром, на кој се планира слетување при IMC и за секој одреден алтернативен аеродром.

NCO.IDE.A. 200 Транспондер

Кога се бара од воздушниот простор каде што летаат, авионите се опремени со транспондер на секундарен надзорен радар (SSR) со сите барани можности.

ОДДЕЛ 2

Хеликоптери

NCO.IDE.H.100 Инструменти и опрема — општо

(а) Инструментите и опремата, потребни според овој поддел се одобруваат во согласност со применливите услови за пловидбеност доколку:

(1) ги употребува екипажот на лет за контрола на траекторијата на летот;

(2) се користи за исполнување на условите од NCO.IDE.H.190;

(3) се користи за исполнување на условите од NCO.IDE.H.195; или

(4) се вградени во хеликоптерот.

(б) доколку се бараат од овој поддел, следниве предмети нема потреба да се одобрат како опрема:

(1)Рачни преносни светилки;

(2) Прецизни хронометри;

(3) Комплет за прва помош;

(4) Сигнална опрема и опрема за преживување;

(5) Морски котви и опрема за укотвување; и

(6) Систем за сигурносно врзување на деца.

(в) Инструментите и опремата, кои не се потребни според овој поддел, како и останата опрема која не се бара во согласност со другите применливи анекси, но се пренесуваат при летот, треба да го исполнуваат следново:

(1) информациите обезбедени од овие инструменти или опрема не се користат од екипажот на лет за целите на усогласување со Анекс I кон Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 или NCO.IDE.H.190 и NCO.IDE.H.195; и

(2) инструментите и опремата не влијаат на пловидбеноста на хеликоптерот дури и во случај на откажувања или дефекти.

(в) Инструментите и опремата се спремни за употреба или пак се достапни од работната позиција на кое седи член на екипажот на лет кој треба да ги употребува.

(г) Целокупната опрема за итна помош е лесно достапна за непосредна употреба.

NCO.IDE.H.105 Минимална опрема за лет

Летот не започнува кога не функционираат или недостасуваат некои инструменти, делови од опрема или функции на хеликоптерот, потребни за планираниот лет, освен ако:

(а) хеликоптерот се користи според листата на минимална опрема (MEL), доколку е воспоставен; или

(б) хеликоптерот поседува дозвола за летање која е издадена во согласност со применливите услови за пловидбеност.

NCO.IDE.H. 115 Оперативни светла

Хеликоптерите, кои вршат операции во текот на ноќта, се опремени со:

(а) систем на светилки против судири;

(б) навигациски светла/светла за позиционирање;

(в) светло за слетување;

(г) светилки со напојување од хеликоптерскиот електронски систем и обезбедување на соодветно осветлување на сите инструменти и опрема од суштинска важност за безбедно функционирање на хеликоптерот;

(д) осветлување со напојување од хеликоптерскиот електронски систем и обезбедување на светлина во сите патнички кабини;

(ѓ) самостојна преносна светилка за секој член од екипажот; и

(е) светилки според Меѓународните прописи за спречување на судири на море, ако хеликоптерот е амфибиски.

NCO.IDE.H.120 Операции по VFR — инструменти за лет и навигациски инструменти и поврзана опрема

(а) Хеликоптерите, кои се користат според VFR во текот на денот се опремени со средства за мерење и прикажување на:

(1) Магнетниот курс;

(2) Времето во часови, минути и секунди;

(3) Висина по притисок;

(4) Индицирана брзина; и

(5) Накосување

(б) Хеликоптери кои изведуваат операции во согласност според VMC при ноќни услови или кога видливоста е помала од 1 500 м или во услови кога хеликоптерот не е во можност да се одржи на саканата траекторија на лет, без упатување кон еден или повеќе дополнителни инструменти, дополнително кон точка (а) опремени се и со:

(1) Средства за мерење и прикажување на:

(i) Положбата;

(iii Вертикалната брзина; и

(iii) Стабилизираниот курс.

(2) средства кои укажуваат дека снабдување со електрична енергија на жироскопските инструменти не е соодветно.

(в) Хеликоптери со кои се извршуваат операции кога видливоста е помала од 1 500 метри или при услови кога хеликоптерот не може да се одржува на саканата траекторија за лет, без еден или повеќе дополнителни инструменти, во дополнение на опремата наведена во точките (а) и (б), се опремени и со уред за спречување на дефекти на системите за да се покаже брзината во согласност со

условите од став 4. точка (а) поради кондензација или одмрзнување.

NCO.IDE.H.125 Операции по IFR - инструменти за лет и навигациски инструменти и поврзана опрема

Хеликоптери , со кои се вршат операции по IFR се опремени со следнава опрема:

(а) Средства за мерење и прикажување на:

(1) Магнетниот курс;

(2) Времето во часови, минути и секунди;

(3) Висината на притисокот;

(4) Индицирана брзина;

(5) Вертикалната брзина;

(6) Накосувањето;

(7) Положбата;

(8) Стабилизираниот курс; и

(9) Надворешната температура на воздухот.

(б) Средства, кои укажуваат дека снабдувањето со електрична енергија на жироскопските инструменти не е соодветно.

(в) Средства за спречување на дефект на системот за прикажување на воздушната брзина која се бара во (а)(4) поради кондензација или замрзнување; и

(г) Дополнителни независни средства за мерење и прикажување на апсолутна висина како резервен инструмент.

NCO.IDE.H.126 Дополнителна опрема за операции со еден пилот при операции по IFR

Хеликоптерите со еден пилот, управувани по IFR, се опремени со автопилот, кој ја одржува најмалку апсолутната висина и курсот.

NCO.IDE.H.135 Систем за внатрешна врска меѓу членовите на екипажот на лет

Хеликоптери, кои вршат операции со повеќе од еден член на екипажот на лет се опремени со систем за внатрешна врска меѓу членовите на екипажот на лет, вклучувајќи слушалки и микрофони кои се користат од страна на сите членови на екипажот на лет..

NCO.IDE.H.140 Седишта, сигурносни појаси на седиштата, сигурносни системи за врзување и систем за сигурносно врзување на деца

(а) Хеликоптерите се опремени со:

(1) седиште или легло за секое лице во воздухопловот на возраст од 24 месеци или повеќе;

(2) сигурносен појас за секое патничко седиште и сигурносни појаси за врзување за секое легло;

(3) сигурносен појас со систем за врзување на горното торзо за секој патник на возраст од 24 месеци или повеќе за хеликоптери, чие првично индивидуално уверение за пловидбеност (CofA) е издадено по 31 декември 2012 година;

(4) систем за сигурносно врзување на деца за секое лице на возраст под 24 месеци;

(5) појас за седиште со безбедносен систем за врзување на горното торзо, вклучувајќи уред за автоматско задржување на торзото на патникот на седиштето, во случај на ненадејно кочење на секое седиште на член на екипаж.

(б) Појас за седиште со безбедносен систем за врзување на горното торзо кој се ослободува од една точка.

NCO.IDE.H. 145 Комплет за прва помош

(а) Хеликоптерите се опремени со комплет за прва помош.

(б) Комплетот за прва помош е:

(1) лесно достапен за користење; и

(2) се обновува редовно.

NCO.IDE.H.155 Дополнителен кислород — хеликоптери со нехерметичка кабина

(а) Хеликоптери со нехерметички кабини кои вршат операции на апсолутна висина на лет за кои е потребно снабдувањето со кислород во согласност со (б) се опремени со направа за складирање и дистрибуција на кислород, кој може да ги складира и дистрибуира потребните резерви на кислород.

(б) Хеликоптери со нехерметичка кабина кои вршат операции над апсолутната висина на лет на која висина на притисокот во патничката кабина е над 10 000 стапки, носат доволно резерви на кислород за дишење за:

(1) сите членови на екипажот и најмалку 10% од патниците за кој било период подолг од 30 минути, кога висина на притисокот во патничката кабина е помеѓу 10 000 стапки и 13 000 стапки; и

(2) сите членови на екипажот и патниците за било кој период кога висина на притисокот во патничката кабина е над 13 000 стапки.

NCO.IDE.H.160 Рачни противпожарни апарати

(а) Хеликоптерите, освен хеликоптерите ELA2, се опремени со најмалку еден рачен противпожарен апарат:

(1) во пилотската кабина; и

(2) во секоја патничка кабина која е одделена од пилотската кабина, освен ако

кабината е лесно достапна за екипажот на лет.

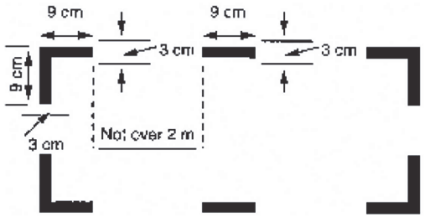
(б) Типот и количината на противпожарниот агенс за потребните противпожарни апарати се во согласност со типот на пожарот, кој може да се случи во кабината, каде се планира користење на соодветниот агенс и гарантираат минимална опасност од концентрација на токсичен гас во кабините во кои се сместени лица.

NCO.IDE.H.165 Означување на местата за пробивање

Ако зоните на трупот на хеликоптерот, погодни за пробивање од страна на спасувачките екипи во итен случај се означени, таквите зони се означени како што е прикажано на слика 1.

Слика 1

Означување на местата за пробивање



NCO.IDE.H.170 Предавател за итно лоцирање (ELT)

(а) Хеликоптерите кои поседуваат уверение за конфигурација со најголем број на патнички места за седење, над 6, се опремени со:

(1) автоматски ELT; и

(2) еден ELT за преживување (ELT(S)) во сплав за спасување или елек за спасување кога хеликоптерот врши операција на растојание од копното, што одговара на повеќе од три минути време на лет при нормална брзина на крстарење.

(б) Хеликоптерите кои поседуваат уверение за конфигурација со најголем број на патнички места за седење, 6 или помалку, се опремени со ELT(S) или личен предавател за лоцирање (PLB), кој го носи член на екипаж или патник .

(в) ELT од каков било тип и PLB можат да пренесуваат истовремено на фреквенции од 121,5 MHz и 406 MHz.

NCO.IDE.H.175 Летови над вода

(а) Хеликоптерите се опремени со елеци за спасување за секое лице во воздухопловот или еквивалентен индивидуален појас за пловење за секое лице во воздухопловот на возраст под 24 месеци, кои се носат или се чуваат на место кое е лесно достапно од седиштето или леглото на лицето за чија потреба е снабдено:

(1) летаат над вода на растојание што го надминува авторотациското растојание од копното, каде во случај на сериозно откажување на моторот, хеликоптерот не е во можност да задржи хоризонталниот лет; или

(2) летаат над вода на растојание од копното, што одговара на повеќе од 10 минути лет при нормална брзина на крстарење, каде во случај на сериозно откажување на моторот, хеликоптерот е во можност да задржи хоризонталниот лет; или

(3) при полетување или слетување на аеродром или оперативно место, каде што патеката на полетување или приод е над вода.

(б) Секој елек за спасување или еквивалентен индивидуален уред кој плови е опремен со електрична светилка, со цел олеснување на одредувањето на локацијата на лицата.

(в) Водачот на хеликоптер со кој се изведуваат операции над вода на поголемо растојание од копното поголемо од она кое одговара на 30-минутен лет при нормална брзина на крстарење или 50 NM, зависно кое е помало, го одредува ризикот за преживување на патниците во хеликоптерот во случај на принудно слетување на вода, врз основа на што тој/таа одлучил/-а да понесе:

(1) опрема за сигнализирање на опасност;

(2) доволно сплавови за спасување за да се пренесат сите лица на воздухопловот, кои се чуваат на начин кој овозможува лесно користење во итна ситуација;и

(3) опрема за спасување за обезбедување средства за одржување во живот, во согласност со планираниот лет.

(г) Водачот на воздухопловот ги одредува ризиците за преживување на лицата во хеликоптерот во случај на принудно слетување на вода, кога одлучува дали елеците за спасување од (а) ќе се носат од страна на сите лица во хеликоптерот.

NCO.IDE.H.180 Опрема за преживување

Хеликоптерите со кои се извршуваат операции над зони, во кои потрагата и спасувањето може да бидат особено тешки, се опремени со такв сигнални уреди и опрема за спасување, вклучувајќи и средства за одржување во живот, соодветно на зоната која се прелетува.

NCO.IDE.H.185 Сите хеликоптери при летови над вода — принудно слетување на вода

Хеликоптерите кои извршуваат операции над вода во несоодветна средина на растојание кое надминува 50NM од копното:

(а) се дизајнирани да слетуваат на вода во согласност со соодветните правила за пловидбеност;

(б) има уверение за принудно слетување на вода во согласност со соодветните правила за пловидбеност; или

(в) опремени со опрема за пловење при итни ситуации.

NCO.IDE.H. 190 Радиокомуникациска опрема

(а) Доколку е во согласност со условите за воздушниот простор, хеликоптерите се опремени со радиокомуникациска опрема која овозможува можност за двонасочна комуникација со оние воздухопловни станици и на оние фреквенции кои се во согласност со условите на воздушниот простор.

(б) Радиокомуникациската опрема, доколку се бара од (а), обезбедува комуникација на вонредна воздухопловна фреквенција од 121,5 MHz.

(в) Доколку се потребни повеќе од еден сет на опрема за комуникација, секоја од нив е независна од другата или другите до степен до кој откажувањето на едната опрема нема да резултира со откажување на другата опрема.

(г) Доколку е потребен систем за радиокомуникација, и дополнително на системот за внатрешна комуникација меѓу членовите на екипажот во согласност со барањата од NCO.IDE.H.135, хеликоптерите се опремени со копче за пренос на контролата на лет за секој неопходен пилот и/или член на екипаж на неговото/нејзиното работно место.

NCO.IDE.H.195 Навигациска опрема

(а) Хеликоптерите кои вршат операции над маршрути, каде не можат да вршат навигација со упатување кон визуелни обележја се опремени со навигациска опрема која им овозможува да продолжат со летот во согласност со:

(1) планот за летање на ATS, доколку е применливо; и

(2) применливите услови за воздушниот простор.

(б) Хеликоптерите имаат доволна навигациска опрема, за да се гарантира дека во случај на откажување на некој елемент од опремата на секоја фаза од летот, останатата опрема овозможува безбедна навигација согласно со (а), или безбедно спроведување на соодветната акција при непредвидена состојба.

(в) Хеликоптерите кои вршат операции, за кои се планира слетување при IMC, се опремени со навигациска опрема, што овозможува навигација до точка од која е можно да се изврши слетување по визуелни ориентири. Со оваа опрема се овозможува вршење таква навигација за секој аеродром на кој се планира слетување при IMC и за секој одреден алтернативен аеродром.

NCO.IDE.H.200 Транспондер

Кога се бара од воздушниот простор каде што летаат, хеликоптерите се опремени со транспондер со секундарен надзорен радар (SSR) со сите потребни можности.

ОДДЕЛ 3

Едрилици

NCO.IDE.S.100 Инструменти и опрема — општо

(а) Инструментите и опремата, потребни според овој поддел се одобруваат во согласност со применливите услови за пловидбеност доколку:

(1) ги употребува екипажот на лет за контрола на траекторијата на летот;

(2) се користи за исполнување на условите од NCO.IDE.S.145;

(3) се користи за исполнување на условите од NCO.IDE.S.150; или

(4) се вградени во едрилицата.

(б) Доколку се бараат од овој поддел, следниве предмети нема потреба да се одобрат како опрема:

(1) Рачни преносни светилки;

(2) Прецизни хронометри;

(3) Сигнална опрема и опрема за преживување.

(в) Инструментите и опремата, кои не се потребни според овој поддел, како и останата опрема која не се бара во согласност со другите анекси, но се пренесува при летот, треба да го исполнува следново:

(1) информациите обезбедени од овие инструменти или опрема не се користат од екипажот на лет за целите на усогласување со Анекс I кон Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008; и

(2) инструментите и опремата не влијаат на пловидбеноста на едрилицата дури и во случај на откажувања или дефекти.

(в) Инструментите и опремата се спремни за употреба или пак се достапни од работната позиција на кое седи член на екипажот на лет кој треба да ги употребува.

(г) Целокупната опрема за итна помош е лесно достапна за непосредна употреба.

NCO.IDE.S.105 Минимална опрема за лет

Летот не започнува кога не функционираат или недостасуваат некои инструменти, делови од опрема или функции на едрилицата, потребни за планираниот лет, освен ако:

(а) едрилицата се користи според листата на минимална опрема (MEL), доколку е воспоставена; или

(б) едрилицата поседува дозвола за летање која е издадена во согласност со применливите услови за пловидбеност.

NCO.IDE.S.115 Операции по VFR — инструменти за лет и навигациски инструменти

(а) Едрилиците, кои се користат по VFR во текот на денот се опремени со средства за мерење и прикажување на:

(1) Во случај на едрилица управувана на моторен погон, магнетниот курс;

(2) Времето во часови, минути и секунди;

(3) Висина по притисок; и

(4) Наведената воздушна брзина.

(б) Едрилиците кои изведуваат операции во услови кога не можат да ја одржат посакуваната траекторија на лет без упатување кон еден или повеќе дополнителни инструменти допилнително кон точка (а) се опремени со средства за мерење и прикажување на следново:

(1) Вертикалната брзина;

(2) Положба или свртувањето и закосувањето; и

(3) Магнетниот курс.

NCO.IDE.S. 120 Летови во облаци - инструменти за лет и навигациски инструменти

Едрилиците кои извршуваат летови во облаци се опремени со средства за мерење и прикажување на:

(1) Магнетниот курс;

(2) Времето во часови, минути и секунди;

(3) Висина по притисок;

(4) Индицирана воздушна брзина;

(5) Вертикалната брзина; и

(6) Положба или свртувањето и накосувањето

NCO.IDE.S.125 Патнички седишта и сигурносни системи за врзување

(а) Едрилиците се опремени со:

(1) седиште за секое лице на воздухопловот; и

(2) за секое седиште согласно AFM, систем за врзување на горното торзо.

(б) Системот за врзување на горното торзо се ослободува од едната точка.

NCO.IDE.S.130 Дополнителен кислород

Едрилици кои се управувани на висина над 10 000 стапки се опремени со уред за складирање и дистрибуција на кислород за:

(а) членовите на екипажот во кој било период подолг од 30 минути, кога висина на притисок е помеѓу 10 000 стапки и 13 000 стапки; и

(б) сите членови на екипажот и патниците за кој било период кога висина на притисок е над 13 000 стапки.

NCO.IDE.S.135 Летови над вода

Водачот на едрилица управувана над вода го одредува ризикот за преживување на лицата во едрилицата во случај на принудно слетување во вода, врз основа на тоа што тој/таа одлучил/-а да понесе:

(а) Елеци за спасување или еквивалентен уред за пловење за секое лице во воздухопловот, кои се носат или се чуваат на место, со цел да бидат лесно достапни од седиштето за лицето, за кого се наменети;

(б) Предавателот на локаторот на местото на несреќата на воздухопловот (ELT) или личен предавател за лоцирање (PLB), кој се носи од страна на член на екипаж или патник кој може да пренесува истовремено на фреквенции од 121,5 MHz и 406 MHz; и

(в) опрема за сигнализирање на опасност, при лет:

(1) над вода на оддалеченост од копното која е поголема од оддалеченоста за едрење; или

(2) каде патеката за полетување и приод е така поставена над вода што во случај на несреќа едрилицата може принудно да слета на вода.

NCO.IDE.S.140 Опрема за преживување

Едрилиците со кои се извршуваат операции над зони, во кои потрагата и спасувањето можат да бидат особено тешки, се опремени со такви сигнални уреди и опрема за спасување соодветна на зоната која се прелетува.

NCO.IDE.S.145 Радиокомуникациска опрема

(а) Доколку е во согласност со условите за воздушниот простор во кој летаат едрилиците се опремени со радио комуникациска опрема која овозможува двонасочна комуникација со оние воздухопловна станици или оние фреквенции кои се во согласност со условите за воздушниот простор.

(б) Радиокомуникациската опрема обезбедува комуникација на вонредната воздухопловна фреквенција од 121,5 MHz, доколку се бара со (а).

NCO.IDE.S.150 Навигациска опрема

Едрилиците се опремени со каква било навигациска опрема потребна за да продолжат со летот во согласност со:

(1) планот за летање на ATS, доколку е применливо; и

(2) применливите услови за воздушниот простор.

NCO.IDE.S.155 Транспондер

Кога се бара од воздушниот простор каде што летаат, едрилиците се опремени со транспондер со секундарен надзорен радар (SSR) со сите потребни можности.

ОДДЕЛ 4

Балони

NCO.IDE.B. 100 Инструменти и опрема — општо

(а) Инструментите и опремата, потребни според овој поддел се одобруваат во согласност со применливите услови за пловидбеност доколку:

(1) ги употребува екипажот на лет за контрола на траекторијата на летот;

(2) се користи за исполнување на условите од NCO.IDE.B.145; или

(3) се вградени во балонот.

(б) Доколку се бараат од овој поддел, следниве предмети нема потреба да се одобрат како опрема:

(1) Рачни преносни светилки;

(2) Прецизни хронометри;

(3) Комплет за прва помош;

(4) Опрема за преживување и сигнализирање.

(в) Инструментите и опремата, кои не се потребни според овој поддел, како и друга опрема за која не се бара од друг анекс, но се пренесуваат при летот, треба да го исполнуваат следново:

(1) информациите кои се добиени со помош на овие инструменти или опрема не се користат од екипаж на лет за целите на усогласување со Анекс I кон Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008; и

(2) инструментите и опремата не влијаат на пловидбеноста на балонот дури и во случај на отказ или дефекти.

(г) Инструментите и опремата се спремни за употреба или пак се достапни од работното место кое му е одредено на член на екипажот на лет кој треба да ги употребува.

(д) Целокупната опрема за итна помош е лесно достапна за непосредна употреба.

NCO.IDE.B.105 Минимална опрема за лет

Летот не започнува кога не функционираат или недостасуваат некои инструменти, делови од опрема или функции на балонот, потребни за планираниот лет, освен ако:

(а) балонот се користи според листата на минимална опрема (MEL), доколку е воспоставен; или

(б) балонот поседува дозвола за летање која е издадена во согласност со применливите услови за пловидбеност.

NCO.IDE.B.110 Оперативни светла

Балоните кои вршат операции во текот на ноќта, се опремени со:

(а) светла за позиционирање;

(б)средства за соодветно осветлување на сите инструменти и опрема, суштински за безбедно управување на балонот;

(в) самостојна преносна светилка; и

(г) за воздушни бродови на топол воздух:

(а) светло за слетување; и

(б) систем на светилки за избегнување судири.

NCO.IDE.B.115 Операции по VFR — инструменти за лет и и навигациски инструменти и поврзана опрема

Балоните, кои се користат по VFR во текот на денот се опремени со следново:

(а) опрема за прикажување на насоката на струење на воздухот;

(б) средства за мерење и прикажување на:

(1) Времето во часови, минути и секунди;

(2) Вертикалната брзина доколку се бара од AFM; и

(3) висината на притисокот доколку се бара во согласност со AFM, доколку се бара од условите за воздушен простор или доколку е потребно да се контролира во однос на користењето на кислород.

NCO.IDE.B.120 Комплет за прва помош

(а) Балоните се опремени со комплет за прва помош.

(б) Комплетот за прва помош е:

(1) лесно достапен за користење;

(2) се обновува редовно.

NCO.IDE.B.121 Дополнителен кислород

Балоните кои се извршуваат операции над висини по притисок над 10 000 стапки се опремени со уред за складирање и дистрибуција на кислород кој носи доволно кислород за дишење за:

(а) сите членови на екипажот во кој било период подолг од 30 минути, кога висината по притисок е помеѓу 10 000 стапки и 13 000 стапки; и

(б) за сите членови на екипажот и патниците за кој било период кога висина по притисок е над 13 000 стапки.

NCO.IDE.B.125 Рачни противпожарни апарати

(а) Балоните се опремени со најмалку еден рачен противпожарен апарат доколку се бара со применливите спецификации за издавање на уверение за работа.

(б) Типот и количината на противпожарниот агенс за потребните противпожарни апарати се во согласност со типот на пожарот, кој може да се случи во балонот, каде се планира користење на соодветниот апарат и гарантираат минимална опасност од концентрација на токсичен гас за патниците во балонот.

NCO.IDE.B.130 Летови над вода

Водачот на балонот со кој се вршат операции над вода го одредува ризикот за преживување на лицата во балонот во случај на принудно слетување на вода, врз основа на што тој/таа одлучува да понесе:

(а) елеци за спасување за секое лице на воздухопловот или еквивалентен уред за пловење за секое лице во воздухопловот кое е помало од 24 месеци, кои се носат или се чуваат на место, со цел да бидат лесно достапни за лицето за кое се наменети;

(б) кога се пренесуваат повеќе од 6 лица, предавател на локаторот на местото на несреќата на воздухопловот (ELT) кој може да пренесува истовремено на фреквенции од 121,5 MHz и 406 MHz.;

(в) кога се пренесуваат до 6 лица ELT или личен предавател за лоцирање (PLB), кој се носи од страна на член на екипаж или патник, а кој може да пренесува истовремено на фреквенции 121,5 MHz и 406 MHz; и

(г) опрема за сигнализирање на опасност.

NCO.IDE.B. Опрема за преживување

Балоните со кои се вршат операции над зони во кои потрагата и спасувањето можат да бидат особено тешки, се опремени со такви сигнални уреди и опрема за спасување која е соодветна за областа која се прелетува.

NCO.IDE.B. 140 Разновидна опрема

(а) Балоните се опремени со заштитни ракавици за сите членови на екипажот.

(б) Балоните на топол воздух и комбинираните балони се опремени со:

(1) алтернативен извор на палење;

(2) направа за мерење и прикажување на количината на гориво;

(3) огноотпорно ќебе или огноотпорна прекривка; и

(4) јаже за фрлање до должина најмалку од 25 метри (m).

(в) Балоните на гас се опремени со нож.

NCO.IDE.B.145 Радиокомуникациска опрема

(а) Доколку е во согласност со условите за воздушниот простор, балоните се опремени со радиокомуникациска опрема која овозможува двонасочна комуникација со оние воздухопловни станици или оние фреквенции кои се во согласност со условите на воздушниот простор.

(б) Радиокомуникациската опрема, ако се бара со (а), обезбедува комуникација на воздухопловна фреквенција од 121,5 MHz за итни ситуации.

NCO.IDE.B 150 Транспондер

Кога се бара од воздушниот простор каде што летаат, балоните се опремени со транспондер со секундарен надзорен радар (SSR) со сите потребни можности.

РЕГУЛАТИВА (ЕУ) БР. 71/2014 НА КОМИСИЈАТА

од 27 јануари 2014 година

за изменување на Регулатива (ЕУ) бр. 965/2012 за утврдување на техничките услови и административни постапки во врска со воздушни операции во согласност со Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 на Европскиот парламент и на Советот

(Текст со важност за ЕЕЗ)

ЕВРОПСКАТА КОМИСИЈА,

имајќи го предвид Договорот за функционирањето на Европската унија,

имајќи ја предвид Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 на Европскиот парламент и на Советот од 20 февруари 2008 година за заедничките правила во областа на цивилното воздухопловство, за формирање на Европска агенција за воздухопловна безбедност и за поништување на Директива 91/670/ЕЕЗ, Регулатива (ЕЗ) бр. 1592/2002 и Директива 2004/36/ЕЗ([39]), а особено членови 8(5) и 10(5) од истата,

со оглед на тоа што:

(1) Член 5 од Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 кој се однесува на пловидбеноста беше проширен на начин со кој во правилата за спроведување на издавање на уверенија за тип се вклучени елементите за оценување на оперативната сообразност.

(2) Европската агенција за воздухопловна безбедност („Агенцијата“) утврди дека е неопходно да се измени Регулатива (ЕУ) бр. 748/2012([40]) на Комисијата, а се со цел да и се овозможи на Агенцијата да ги одобри податоците за оперативна сообразност како дел од процесот на издавање на уверение за тип.

(3) Податоците за оперативната сообразност вклучуваат задолжителни елементи од главната листа на минимална опрема (MMEL), обука на екипажот на лет и кабинскиот персонал, кои ќе послужат како основа при подготвување на листата на минимална опрема (MEL) и курсевите за обука на екипажот од страна на операторите.

(4) Условите кои што се поврзани со воспоставување на MEL, обуката на екипажот на лет и на кабинскиот персонал се однесуваат на податоците за оперативна сообразност, меѓутоа таму каде податоците за оперативна сообразност не се достапни треба да постои општа одредба како и преодни мерки.

(5) На воздухопловната индустрија и административните органи на земјите-

[39] Сл. весник L 79, 19 март 2008 год., стр. 1.
[40] Сл. весник L 224, 21 август 2012 год., стр. 1.

членки треба да им се даде доволно време да се приспособат на новата регулаторна рамка и под одредени услови да им се признае важноста на уверенијата за работа издадени пред влегувањето во сила и примената на оваа регулатива.

(6) Агенцијата подготви нацрт-правила за спроведување на концептот на податоците за оперативна сообразност и ги поднесува до Комисијата на мислење([41]), во согласност со член 19, став 1 од Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008.

(7) Затоа е потребно Регулатива (ЕЗ) бр. 965/2012[42] на Комисијата да се измени соодветно.

(8) Мерките предвидени во оваа регулатива се во согласност со мислењето на Комитетот, основано согласно член 65 од Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008,

ЈА ДОНЕСЕ ОВАА РЕГУЛАТИВА:

Член 1

Регулатива (ЕУ) бр. 965/2012 се изменува како што следува:

(1) Член 9 се заменува со следново:

„Член 9

Листи на минимална опрема

Листите на минимална опрема (MEL), одобрени од земјата на операторот или земјата на регистрација пред да почне да се применува оваа регулатива се сметаат за одобрени во согласност со оваа регулатива и можат да продолжат да се користат од страна на операторот.

Откако оваа регулатива ќе стапи на сила, секоја промена на MEL наведена во првиот потстав за која е утврден главната листа на минимална опрема (MMEL) како дел од податоците за оперативната сообразност во согласност со Регулатива (ЕУ) бр. 748/2012 (*) на Комисијата, се врши во согласност со Анекс III Оддел 2 точка ORO.MLR.105 кон оваа регулатива што е можно поскоро, но не подоцна од 18 декември 2017 година или две години од денот на одобрување на податоци за оперативна сообразност, без разлика кое е подоцна.

Секоја промена на MEL наведена во првиот став, за која не е воспоставена MMEL во рамки на податоците за оперативна сообразност, продолжува да се врши во согласност со MMEL која е прифатена од страна на земјата на операторот или земјата на регистрација, како што е применливо.

---

[41] Мислење бр. 07/2011 на Европската агенција за воздухопловна безбедност од 13 декември 2011 година, е достапно на http://easa.europa.eu/document-library/opinions.php

[42] Сл. весник L 296, 25 октомври 2012 год., стр. 1.

(*) Сл. весник L 224, 21 август 2012 год., стр. 1.';

(2) Се додава нов член 9а:

„*Член 9а*

Обука за екипаж на лет и кабински персонал

Операторите гарантираат дека членовите на екипажот на лет и кабинскиот персонал кои веќе учествуваат во операциите и завршиле обука во согласност со поддели FC и CC од Анекс III, кои не ги вклучуваат задолжителните елементи утврдени во соодветните податоци за оперативна сообразност, учествуваат на обука за оние елементи кои се задолжителни, но не подоцна од 18 декември 2017 година или две години од денот на одобрување на податоците за оперативна сообразност, без разлика кое е подоцна.';

(3) Анекс III (Дел-ORO) се изменува во согласност со Анекс I кон оваа регулатива.

(4) Анекс V (Дел-SPA) се изменува во согласност со Анекс II кон оваа регулатива.

Член 2

Оваа регулатива влегува во сила дваесеттиот ден по нејзиното објавување во *Службениот весник на Европската Унија*.

Оваа регулатива е целосно обврзувачка и директно применлива во сите земји-членки.

Брисел, 27 јануари 2014 год.

За Комисијата

Претседател

Жозе Мануел БАРОСО

АНЕКС I

Анекс III (ДЕЛ-ORO) кон Регулатива (ЕУ) бр. 965/2012 се изменува, како што следува:

(1) Во точка ORO.GEN.160, точка (б) се заменува со следново:

`Без да е во спротивност со точка (а), операторот го известува надлежниот орган и организацијата, одговорна за проектирањето на воздухопловот, за каков било инцидент, дефект, технички дефект, надминување на техничките ограничувања или настан што би истакнал неточни, нецелосни или двосмислени информации, содржани во податоците за оперативна сообразност утврдени во согласност со Регулатива (ЕЗ) бр. 748/2012 или друга невообичаена околност, што ја загрозила или можела да ја загрози безбедната операција на воздухопловот, без да доведе до несреќа или сериозен инцидент.`;

(2) Точка ORO.MLR.105 се изменува како што следува:

(а) Точка (а) се заменува со следново:

`(а) Листа на минимална опрема (MEL) се изготвува согласно наведеното во точка 8.а.3 од Анекс IV кон Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008, врз основа на соодветната главна листа на минимална опрема (MMEL), како што е дефинирано во задолжителниот дел од податоците за оперативна сообразност, утврдени во согласност со Регулатива (ЕЗ) бр. 748/2012.`;

(б) Во точка (3), точка (1) се заменува со следново:

`(1) предметните инструменти, ставки од опрема или функции во склоп на опсегот на MMEL, како што е дефинирано во точка (а).`;

(3) Во точка ORO.FC.140, точка (а) се заменува со следново:

`(а) Членовите на екипажот на лет, кои управуваат повеќе од еден тип или варијанта на воздухоплов, ги исполнуваат условите утврдени во овој поддел за секој тип или варијанта, освен ако кредитите поврзани со обуката, проверката и условите за неодамнешното искуство дефинирано во задолжителниот дел од податоците за оперативна сообразност, утврдени во согласност со Регулатива (ЕЗ) бр. 748/2012, за соодветните типови или варијанти.`;

(4) Во точка ORO.FC.145, точка (б) се заменува со следново:

`(б) При воспоставување на програмите за обука и наставните планови, операторот зема предвид елементи дефинирани во задолжителниот дел од

податоците за оперативна сообразност утврдени во согласност со Регулатива (ЕЗ) бр. 748/2012.`;

(5) Во точка ORO.FC.220, точка (д) се заменува со следново:

`(д) Во случај на авиони, пилотите, на кои им било издадено овластување за тип врз основа на обука за летање без часови за летање (ZFTT):

(1) започнува линиско летање под надзор не подоцна од 21 ден по завршувањето на практичната проверката или по соодветна обука, обезбедена од операторот. Содржината на оваа обука се опишува во оперативниот прирачник.

(2) завршува шест полетувања и слетувања во FSTD не подоцна од 21 ден по завршувањето на практичната проверката под надзор на инструкторот за овластување за тип на авиони (TRI(A)), кој го зазема другото пилотско место. Бројот на полетувања и слетувања може да биде намален доколку во задолжителниот дел од податоците за оперативна сообразност, утврдени во согласност со Регулатива (ЕУ) бр. 748/2012, се дефинирани кредити. Ако овие полетувања и слетувања не бидат извршени во рок од 21 ден, операторот обезбедува обука за обнова на знаењето чија содржина се опишува во оперативниот прирачник;

(3) ги извршуваат првите четири полетувања и слетувања на LIFUS со авионот под надзор на инструктор за овластување за тип на авиони (TRI(A)), кој го зазема другото пилотско место. Бројот на полетувања и слетувања може да биде намален доколку во задолжителниот дел од податоците за оперативна сообразност, утврдени во согласност со Регулатива (ЕЗ) бр. 748/2012, се дефинирани кредити.`;

(6) Во точка ORO.CC.125, точка (б) се заменува со следново:

`(б) При воспоставување на програмите за обука и наставните програми за обуката за специфичен тип на воздухоплов и за обуката за преквалификација на операторот, операторот ги вклучува, кога е можно, соодветните елементи од задолжителниот дел на податоците за оперативна сообразност, утврдени во согласност со Регулатива (ЕУ) бр. 748/2012.`;

(7) Во точка ORO.CC.130, точка (в) се заменува со следново:

` (в) При воспоставување на програмата за обука и наставниот план за разликите за варијанта на тип на воздухоплов, со кој во моментот се вршат операции, операторот ги вклучува, кога е соодветно, соодветните елементи дефинирани во задолжителниот дел од податоците за оперативна сообразност, утврдени во согласност со Регулатива (ЕУ) бр. 748/2012.`

(8) Во точка ORO.CC.250 (б), точка (1) се заменува со следново:

`(1) секој воздухоплов како тип или варијанта, земајќи ги предвид, каде е тоа можно, соодветните елементи од задолжителниот дел од податоците за оперативна сообразност, утврдени во согласност со Регулатива (ЕУ) бр. 748/2012, за соодветниот тип или варијанта на воздухоплов, и `;

АНЕКС II

Анекс V (ДЕЛ-SPA) кон Регулатива (ЕУ) бр. 965/2012 се менува како што следува:

(1) Во точка SPA.GEN.105 (б), точка (2) се заменува со следново:

` (2) дека соодветните елементи, дефинирани во задолжителниот дел од податоците за оперативна сообразност, согласно со Регулатива (ЕУ) бр. 748/2012, се земени предвид.`;

(2) Точка SPA.GEN.120 се заменува со следново:

SPA.GEN.120 Продолжена валидност на посебно одобрение

Посебните одобрувања се издаваат за неодреден период и остануваат валидни, под услов операторот да продолжи да ги почитува условите, поврзани со посебното одобрение и да се земат предвид соодветните елементи, дефинирани во задолжителниот дел од податоците за оперативна сообразност, утврдени во согласност со Регулатива (ЕУ) бр. 748/2012.`.

РЕГУЛАТИВА (ЕУ) БР. 83/2014 НА КОМИСИЈАТА

од 29 јануари 2014 година

за изменување на Регулатива (ЕУ) бр. 965/2012 за утврдување на технички услови и административни постапки во врска со воздушните операции во согласност со Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 на Европскиот парламент и на Советот

ЕВРОПСКАТА КОМИСИЈА,

имајќи го предвид Договорот за функционирањето на Европската унија,

имајќи ја предвид Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 на Европскиот парламент и на Советот од 20 февруари 2008 година за заедничките правила во областа на цивилното воздухопловство и за воспоставување на Европската агенција за воздухопловна безбедност и за поништување на Директива 91/670/ЕЕЗ, Регулатива (ЕЗ) бр. 1592/2002 и Директива 2004/36/ЕЗ([43]), а особено член 8(5) од истата,

со оглед на тоа што:

(17) Регулатива (ЕУ) бр. 965/2012 на Комисијата([44]) ги утврдува техничките услови и административни постапки во врка со воздушните операции што го заменува Анекс III од Регулатива (ЕЕЗ) бр. 3922/91 на Комисијата([45]) со исклучок на поддел Н за ограничувањата на времетраење на летот и работното време, како и останатите услови.

(18) Во согласност со став 2 член 22 од Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008, правилата за спроведување во однос на условите во поглед на времетраење на летот и работното време, како и останатите услови треба да ги вклучуваат сите основни одредби од поддел Н од Анекс III кон Регулатива (ЕЕЗ) бр. 3922/91, земајќи ги предвид најновите научни и технички докази.

(19) Оваа регулатива ги содржи мерките за спроведување наведени во став 5 член 8 и став 2 член 22 од Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 и затоа е потребно да се избрише поддел Н од Анекс III кон Регулатива (ЕЕЗ) бр. 3922/91, во согласност со став 3 член 69 од Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008. Сепак, поддел Н од Анекс III кон Регулатива (ЕЕЗ) бр. 3922/91 треба да продолжи да се применува до крајот на преодниот период предвиден со оваа регулатива и за видовите на операции за кои не се идентификувани мерки за спроведување.

(20) Оваа регулатива не е во спротивност со ограничувањата и минималните стандарди кои се веќе воспоставени со Директива 2000/79/ЕЗ на Советот[46], особено одредбите за работното време и деновите надвор од должност, кои секогаш треба да се почитуваат за мобилниот персонал во цивилното воздухопловство. Целта на одредбите од оваа регулатива и други одредби кои се одобрени во согласност со оваа регулатива не е да ги оправдаат сите

[43] Сл. весник L 79, 19 март 2008 год., стр. 1.
[44] Сл. весник L 296, 25 октомври 2012 год.,стр. 1
[45] Сл. весник L 373, 31 декември 1991 год.,стр. 4
[46] Сл. весник L 302, 1 декември 2000 год., стр. 4

намалување во постојните нивоа на заштита на мобилниот персонал. Одредбите од оваа регулатива не исклучува и не е во спротивност со националното социјално законодавство кое обезбедува поголема заштита и на колективните договори во однос на условите за работа, здравје и безбедност при работа.

(21) Земјите-членки може да отстапат или да направат исклучок од оваа регулатива или од поврзаните спецификации за сертификација, соодветно, со примена на одредбите за степенот на безбедност што е најмалку еднаков на одредбите од оваа регулатива, со цел подобро да ги земе предвид специфичните национални размислувања или оперативните практики. Какви било отстапувања или исклучоци од оваа регулатива треба да се известат и да се решат во согласност со членови 14 и 22 од Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008, за да се обезбеди транспарентно и недискриминациско донесување на одлуки врз основа на објективни критериуми.

(22) Европската агенција за воздухопловна безбедност (во понатамошниот текст "Агенцијата") подготвува предлог-правила за спроведување и истите ги доставува на мислење([47]) до Комисијата, во согласност со став 1 член 19 од Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008.

(23) Регулатива (ЕУ) бр. 965/2012 затоа треба да се измени за да се вклучат ограничувањата на времетраењето на летот и работното време, како и условите за одмор.

(24) Мерките предвидени со оваа регулатива се во согласност со мислењето на Комитетот, основан согласно член 65 од Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008,

ЈА ДОНЕСЕ ОВАА РЕГУЛАТИВА:

Член 1

Регулатива (ЕУ) бр. 965/2012 на Комисијата се изменува како што следува:

(1) Во член 2 се додава следнава точка (6):

`(6) `операции на такси превоз во воздух`, за целите на ограничувања на времетраење на летот и работното време, значат операции на нередовен комерцијален воздушен превоз со авион со максимална конфигурација на оперативни патнички места (`MOPSC`) од 19 или помалку`;

(2) Член 8 се менува како што следува:

`*Член 8*

[47] Мислење бр. 4/2012 на Европската агенција за воздухопловна безбедност од 28 септември 2012 година за Регулативата за утврдување на правилата за спроведување на ограничувањата на времетраење на летот и работното време и условите за одмор (FTL) за комерцијален воздушен транспорт со авиони (CAT) (http://www.easa.europa.eu/agency-measures/docs/opinions/2012/04/EN%20to%20Opinion 2004-2012.pdf).

Ограничувања на времетраење на летот

1. CAT операциите со авиони се предмет на поддел FTL од Анекс III.

2. По пат на отстапување од став 1, такси превозот, службата за итна медицинска помош и CAT операциите со еден пилот со авиони се предмет на став 4 член 8 од Регулатива (ЕЕЗ) број 3922/91 и поддел H од Анекс III кон Регулатива (ЕЕЗ) бр. 3922/91 и кон поврзаните национални исклучоци врз основа на проценки на ризикот по безбедноста спроведени од страна на надлежните органи.

3 CAT операциите со хеликоптери се усогласени со националните услови.`;

(3) Се додава следниов член 9а:

` Член 9а.

Агенцијата врши постојана ревизија на ефективноста на одредбите за ограничувања на времетраење на летот и работното време и условите за одмор содржани во Анекси II и III. Најдоцна до 18 февруари 2019 година Агенцијата треба да подготви прв извештај за резултатите од оваа ревизија.

Оваа ревизија вклучува стручно вештачење и се заснова на собраните оперативни податоци со помош на земјите-членки во текот на подолг временски период по датумот на примена на оваа регулатива.

Ревизијата од став 1 го оценува влијанието врз подготвеноста на екипажот на лет најмалку при:

- Должност во траење од повеќе од 13 часа во најповолно време од денот;
- Должност во траење од повеќе од 10 часа во помалку погодно време од денот;
- Должност во траење од повеќе од 11 часа за членови на екипаж во непозната состојба на аклиматизација;
- Должности кои вклучуваат голем број на сектори (повеќе од 6);
- Должности на повик како што се време/состојба на чекање или дежурство, на кои им следуваат должности на лет; и
- Нарушени распореди ".

(4) Анекс II се изменува во согласност со Анекс I кон оваа регулатива;

(5) Анекс III се изменува во согласност со Анекс II кон оваа регулатива.

Член 2

Оваа регулатива влегува во сила на дваесеттиот ден од денот на нејзиното објавување во *Службениот весник на Европската Унија.*

Се применува од 18 февруари 2016 година.

По пат на отстапување од вториот став, земјите-членки може да одлучат да не ги применуваат одредбите од точка ORO.FTL.205(д) од Анекс III кон Регулатива (ЕУ) бр. 965/2012 и да продолжат да ги применуваат постојните национални одредби за одмор за време на летот до 17 февруари 2017 година.

Кога земјата-членка ги применува одредбите од третиот став, таа ја известува Комисијата и Агенцијата и ги опишува причините за таквата отстапка, нејзиното времетраење, како и програмата за спроведување која ги содржи предвидените активности и соодветните рокови.

Оваа регулатива е целосно обврзувачка и директно применлива во сите земји-членки.

Брисел, 29 јануари 2014 год.

За Комисијата

Претседател

Жозе Мануел БАРОСО

Анекс I

Во Анекс II кон Регулатива (ЕУ) бр. 965/2012 се додаваат следниве точки ARO.OPS.230 и ARO.OPS.235:

`**ARO.OPS.230 Одредување на нарушени распореди**
За целите на ограничувањата на времетраењето на летот, надлежниот орган определува во согласност со дефинициите за `ран тип` и `доцен тип` на нарушени распореди во точка ORO.FTL.105 од Анекс III, кој од овие два вида на нарушување во распоредот се однесува на операторите на САТ под негова надлежност.

ARO.OPS.235 Одобрување на поединечни шеми за спецификација за времетраењето на летот

(а) Надлежниот орган ги одобрува шемите за спецификација за времетраењето на летот предложени од операторите на САТ доколку операторот покаже согласност со Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 и поддел FTL од Анекс III кон оваа регулатива.
(б) Доколку шемата за спецификација за времетраењето на летот, предложена од страна на операторот. отстапува од важечките спецификации од уверението за работа издадено од страна на Агенцијата, надлежниот орган ја применува постапката наведена во став 2 член 22 од Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008.
(в) Кога шемата за спецификација за времетраењето на летот, предложена од страна на операторот, отстапува од правилата за спроведување, надлежниот орган ја применува постапката наведена во став 6 член 14 од Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008.
(г) Одобрените отстапувањата или исклучоци, откако ќе бидат применети, се оценуваат за да се утврди дали таквите отстапки или исклучоци се потврдени или изменети. Надлежниот орган и Агенцијата вршат независна проценка врз основа на информациите обезбедени од страна на операторот. Проценката треба да биде пропорционална, транспарентна и заснована на научни принципи и знаење.`

АНЕКС II

Во Анекс II кон Регулатива (ЕУ) бр. 965/2012 се додава следниов поддел FTL:

"ПОДДЕЛ FTL

ОГРАНИЧУВАЊА НА ВРЕМЕТРАЕЊЕТО НА ЛЕТОТ И РАБОТНОТО ВРЕМЕ, КАКО И УСЛОВИТЕ ЗА ОДМОР

ДЕЛ 1

Општо

ORO.FTL.100 Опсег
Овој поддел ги утврдува условите кои треба да бидат исполнети од страна на операторот и неговите членови на екипажот во врска со ограничувањата на времето за летот и работното време како и условите за одмор за членовите на екипажот.

ORO.FTL.105 Дефиниции
За целите на овој поддел се применуваат следниве дефиниции:

(1) `аклиматизиран` означува состојба во која циркадијалниот биолошки часовник на членот на екипаж е синхронизиран со временската зона во која се наоѓа тој член на екипажот. Членот на екипаж се смета дека е аклиматизиран со временската зона со разлика од 2 часа по локално време на местото на поаѓање. Кога локалното време на местото каде што започнува должноста се разликува за повеќе од 2 часа од локалното време каде започнува следната должност, членот на екипажот, за пресметување на максималниот период на летање при дневни услови, се смета дека е аклиматизиран во согласност со вредностите од табела 1.

Табела 1

Временската разлика (ч) помеѓу референтното време и локалното време каде членот на екипажот ја започнува следната должност	Времето што поминало од пријавувањето на должност во референтното време				
	< 48	48-71:59	72-95:59	96 – 119:59	≥ 120
< 4	Б	Г	Г	Г	Г
≤ 6	Б	Ќ	Г	Г	Г
≤ 9	Б	Ќ	Ќ	Г	Г
≤ 12	Б	Ќ	Ќ	Ќ	Г

`Б` значи аклиматизиран на локалното време на временската зона за полетување,

`Г` значи аклиматизиран на локалното време каде членот на екипажот ја започнува неговата/нејзината следна должност, и

`Ќ` значи дека членот на екипажот е во непозната состојба на аклиматизација;

(2) `референтно време` е локално време во точката на пријавување во временската зона со разлика од два часа од локалното време, на кое членот на екипажот е аклиматизиран;

(3) `сместување` за целите на дежурствата и поделеното работно време е мирно и удобно место кое не е отворено за јавноста, а каде може да се контролира осветлувањето и температурата и е соодветно опремено за членот на екипажот да може да спие со доволен капацитет за сите членови на екипажот кои се присутни во исто време, со пристап до храна и пијалаци;

(4) `соодветно сместување` за целите на дежурство и поделеното работно време и одмор, е посебна соба за секој член на екипажот во мирна атмосфера и комплетно опремена со кревет, со доволна вентилација, уред за регулирање на температурата и интензитетот на светлина, како и пристап до храна и пијалаци;

(5) `зголемен екипаж на лет` е екипаж на лет кој се состои од повеќе од минималниот број на членови потребни за управување со воздухопловот, дозволувајќи му на секој член на екипажот да ја напушти доделената работна позиција, за целите на одмор за време на летот, и да биде заменет од друг соодветно квалификуван член на екипажот на лет.

(6) `пауза` е временскиот период за време на должноста на лет кој е пократок од периодот за одмор, а кој се смета за должност и за чие времетраење членот на екипаж е ослободен од сите должности.

(7) `одложено јавување на должност` е одложување на планираното времетраење на должност на лет (FDP) од страна на операторот пред членот на екипажот да го напушти местото за одмор;

(8) `нарушен распоред` е распоредот на екипажот на лет кој ја попречува можноста за спиење во текот на оптималното време за спиење со вклучување на времетраење на FDP или комбинација од FDP кои се совпаѓаат, почнуваат или завршуваат во секое време од денот или ноќта, каде што членот на екипажот е аклиматизиран. Нарушувањето на распоредот може да се должи на рано започнување, касно завршување или ноќна смена;

(а) нарушување во распоредот на `ран тип` е:

(i) за `рано започнување` е должност која започнува во периодот помеѓу 5:00-05:59 во временската зона во која членот на екипажот е аклиматизиран; и

(ii) за `касно завршување` е должност која завршува во периодот помеѓу 23:00-01:59 во временската зона во која членот на екипажот е аклиматизиран.

(б) нарушување во распоредот на `доцен тип` е:

(i) за `рано започнување` е должност која започнува во периодот помеѓу 5:00-06:59 во временската зона во која членот на екипажот е аклиматизиран; и

(ii) за `касно завршување` е должност која завршува во периодот помеѓу 00:00-01:59 во временската зона во која членот на екипажот е аклиматизиран.

(9) `ноќна смена` е времето на должност кое се вкрстува со кој било дел на периодот помеѓу 2:00-04:59 во временската зона во која членот на екипажот е аклиматизиран;

(10) `должност` е секоја задача која членот на екипажот ја извршува за операторот, вклучувајќи го и летањето, административната работа, давање или примање на обука и проверка, позиционирање и некои елементи на дежурство;

(11) `период на должност` е време кое започнува кога операторот бара од членот на екипажот да известува за, или да започне со должност, а завршува кога лицето е ослободено од сите должности, вклучително должностите по летот.

(12) `времетраење на должност на лет (FDP)` е период кој започнува кога од членот на екипажот се бара да се пријави на должност која вклучува сектор или серија од сектори, а завршува кога воздухопловот застанува и се гаснат моторите, на крајот на последниот сектор на кој членот на екипажот дејствува како оперативен член на екипажот.

(13) `времетраење на лет` за авиони и едрилици на моторен погон е времето од моментот кога воздухопловот првпат се придвижува од неговото паркинг место заради полетување се до моментот на целосно застанување на определеното место за паркинг и сите мотори или пропелери се изгаснати;

(14) `домашна база` е местото доделено од страна на операторот на членот на екипажот од каде членот на екипажот вообичаено го започнува и го завршува периодот на серијата должности и каде, во нормални услови, операторот не е одговорен за сместувањето на засегнатиот член на екипажот на лет;

(15) `локален ден ` е период од 24 часа со почеток во 00:00 по локално време;

(16) `локална ноќ` е период од 8 часа помеѓу 22:00-08:00 по локално време;

(17) `оперативен член на екипаж` е член на екипаж кој ги врши должностите во воздухопловот за време на сектор;

(18) `позиционирање` се подразбира превоз на неоперативен член на екипажот од едно место до друго, по наредба на операторот, со исклучок на:
- времето на патување од приватното место за одмор до назначеното место за пријавување во домашната база и обратно, и

- време за локално преместување од местото за одмор до почетокот на должноста и обратно;

(19) `простор за одмор` значи кабина или седиште со подлошка за нозе и стапала каде што екипажот може да спие во воздухопловот;

(20) `резерва` е временскиот период во кој операторот бара од екипажот да бидат достапни за да добијат задолженија за време на FDP, позиционирање или друга должност за која се известени најмалку 10 часа однапред;

(21) `време за одмор` е постојан, непрекинат и дефиниран временски период, по или пред должностите, за кое време членот на екипажот е ослободен од сите должности, дежурства и резерви;

(22) `ротација` е должност или серија на должности, вклучувајќи и најмалку една должност на лет, периоди на одмор надвор од домашната база, започнувајќи во домашната база и завршувајќи со враќање во домашната база за време на одмор кога операторот веќе не е одговорен за сместувањето на членот на екипажот;

(23) `слободен ден`, за целите на усогласување со одредбите од Директива 2000/79/ЕЗ (*) на Советот, е време кога членот на екипажот е ослободен од сите должности и дежурства и се состои од еден ден и две локални ноќи и за што е известен однапред. Времето за одмор може да биде вклучено како дел од слободниот ден;

(24) `секторот` е сегмент од времетраење на FDP помеѓу првото придвижување на воздухопловот заради полетување се до моментот на целосно застанување по слетување на определеното место за паркинг;

(25) `време/состојба на чекање` е однапред најавен и одреден временски период во кој операторот бара од член на екипажот да биде достапен да ги преземе должностите за лет, позиционирање или друга обврска без вклучен период за одмор;

(26) `дежурство на аеродромот` е дежурство кое се врши на аеродромот;

(27) `останато дежурство` е дежурство кое се врши од дома или во соодветно сместување;

(28) `циркадијален период (WOCL)` е периодот помеѓу 2:00-05:59 во временската зона во која членот на екипажот е аклиматизиран.

ORO.FTL.110 Одговорности на операторот

Операторот мора да:

(*) Сл. весник L 302, 1 декември 2000 год., стр. 57.

(а) доволно рано да го објави распоредот на должностите за да им овозможи на членовите на екипажот да планираат соодветно време за одмор;

(б) се осигури дека периодите на должностите во лет се планирани на начин кој им овозможува на членовите на екипажот да бидат доволно одморени за да можат да работат до задоволително ниво на безбедност во сите околности;

(в) го утврди времето на пријавување кое овозможува доволно време за обврските на земја;

(г) го земе предвид односот помеѓу фреквенцијата и шемата на периодите на должност на лет и одмор и да обрне внимание на кумулативните влијанија од долгите работни часови, комбинирани со минимално време на одмор;

(д) ги распределува должностите со кои се избегнуваат практиките кои предизвикуваат сериозно нарушување на циклусите на сон/работа, како префрлување на должностите на дневна/ноќна служба;

(ѓ) да е во согласност со одредбите кои се однесуваат на нарушување на распоредите во согласност со ARO.OPS.230;

(е) да обезбеди доволно време за одмор, кој ќе им овозможи на членовите на екипажот да се рехабилитираат од претходните должности и да се одморат пред следниот период за летање;

(ж) планираат повторливо продолжено време за одмор и ги известат членовите на екипажот навремено;

(з) планираат должности на лет со цел да се завршат во рамки на дозволениот период за лет земајќи го предвид времето потребно за должностите пред летот, секторот и периодите на опслужување на летот помеѓу два лета;

(ѕ) промена на распоредот на планот за летање и/или на екипажот доколку конкретната операција трае подолго од максималното дозволено време на должностите на летот на повеќе од 33% од должностите на лет на тој распоред во текот на редовната сезона на летови.

ORO.FTL.115 Одговорности на членовите на екипажот

Членовите на екипажот:

(а) се во согласност со точка CAT.GEN.MPA.100(б) од Анекс IV (Дел-CAT); и

(б) на најдобар начин ги користат дадените можности и капацитети за одмор и на соодветен начин ги планираат и користат периодите за одмор.

ORO.FTL.120 Справување со ризикот од замор (FRM)

(а) Кога во овој поддел или во применливите спецификации за сертификација се бара справување со ризикот од замор (FRM) операторот воспоставува,

спроведува и одржува FRM како составен дел од својот систем за управување. FRM обезбедува усогласеност со суштинските услови во точки 7(ѓ), 7(е) и 8 (ѓ) од Анекс IV кон Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008. FRM е опишано во упатството за употреба.

(б) Основаното, спроведеното и одржуваното справување со ризикот од замор (FRM) предвидува континуирано подобрување на целокупната ефикасност на FRM и го вклучува следното:

(1) опис на филозофијата и принципите на операторот во поглед на FRM, именуван како политика за справување со ризикот од замор (FRM);

(2) документација на процесите за справување со ризикот од замор (FRM), вклучувајќи го и процесот со кој екипажот се потсетува на своите одговорности и постапката за изменување на оваа документација;

(3) научни принципи и знаења;

(4) процесот на утврдување на штета и процена на ризик кој им овозможува на операторите управување со оперативниот ризик/-ци, а кој произлегува од континуиран замор на членот на екипажот;

(5) процесот на намалување на ризикот кој обезбедува определени дејствија за поправање на состојбата мора да биде брзо спроведен, кои се потребни за ефикасно да се ублажи на ризикот/-ците на операторот кој/кои се резултат на замор на членот на екипажот и за континуирано следење и редовна проценка на намалување на ризиците од замор постигнат со такви дејствија;

(6) процесите за да се осигура безбедноста на справување со ризикот од замор (FRM);

(7) процеси за промоција на справување со ризикот од замор (FRM).

(в) справувањето со ризикот од замор (FRM) одговара на шемата за спецификација за времето на лет, големината на операторот и на природата и сложеноста на активностите, земајќи ги предвид опасностите и поврзаните ризици својствени за овие активности и применливата шема за спецификација за времето на лет.

(г) Операторот презема активности за намалување на ризикот, кога процесот за обезбедување на безбедноста за справување со ризикот од замор (FRM) покажува дека не се одржува соодветна безбедност.

ORO.FTL.125 Шеми на спецификација за времето на летот

(а) Операторите утврдуваат, спроведуваат и одржуваат шеми за спецификација за времето на летот кои одговараат на видот/-вите на операции кои се извршуваат во согласност со Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008, овој поддел и други применливи закони, вклучувајќи ја и Директива 2000/79 / ЕЗ.

(б) Пред нивното спроведување, шемите за спецификација за времето на летот, вклучувајќи ги сите поврзани FRM, доколку е потребно, треба да бидат одобрени од страна на надлежниот орган.

(в) За докажување на усогласеност со Регулативата (ЕЗ) бр. 216/2008 и овој поддел, операторот ги применува важечките спецификации за сертификација усвоени од страна на Агенцијата. Во спротивно, доколку операторот сака да отстапи од овие спецификации за сертификација во согласност со став 2, член 22 од Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008, му обезбедува на надлежниот орган детален опис за планираните отстапувања пред нивното спроведување. Описот ги вклучува сите ревизии на прирачници или постапки кои можат да бидат соодветни, како и проценката која покажува дека условите од Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 и од овој поддел се исполнети.

(г) за целите на точка ARO.OPS.235(г) во рок од 2 години од спроведувањето на отстапувањата или исклучоците, операторот собира податоци за одобрени отстапувања или исклучоци и ги анализира тие податоци со примена на научни принципи за оценување на ефектите од отстапувањата и исклучоците за заморот на членовите на екипажот. Таква анализа му се доставува на надлежниот орган во форма на извештај.

ДЕЛ 2

Оператори на комерцијален воздушен сообраќај

ORO.FTL.200 Домашна база
Операторот доделува домашна база за секој член на екипажот.

ORO.FTL.205 Времетраење на должност на лет (FDP)

(а) Операторот е должен:

(1) да го дефинира времето на пријавување соодветно за секоја индивидуална операција, земајќи ги предвид ORO.FTL.110 (в);

(2) да воспоставува постапки кои дефинира како капетанот, во случај на посебни околности кои би можеле да доведат до голем замор и по консултации со засегнатите членови на екипажот, го намалува реалното времетраење на должност на лет (FDP) и/или го зголемува времето за одмор а се со цел да се елиминираат негативните ефекти врз безбедноста летот.

(б) Основно максимално дневно времетраење на должност на лет (FDP).

(1) Максимално дневно времетраење на должност на лет (FDP) без продолжување за аклиматизирани членови на екипажот е во согласност со следнава табела:

Табела 2
Максимално дневно времетраење на должност на лет (FDP) – аклиматизирани членови на екипаж

Почеток на FDP во референтно време	1- 2 сектори	3 сектори	4 сектори	5 сектори	6 сектори	7 сектори	8 сектори	9 сектори	10 сектори
0600-1329	13:00	12:30	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00
1330-1359	12:45	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00
1400-1429	12:30	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00
1430-1459	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00
1500-1529	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00
1530-1559	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00	09:00
1600-1629	1130:	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00	09:00
1630-1659	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00	09:00	09:00
1700-04-59	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00	09:00	09:00
0500-0514	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00
0515-0529	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00
0530-0544	12:30	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00
0545-0559	12:45	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00

(2) Максималното дневно времетраење на должност на лет (FDP) кога членови на екипаж се наоѓаат во некоја непозната состојба на аклиматизација е во согласност со следнава табела:

Табела 3

Членовите на екипажот во непозната состојба на аклиматизација

Максимално дневно FDP според секторите						
1-2	3	4	5	6	7	8
11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00

(3) Максималното дневно времетраење на должност на лет (FDP) кога членови на екипажот на лет се наоѓаат во некоја непозната состојба на аклиматизација, а операторот го имплементирал FRM во согласност со следнава табела:

Табела 4

Членовите на екипажот во непозната состојба на аклиматизација според FRM

Вредностите на следнава табела се применуваат земено во предвид дека FRM на операторот постојано го следи одржувањето на потребните перформанси за безбедноста.

Максимално дневно FDP според секторите						
1-2	3	4	5	6	7	8

12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00

(в) FTP со различна време на пријавување за екипажот на лет и кабинскиот персонал.

Доколку на кабинскиот персонал му е потребно повеќе време отколку на екипажот на лет за давање упатства пред лет за истиот сектор или серии на сектори, FDP на кабинскиот персонал може да биде продолжен преку разликата во времето на пријавување помеѓу кабинскиот персонал и екипажот на лет. Разликата не треба да надминува 1 час. Максималната дневна FDP за кабинскиот персонал се заснова на времето кога екипажот на лет известува за нивниот FDP, но FDP започнува во моментот на пријавување на кабинскиот персонал.

(г) Максималното дневно FDP за аклиматизираните членови на екипажот со употреба на продолжувања без одмор за време на летот.

(1) Максималното дневно FDP може да се прошири и до еден час најмногу два пати во рок од 7 последователни дена. Во тој случај:
   (i) минималните периоди за одмор пред и по летот мора да се зголемат за 2 часа; или
   (ii) периодот на одмор по летот се зголемува за 4 часа.

(2) Кога продолжувањата се користат за последователни FDP се обезбедува последователно дополнителен период за одмор пред и по лет помеѓу два продолжени FDP според потстав 1.

(3) Употребата на продолжувањето се планира однапред и е ограничена на максимум од:

   (i) 5 сектори кога WOCL не е пресретнато; или
   (ii) 4 сектори кога WOCL не е пресретнато за 2 часа или помалку; или
   (iii) 2 сектора кога WOCL не е пресретнато за повеќе од 2 часа.

(4) Продолжувањето на максималното дневно FDP без одмор за време на летот не треба да се комбинира со продолжувања поради одмор за време на летот или поделената должност во рамките на истиот период на должност.

(5) Шемите за спецификација за времето на лет се дефинираат ограничувањата за продолжување на максималните основни дневни FDP во согласност со спецификациите за сертификација кои се применуваат за видот на операцијата, водејќи сметка за:

   (i) бројот на сектори кои се прелетуваат; и

   (ii) пресретнатото WOCL.

(д) Максималната дневно FDP со примена за продолжување на одмор за време на летот.

Шемите за спецификација за време на летот ги утврдуваат условите за продолжување на максималното основно дневно FDP со одмор за време на летот во согласност со спецификациите за сертификација кои се применуваат за видот на операцијата, водејќи сметка за:

(i) бројот на сектори кои се прелетуваат;
(ii) минималното време на одмор за време на летот наменето за секој член на екипажот;
(iii) типот на простор наменет за одмор за време на летот; и
(iv) зголемувањето на основниот екипаж на лет.

(ѓ) Непредвидени околности во летечките операции - дискреција на капетанот

(1) Услови за измени на ограничувањата на времето на должност во лет, периодите на должност и одмор од страна на капетанот на воздухопловот во случај на непредвидени околности на летечките операции, кои започнуваат за време на или по времето за пријавување, се во согласност со следново:

(i) максимално дневно FDP кое произлегува по примената на точки (б) и (д) од точка ORO.FTL.205 или точка ORO.FTL.220 може да не се зголеми за повеќе од 2 часа, освен во случај на зголемен екипаж на лет, во кој случај максималното времетраење на должност на лет може да се зголеми до не повеќе од 3 часа;

(ii) доколку во последниот сектор во рамки на FDP е надминато дозволеното надминување поради непредвидени околности по полетувањето, летот може да продолжи до планираното одредиште или алтернативен аеродром; и

(iii) периодот за одмор по FDP може да се намали, но никогаш не може да биде пократок од 10 часа.

(2) Во случај на непредвидени околности кои би можеле да доведат до сериозен степен на замор, капетанот на воздухопловот го намалува фактичкото времетраење на должностите на летот и/или го зголемува времето на одмор, со цел да се елиминира каков било негативен ефект врз безбедноста на летот.

(3) Капетанот на воздухопловот се консултира со сите членови на екипажот за нивното на нивната будност пред да одлучи за промените од потставови 1 и 2.

(4) Капетанот на воздухопловот поднесува извештај до операторот кога FDP се зголемува или периодот за одмор се намалува според неговото дискреционо право.

(5) Кога зголемувањето на FDP или намалувањето на периодите на одмор надминува еден час, операторот испраќа копија од извештајот на надлежниот орган во рок од 28 дена по настанот, при што операторот додава свои забелешки.

(6) Операторот спроведува неказнувачки процес за користење на дискреционото право во согласност со оваа одредба и тоа го опишува во оперативниот прирачник.

(е) Непредвидени околности во летечките операции - одложено пријавување

Операторот воспоставува постапки во оперативниот прирачник за одложено пријавување во случај на непредвидени околности, во согласност со спецификациите за сертификација кои се применуваат за видот на операцијата.

ORO.FTL.210 Време на летање и периоди на должност

(а) Вкупниот број на часови поминати на должност кои му се доделени на членот на екипажот, не треба да надминува:

(1) 60 часа на должност во кои било 7 последователни денови;

(2) 110 часа на должност во кои било 14 последователни денови; и

(3) 190 часа на должност во кои било 28 последователни денови, кои се групирани што е можно порамномерно, во текот на овој период.

(б) Вкупното времетраење на лет на секторите на кои е распределен член на екипаж како оперативен член на екипаж, не надминува:

(1) 100 часа на лет во кои било 28 последователни денови;
(2) 900 часа на лет во која било календарска година; и
(3) 1 000 часа на лет во кои 12 последователни месеци од годината.

(в) Должноста по летот се смета за период на должност. Операторот во својот оперативен прирачник го одредува минималното времетраење на должностите по летот.

ORO.FTL.215 Позиционирање

Доколку операторот позиционира член на екипаж, се применува следново:

(а) позиционирањето по пријавување а пред управување се смета за FDP, но не се смета за сектор;

(б) целото време поминато во позиционирање се смета како период на должност.

ORO.FTL.220 Поделена должност

Условите за продолжување на основното максимално дневно FDP поради пауза на земја е во согласност со следново:

(а) шемите за спецификација за времето на летот ги одредуваат следните елементи за поделена должност во согласност со спецификациите за сертификација кои се применуваат врз типот на операција:

(1) Минималното времетраење на пауза на земјата; и

(2) можноста за проширување на FDP која е пропишана во точка (б) од ORO.FTL.205 земајќи го предвид траењето на паузата на земја, просториите кои се обезбедени за одмор на членот на екипажот и другите релевантни фактори.

(б) паузата на земја во целост се смета за FDP.

(в) на поделената должност не и следи намален одмор.

ORO.FTL.225 Време на чекање и должности на аеродромот

Доколку операторот назначи членови на екипажот на време на чекање или на која било должност на аеродромот, се применува следново во согласност со спецификациите за сертификација кои се применуваат за типот на операција:

(а) време на чекање и каква било должност на аеродромот се назначени во распоредот за работа, а почетокот и крајот на времето на чекање за засегнатите членови на екипажот се определени и известени однапред а се со цел да се овозможи планирање на соодветно време за одмор;

(б) член на екипаж се смета во состојба на чекање на аеродромот од пријавувањето во моментот на пријавата до крајот на известувачкиот период на состојбата на чекање на аеродромот;

(в) состојбата на чекање на аеродромот се смета како период на должност за целите на точки ORO.FTL.210 и ORO.FTL.235;

(г) секоја должност на аеродромот во целост се смета за време на должност и FDP се смета во целост од времето на пријавување на должност на аеродромот.

(е) операторот обезбедува сместување за член на екипажот кој е во состојба на чекање на аеродромот;

(ѓ) шемите за спецификација за време на летот треба да ги одредат следниве елементи:

(1) максималното времетраење на каква било состојба на чекање;

(2) влијанието на времето поминато во состојба на чекање на максимално FDP кое може да се додели, земајќи ги предвид просториите предвидени за членот на екипажот да се одмора и другите релевантни фактори, како

што се:

- потребата за непосредна подготвеност на членот на екипажот,
- влијанијата на времето на чекање врз сонот, и
- навремено известување за да се обезбеди можност за спиење помеѓу повикот на должност и доделените FDP;

(3) минимално време за одмор по времето на чекање кое не води кон доделување на FDP;

(4) како времето поминато во состојба на чекање освен во состојба на чекање на аеродромот се смета за целите на кумулативните периоди на должност.

ORO.FTL.230 Резерва

Доколку операторот ги назначи членовите на екипажот како резервен персонал, се применуваат следниве елементи во согласност со спецификациите за сертификација кои се применуваат за видот на операција:

(а) резервниот персонал треба да биде вклучен во распоредот на работното време;

(б) шемите за спецификација за времето на летот ги содржи следниве елементи:

(1) максималниот период на траење на единечен резервен период;

(2) бројот на последователни резервни денови кои можат да бидат доделени на член на екипажот.

ORO.FTL.235 Време за одмор

(а) Минимален период за одмор во домашната база.

(1) Минималниот период за одмор кој се обезбедува пред почетокот на FDP во домашната база треба да трае најмалку колку претходниот период на должност или 12 часа, зависно кое е подолго.

(2) По пат на отстапување од точка (1) минималниот период на одмор според точка (б) се применува доколку операторот обезбеди соодветно сместување за член на екипажот во домашната база.

(б) Минимален период за одмор надвор од основната база.

Минималниот период за одмор кој се обезбедува пред почетокот на FDP надвор од домашната база треба да трае најмалку колку и претходниот период на должност или 10 часа, зависно кое е подолго. Овој период вклучува можност за спиење од 8 часа, не вклучувајќи го времето потребно за патување и за другите физиолошки потреби.

(в) Скратен одмор

По пат на отстапување од точки (а) и (б), шемите за спецификација за време на летот можат да го скратат минималното време на одмор во согласност со спецификациите за сертификација кои се применуваат за видот на операција и земајќи ги предвид следните елементи:

(1) минимален скратен период за одмор;

(2) зголемување на последователниот период за одмор; и

(3) скратување на FDP по скратениот одмор.

(г) Повторливи продолжени периоди на одмор за рехабилитација

Шемите за спецификација за времето на летот ги одредуваат повторливите продолжени периоди на одмор за рехабилитација, со цел да се компензира кумулативниот замор. Минималниот повторлив продолжен период на одмор за рехабилитација е 36 часа, вклучувајќи и две локални ноќи, и во секој случај времето помеѓу крајот на еден повторлив продолжен период на одмор за рехабилитација и почетокот на следен повторлив продолжен период на одмор за рехабилитација не треба да надминува 168 часа. Повторливиот продолжен период на одмор за рехабилитација се зголемува до 2 локални дена, двапати, секој месец.

(е) Шемите за спецификација за времето на летот одредуваат дополнителни периоди на одмор во согласност со важечките спецификации за сертификација за да се надомести за:

(1) влијанијата од разликата во временските зони и проширувањата на FDP;

(2) дополнителниот кумулативен замор поради нарушување во распоредот; и

(3) промена на домашната база.

ORO.FTL.240 Исхрана

(а) Во текот на FDP мора да биде можно да се земе храна и пијалаци, со цел да се избегнат негативните ефекти врз ефикасноста на работата на членот на екипажот, особено кога FDP е подолго од 6 часа.

(б) Операторот е должен во својот оперативен прирачник да опише како да се обезбедат членовите на екипажот со храна за време на FDP.

ORO.FTL.245 Евиденција на домашната база, времетраење на лет, должност и време за одмор

(а) Операторот е должен да води, за период од 24 месеци:

(1) поединечна евиденција за секој член на екипажот, вклучувајќи:

(i) времетраења на лет;

(ii) почеток, траење и крај на секоја должност и FDP;

(iii) периоди за одмор и слободно време од сите должности; и

(iv) доделена домашна база.

(2) Извештаи за продолжени периоди на должност на летање и скратени периоди на одмор.

(б) По барање, операторот треба да обезбеди копии од индивидуалните записи од времето на летање, периодите на должност и одмор на:

(1) засегнатите членови на екипажот; и

(2) на друг оператор, заедно со членот на екипажот, кој станал или ќе стане член на екипажот на засегнатиот оператор.

(в) Евиденцијата наведена во точка CAT.GEN.MPA.100(б)(5) во врска со членови на екипажот кои ги вршат должностите за повеќе од еден оператор треба да се чува 24 месеци.

ORO.FTL.250 Обука за управување со замор

(а) Операторот обезбедува почетна обука и обука за обнова на знаење за управување со замор за членовите на екипажот, персоналот кој е одговорен за подготовка и одржување на распоредот за работа на екипажот и засегнатиот персонал за управување.

(б) Оваа обука следи програмата за обука која е основана на операторот и е опишана во оперативниот прирачник. Програмата за обука треба да ги опфати сите можни причини и влијанија на заморот и мерките за негово спречување.`

II

(Незаконодавни акти)

РЕГУЛАТИВИ

РЕГУЛАТИВА (ЕУ) БР. 379/2014 НА КОМИСИЈАТА

од 7 април 2014 година

за изменување на Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012 за утврдување на техничките услови и административните постапки во врска со воздушни операции во согласност со Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 на Европскиот парламент и на Советот

(Текст со важност за ЕЕЗ)

ЕВРОПСКАТА КОМИСИЈА,

имајќи го предвид Договорот за функционирањето на Европската унија,

имајќи ја предвид Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 на Европскиот парламент и на Советот од 20 февруари 2008 година за заедничките правила во областа на цивилното воздухопловство, за формирање на Европска агенција за воздухопловна безбедност и за укинување на Директива 91/670/ЕЕЗ, Регулатива (ЕЗ) бр. 1592/2002 и Директива 2004/36/ЕЗ([48]), а особено член 8(5) од истата,

со оглед на тоа:

(25) Оператори и персонал кој учествува во одредени операции на воздухоплови, треба да ги исполнуваат основните услови утврдени во Анекс IV од Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008.

(26) Во согласност со Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008, Комисијата треба да ги донесе потребните правила за спроведување во однос на воспоставувањето на условите за безбедно управување воздухоплови. Овие правила треба да ја земат предвид сложеноста на воздухопловот, организацијата и операциите на воздухопловот, како и ризиците поврзани со различни видови на операции.

(27) Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012([49]) на Комисијата ги утврдува правилата за спроведување во врска со комерцијалните операции на воздушниот превоз на авиони и хеликоптери. Неопходно е да се обезбедат правила за комерцијалниот воздушен превоз за балони и едрилици заради усогласеност со основните принципи и применливоста на Регулативата

[48] Сл. весник L 79, 19 март 2008 год., стр. 1.

[49] Регулатива (ЕУ) бр. 965/2012 на Комисијата од 5 октомври 2012 година за утврдување на техничките услови и административните постапки во врска со воздушни операции во согласност со Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 на Европскиот парламент и на Советот (Сл. весник L 296, 25 октомври 2012 год., стр.1)

(ЕЗ) бр. 216/2008. Покрај тоа, потребно е соодветно да се разгледаат специфичностите на определени комерцијални операции со авиони и хеликоптери, кои почнуваат и завршуваат на истиот аеродромот или оперативно место, во согласност со нивниот обем и степен на ризиците во кои се вклучени.

(28) Регулативата (ЕУ) 800/2013 на Комисијата([50]) за измена на Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012 заради вклучување правила за некомерцијални операции согласно комплексноста на воздухопловот. Исто така потребно е да се измени и Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012 заради упатување на најновите достигнувања и за да се обезбедат пропорционални мерки за одредени строго дефинирани активности со вклучени некомплексни воздухоплови и организации .

(29) Правилата за специјализирани операции со воздухоплови, хеликоптери, балони и едрилици, исто така треба да се вклучат, земајќи ги предвид посебните аспекти на таквите операции и вклучениот ризик. Поради пропорционалноста не би било соодветно сите комерцијални оператори да подлежат на сертифицирање, особено комерцијално специјализираните оператори. Иако од комерцијална природа, тие оператори ќе бидат предмет на декларација за способност, наместо за сертификација. Сепак, условите за одредени високоризични комерцијално специјализирани оператори кои ја доведуваат во опасност третата страна на тло, треба во интерес на безбедноста да бидат назначени и заради сево ова, за таквите операции треба да се бара одобрение.

(30) Затоа е потребно Регулативата (ЕЗ) бр. 965/2012[51] да се измени соодветно во согласност со став 1 од членот 19.

(31) Со цел да се обезбеди непречена транзиција и високо ниво на безбедност на воздушниот сообраќај во Европската Унија, мерките за спроведување мора да упатуваат на најновите достигнувања, вклучувајќи ги и најдобрите практики и научниот и техничкиот напредок во областа на воздушните операции. Соодветно на тоа, треба да се разгледаат техничките услови и административни процедури договорени под покровителство на Меѓународната организација за цивилно воздухопловство и Европските здружени воздухопловни власти до 30 јуни 2009 година, како и постојните закони кои се однесуваат на специфичните услови во државата.

(32) На воздухопловната индустрија и на администрациите во земјите-членки треба да им се даде доволно време за да се приспособат на новата законска рамка.

(33) Европската агенција за воздухопловна безбедност подготви нацрт правила за спроведување и ги претстави во форма на мислење пред Комисијата, во согласност со член 19(1) од Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008.

---

[50] Регулатива (ЕУ) бр. 800/2013 на Комисијата од 14 август 2013 година за изменување на Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012 за утврдување на техничките услови и административните постапки во врска со воздушните операции во согласност со Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 на Европскиот парламент и на Советот (Сл. весник L 227, 24 август 2013 год., стр. 1)

(34) Мерките предвидени во оваа регулатива се во согласност со мислењето на Комитетот, основан согласно член 65 од Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008,

ЈА ДОНЕСЕ ОВАА РЕГУЛАТИВА:

Член 1

Регулатива (ЕУ) бр. 965/2012 се изменува како што следува:

(5) Член 1 се заменува со следново:

`Член 1

Предмет и опсег

1. Оваа регулатива ги утврдува деталните правила за воздушни операции со воздухоплови, хеликоптери, балони и едрилици, вклучувајќи ги и инспекциите на платформа кои се вршат врз воздухоплови на оператори кои се под безбедносен надзор од страна на друга држава, кога слетуваат на аеродроми кои се наоѓаат на територијата, која е предмет на одредбите од Договорот.

2. Оваа регулатива исто така утврдува детални правила за условите за издавање, одржување, изменување, ограничување, привремено одземање и повлекување на уверенијата за работа на операторите на воздухоплови наведени во член 4(1)(б) и (в) од Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008, кои се вклучени во операции на комерцијален воздушен превоз, во врска со правата и одговорностите на имателите на сертивикат, како и за условите под кои операциите се забрануваат, ограничуваат или се предмет на одредени услови во интерес на безбедноста.

3. Оваа регулатива, исто така утврдува детални правила за условите и процедурите за давање изјава од страна на, како и надзор на операторите кои вршат комерцијални специјализирани операции и некомерцијални операции на комплексни воздухоплови на моторен погон, вклучувајќи ги и некомерцијални специјализирани операции на комплексни воздухоплов на моторен погон.

4. Оваа регулатива, исто така, утврдува детални правила во однос на условите под кои одредени високо ризични комерцијални операции подлежат на овластување во интерес на безбедноста, и за условите за издавање, измена, ограничување, суспендирање или повлекување на овластувањето.

5. Оваа регулатива не се применува за воздушни операции опфатени со член 1(2)(а) од Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008.

6. Оваа регулатива не се применува за воздушните операции за ограничени/врзани балони и воздушни бродови како и за летови на ограничени/врзани балони.

(6) Член 2 се заменува со следново:

(а) во првиот параграф се додава следнава точка:

(7) "С п е ц и ј а л и з и р а н а о п е р а ц и ј а" е секоја операција која не е дел од комерцијалениот воздушен транспорт, и каде воздухопловот се користи за специјализирани активности како што се земјоделството, градежништвото, фотографија, мерења, набљудување и патролирање, воздушно рекламирање.

(8) "к о м е р ц и ј а л н а с п е ц и ј а л и з и р а н а о п е р а ц и ј а о д в и с о к р и з и к" е која било комерцијална специјализирана операција со воздухоплов која се врши надвор од областа каде што постои веројатност дека во случај на итност ќе дојде до загрозување на безбедноста на трети страни на тлото или, како што е утврдено од страна на надлежниот орган на местото каде што се извршува, секоја комерцијална специјализирана операција, која поради својата специфичност и локалната средина на која се изведува претставува висок ризик, особено за трети лица на тлото.

(9) "в о в е д е н л е т" е кој било лет за надомест или друга вредна награда кој се состои од воздушна обиколка со кратко времетраење а кој го овозможува одобрена организација за обука или организација со цел промоција на спортското воздухопловството или рекреативна авијација, заради привлекување нови кандидати или пак нови членови.

(10) "н а т п р е в а р у в а ч к и л е т" е секоја летачка активност во која воздухопловот се користи за трки или натпревари во воздух, и каде воздухопловот се користи за целите на вежбање за воздушни трки или натпревари како и за летање до и од трката или натпреварот.

(11) "в о з д у х о п л о в н а п р и р е д б а" е која била летачка активност која намерно се врши како настан или за забава за рекламирање на настанот кој е отворен за јавноста, вклучително и кога воздухопловот се користи за целите на вежбање за аеромитинг и за летање до и од настанот на кој се врши рекламирањето.";

(б) во вториот став, `VII се заменува со VIII`

`

(7) Членот 5 се заменува со следново:

(а) следниов став 1а се вметнува:

`1а. Операторите кои вршат САТ операции со класа на перформанси В или со некомплексни хеликоптери, кои започнуваат и завршуваат на ист аеродром / оперативно место мора да ги исполнат релевантните одредби од Анекс III. и IV. ";

(б) ставовите 3,4 и 5 се заменуваат со следново:

"3. Операторите на комплексни авиони и хеликоптери на моторен погон за некомерцијални цели изјавуваат дека тие се способни и имаат средства за да ја преземат одговорноста поврзана со управување на воздухоплови и дека воздухоплов се управува во согласност со одредбите утврдени во Анекс III. и Анекс VI. Тие оператори при извршувањето на некомерцијални специјализирани операции наместо тоа управуваат со воздухопловот во согласност со одредбите утврдени во Анекс III и VII.

4. Оператори на некомплексни авиони и хеликоптери на моторен погон, како и балони и едрилици за некомерцијални операции, вклучувајќи ги и некомерцијалните специјализирани операции, ќе управуваат со воздухопловите во согласност со одредбите утврдени во Анекс VII.

5. Организации за обука со главно место на деловна активност во земја-членка и се одобрени во согласност со Регулативата (ЕУ) бр. 1178/2011 при спроведување на обука за летање во Унијата, и внатре и надвор од неа управуваат со:

(а) комплексни авиони и хеликоптери на моторен погон во согласност со одредбите утврдени во Анекс VI.;

(б) некомплексни авиони и хеликоптери на моторен погон, како и балони и едрилици, во согласност со одредбите утврдени во Анекс VII.

(в) следниве ставови 6 и 7 се додаваат:

"6. Операторите управуваат со авионот само заради комерцијални специјализирани операции како што е наведено во Анекс III. и VIII.

7. Летовите извршени веднаш пред, за време или непосредно по специјализирани операции и директно се однесуваат на тие операции се управуваат во согласност со ставовите 3, 4 и 6, како што е применливо. Освен кај падобранските операции, не смеат повеќе од шест лица кои се потребни за мисијата, покрај членовите на екипажот, да бидат во воздухопловот "

(8) Член 6 се изменува како што следува:

(а) ставот 1 се брише;

(б) следниов став 4а се додава:

`4.а. По исклучок на ставовите 1 и 6 од член 5, следниве операции со некомплексни воздухоплови на моторен погон можат да се вршат во согласност со Анекс VII.:

(а) летови на приватни лица кои ги споделуваат трошоците, под услов директните трошоци да се делат поедначкво на сите кои се во воздухопловот, , а бројот на лица вклучувајќи го и пилотот кои ги делат директните трошоци е ограничен на шест;

(б) На натпреварувачките летови или на воздухопловните настани, под услов надоместокот или друга вредна награда кои се даваат за такви летови се ограничени само на покривање на директните трошоци и е пропорционален придонес кон годишните трошоци, како и тоа вредноста на наградите да не е поголема од онаа која е наведена од страна на надлежниот орган;

(в) воведните летови, скокање со падобран, влечење на едрилици или акробатски летови извршени од страна на една организација за обука, која има свое седиште во една од земјите-членки и е одобрена во согласност со Регулативата (ЕУ) бр. 1178/2011, или од организација која е оформена со цел промоција на спортското воздухопловство или рекреативна авијација, под услов организацијата да управува со воздухопловот врз основа на сопственост или закуп без екипаж, летот да не создава профит кој се распределува надвор од организацијата, и дека секој пат кога има личности кои се вклучени, а кои не се членови на организацијата, таквиот лет е само споредна дејност на организацијата. "

(9) Членот 8 се изменува како што следува:

(а) ставот 3 се заменува со следново:

`3. САТ операциите со хеликоптер, САТ операциите со балони и САТ операциите со едрилици се во согласност со националните прописи.`;

(б) се додава следниов став 4:

"4. Некомерцијални операции, вклучувајќи ги и некомерцијални специјализирани операции со комплексни авиони и хеликоптери на моторен погон, како и специјализирани комерцијални операции со авиони, хеликоптери, балони и едрилици продолжуваат да се вршат во согласност со важечките национални закони за ограничување на времето на летање, сè додека не се донесат и да не почнат да се користат соодветните правила за спроведување. "

(10) Во член 10 ставот 3 се изменува како што следува:

(а) во став (а), "Анекс III." се заменува со "Анекс II. и III. ";

(б) во став (б), зборовите "Анекс V, VI. и VII. "се заменува со" Анексите II, V, VI. и VII. ".

(11) Во член 10 се додаваат следниве станови 4,5,6 и 7:

"4. По пат на отстапување од вториот потстав од став 1 земјите-членки може да одлучат да не ги применуваат одредбите од Анекс II., III., VII. и VIII за специјализирани операции до 21 април 2017 година.

5. По пат на отстапување од вториот потстав од став 1 земјите-членки може да одлучат да не ги применуваат одредбите од Анекс II., III и VI. за:

(а) операции на CAT со карактеристики од класа B или некомплексни хеликоптери, кои започнуваат и завршуваат на ист аеродром / оперативно место до 21 април 2017 година; и

(б) операции на CAT со балони и едрилиците до 21 април 2017 година.

6. Кога земјите-членки ги користат отстапувањата од точка (а) став 1 се применуваат следниве правила:

(а) за авиони, Анекс III од Регулативата (ЕЕЗ) бр. 3922/91 и поврзани национални изземања, во согласност со став 2 член 8 од Регулативата (ЕЕЗ) број 3922/91;

(б) за хеликоптери, националните услови.

7. Кога земјата-членка го користи отстапувањето од ставовите 3, 4 и 5, таа ја известува Комисијата и Агенцијата. Ова известување ги опишува причините за отстапување и нивното времетраење, како и програмата за спроведување која содржи предвидени активности и со нив поврзани крајни рокови ".

(12) Анексите од I до VII од Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012 се изменуваат како што е утврдено во Анекс I на оваа регулатива.

(13) Кон Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012 се додава на Анекс VIII (Дел - SPO) како што е наведено во Анекс II оваа регулатива.

Член 2

Оваа регулатива влегува во сила на третиот ден по нејзиното објавување во *Службениот весник на Европската унија.*

Таа се применува од 1 јули 2014 година.

Оваа регулатива е целосно обврзувачка и директно применлива во сите земји-членки.

Брисел, 27 јануари 2014 год.

За Комисијата

Претседател

Жозе Мануел БАРОСО

АНЕКС I

(1) Анекс I кон Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012 се изменува како што следува:

(а) Насловот се заменува со `Дефиниции на термини користени во Анексите од II до VIII`

(б) Се додава следнава точка:

`(11а) 'Маса на празен балон' е масата утврдена со мерење на тежината на балон со целокупната инсталирана опрема како што е дадено во AFM.`;

(в) Точката 40 се заменува со следново:

`(40) `Договор за закуп на воздухоплов без екипаж` е договор меѓу компании според кој воздухопловот се користи врз основа на Уверени за исполнување на безбедносни услови (AOC) на закупот, или во случај на комерцијални операции, освен оние кои не се CAT, врз основа на одговорноста на закупецот`;

(г) Се додава следнава точка:

`(117а) `Стручно лице за задачата" е лице именувано од страна на операторот или на трето лице, или кое дејствуваат како компанија која ги врши работите на терен, а кои се директно поврзани со одредена специјализирана задача или врши специјализирани задачи во воздухопловот или од него.`;

(д) Точката 120 се заменува со следново:

`(120) „патен товар“ е вкупната маса на патници, багаж, товар и специјалистичка опрема која се носи, освен за балони, вклучувајќи и секаков баласт.`.

(ѓ) Точката 127 се заменува со следново:

`(127) „договор за изнајмување на воздухоплов со екипаж“ е договор

- во случај на операции на CAT меѓу авиопревозници,

според кој воздухопловот врши операции на основа на уверението за исполнување на безбедносни услови (AOC) на најмувачот; или

- во случај на комерцијални операции кои не се CAT меѓу авиопревозниците, според кои воздухопловот врши операции на основа на одговорноста на изнајмувачот.

(2) Анекс II кон Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012 се изменува како што следува:

(а) во став ARO.GEN.120 (г), став 1, се става запирка и се додаваат зборовите "овластувања за извршување на специјализирани операции" по зборот "одобрение";

(б) во став ARO.GEN.200 (в) зборовите: "или овластен" се додаваат по "сертифициран";

(в) во став ARO.GEN.205 (а) се става запирка и се додаваат зборовите "овластувања за извршување на специјализирани операции" по зборовите "првичната сертификација ";

(г) во став ARO.GEN.205 (б) се става запирка и зборот "овластување" се додаваат по "сертификација";

(д) во став ARO.GEN.220 (а):

(i) се додава следниов став:

`(4а) процес на овластување за изведување на комерцијални специјализирани операции од висок ризик и постојан надзор на носителот на овластувањето;";

(ii) точката (7) се заменува со следново:

`(7) надзорот над лицата и организациите, кои вршат дејност на територијата на земјата-членка, но се контролирани, поседуваат сертификат или се овластени од надлежен орган на друга земја или Агенцијата, како што е договорено меѓу овие органи;`;

(iii) во точката (9) се става запирка и зборот "овластување" се додаваат по "сертификат";

(ѓ) Во ARO.GEN.220, точката (б) се заменува со следново:

`(б) Надлежниот орган води список на сите сертификати и овластувања за извршување на специјализирани операции, издадени од него како и изјавите кои ги примил.`

(е) Во ARO.GEN.300(а), точките (1) и (2) се заменуваат со следново:

(1) усогласување со условите, применливи за организации или тип операции, пред издавање на сертификат, одобрение или овластување, како што е применливо;

(2) континуирано усогласување со услови, применливи за организации, кои го овластиле, специјализираните операции кои ги овластил и организациите од кои примил изјави;`.

(ж) ARO.GEN.305, следниве измени се направени:

(i) точката (г) се заменува со следново:

`(г) За организации кои даваат изјава за своите активност до надлежниот орган, програмата за надзор се базира врз основа на специфичната природа на организацијата, на сложеноста на активностите и на податоците од досегашните активности за надзор и проценување на ризиците поврзани со видот на дејноста која ја вршат. Тие вклучуваат ревизии и инспекции, вклучувајќи, каде што е соодветно, инспекции на платформа и ненајавени инспекции. `;

(ii) точката (г1) се додава како што следува:

`(г1) За организации кои се носители на овластување за специјализирани операции, програмата за надзор е воспоставена во согласност со ставот (г) и ги зема предвид минатите и сегашните активности на процесот на овластување како и на периодот на важност на овластувањето.`.

(з) ARO.GEN.350 точката (б), се заменува со следново:

`(б) Наоди од ниво 1 се издаваат од надлежниот орган, доколку се утврди значителна несообразност со важечките услови на Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 и правилата за нејзино спроведување во однос на процедурите и упатствата на организацијата или на условите на одобрението, уверението за работа, овластувањето за специјализирани операции или со содржината на изјавата што доведува до намалена безбедност или сериозно загрозување на безбедноста на

летањето.`.

(s) Во ARO.GEN.350 точката (б) став (2) и (3), редоследно, зборовите `или овластувања за изведување на специјализирани операции` се додаваа по зборовите `сертификат на организацијата`

(и) ARO.GEN.350 точката (в), се заменува со следново:

`(в) Наоди од ниво 2 се издаваат од надлежниот орган, доколку се утврди несообразност со важечките услови на Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 и правилата за нејзино спроведување во однос на процедурите и упатствата на организацијата или на условите на одобрението, сертификатот, овластувањата за специјализирани операции или со содржината на изјавата што доведува до намалена безбедност или сериозно загрозување на безбедноста на летовите.`.

(ј) Во ARO.GEN.350 точката (г) став (1) запирка и зборовите `овластувања за извршување на специјализирани операции` се додаваа по зборовите `сертификат`

(к) Во ARO.GEN.350 точката (д) запирка и зборовите `овластен од ` се додаваа по зборовите `организација сертифицирана од `.

(л) Во ARO.GEN.355 (а) упатувањето кон Регулативата (ЕУ) бр. 290/2012 се заменува со упатувањето кон Регулативата (ЕУ) бр. 1178/2011.

(љ) Се додава следнава ARO.GEN.360

`ARO.GEN.360 Наоди и мерки за спроведување — сите оператори

Ако во рамките на надзорот или на кој било друг начин се откријат докази за несообразност со применливите услови од страна на некој оператор предмет на условите наведени во Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 и правилата за нејзино спроведување, надлежниот орган, кој ја утврдил несообразноста, ги презема сите дополнителни мерки за спроведување, потребни за отстранување на несообразноста.`

(м) Во ARO.OPS.100 следнава точка (в) се додава:

`(в) Надлежниот орган може да одреди посебни оперативни ограничувања. Таквите ограничувања се документираат во документи за оперативни спецификации `

(н) во ПОДДЕЛ OPS се додава следниов ДЕЛ Ia:

`ОДДЕЛ Ia

Овластување за извршување на комерцијални специјализирани операции со висок ризик

ARO.OPS.150 Овластување за извршување на комерцијални специјализирани операции со висок ризик

(а) По приемот на барањето за издавање на овластување за извршување на комерцијални специјализирани операции од висок ризик, надлежниот орган на операторот ја испитува документацијата за проценка на ризикот на операторот и стандардни оперативни процедури (SOP), кои се поврзани со една или повеќе планирани операции и кои се изработуваат во согласност со релевантните услови од Анекс VIII. (Дел - SPO).

(б) Кога смета дека организацијата ги исполнува важечките услови со проценка на ризикот и стандардни оперативни процедури (SOP), надлежниот орган издава овластување на операторот, во согласност со Анекс VI. Овластувањето се издава на определено или неопределено времетраење. Условите под кои на оператор е овластен да врши една или повеќе комерцијални специјализирани операции со висок ризик се наведени во овластувањето.

(в) По приемот на барањето за промена на овластувањето, надлежниот орган на оператор е прилагодена со (а) и (б). Таму се утврдени условите под кои операторот може да работи за време на промената, освен ако надлежниот орган е убеден дека овластувањето треба да привремено да се одземе.

(г) По приемот на барањето за обнова на овластувањето, надлежниот орган на операторот се усогласува со (а) и (б). Може да се земе предвид процесот на претходно овластување и надзорните активности.

(д) Без оглед на сите дополнителни мерки за спроведување на законот, кога операторот ги спроведува измените без да ги поднесе проценките за ризик и стандардни оперативни процедури (SOP), надлежниот орган на операторот привремено да го суспендира, ограничува или му го отповикува овластувањето.

(ѓ) По приемот на барањето за издавање на овластување за извршување на прекугранични специјализирани операции со висок ризик,, надлежниот орган на операторот ја проучува документацијата на операторот за проценката на ризикот и стандардни оперативни процедури (SOP) во координација со надлежните органи на местото каде што се планира да се спроведе операцијата. Кога двете тела се задоволни од проценката на ризикот и стандардни оперативни процедури, надлежниот орган на операторот е должен да го издаде одобрението.

ARO.OPS.155 Договори за изнајмување

(а) Надлежниот орган го одобрува договорот за изнајмување кој вклучува и трет воздухоплов регистриран во трета земја или оператор од трета земја, штом SPO

операторот покаже усогласување со ORO.SPO.100.

(б) Одобрението на договор за изнајмување без екипаж се одзема привремено или се повлекува кога уверението за пловидбеност на воздухопловот е привремено одземено или повлечено.`

(њ) Во ARO.OPS.200 точка (б) потточка (2), зборовите `и специјализираните операции` се вметнуваат по зборовите `некомерцијални операции`

(о) ARO.OPS.210 се заменува со следново:

`ARO.OPS.210 Определување растојание или локална област

Надлежниот орган може да одреди растојание или локална област за целите на операциите.`

(п) Во Поддел OPS се додава следниот ОДДЕЛ III

` ПОДДЕЛ III

Надзор на операции

ARO.OPS.300 Воведни летови

Надлежниот орган може да постави дополнителни услови за спроведување на воведни летови во согласност со Дел-NCO на територијата на таа земја-членка. Такви услови обезбедуваат безбедност на операциите и се пропорционални.`.

(р) Во Додаток I:

(i) Поднасловот се заменува со `(Листа на одобрение за оператори за воздушен транспорт)`

(ii) Зборовите `Специјализирани комерцијални операции (SPO)` и фуснотата 2 се бришат.

(с) Во Додаток II, зборот кој се повторува `полетување` се брише и фуснотата 10 се заменува со следново:

`(10) Се вметнува применливата категорија на точен приод: LST CAT I, CAT II, OTS CAT II, CAT IIIA, CAT IIIB или CAT IIIC. Се вметнува видливоста по должина на полетно–слетната патека (RVR) во метри и висината на донесување на одлука (DH) во стапки. За секоја наведена категорија се користи по еден ред.`.

(т) Во Додаток V, зборовите `специјализирани операции` се додаваат по зборовите `некомерцијални операции`

(ќ) Се додава следниов Додаток V:

`Додаток VI

ОВЛАСТУВАЊЕ ЗА КОМЕРЦИЈАЛНИ СПЕЦИЈАЛИЗИРАНИ ОПЕРАЦИИ СО ВИСОК РИЗИК
Органот кој го издава овластувањето([1]): Број на овластување([2]):
Назив на операторот([3]): Адреса на операторот([4]): Телефон ([5]): Факс: Електронска пошта:
Модел на воздухоплов и Регистарски ознаки ([6]):
Овластени специјализирани операции ([7]):
Овластена област или место на оперирање ([8]):
Посебни ограничувања ([1]):

[1] Име и податоци за контакт на надлежниот орган
[2] Се додава соодветниот број

[3] Се вметнува регистрираниот назив на операторот и комерцијалниот назив на операторот, ако тие се различни. Наведете 'Dba' (за Работи под името/Doing business as“) пред комерцијалниот назив
[4] Адреса на основното место на деловна активност на операторот
[5] Број на телефон и факс во основното место на деловна активност на операторот, вклучувајќи го повикувачкиот број на земјата. Се наведува и електронската пошта, ако има таква.
[6] Додавањето на ознаката на Тимот за безбедност на комерцијалното воздухопловство CAST / IACO за марката, моделот и серијата на воздухопловот или на главната серија, доколку серијата е определена (на пример, Боинг 737-3K2 или Боинг 777-232). Таксономија на CAST / ICAO е достапна на: http://www.intlaviationstandards.org/
Регистарските ознаки мора да бидат наведени во листата за посебно одобрувања или во упатството за работа. Во вториот случај Листа на посебни одобренија се однесуваат на соодветната страна од оперативниот прирачник.
[7] Посебен тип на операција, на пр. земјоделство, градежништво, фотографирање, надзор, набљудување и патролирање, рекламирање од воздух.
[8] Се наведува географската област на одобрената операција (со географски координати или посебни маршрути, области за летечки информации или национални или регионални граници).

Со ова се потврдува дека ..... е овластен да врши високоризични комерцијални специјализирани операции во согласно со ова овластување, Стандардните оперативни процедури на операторот, Анекс IV кон Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 и правилата за нејзино спроведување.	
Датум на издавање ([2]):	Име и потпис ([3]): Функција:

EASA FORM 151 Издание 1

(3) Анекс III кон Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012 се изменува како што следува:

(а) Сите упатувања кон Регулативата (ЕУ) бр. 1702/2003 се заменуваат со упатувања кон Регулативата (ЕУ) бр. 748/2012 [4]

(б) Сите упатувања кон Регулативата (ЕУ) бр. 290/2012 се заменуваат со упатувања кон Регулативата (ЕУ) бр. 1178/2011.

(в) Текстот од ORO.GEN.005 се заменува со следново:

` Овој анекс ги утврдува условите, што треба да се исполнат од страна на воздушните оператори, кои вршат:

(а) операции во комерцијален воздушен превоз (CAT);

(б) специјализирани комерцијални операции;

(в) некомерцијални операции со комплексни воздухоплови на моторен погон;

(г) некомерцијални специјализирани операции со комплексни воздухоплови на моторен погон.`.

(г) Во ORO.GEN.105, зборовите `или овластувања за специјализирани операции` се додаваат по `подлежат на обврски`.

(д) Во ORO.GEN.110, точка (а) се заменува со следново:

`(а) Операторот е одговорен за операциите на воздухопловот во согласност со Анекс IV кон Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008, кога е применливо, со соодветните услови од овој анекс и со своето Уверение за исполнување на безбедносни

[1] Се наведуваат применливите посебни ограничувања (на пр. само VFR, само дење, итн.).
[2] Датум на издавање на овластувањето (дд-мм-гггг).
[3] Функција, име и потпис на претставникот на надлежниот орган. Освен тоа, може да се стави официјален печат на овластувањето.`
[4] Регулатива (ЕУ) бр. 748/2012 на Комисијата од 3 август 2012 година за воспоставување на правила за спроведување на издавање на уверение за пловидбеност и екологија на воздухоплови и сродни производи, делови и уреди, како и за утврдување на дизајнот и производство на организации (СВ L 224, 2012/08/21.,стр. 1.) .

услови (AOC) или овластување за специјализирани операции (SPO овластување) или изјава.`.

(ѓ) Во ORO.GEN.110(в), запирка и зборовите `(SPO овластување)` се додаваат по зборовите `сертификат`.

(е) Во ORO.GEN.110, се додава следнава точка:

"(и) По исклучок од ставот (s), операторот на едрилица или балон или за летови кои што полетува или слетуваат на ист аеродром или оперативно место, под VFR преку ден, со:

(i) едномоторни авиони со елиса со максимална сертифицирана маса при полетување (MCTOM) поголема или помала од 5 700 кг, MOPSC од 5 или помалку.; или

(ii) други некомплексни хеликоптери на моторен погон, со еден мотор, со MOPSC од 5 или помалку,

осигурува дека екипаж на летање добил соодветна обука или инструкциите што ќе му овозможи препознавање на непријавените опасни материи, кои патниците ги носат со нив, или како товар.`.

(ж) Во ORO.GEN.115:

(i) насловот се заменува со следново `Барање за Уверение за исполнување на безбедносни услови (AOC)`;

(ii) во точката (а) зборот `воздух` се додава пред `уверение за работа на операторот`.

(з) Во ORO.GEN.120, се додава следнава точка:

` (г) Кога операторот кој е предмет на овластување на SPO сака да користи алтернативни средства на сообразност, се усогласува со ставот (б) секогаш кога таквите алтернативни средства на сообразност влијаат на стандардни оперативни процедури, кои се дел од овластувањето и со (в) во однос на декларираната дел од својата организација и операција.`.

(s) Насловот во ORO.GEN.125 се заменува со следниов: `**Услови на одобрението и привилегиите на носителот на AOC`.**

(и) Насловот во ORO.GEN.130 се заменува со следниов: `**Промени кои се однесуваат на носители на АОС`.**

(ј) Насловот во ORO.GEN.135 се заменува со следниов: `**Продолжена валидност на АОС`.**

(k) Во ORO.GEN.140(а) запирка и зборовите `(SPO овластување)` се додаваат по зборовите `сертификат`.

(л) Во ORO.GEN.145(б), се додаваат зборовите `во случај на CAT`, вметнати помеѓу запирки, по зборовите ` Пристапот до воздухопловите, наведен под (а), ја`.

(љ) ORO.GEN.205 се заменува со следново:

` **ORO.GEN.205 Договорни активности**

(а) Операторот гарантира дека кога договара или купува каков било дел од својата активност, договорната или купена услуга или производ е во согласност со важечките барања.

(б) Кога овластениот орган или носителот на SPO овластување склучува договор за дел од својата активност со организација, која не е поседува сертификат или е овластена согласно овој дел да врши таква активност, организацијата изведувач работи согласно одобрението на операторот. Договорната организација гарантира дека му е обезбеден пристап на надлежниот орган до организацијата изведувач за да утврди континуирано усогласување со важечките барања.`.

(м) ORO.AOC.100(а), зборот `превоз` се додава пред зборот `операции`.

(н) ORO.AOC.100. точките (б) и (в) се заменуваат со следново:

`(б) Операторот му ги обезбедува на надлежниот орган следниве информации:

(1) официјално име и трговско име, адреса и електронска адреса на барателот;

(2) опис на предложената операција, вклучувајќи го типот(-вите) и бројот на воздухопловите, кои ќе бидат користени;

(3) опис на системот за управување, вклучувајќи ја организациската структура;

(4) име на одговорниот раководител;

(5) имињата на назначените лица согласно условите на ORO.AOC.135(а), заедно со нивните квалификации и искуство;

(6) копија од упатството за работа, барано согласно ORO.MLR.100.

(7) изјава дека целата документација, испратена до надлежниот орган, е потврдена од страна на барателот и е утврдено дека ги исполнува важечките барања.

(в) Барателите докажуваат пред надлежниот орган дека:

(1) ги исполниле важечките услови, наведени во Анекс IV кон Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008, овој анекс и Анекс IV (Дел-CAT) и Анекс V (Дел-SPA) кон оваа регулатива;

(2) сите воздухоплови кои се користат поседуваат уверение за пловидбеност (CofA) во согласност со Регулатива 748/2012; и

(3) нивната организација и управување се соодветни и одговараат точно на големината и опсегот на операцијата.`.

(њ) Во ORO.AOC.125 (a)(1)(ii), зборовите `воздушен превоз` се додаваат по зборот `комерцијален`.

(о) Во ORO.DEC.100, првата реченица се заменува со следнава:

`Операторот на комплексен воздухоплов на моторен погон кој врши некомерцијални операции и некомерцијална специјализирани операции, како и специјализиран комерцијален оператор е должен:`;

(п) Следниов Поддел се додава по ПОДДЕЛ DEC – ИЗЈАВА

`ПОДДЕЛ SPO

КОМЕРЦИЈАЛНИ СПЕЦИЈАЛИЗИРАНИ ОПЕРАЦИИ

ORO.SPO.100 Заеднички услови за комерцијални специјализирани оператори

(а) Комерцијален специјализиран оператор во дополнение на ORO.DEC.100 е во склад и со ставовите ORO.AOC.135, ORO.AOC.140 и ORO.AOC.150.

(б) Воздухопловот поседува уверение за пловидбеност (CofA) во согласност со Регулативата (ЕУ) бр. 748/2012 или под закуп во согласност со став (в);

(в) Комерцијален специјализиран оператор добива претходно одобрение од

надлежниот орган и се усогласува со следниве услови во случај на:

(1) воздухоплов изнајмен со екипаж од оператор од трета страна;

(i) стандардите за безбедност на операторот од трета земја во однос на континуираната пловидбеност и воздушните операции се еквивалентни на важечките услови, утврдени во Регулатива бр. 2042/2003 и оваа регулатива;

(ii) воздухопловот од оператор од трета страна поседува стандардно уверение за пловидбеност (CofA), издадено во согласност со Анекс 8 од ICAO;

(iii) времетраењето на изнајмување на воздухопловот со екипаж не надминува седум месеци во рамките на секој период од 12 последователни месеци; или

(2) за воздухоплов давање во наем на воздухоплов без екипаж, на кој било оператор;

(i) е воспоставена оперативна потреба, која не може да биде задоволена преку изнајмување на воздухоплов, регистриран во ЕУ;

(ii) времетраењето на изнајмувањето на воздухоплов без екипаж не надминува седум месеци во рамките на секој период од 12 последователни месеци; и

(iii) е гарантирано усогласување со важечките услови од Регулатива (ЕЗ) бр. 2042/2003;

(iv) воздухопловот е опремен во согласност со Анекс VIII (Дел SPO).

ORO.SPO.110 Овластување за специјализирани комерцијални операции со висок ризик

(а) Операторот на комерцијални специјализирани операции поднесува барање и добива овластување издадено од надлежниот орган на операторот пред почетокот на специјализирана комерцијална операција од висок ризик:

(1) која што се врши над површина која во случај на опасноста постои веројатност да се загрози безбедноста на трети страни во земјата; или

(2) која, ако е така утврдено од страна на надлежниот орган од местото каде е извршена операција, поради специфичноста и локалната средина во кој се врши, а преставува голем ризик, особено за трети лица на теренот.

(б) Операторот му ги обезбедува на надлежниот орган следниве информации:

(1) официјално име и трговско име, адреса и електронска адреса на барателот;

(2) опис на системот за управување, вклучувајќи ја организациската структура;

(3) опис на предложената операција, вклучувајќи го типот(-вите) и бројот на воздухопловите, кои ќе бидат користени;

(4) документација за проценка на ризик и сродни стандардни оперативни процедури кои се бараат според SPO.OP.230.

(5) изјава дека целата документација, испратена до надлежниот орган, е потврдена од страна на операторот и е утврдено дека ги исполнува важечките услови.

(в) Барањето на операторот за овластување или за измена на постоечкото се врши во форма и на начин, утврдени од надлежниот орган, земајќи ги предвид важечките услови на Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 и правилата за нејзино спроведување.

ORO.SPO.115 Промени

(а) Секоја промена, која влијае на опсегот на овластувањето или спецификациите на овластувањето на операторот бара претходно одобрение од надлежниот орган. Секоја промена која не е покриена со почетната проверка од ризик, бара поднесување на изменета проверка на ризик и SOP до надлежниот орган.

(б) Барањето за промена на одобрението се поднесува пред остварувањето на таквата промена, за да му се овозможи на надлежниот орган да го утврди континуираното усогласување со Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 и правилата за нејзино спроведување и да го измени овластувањето, ако е потребно. Операторот доставува до надлежниот орган каква било соодветна документација.

(в) Промената се применува само по добивање на официјално одобрение од надлежниот орган согласно ARO.OPS.150.

(г) Операторот функционира под условите, пропишани од надлежниот орган за време на таквите промени, кога е применливо.

ORO.SPO.110 Продолжена валидност

(а) Операторот кој е носител на овластување за специјални операции се придржува кон целите и привилегиите кои се одредени во овластувањето.

(б) Овластувањето на операторот останува валидно, под услов:

(1) операторот да продолжи да ги исполнува соодветните услови на Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 и правилата за нејзино спроведување, имајќи ги предвид одредбите, поврзани со постапувањето со наодите, како што е наведено во ORO.GEN.150;

(2) на надлежниот орган да му е обезбеден пристап до операторот, како што е наведено во ORO.GEN.140, за да го утврди континуираното усогласување со соодветните услови на Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 и правилата за нејзино спроведување; и

(3) овластувањето не е одбиено или повлечено.

(в) По повлекување или одбивање, овластувањето веднаш се враќа на надлежниот орган.`.

(р) ORO.MLR.100 (б) се заменува со следново:

`(б) Содржината на ОМ одговара на условите, утврдени во овој анекс, Анекс IV (Дел-CAT), Анекс V (Дел-SPA), Анекс VI (Дел-NCC), и во Анекс VIII (Дел-SPO), кога е применливо, и не е во спротивност со условите, содржани во спецификациите на операциите во уверение за исполнување на безбедносни услови на операторот (AOC), SPO овластувањето или изјавата и листата на посебни одобрувања, кога е применливо.`.

(с) Во ORO.MLR.100 се додава следнава точка (е1):

`(е1) За имателите на SPO овластувања какви било измени поврзани со овластените стандардни оперативни процедури потребно е да се добие претходно одобрение пред измените да влезат во сила.`

(т) Во ORO.MLR.100 (ж) зборовите , `и (е1) се додаваат по ` Независно од (е)`.

(ќ) Во ORO.MLR.101, првата реченица се заменува со следново:

` Освен за операции со едномоторни авиони управувани со елиса со MOPSC до 5, или некомплексни хеликоптери со еден мотор со MOPSC до 5, полетувањето и слетувањето на ист аеродром или оперативно место според VFR во текот на денот, и за операции со едрилици и балони, основната структура на ОМ е како што следува:

(у) Во ORO.MLR.115(а) се заменува со следново:

`(а) Евиденцијата на активностите се чува најмалку пет години:

(1) за операторите на CAT евиденцијата на активностите, наведени во ORO.GEN.200;

(2) за пријавените операции, копии од изјавите на оператори, детали од добиените овластување и оперативниот прирачник;

(3) за имателите на SPO, во дополнение на точка (а) точка 2, записи поврзани со проценката на ризикот кој се врши во согласност со став SPO.OP.230 и сродните стандардни оперативни процедури. ";

(ф) Во ORO.MLR.115 (б) (4), запирка и зборовите `зависно од потребата` се додаваат по `опасни материи`.

(аа) Во ORO.SEC.100.A насловот се заменува со следново:

` ORO.SEC.100.A Безбедност на пилотската кабина – авиони`

(аб) Во ORO.SEC.100.H насловот се заменува со следново:

` ORO.SEC.100.H Безбедност на пилотската кабина –хеликоптери`

(ав) ORO.FC.005 се заменува со следново:

`ORO.FC.005 Опсег

Овој поддел ги утврдува условите, кои мора да бидат исполнети од страна на операторот во врска со обуката, искуството и квалификациите на екипажот на летање и опфаќа:

(а) Дел 1 ги назначува заедничките услови за некомерцијални операции на комплексни воздухоплови на моторен погон и секоја комерцијална операција;

(б) Дел 2 ги назначува дополнителните услови применливи врз операциите на комерцијалниот воздушен сообраќај, со исклучок на:

(1) операции на комерцијален воздушен сообраќај на едрилици или балони; или

(2) операции на комерцијален воздушен сообраќај на патници спроведени според VFR во текот на денот при полетување и слетување на ист аеродром или оперативно место во рамки на локалната област, наведена од страна на надлежниот орган, со:

- едномоторен авион со елиса со максимална дозволена маса на полетување од 5 700 кг или помалку, со MOPSC 5, или

- едномоторни некомплексни хеликоптери на моторен погон со MOPSC 5.

(в) Дел 3 ги наведува дополнителни услови за специјализирани комерцијални операции и оние наведени во точка (б) став 1 и 2.`.

(аг) Во ORO.FC.105:

(i) во точката (в), во првата реченица се додаваат зборовите `Во случај на комерцијални операции на авиони и хеликоптери ` по што следи запирка;

(ii) точката (г) се заменува со следново:

`(г) Точката (в) не се применува во случај за:

(1) авиони со перформанси класа B кои се користат за операции на комерцијален воздушен превоз под VFR преку ден; и

(2) операции на комерцијален воздушен превоз

на патници, кои се спроведуваат под VFR преку ден, при полетување или слетување на ист аеродром или оперативно место или во рамките на локалната област наведено од страна на надлежниот орган, со некомплексен хеликоптер со еден мотор, со најголем број патнички седишта до 5";

(ад) Во ORO.FC.145(в) се заменува со следново:

`(в) Во случај на CAT операции, програмите за обука и проверки, вклучувајќи ги наставните планови и користењето на FSTD, се одобруваат од страна на надлежниот орган.

(аѓ) Во ORO.FC.H.250 се додава следниов ДЕЛ:

`ДЕЛ 3

Дополнителни услови за специјализирани комерцијални операции и CAT операции наведени во ORO.FC.005(б) (1) и (2)

ORO.FC.330 Обука за обнова на знаењето и проверка – проверка на стручноста на операторот

(а) Секој член на екипажот на летање минува проверка на стручност на операторот за да ја докаже својата способност за вршење нормални, вонредни и процедури за итни случаи, што ги опфаќа сите релевантни аспекти поврзани со специјализирани задачи опишани во прирачникот за операции.

(б) Мора да се посвети соодветно внимание при извршување операции според IFR или во текот на ноќта.

(в) Рокот на важење на проверката на стручност на оператор е 12 календарски месеци. Периодот на важност се смета од крајот на месецот во кој е извршена проверката. Кога се спроведува проверка на стручноста на операторот во последните три месеци од периодот на валидност, новиот периодот на валидност почнува да тече од првичниот датум на истекот на валидноста.`;

(ае) Во ORO.CC.100(а) втората реченица, зборовите `Освен за балони` се додаваат на почетокот, а по нив следи запирка.

(аж) Додаток I се заменува со следново:

ИЗЈАВА во согласност со Регулативата (ЕУ) Бр. 965/2012 на Комисијата за воздушните операции
Оператор Име: Местото каде што на операторот која се наоѓа главното место на деловна активност или каде престојува и место од каде што операциите се насочуваат: Име и контакт информации на одговорниот раководител:
Организација за управување на континуирана пловидбеност во согласност со Регулативата (ЕЗ) бр. 2042/2003 Име и адреса на организацијата и упатување ма одобрението (според формуларот на EASA 14)
Операции на воздухопловот
Датум на почеток на операцијата/ датум од кој се применува измената
Врсти на операции ☐ Дел – NCC: (наведете дали е патнички и/или товарен) ☐ Дел SPO: (паведете вид па активпост)
Вид на воздухоплов, регистрација и главна база
Детали за одобрување (на изјавата прикачете листа на специфични одобренија, ако е потребно)
Детали за поседување на овластување за специјализирани операции (прикачете ги овластувањата, ако е потребно)
Листа на други методи за усогласување со препораки за АМС кои тие ги заменуваат (прикачено на изјавата)
Изјави
☐Документацијата на системот за управување вклучувајќи го оперативниот прирачник ги одразува применливите услови утврдени во Дел – ORO, Дел-NCC, Дел- SPO и Дел - SPA. Сите летови се спроведуваат во согласност со постапките и упатствата наведени во упатството.
☐Сите воздухоплови со кои се оперира а кои поседуваат важечко уверение за пловидбеност и се во согласност со Регулативата (ЕЗ) бр. 2042/2003 на Комисијата.
☐Сите членови на кабинскиот персона и на екипаж на летање, според потребата, се обучени во согласност со релевантните услови.
☐(ако е применливо) Оператор имплементирал и покажал согласност со официјално признаен стандард на индустријата. Повикување на Стандардот: Орган за сертификација: Датум на ревизија на сообразност:
☐Надлежниот орган ќе биде известен за сите промени во операциите, кои влијаат врз информациите во оваа изјава.
☐Операторот потврдува дека податоците наведени во оваа изјава се точни
Дата, име и потпис на одговорниот раководител "

(4) Анекс IV кон Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012 се изменува како што следува:

(а) Сите упатувања кон Регулативата (ЕЗ) бр. 1702/2003 се заменуваат со упатување кон Регулативата (ЕУ) бр. 748/2012;

(б) Се додава следниов став CAT.GEN.105:

` **CAT.GEN.105 Моторна едрилица, едрилица со помошен мотор и мешани балони**

(а) Едрилиците со помошен мотор, освен моторните едрилици, се управуваат и се опремени во согласност со условите за едрилици.

(б) Моторните едрилици (TMGs) се наменети за летови во согласност со следниве услови за:

(1) едрилици на моторен погон; и

(2) едрилици кои се наменети за летови без употреба на мотор.

(б) Моторните едрилици (TMGs) се опремени во согласност со условите кои се применуваат на авиони, освен доколку е поинаку наведено во CAT.IDE.A.

(в) Мешаните балони се управуваат во согласност со условите за балони со погон на топол воздух.

(в) CAT.GEN.MPA.180(а)(5) и (6) се заменуваат со следново:

(5) заверена копија на уверение за исполнување на безбедносни услови (AOC), вклучувајќи превод на англиски јазик во случај кога AOC е издадено на друг јазик;

(6) спецификациите на активности, поврзани со типот на воздухоплов, издадени со AOC, вклучувајќи превод на англиски јазик кога спецификациите за операциите се издадени на друг јазик;`.

(г) Во ПОДДЕЛ А – ОПШТИ БАРАЊА, се додава следниов ОДДЕЛ:

`ОДДЕЛ 2

Воздухоплови кои не се на моторен погон

CAT.GEN.NMPA.100 Одговорности на командантот

(а) Командантот:

(1) е одговорен за безбедноста на сите членови на екипажот и патниците, кои се наоѓаат на воздухопловот, од моментот на своето качување на воздухопловот до моментот на напуштање на воздухопловот по завршувањето на летот;

(2) е одговорен за операциите и безбедноста на воздухопловот:

(i) за балони, од моментот на полнење и празнење на обвивката на балонот, освен ако командант за време на фазата на полнење на обвивката ја пренесе одговорноста на друго стручно лице, се додека тој не пристигне како што е наведено во оперативниот прирачник (ОМ);

(ii) за едрилици, од моментот на започнување на постапката додека едрилицата не застане на крајот на летот;

(3) е овластен да дава секакви наредби и да ги презема сите неопходни мерки со цел да се обезбеди безбедноста на воздухопловот и на лицата и/или предметите во согласност со точка 7.в од Анекс IV кон Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008;

(4) има овластување не му дозволи влез или излез од/во воздухопловот на секое лице или кој било дел од товарот, кои можат да претставуваат потенцијална закана за безбедноста на воздухопловот или за лицата во воздухопловот;

(5) не дозволува превоз на лице, кое е под влијание на алкохол или наркотични средства до степен до кој може да претставува закана за безбедноста на воздухопловот или на лицата во воздухопловот;

(6) гарантира дека сите патници се информирани за безбедноста;

(7) гарантира дека сите оперативни процедури и листите за проверка се во согласност со упатството за работа;

(8) гарантира дека прегледот пред летањето е спроведен во согласност со условите од Анекс I (Дел-М) кон Регулатива (ЕЗ) бр. 2042/2003;

(9) проверува дека пристапот до опремата за итни случаи и спасување е лесен и овозможува непосредно користење;

(10) ги исполнува соодветните услови на шемите на операторот за известување за настани;

(11) ги почитува сите ограничувања на работното време на екипажот на летање (FTL) и барања за одмор, применливи за неговата активност;

(12) кога презема обврски за повеќе од еден оператор:

(i) води своја евиденција за времето за лет и должност и периодите за одмор, наведени во применливите услови за FTL; и

(ii) го обезбедува секој оператор со потребните податоци за утврдување на распоредот на активностите во согласност со применливите услови за FTL.

(б) Командантот не ги извршува обврските во воздухоплов:

(1) кога се наоѓа под влијание на психоактивни супстанции или алкохол, или кога е неспособен да ги извршува поради повреда, замор, лекување, болест или

други слични причини;

(2) додека не истече разумен временски период по останување под вода во голема длабочина, или по давање на крв;

(3) ако не се исполнети применливите медицински услови;

(4) ако тој/таа има какви било сомнежи во врска со можноста да ги исполни неговите дадени должности; или

(5) ако тој/таа претпоставува дека е изморен/а, како што е наведено во 7.ѓ од Анекс IV кон Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008, или се чувствува на каков било начин неспособен/а, до степен до кој може да се загрози безбедноста на летот.

(в) Командантот е должен во итна ситуација, која бара итно решение и акција да ги спроведува сите активности, кои ги смета за потребни според околностите, во согласност со точка 7.г од Анекс IV кон Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008. Во такви случаи, тој/таа може да отстапува од правилата, оперативните процедури и методите во интерес на безбедноста.

(г) Командантот на балонот:

(1) е одговорен за давање на упатства пред летот на лица кои му помагаат при полнење и празнење на обвивката на балонот;

(2) гарантира дека ниту едно лице внатре или во близната на балонот не пуши; и

(3) лицата кои му помагаат за полнење и празнење на обвивка на балонот носат соодветна заштитна облека.

CAT.GEN.NMPA.105 Дополнителен екипаж на летање во балон

(а) Кога балонот носи повеќе од 19 патници, треба да биде присутен најмалку еден дополнителен член на екипажот кој има соодветно искуство и обука, со цел да им помогне на патниците во случај на итност.

(б) Дополнителниот член на екипаж нема да извршува должности во балонот доколку:

(1) кога се наоѓа под влијание на психоактивни супстанции или алкохол;

(2) кога е неспособен да ги извршува задачите поради повреда, замор, лекување, болест или други слични причини;

(3) додека не истече разумен временски период по останување под вода во голема длабочина, или по давање на крв;

CAT.GEN.NMPA.110 Овластување на командантот

Операторот ги презема сите неопходни мерки за да гарантира дека сите лица на воздухопловот ги почитуваат сите законски наредби, дадени од командантот, со цел обезбедување на безбедноста на воздухопловот и на луѓето или товарот, превезувани со него.

CAT.GEN.NMPA.115 Заеднички јазик

Операторот гарантира дека сите членови на екипажот можат да комуницираат едни со други на заеднички јазик.

CAT.GEN.NMPA.120 Преносливи електронски уреди

Операторот не дозволува употреба и ги презема сите неопходни мерки, за да гарантира дека никој на воздухопловот не користи електронски уред, кој би може да има негативен ефект врз работата на системите и опремата на воздухопловот.

CAT.GEN.NMPA.125 Информации за опремата за итни случаи и спасување на воздухопловот

Операторот гарантира дека во секое време се достапни списоци со информации за опремата за итни случаи и спасување на секој негов воздухоплов со цел веднаш да им се обезбедат координација на центрите за спасувањето (RCC).

CAT.GEN.NMPA.130 Алкохол и дрога

Операторот ги презема сите неопходни мерки да не дозволи качување или престој во воздухопловот на лица, кои се наоѓаат под влијание на алкохол или дрога до степен, до кој би можел да претставуваат закана за безбедноста на воздухопловот или лицата во воздухопловот.

CAT.GEN.NMPA.135 Закана за безбедноста

Операторот ги презема сите неопходни мерки за да гарантира дека ниту едно лице не постапува невнимателно или небрежно за да:

(а) ја загрози безбедноста на воздухопловот или на лицата во воздухопловот; или

(б) да предизвика или дозволи да биде загрозена безбедноста на лице или на имот.

CAT.GEN.NMPA.140 Документи, упатства и информации, кои мора да бидат достапни во воздухопловот

(а) Освен ако не е поинаку наведено, оригинали или копии на долунаведените документи, упатства и информации се достапни во воздухопловот за време на секој лет:

(1) прирачник на летање на воздухопловот (AFM), или еквивалентен(-ни) документ(-и);

(2) оригиналот на уверението за регистрација;

(3) оригиналот на уверението за пловидбеност (CofA);

(4) сертификатот за бучава, зависно од потребата;

(5) копија на уверение за исполнување на безбедносни услови (AOC);

(6) спецификациите на активности, поврзани со типот на воздухоплов, издадени со AOC, ако е применливо;

(7) дозволата за користење на радио во воздухопловот, ако е применливо;

(8) полиси за осигурување за одговорност за штета настаната од трети лица;

(9) дневникот на летот или еквивалентен документ, а кој се однесува на воздухопловот;

(10) техничкиот дневник на воздухопловот, во согласност со Анекс I (Дел-M) кон Регулатива (ЕЗ) бр. 2042/2003, ако е применливо;

(11) MEL или CDL, ако е применливо;

(12) детали од пополнетиот ATC план за летање, зависно од потребата;

(13) тековни и соодветни воздухопловни карти за маршрутата на предложениот лет и сите маршрути, по кои е разумно да се очекува дека може да се пренасочи летот;

(14) информации за процедурите и визуелните сигнали, што треба да се користат од пресретнувачкиот воздухоплов или пресретнатиот воздухоплов;

(15) информации за услугите за потрага и спасување во областа на планираниот лет;

(16) соодветно итно известување на воздухопловниот персонал (NOTAM) и брифинг документацијата од услугите за воздухопловно информирање (AIS);

(17) соодветни метеоролошки информации;

(18) декларации за патниците, ако е применливо;

(19) за едрилици документација за масата и балансот, а за балони документација за масата;

(20) оперативен план на летот, ако е применливо; и

(21) секоја друга документација, која може да биде релевантна за летот или се бара од земјите, засегнати со летот.

(б) По исклучок од ставот (а), документи, прирачниците и податоци наведени таму можат да се носат во помошното возило и да се задржат на аеродромот или на оперативното место за летовите:

(1) кои полетуваат и слетуваат на ист аеродром / оперативно место; или

(2) кои остануваат во склоп на локалната област како што е наведено во оперативниот прирачник.

CAT.GEN.NMPA.145 Обезбедување на документи и записи

Командантот ги обезбедува потребните документи, кои се наоѓаат во воздухопловот, во одреден рок, на барање на лице, овластено од органот.

CAT.GEN.NMPA.150 Транспорт на опасни материи

(а) не се дозволува транспорт на опасни материи освен кога:

(1) тие не се предмет на Техничките инструкции за безбеден транспорт на опасни материи по воздушен пат (ICAO Doc 9284-AN/905), во согласност со Дел 1 од тие инструкции; или

(2) тие се транспортираат од патници или членови на екипажот, или се во багажот, во согласност со Дел 8 од техничките инструкции.

(б) Операторот утврдува процедури за да се гарантира дека се преземени сите неопходни мерки за да се спречи намерно транспортирање на опасни материи во воздухопловот.

(в) Операторот веднаш ги пријавува на надлежниот орган и на соодветниот орган од земјата на чија територија се случил настанот

(д) Во CAT.OP.MPA.151, се додава следнава точка (а1):

`(а1) По исклучок од став CAT.OP.MPA.150 (а) до (г), за операциите за полетување и слетување на ист аеродром или оперативни површина со ELA2 воздухоплови според правилата за визуелно летање дење операторот предвидува најмалку конечна резерва гориво во ОМ. Овие финални резерви на гориво не се помалку од износот потребен за период од 45 минути на летот ";

(ѓ) Во ПОДДЕЛ Б – ОПЕРАТИВНИ ПРОЦЕДУРИ, се додава следниов ОДДЕЛ:

`ОДДЕЛ 2

Воздухоплови кои не се на моторен погон

CAT.OP.NMPA.100 Користење на аеродроми и оперативни места

Операторот користи само такви аеродроми и оперативни места, кои се погодни за типовите на воздухоплови и операциите.

CAT.OP.NMPA.105 Процедури за намалување на бучавата – балони и едрилици на моторен погон

Командантот ги зема предвид влијанието на бучавата на воздухопловот притоа гарантирајќи дека безбедноста има приоритет во однос на намалување на бучавата.

CAT.OP.NMPA.110 Снабдување и планирање на гориво и баласт – балони

(а) Операторот осигурува дека горивото или баластот кој се пренесува е доволен за планираниот лет и со дополнителна резерва за уште 30 минути лет.

(б) Резервите на гориво или баласт се пресметуваат врз основа на најмалку еден од следниве оперативни услови според кои се изведува самиот лет, и тоа:

(1) податоци за производителот на балонот;

(2) предвидена маса;

(3) очекувани временски услови; или

(4) постапка и ограничување на давателите на услуги во воздушната навигација.

(в) Пресметките се документираат во оперативниот план за летање.

CAT.OP.NMPA.115 Превоз на посебни категории на патници (SCP)

(а) Лицата, кои бараат посебни услови, помош и/или помошни средства, кога користат воздушен превоз, се сметаат за SCP и се превезуваат под услови, кои ја гарантираат безбедноста на воздухопловот и на лицата во воздухопловот во согласност со процедурите утврдени од страна на операторот.

CAT.OP.NMPA.120 Инструкции на патници

Операторот гарантира дека патниците ќе добијат безбедносни инструкции пред, или доколку е можно, за време на летот.

CAT.OP.NMPA.125 Подготовки за лет

Пред почетокот на летот, командантот:

(а) со сите достапни разумни средства проверува дека уредите на земја, вклучувајќи ги и комуникациските уреди и средствата за навигација, кои му се достапни за дадениот лет и кои се директно неопходни за безбедно оперирање на воздухопловот, се соодветни за видот на операции во рамките на летот кој се изведува; и

(б) е запознаен со сите достапни метеоролошки информации кои се соодветни за планираниот лет. Подготовката за лет надвор од близината на местото на поаѓање и за сите летови во IFR вклучува:

(1) студија за тековните временски извештаи и временски прогнози кои се на располагање; и

(2) планирање на алтернативна постапка на припрема поради предвидената можност да се лета поради временските услови и летот да не може да се заврши како што е планирано.

CAT.OP.NMPA.130 Поднесување на ATS планот на лет

(а) Ако ATS планот на лет не е поднесен бидејќи не се бара според правилата за летање, се депонираат потребните информации, кои им овозможуваат на службите за тревожење да преземат соодветни мерки, ако е потребно.

(б) Кога летовите се извршуваат од место, каде што е невозможно поднесувањето на ATS планот на лет, овој план се поднесува што е можно побрзо по полетувањето од страна на командантот или операторот.

CAT.OP.NMPA.135 Безбедност на просториите на патниците и пилотот - балони

Командантот гарантира дека пред полетувањето и слетувањето, и кога тој смета дека е неопходно во интерес на безбедноста:

(а) секоја опрема и багаж се соодветно обезбедени; и

(б) можна е итна евакуација.

CAT.OP.NMPA.140 Пушење во воздухопловот

Командантот не дозволува пушење во едрилицата или балонот.

CAT.OP.NMPA.145 Временски услови

Командантот започнува полетување или продолжува со VFR само доколку последните информации за временските услови наведуваат дека временските услови по должина на маршрутата и на одредената дестинација за одредено време на користење ќе бидат на или над применливиот оперативниот минимум за VFR летови.

CAT.OP.NMPA.150 Мраз и други загадувачи —процедури на земја

Командантот започнува полетување, само ако воздухопловот е исчистен од какви било наслаги, кои би можеле да влијаат негативно врз перформансите или можноста за управување на авионот, со исклучок на дозволените во согласност со AFM.

CAT.OP.NMPA.155 Услови за полетување

Пред полетувањето, командантот се уверува дека во согласност со информациите кои ги поседува, временските услови на аеродромот или оперативното место нема да го попречуваат спроведувањето на безбедно полетување и заминување.

CAT.OP.NMPA.160 Симулирање на вонредни ситуации за време на лет

Командантот гарантира дека при превоз на патници не симулира вонредни или итни ситуации, кои бараат примена на процедури за вонредни или итни ситуации.

CAT.OP.NMPA.165 Управување со гориво и баласт за време на лет - балони

Командантот редовно проверува дека износот на употребливо горивото и баласт што останува во лет не е помало од износот на гориво и баласт потребен да го заврши планираниот лет и да има резерви за слетување.

CAT.OP.NMPA.170 Користење на дополнителен кислород

Командантот гарантира дека членовите на екипажот на летање, кои имаат обврски од суштинска важност, за безбедно користење на воздухопловот во лет, постојано користат дополнителен кислород, кога висината во кабината надминува 10 000 стапки за период подолг од 30 минути и кога висината на кабината надминува 13 000 стапки.

CAT.OP.NMPA.175 Услови за извршување на приод и услови за слетување

Пред да го започне приодот за слетување, командантот мора да биде сигурен, во согласност со расположливите информации, дека временските услови на планираниот аеродромот или оперативно место и условите на површината која се планира да се користи нема да го попречуваат извршувањето на безбеден приод и слетување.

CAT.OP.NMPA.180 Оперативни ограничувања – балон со погон на топол воздух

(а) Балон со погон на топол воздух нема да слетува во текот на ноќта, освен во вонредни ситуации.

(б) Балон со погон на топол воздух може да полета во текот на ноќта под услов да има доволно гориво за да слета во текот на денот.

CAT.OP.NMPA.185 Оперативни ограничувања – едрилици

Едрилица оперира само преку ден.`.

(е) Во CAT.POL.A.240 (b) (4), `ORO.OPS` се заменува со `ORO.FC`.

(ж) Во CAT.POL.A.310 се додава следнава точка (д):

(д) Условите од (а) (3), (а)(4),(а)(5),(б)(2) и (в)(2) нема да се применуваат за VFR операции преку ден`.`

(з) Во CAT.POL.A.405(б) повикувањето на `CAT.POL.A.405 (б) или (в)` се заменува со `CAT.POL.A.400 (б) или (в)`

(s) Во ПОДДЕЛОТ В - ПЕРФОРМАНСИ НА ВОЗДУХОПЛОВИТЕ И ОПЕРАТИВНИ ОГРАНИЧУВАЊА се додаваат следниве ОДДЕЛИ 4 и 5:

`ОДДЕЛ 4

Едрилици

CAT.POL.S 100 Оперативни ограничувања – сите воздухоплови

(а) За време на сите фази од користењето на едрилицата, распределбата на товарот, масата и балансот, одговараат на ограничувањата, утврдени во AFM или во оперативниот прирачник (OM), ако тоа е поограничувачко.

(б) Етикетите, листите, ознаки на инструментите или нивни комбинација, кои ги содржат оперативните ограничувања пропишани во AFM за визуелна презентација, се прикажани во воздухопловот.

CAT.POL.S 105 Мерење

(а) Операторот гарантира дека масата и CG на едрилицата се утврдени преку вистинско мерење, пред почетокот на неговото користење. Кумулативните ефекти од извршените модификации и поправки на масата и балансот се земаат предвид и соодветно се документираат. Таквите информации се стават на располагање на капетанот. Едрилицата се мери повторно, ако влијанието од модификациите на масата и балансот не се точно познати.

(б) Мерењето се извршува од страна на производителот на едрилицата во согласност со Регулатива (ЕК) бр. 2042/2003 како е применливо.

CAT.POL.S 110 Перформанси

Командантот управува со едрилицата само ако перформансите на воздухопловот овозможуваат исполнување на условите во поглед на правилата во лет и други ограничувања кои се однесуваат на летот, користењето на воздушниот простор, аеродроми или оперативни места, водејќи сметка за точноста на сите карти и мапи кои се употребуваат.

ОДДЕЛ 5

Балони

CAT.POL.B.100 Оперативни ограничувања – сите воздухоплови

(а) За време на сите фази од користењето на балонот, распределбата на товарот и масата одговараат на ограничувањата, утврдени во AFM или во оперативниот прирачник (OM), ако тоа е поограничувачко.

(б) Етикетите, листите, ознаки на инструментите или нивни комбинација, кои ги содржат оперативните ограничувања пропишани во AFM за визуелна презентација, се прикажани во воздухопловот.

CAT.POL.B.105 Мерење

(а) Операторот гарантира дека масата на балонот е утврдена преку вистинско мерење, пред почетокот на неговото користење. Кумулативните ефекти од извршените модификации и поправки на масата се земаат предвид и соодветно се документираат. Таквите информации се стават на располагање на капетанот. Балонот се мери повторно, ако влијанието од модификациите на масата и

балансот не се точно познати.

(б) Мерењето се извршува од страна на производителот на едрилицата во согласност со Регулатива (ЕК) бр. 2042/2003 како е применливо.

CAT.POL.B.110 Системот за утврдување на маса

(а) Операторот на балонот воспоставува систем кој го определува начинот на кој следниве ставки, се определи за секој лет, со цел да му овозможи на командантот да биде сигурен дека ограничувањата од AFM се во согласност со:

(1) маса на празен балон;

(2) маса на товарот кој се пренесува;

(3) маса на товареното гориво или баласт;

(4) маса при полетување;

(5) товарањето на балонот кое се врши под надзор на капетанот или квалификуваниот персонал;

(6) подготовка на документација и диспозиција.

(б) Командантот мора да биде во можност да одговори на пресметката на тежината врз основа на електронски пресметки.

(в) Документацијата на масата се подготвува пред секој лет и се документира во секој оперативен план на лет.

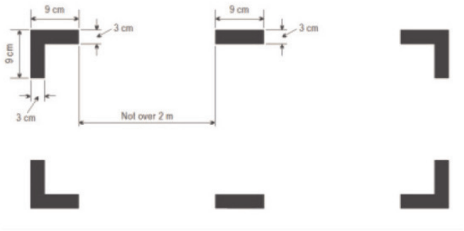
CAT.POL.B.115 Перформанси

Командантот управува со балонот само ако перформансите на воздухопловот овозможуваат исполнување на условите во поглед на правилата во лет и други ограничувања кои се однесуваат на летот, користењето на воздушниот простор, аеродроми или оперативни места, водејќи сметка за точноста на сите карти и мапи кои се употребуваат

(и) Во CAT.IDE.A.100(в), CAT.IDE.A.100(г) и во CAT.IDE.H.100(в), зборот `мора` се заменува со `ќе`.

(ј) Во CAT.IDE.A.260, Слика 1 се заменува со следнава слика:

Слика 1



(м) Во ОДДЕЛ Г – ИНСТРУМЕНТИ, ПОДАТОЦИ И ОПРЕМА се додава следниов ОДДЕЛИ 3 и 4:

`ОДДЕЛ 3

Едрилици

CAT.IDE.S.100 Инструменти и опрема — општо

(а) Инструментите и опремата, потребни според овој поддел се одобруваат во согласност со применливите услови за пловидбеност, доколку:

(1) ги употребува летачки персонал за контрола на траекторијата на летот;

(2) се користи за исполнување на условите од CAT.IDE.S.140;

(3) се користи за исполнување на условите од CAT.IDE.S.145; или

(4) се вградени во едрилицата.

(б) доколку се бараат од овој поддел, следниве предмети нема потреба да се одобрат како опрема:

(1) Рачни преносни светилки;

(2) Точни хронометри; и

(3) Сигнална опрема и опрема за преживување;

(в)Инструментите и опремата, кои не се потребни според овој поддел, како и останата опрема која не се бара во согласност со Анексите, но се пренесува при летот, треба да го исполнуваат следново:

(1) информациите обезбедени од овие инструменти, опрема и уреди, не се користат од летачки персонал за усогласување со Анекс I кон Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008; и

(2) инструментите и опремата не влијаат на пловидбеноста на едрилицата дури и во случај на откажувања или дефекти.

(г) Инструментите и опремата се спремни за употреба или пак се достапни од работно место на кое седи член на летачки персонал кој треба да ги употребува.

(д) Се обезбедува лесен пристап до опремата за итна ситуација со цел моментално користење.

CAT.IDE.S.105 Минимална опрема за лет

Летот не започнува кога не функционираат или недостасуваат некои инструменти, делови од опрема или функции на авионот, потребни за планираниот лет, освен ако едрилицата се користи според листата на минимална опрема (MEL) на операторот.

CAT.IDE.S.110 Операции на едрилицата според VFR — инструменти за лет и навигациски инструменти

(а) Едрилици кои се управуваат по VFR во текот на денот се опремени со средства за мерење и прикажување на:

(1) Во случај на едрилица управувана на моторен погон, магнетниот курс;

(2) Времето во часови, минути и секунди;

(3) Висината по притисок; и

(4) Индицирана брзина.

(б) Едрилиците кои оперираат во услови кога не можат да ја задржат посакуваната траекторија на лет на еден или повеќе дополнителни инструменти, во дополнение на (а) се опремени со средства за заштита од погрешни индикации на системот за прикажување на воздушната брзина која се бара при:

(1) Вертикалната брзина;

(2) Положба или свиокот и накосувањето; и

(3) Магнетниот курс.

CAT.IDE.S.115 Летови во облаци - инструменти за лет и навигациски инструменти

Едрилиците кои извршуваат летови во облаци се опремени со средства за мерење и прикажување на:

(1) Магнетниот курс;

(2) Времето во часови, минути и секунди;

(3) Висина по притисок; и

(4) Индицирана брзина;

(5) Вертикалната брзина; и

(6) Положба или свиокот и накосувањето.

CAT.IDE.S.120 Седишта и сигурносни системи за врзување

(а) Едрилиците се опремени со:

(1) седиште или легло за секое лице во воздухопловот

(2) појас за седиште со сигурносен систем за врзување на горниот дел од

торзото на секое седиште во согласност со AFM

(б) појас за седиште со безбедносен систем за врзување на горниот дел од торзото се ослободува од една точка

CAT.IDE.S.125 Дополнителен кислород

Едрилици кои се наменети за лет на висина над 10 000 стапки се опремени со уред за складирање и дистрибуција на кислород за:

(а) сите членови на екипажот во кој било период подолго од 30 минути, кога висината по притисок во патничкиот простор е помеѓу 10 000 стапки и 13 000 стапки; и

(б) за сите членови на екипажот и патниците за било кој период каде висина по притисок е над 13.000 стапки.

CAT.IDE.S.130 Летови над вода

Командантот на едрилица управувана над вода го одредува ризикот за преживување на оние кои се наоѓаат во едрилицата во случај на принудно слетување во вода, врз основа на тоа што тој одлучил да понесе:

(а) елеци за спасување или еквивалентен индивидуален појас за пловење за секое лице во воздухопловот, кои се носат или се сместени на место, со цел да бидат лесно достапни од седиштето на лицето за кого е наменето;

(б) Предавателот за итно лоцирање (ELT) или сопствен уред за лоцирање (PLB), кој се носи од страна на член на екипаж или патник кој може да пренесува истовремено на фреквенции 121,5 MHz и 406 MHz.

(в) сигнална опрема за сигнализирање на опасност, кога управува со лет:

(1) над вода на оддалеченост од копното која е надвор од оддалеченоста за едрење; или

(2) каде полетната и патеката за приод ја надминува водената површина така што во случај на несреќа едрилицата може принудно да слета на вода.

CAT.IDE.S.135 Опрема за преживување

Едрилиците управувани при летови над области, во кои потрагата и спасувањето можат да бидат особено тешки, се опремени со таква сигнална опрема и опрема за спасување која е соодветна за областа која се прелетува.

CAT.IDE.S.140 Радиокомуникациска опрема

(а) Доколку е во согласност со условите за воздушниот простор во кој тие летаат, едрилиците се опремени со радио комуникациска опрема со помош на која е во можност да спроведе двонасочна комуникација со оние кои имаат воздухопловна станици на фреквенции кои се во согласност со условите на воздушниот простор.

(б) Радиокомуникациската опрема обезбедува комуникација на вонредната

воздухопловна фреквенција од 121,5 MHz.

CAT.IDE.S.145 Навигациска опрема

Едрилиците се опремени со целата потребна навигациска опрема за да продолжат со летот во согласност со:

(1) планот за летање на ATS, зависно од потребата; и

(2) применливите услови за воздушниот простор.

CAT.IDE.S.150 Транспондер

Кога се бара од воздушниот простор каде што летаат, едрилиците се опремени со транспондер на секундарен надзорен радар (SSR) со сите потребни карактеристики.

ОДДЕЛ 3

Балони

CAT.IDE.B.100 Инструменти и опрема — општо

(а) Инструментите и опремата, потребни според овој поддел се одобруваат во согласност со применливите услови за пловидбеност доколку:

(1) ги употребува летачки персонал за контрола на траекторијата на летот;

(2) се користи за исполнување на условите од CAT.IDE.B.155; или

(3) се вградени во балонот.

(б) доколку се бараат од овој Оддел, следниве предмети нема потреба да се одобрат како опрема:

(1)рачни преносни светилки;

(2) прецизен хронометар;

(3) прва помош;

(4) сигнална опрема и опрема за преживување;

(5) алтернативен извор на палење;

(6) огноотпорно ќебе или водоотпорна прекривка;

(7) јаже за фрлање; и

(8) нож.

(в) Инструментите и опремата, кои не се потребни според овој поддел, како и останата опрема за која не се бара со други анекси, но се пренесуваат при летот, треба да го исполнуваат следново:

(1) информациите обезбедени од овие инструменти, опрема и уреди, не се користат од екипаж на летање за целите на усогласување со Анекс I кон Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008; и

(2) инструментите и опремата не влијаат на пловидбеноста на хеликоптерот дури и во случај на откажувања или дефекти.

(г) Инструментите и опремата се спремни за употреба или пак се достапни од работно место на кое седи член на летачки персонал кој треба да ги употребува.

(д) Се обезбедува лесен пристап до опремата за итна помош со цел моментално користење.

CAT.IDE.B.105 Минимална опрема за лет

Летот не започнува кога не функционираат или недостасуваат некои инструменти, делови од опрема или функции на балонот, потребни за планираниот лет, освен ако балонот се користи според листата на минимална опрема (MEL) на операторот

.

CAT.IDE.B.110 Оперативни светла

Балоните кои се користат во текот на ноќта, се опремени со:

(а) светла за избегнување за избегнување на судири;

(б) средства за соодветно осветлување на сите инструменти и опремата, потребно за безбедно функционирање на балонот; и

(в) рачна преносна светилка.

CAT.IDE.B.115 Операции по VFR — пилотско-навигациски инструменти и поврзана опрема

Балоните, кои се користат според VFR се опремени со следново:

(а) опрема за прикажување на насоката на струење;

(б)средства за мерење и прикажување на:

(1) Времето во часови, минути и секунди;

(2) Вертикалната брзина доколку се бара од AFM; и

(3) висината на притисокот доколку се бара во согласност со AFM, условите за воздушен простор или доколку е потребно да се контролира во однос на користењето на кислород; и

(4) освен за балони кои се движат на гас, притисок за секој довод на гас.

CAT.IDE.B.120 Сигурносни системи за врзување

Балоните кои поседуваат одделна кабина за командантот се опремени со сигурносни системи за врзување на командантот.

CAT.IDE.B.125 Комплет за прва помош

(а) Балоните се опремени со комплет за прва помош.

(б) Дополнителна комплет за прва помош се носи во помошното возило.

(в) Комплетите за прва помош се:

(1) лесно достапни за користење;

(2) се обновуваат редовно.

CAT.IDE.B.130 Дополнителен кислород

Балоните кои се наменети за лет на висина над 10 000 стапки се опремени со уред за складирање и дистрибуција на кислород за:

(а) сите членови на екипажот во кој било период подолго од 30 минути, кога барометарската висина во патничкиот простор е помеѓу 10 000 стапки и 13 000 стапки; и

(б) за сите членови на екипажот и патниците во кој било период каде барометарската висина е над 13.000 стапки.

CAT.IDE.B.135 Преносливи противпожарни апарати

Балоните со погон на топол воздух се опремени со најмалку еден преносliв противпожарен апарат како што се бара според кодот на пловидбеност кој се применува.

CAT.IDE.B.140 Летови над вода

Командантот на балон управуван над вода го одредува ризикот за преживување на оние кои се наоѓаат во балонот во случај на принудно слетување во вода, врз основа на тоа што тој одлучил да понесе:

(а) елеци за спасување за секое лице во воздухопловот или индивидуален појас за спасување за секое лице во воздухопловот кое е помало од 24 месеци, кои се носат или сместени се на место, со цел да бидат лесно достапни од седиштето на лицето за кого се наменети;

(б) предавателот за итно лоцирање (ELT) или уред за лоцирање (PLB), кој се носи од страна на член на екипаж кој може да пренесува истовремено на фреквенции 121,5 MHz и 406 MHz; и

(в) сигнална опрема за сигнализирање на опасност.

CAT.IDE.B.145 Опрема за преживување

Балоните управувани при летови над зони, во кои потрагата и спасувањето можат да бидат особено тешки, се опремени со таква сигнална опрема и опрема за спасување која е соодветна за областа која се прелетува.

CAT.IDE.B.150 Разна опрема

(а) Балоните се опремени со заштитни ракавици за сите членови на екипажот.

(б) Балоните на погон на топол воздух и балоните кои се на комбиниран погон

се опремени со:

(1) алтернативен извор на палење;

(2) направа за мерење и прокажување на количината на гориво;

(3) огноотпорно ќебе или водоотпорна прекривка; и

(4) јаже за фрлање до должина над 25 метри.

(в) Балоните на погон на гас се опремени со

(1) нож; и

(2) јаже за фрлање кое е најмалку 20 метри долго, и е направено од природен материјал или материјал кој пропушта електрицитет.

CAT.IDE.B.155 Радиокомуникациска опрема

(а) Доколку е во согласност со условите за воздушниот простор во кој тие летаат, едрилиците се опремени со радиокомуникациска опрема со помош на која тој мора да биде во можност да спроведе двонасочна комуникација со оние кои имаат воздухопловна станици на фреквенции кои се во согласност со условите на воздушниот простор.

(б) Радиокомуникациската опрема обезбедува комуникација на вонредната воздухопловна фреквенција од 121,5 MHz.

CAT.IDE.B 150 Транспондер

Кога се бара од воздушниот простор каде што летаат, балоните се опремени со транспондер на секундарен надзорен радар (SSR) со сите потребни квалификации.

(5) Анекс V кон Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012 се изменува како што следува:

(а) Сите повикувања кон Регулативата (ЕЗ) бр. 1702/2003 се заменува со упатувањето кон Регулатива (ЕУ) бр. 748/2012.

(б) Во SPA.GEN.100(а)(1), зборовите `воздушен транспорт` се бришат.

(в) SPA.DG.100 се заменува со следново:

`SPA.DG.100 Транспорт на опасни материи

Со исклучок на предвиденото во Анекс IV (Дел-CAT), Анекс VI (Дел-NCC) и Анекс VIII (Дел-SPO), операторот може да транспортира опасни материи по воздушен пат, само ако добил одобрение од надлежниот орган за таа активност.`.

(6) Во Анекс VI кон Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012, точката (б) од NCC.POL.125 се заменува со следново:

`(б) Освен за авиони кои се опремени со турбоелисен погон и максималната дозволена маса за полетување 5700 кг во случај на отказ на моторот за време на полетувањето на воздухопловот, водачот на воздухопловот гарантира дека авионот може:

(1) да запре полетувањето и да запре во рамките на расположливата далечина за забрзување и запирање или на полетно слетната патека која е на располагање; или

(2) да го продолжи полетувањето и да ги надмине сите пречки во воздушниот пат при соодветна оддалеченост додека авионот не е во позиција да ги задоволат условите од NCC.POL.130.`.

(7) Анекс VII кон Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012 се изменува како што следува:

(а) Сите упатувања кон Регулативата (ЕЗ) бр. 1702/2003 се заменуваат со упатувања кон Регулативата (ЕУ) бр. 748/2012.

(б) NCO.GEN.102 се изменува како што следува:

(i) насловот се заменува со следново:

` **Моторна едрилица, едрилица со моторен погон и мешани балони`;**

(ii) се додава следнава точка (г):

`(г) Со мешаните балони се оперира во согласност со условите за балони со погон на топол воздух.`.

(в) Се додава следнава точка NCO.GEN.103:

`NCO.GEN.103 Воведни летови:

Воведните летови наведени во член 6 точка 5 став (в) од оваа Регулатива, кога се спроведува во согласност со овој Анекс:

(а) почнуваат и завршуваат на истиот аеродром или оперативно место, освен за балони и едрилици;

(б) оперираат по правилата на VFR преку дење;

(в) под надзор на лице кое е назначено за одговорно за нивната безбедност; и

(г) во согласност со сите други услови утврдени од страна на надлежниот орган.`.

(г) NCO.GEN.106 се изменува со следново:

`NCO.GEN.106 Одговорности и овластување на водачот на воздухопловот – балони

Водачот на балонот, во дополнение на NCO.GEN.105:

(а) ќе биде одговорен за давање на упатства пред летот на лица кои му помагаат при полнење и празнење на обвивката на балонот;

(б) гарантира дека ниту едно лице нема да пуши во или во близината на балонот; и

(в) гарантира дека лицата кои му помагаат за полнење и празнење на обвивка на балонот носат соодветна заштитна облека.

(д) NCO.GEN.135(а)(10), зборот `област` се додава по зборовите `за маршрутата`.

(ѓ) NCO.OP.110(в) во првата реченица, зборот `само` се додава по `се`.

(е) Насловот во NCO.OP.113 се заменува со следново: ` **NCO.OP.113 Оперативен минимум на аеродромите - операции на кружење на хеликоптери над копно`.**

(ж) Во NCO.OP.127 (а) и (б), зборот `гас` се брише.

(з) NCO.OP.215 се заменува со следново:

`NCO.OP.215 Оперативни ограничувања – балон со погон на топол воздух

(а) Балон со погон на топол воздух нема да слетува во текот на ноќта, освен во вонредни ситуации.

(б) Балон со погон на топол воздух може да полета во текот на ноќта под услов да има доволно гориво за да слета во текот на денот.`.

(ѕ) NCO.POL.105(б) се заменува со следново:

`(б) Мерењето на тежината се извршуваат:

(1) за авиони и хеликоптери од страна на производителот на воздухопловот или од овластена организација за одржување; и

(2) за едрилици и балони, од страна на производителот на воздухоплови во согласност со Регулативата (ЕЗ) бр. 20142/2003 на Комисијата, зависно од примената.`.

(и) NCO.IDE.B.110 се заменува со следново:

` **NCO.IDE.B.110 Оперативни светла**

Балоните кои се користат во текот на ноќта, се опремени со:

(а) светла за избегнување на судир;

(б) средства за соодветно осветлување на сите инструменти и опремата, потребно за безбедно функционирање на балонот; и

(в) самостојна преносна светилка.`.

(ј) NCO.IDE.B.125 се заменува со следново:

`**NCO.IDE.B.125 Рачни противпожарни апарати**

Балоните со погон на топол воздух се опремени со најмалку еден рачен противпожарен апарат како што се бара од страна на според условите за издавање на сертификат.

(к) **NCO.IDE.B.140** се заменува со следново:

NCO.IDE.B.140 Разна опрема

(а) Балоните се опремени со заштитни ракавици за сите членови на екипажот.

(б) Балоните на погон на топол воздух и балоните кои се на комбиниран погон се опремени со:

(1) алтернативен извор на палење;

(2) направа за мерење и прокажување на количината на гориво;

(3) огноотпорно ќебе или водоотпорна прекривка; и

(4) јаже за фрлање до должина над 25 метри.

(в) Балоните на погон на гас се опремени со

(1) нож; и

(2) јаже за фрлање кое е најмалку 20 метри долго, и е направено од природен материјал или материјал кој пропушта електрицитет.

(л) Се додава следниов ПОДДЕЛ Д

ПОДДЕЛ Д

ПОСЕБНИ УСЛОВИ

ОДДЕЛ 1

Општо

NCO.SPEC.100 Опсег

Овој поддел ги утврдува посебните услови кои треба да се почитуваат од страна на водачот на воздухопловот кој врши специјализирани некомерцијални операции со некомплексни воздухоплов на моторен погон.

NCO.SPEC.105 Листи за проверка

(а) Пред започнување на специјализирана операција, водачот на воздухопловот врши проценката на ризикот, со пресметување на сложеност на активност за утврдување на опасностите и ризиците својствени во работењето и воспоставање на мерки за ублажување.

(б) Специјализирани операции се изведуваат во согласност со листата за проверка. Водачот на воздухопловот врз основа на проценката на ризикот воспоставува листата за проверка која е погодена за специјализирани активност и воздухоплови кои се користат, земајќи го предвид секој дел од овој.

(в) Листата за проверка која е релевантни на должностите на водачот на воздухопловот, членовите на екипажот и експерт за задачата е подготвена и достапна за секој лет.

(г) Листата за проверка редовно се ревидира и ажурира, ако е потребно.

NCO.SPEC.110 Одговорности и овластување на водачот на воздухопловот

Секој пат кога во операцијата се вклучени членот на екипаж или експертот за задачата, водачот на воздухопловот:

(а) обезбедува усогласување на членовите на екипажот и експертот за задачата со ставовите NCO.SPEC.115 и NCO.SPEC.120;

(б) не започнува лет ако некој член на екипажот или експерт за задача не е способен за вршење на своите работни задачи поради повреда, болест, замор или поради делување на психоактивни супстанци;

(в) не продолжува со лет само до најблискиот аеродром со погодни временски услови или до оперативно место доколку способноста за извршување на задачите на кој било член на екипажот за летање или експертот за задачата е значително е намалена поради исцрпеност, болест или недостаток на кислород;

(г) гарантира дека членовите на екипажот и експертите за задачи работат во согласност со законите, прописите и постапките на државите во кои се извршуваат операции;

(д) гарантира дека членовите на екипажот и експертите за задачи можат да комуницираат едни со други на заеднички јазик;

(ѓ) гарантира дека членовите на екипажот и експертите за задачи постојано користат дополнителен кислород, кога висината во кабината надминува 10 000 стапки за период подолг од 30 минути и кога висината на кабината надминува 13 000 стапки.

NCO.SPEC.115 Одговорности на екипажот

(а) Членот на екипажот е одговорен за правилно извршување на неговите/нејзините обврски. Обврските на екипажот се одредени во листата за проверки

(б) Освен за балони, во клучна фаза на летот или секогаш кога водачот на воздухопловот смета за неопходно во интерес на безбедноста, членот на екипажот е врзан на своето одредено место освен доколку во листата за проверка не е поинаку одредено.

(в) Член на екипаж за време на летот на неговото место е врзан со безбедносниот ремен.

(г) За време на целиот лет на местото за управување на воздухопловот останува најмалку еден квалификуван член на екипажот.

(д) Членот на екипаж презема обврски во воздухоплов:

(1) ако тој/таа претпоставува дека е изморен/а, како што е наведено во 7 (ѓ) од Анекс IV кон Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008, или се чувствува на каков било начин неспособен/на да ги извршува своите обврски, по потреба.; или

(2) кога се наоѓа под влијание на психоактивни супстанции или алкохол или други причини, како што е наведено во делот 7 (е) Анекс IV. од Регулативата (ЕЗ) бр. 216/2008.

(ѓ) Членот на екипаж презема обврски за повеќе од еден оператор:

(1) да води своја евиденција за времето за лет и должност и периодите за одмор, наведени во применливите услови Анекс II (Дел – ORO) Поддел FTL од Регулативата (ЕУ) бр. 965/2008; и

(2) го обезбедува секој оператор со потребните податоци за утврдување на распоредот на активностите во согласност со применливите услови за FTL.

(е) Членот на екипажот го известува водачот на воздухопловот:

(1) за секоја грешка, откажување, несоодветна функција или дефект, кои според него може да влијае врз пловидбеноста или безбедната операција на воздухопловот, вклучувајќи ги системите за итни случаи; и

(2) за секој инцидент, кој е закана или може да ја загрози безбедната операција.

NCO.SPEC.120 Одговорности на експерти за задачата

(а) Експертот за задачата е одговорен за правилно извршување на неговите/нејзините обврски. Обврските на експертот за задачата се одредени во листата за проверки

(б) Освен за балони, во клучна фаза на летот или секогаш кога водачот на воздухопловот смета за неопходно во интерес на безбедноста, експертот за задачата е врзан на своето одредено место освен доколку во листата за проверка не е поинаку одредено.

(в) Експертот за задачата гарантира дека тој/таа е заврзан/а кога ги извршува специјализираните задачи со отворена или отстранета надворешна врата.

(г) Експертот за задачата го известува водачот на воздухопловот:

(1) за секоја грешка, откажување, несоодветна функција или дефект, кои според него може да влијае врз пловидбеноста или безбедната операција на воздухопловот, вклучувајќи ги системите за итни случаи; и

(2) за секој инцидент, кој е закана или може да ја загрози безбедната операција.

NCO.SPEC.125 Инструкции за безбедност

(а) Водачот на воздухопловот пред полетувањето на експертот за задачата му дава насоки за:

(1) опрема и процедурите во случај на вонредна состојба;

(2) оперативни процедури поврзани со експертот за задача пред секој лет или серија од летови

(б) инструкциите наведени во став (а) точка 2 не се потребни доколку експертот за задача е известен за оперативната процедура пред почетокот на оперативната сесија во таа календарска година.

NCO.SPEC.130 Минимална висина за надвиснување на препреките - IFR летови

Водачот на воздухопловот за секој лет воспоставува минимални висини за летот кој го обезбедува потребното надвиснување над препреките на сите сегменти на маршрутата по која се лета според IFR. Минималните висини не се помали од оние објавени од страна на земјите која се прелетува.

NCO.SPEC.135 Снабдување гориво и мазиво – авиони

NCO.OP.125 (а)(1)(i) не се однесува на влечење на едрилици, воздухопловни приредби или акробатски на натпреварувачки летови.

NCO.SPEC.140 Снабдување гориво и мазиво – хеликоптери

Без оглед на NCO.OP.126 (а) (1) водачот на воздухопловот на хеликоптерот може да започне со VFR лет преку ден само ако престојува во 25 наутички милји од аеродромот / оперативните место за полетување со резерви на гориво не помали од 10 минути на лет со брзина која овозможува најоддалечен досег.

NCO.SPEC.145 Симулирање на ситуации за време на лет

Освен доколку експертот за задачи е во воздухопловот за обука, водачот на воздухопловот при превоз на патници или товар, не дозволува симулација на:

(а) ситуации кои бараат примена на процедури за вонредни или итни ситуации; или

(б) лет при временски услови по инструменти (IMC).

NCO.SPEC.150 Запазување на близина со земјата

Доколку е инсталиран, системот за предупредување за близина на земјата може да биде исклучен за време на специјализираните задачи, по својата природа бараат воздухопловот да биде управуван во висина на земјата која е под нивото кое го активира систем за предупредување на близината на теренот.

NCO.SPEC.155 Користење на воздухопловен систем за избегнување на судир на воздухопловите во лет (ACAS)

Без оглед на NCO.OP.200 систем за избегнување на судир на воздухоплови во лет (ACAS II) на специјализираните задачи, по својата природа бараат воздухопловот да биде управуван на растојание еден од друг воздухоплов а која го активира ACAS.

NCO.SPEC.160 Испуштање на опасни материи

Водачот на воздухопловот не управува со воздухоплов над густо населени области на населени места, градови или населби или над поголема група на луѓе на отворено кога испушта опасни материи.

NCO.SPEC.165 Превоз и користење на оружје

(а) Водачот на воздухопловот гарантира дека при превозот на оружје за специјализирана задача оружјето е обезбедено кога не се во употреба.

(б) Експертот за задача кој користи оружје ги презема сите неопходни мерки за спречување на загрозување на лицата во воздухопловот или на земја.

NCO.SPEC.170 Перформанси и оперативни критериуми - авиони

Кога авион оперира на висина пониска од 150 метри (500 стапки) над ненаселена област, за кои не може да се задржи нивото на лет во случај на критичен отказ на моторот, водачот на воздухопловот за операции:

(а) воспоставува оперативни процедури за намалување на последиците од евентуален отказ на моторот; и

(б) дава упатства за сите членови на екипажот и специјалистите за задача кои се во воздухопловот за процедурите кои треба да се следат во случај на принудно слетување.

NCO.SPEC.175 Перформанси и оперативни критериуми – хеликоптери

(а) Водачот на воздухопловот може да оперира со воздухоплов над населеното место, под услов:

(1) хеликоптерот да поседува сертификат за категорија А или Б; и

(2) безбедносните мерки се воспоставени за да се спречи непотребното опасност за лица или имот на земја.

(б) Водачот на воздухопловот:

(1) воспоставува оперативни процедури за намалување на последиците од евентуален отказ на моторот; и

(2) дава упатства за сите членови на екипажот и специјалистите за задача кои се во воздухопловот за процедурите кои треба да се следат во случај на принудно слетување.

(в) Водачот на воздухопловот гарантира дека масата при полетување, слетување или при лебдење не смее да ја надмине максимално дозволената тежина за:

(1) лебдење без влијание на ефектот на близина на земјата (HOGE) додека сите мотори работат на соодветна номинална моќност; или

(2) доколку преовладуваат условите да што не може да се постигне HOGE, масата на хеликоптерот не ја надминува максималната маса која е специфицирани за лебдење со влијание на ефектот на близина на земјата (HIGE) се додека сите мотори со соодветната номинална можност, под условите кои преовладуваат и кои овозможуваат лебдење под влијание на близината на земјата со максимална одредената маса.

ОДДЕЛ 2

Операции со превоз на надворешен товар прикачен не хеликоптер

NCO.SPEC.HESLO.100 Листа за проверка

Список за проверка за HESLO содржи:

(а) нормални, абнормални и итни постапки;

(б) релевантни информации за перформансите;

(в) потребна опрема;

(г) сите ограничувања; и

(д) одговорности и должности на водачот на воздухопловот и, кога е соодветно, и на членовите на екипажот и експертите за задача.

NCO.SPEC.HESLO.105 Посебна опрема за HESLO

Хеликоптерот е опремен најмалку со:

(а) едно безбедносно огледало за товар или алтернативен уред со кој може да се види на куката / товар; и

(б) еден мерач на преоптоварување, освен ако не постои друг начин за утврдување на тежината на товарот.

NCO.SPEC.HESLO.110 Превоз на опасни материи

Операторот кој превезува опасни материи до местото или до оддалечени локации без екипаж ќе достави до надлежниот орган да добие ослободување од одредбите од Техничките упатства, освен ако немаат намера да се усогласат со условите на тие упатства.

ОДДЕЛ 3

Операции со превоз на луѓе како надворешен товар (HEC)

NCO.SPEC.HEC.100 Листа за проверка

Список за проверка за HEC содржи:

(а) нормални, абнормални и итни постапки;

(б) релевантни информации за перформансите;

(в) потребна опрема;

(г) сите ограничувања; и

(д) одговорности и должности на водачот на воздухопловот и, кога е соодветно, и на членовите на екипажот и експертите за задача.

NCO.SPEC.HEC.105 Посебна опрема за HEC

(а) Хеликоптерот е опремена најмалку со:

(1) опрема за операции со дигалка или кука за товар;

(2) едно безбедносно огледало за товар или алтернативен уред со кој може да се види куката / товарот; и

(3) еден мерач на преоптоварување, освен ако не постои друг начин за утврдување на тежината на товарот.

(б) Монтажа на целата опрема за работа за дигалка или кука и сите последователни измени мора да поседуваат соодветно одобрение за планираната функција.

ОДДЕЛ 4

Операции со падобран (PAR)

NCO.SPEC.PAR.100 Листа за проверка

Список за проверка за PAR содржи:

(а) нормални, абнормални и итни постапки;

(б) релевантни информации за перформансите;

(в) потребна опрема;

(г) сите ограничувања; и

(д) одговорности и должности на водачот на воздухопловот и, кога е соодветно, и на членовите на екипажот и експертите за задача.

NCO.SPEC.PAR.105 Превоз на членови на екипаж и експерти за задача

Условите утврдени во став NCO.SPEC.120 од точка (в) не се применуваат на

експертите за задача кои изведуваат скок со падобран.

NCO.SPEC.PAR.110 Седишта

По исклучок од став NCO.IDE.A.140 точка (а) потточка (1) и став NCO.IDE.H.140 точка (а) потточка (1) подот на воздухопловот може да се користи за седење, под услов на експертите на задачата да им бидат на располагање средства за држење или врзување.

NCO.SPEC.PAR.115 Дополнителен кислород

По исклучок на став NCO.SPEC.110 точка (ѓ) условите за користење на дополнителен кислород не се однесува на членовите на екипажот, освен водачот на воздухопловот и специјалистите за задача за вршење на работите потребни за специјализирана задача кога надморска висина во кабината:

(а) надминува 13 000 стапки за период не подолг од 6 минути; или

(б) надминува 15 000 стапки за период не подолг од 3 минути.

NCO.SPEC.PAR.120 Испуштање на опасни материи

По исклучок на став NCO.SPEC.160, падобранците можат да излезат од воздухопловот за целите на настап на падобранот над населени места, градови или населби или над група на луѓе над отворен простор додека пренесува уред за чад за обука, под услов тие да се произведени за оваа намена.

ОДДЕЛ 5

Акробатски летови (ABF)

NCO.SPEC.ABF.100 Листа за проверка

Список за проверка за ABF содржи:

(а) нормални, абнормални и итни постапки;

(б) релевантни информации за перформансите;

(в) потребна опрема;

(г) сите ограничувања; и

(д) одговорности и должности на водачот на воздухопловот и, кога е соодветно, и на членовите на екипажот и експертите за задача.

NCO.SPEC.ABF.105 Документи и информации

Долунаведените документи и информации кои се наброени во NCO.GEN.135(а) не треба да се носат при акробатски летови:

(а) детали од пополнетиот ATC план за летање, зависно од потребата;

(б) тековни и соодветни воздухопловни карти за маршрутата на предложениот лет и сите маршрути, по кои е разумно да се очекува дека може да се пренасочи летот; и

(в) информации за процедурите и визуелните сигнали, што треба да се користат од пресретнувачкиот воздухоплов или пресретнатиот воздухоплов.

NCO.SPEC.ABF.110 Опрема

Долунаведените услови за опрема не се применуваат за акробатски летови:

(а) прва помош како што е дадено во NCO.IDE.A.145 и NCO.IDE.H.145;

(б) рачен противпожарен апарат како што е дадено во NCO.IDE.A.160 и NCO.IDE.H.180;

(в) предавател за итно лоцирање или сопствен уред за лоцирање како што е дадено во NCO.IDE.A.170 и NCO.IDE.H.170.`.

АНЕКС II

`АНЕКС VIII

СПЕЦИЈАЛИЗИРАНИ ОПЕРАЦИИ

(ДЕЛ – SPO)

SPO.GEN.005 Опсег

(а) Овој анекс се однесува на сите специјализирани операции во кои воздухопловот се користи за специјализирани активности како што се земјоделството, фотографија, геодезија, набљудување и патролирање, воздушно рекламирање.

(б) По исклучок од ставот (а), некомерцијални специјализирани операции со некомплексни воздухоплови на моторен погон треба да бидат во согласност со Анекс VII. (Дел-NCO).

(в) По исклучок од ставот (а) следниве операции со некомплексни воздухоплови на моторен погон може да се вршат во согласност со Анекс VII. (Дел-NCO):

(1) натпреварувачки лет или воздушни настани, под услов надоместокот или друга вредна награда која е предвидена за такви летови е ограничена само на покривање на директните трошоци и пропорционален придонес кон годишните трошоци, како и наградите кои не се со поголема вредност од онаа што е наведена од страна на надлежниот орган.

(2) скокање со падобран, влечење на едрилица или акробатски летови извршени од страна на организацијата за обука, која има свое седиште во една од земјите-членки и поседува одобрени во согласност со Регулативата (ЕУ) бр. 1178/2011, или од организација која е создадена со цел промоција на спортските или рекреативни летови, под услов воздухопловот да се користи од организацијата врз основа на сопственост или закуп без екипаж, и летот да не доведува до добивка која се дели надвор од организацијата, и дека секој пат кога се вклучени луѓе, кои не се членки на организации, таквите летови се само секундарна дејност на организацијата.

ПОДДЕЛ А

ОПШТИ УСЛОВИ

SPO.GEN.100 Надлежен орган

Надлежниот орган е органот, назначен од земјата-членка, каде што се врши главната деловна активност на операторот.

SPO.GEN.101 Методи за утврдување на усогласеност

Алтернативни методи за утврдување на усогласеност со оние кои се усвоени од страна на Агенцијата можат да се користат од страна на операторот за постигнување на усогласување со Регулативата (ЕЗ) бр. 216/2008 и нејзините правилата за спроведување .

SPO.GEN.102 Моторна едрилица, едрилица со помошен мотор и мешани балони

(а) Моторната едрилица е наменета за летови во согласност со следниве услови за:

(1) едрилици на моторен погон; и

(2) едрилици кои се наменети за летови без употреба на мотор.

(б) Моторните едрилици се опремени во согласност со условите кои се применуваат на авиони, освен доколку е поинаку наведено во Поддел Г.

(в) Едрилиците на моторен погон, со исклучок на моторните едрилици, се наменети за летови и се опремени во согласност со условите кои се применуваат врз едрилиците.

(г) Мешаните балони се управуваат во согласност со условите за балони со погон на топол воздух.

SPO.GEN.105 Одговорности на екипажот

(а) Членот на екипажот е одговорен за правилно извршување на неговите/нејзините обврски. Обврските на екипажот се одредени во Стандардните оперативни процедури (SOP) и, каде е соодветно, во оперативните прирачници.

(б) Освен за балони, во клучна фаза на летот или секогаш кога водачот на воздухопловот смета за неопходно во интерес на безбедноста, членот на екипажот е врзан на своето одредено место освен доколку во SOP не е поинаку одредено.

(в) Член на екипаж за време на летот на неговото место е врзан со безбедносниот ремен.

(г) За време на целиот лет на местото за управување на воздухопловот останува најмалку еден квалификуван член на екипажот.

(д) Членот на екипаж презема обврски во воздухоплов:

(1) ако тој/таа претпоставува дека е изморен/а, како што е наведено во 7 (ѓ) од Анекс IV кон Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008, или се чувствува на каков било начин неспособен/на да ги извршува своите обврски, по потреба; или

(2) кога се наоѓа под влијание на психоактивни супстанции или алкохол или други причини, како што е наведено во делот 7 (е) Анекс IV. од Регулативата (ЕЗ) бр. 216/2008.

(ѓ) Членот на екипаж презема должност за повеќе од еден оператор:

(1) да води своја евиденција за времето за лет и должност и периодите за одмор, наведени во применливите услови Анекс II (Дел – ORO) Поддел FTL од

Регулативата (ЕУ) бр. 965/2008; и

(2) го обезбедува секој оператор со потребните податоци за утврдување на распоредот на активностите во согласност со применливите услови за FTL.

(е) Членот на екипажот го известува водачот на воздухопловот:

(1) за секоја грешка, отказ, несоодветна функција или дефект, кои според него може да влијае врз пловидбеноста или безбедната операција на воздухопловот, вклучувајќи ги системите за итни случаи; и

(2) за секој инцидент, кој е закана или може да ја загрози безбедната операција.

SPO.GEN.106 Одговорности на експертот за задачата

(а) Експертот за задачата е одговорен за правилно извршување на неговите/нејзините должности. Должностите на експертот за задачата се одредени во SPO.

(б) Освен за балони, во клучна фаза на летот или секогаш кога водачот на воздухопловот смета за неопходно во интерес на безбедноста, експертот за задачата е врзан на своето одредено место освен доколку во SPO не е поинаку одредено.

(в) Експертот за задачата гарантира дека тој/таа е заврзан/а кога ги извршува специјализираните задачи со отворена или отстранета надворешна врата.

(г) Експертот за задачата го известува водачот на воздухопловот:

(1) за секоја грешка, откажување, несоодветна функција или дефект, кои според него може да влијае врз пловидбеноста или безбедната операција на воздухопловот, вклучувајќи ги системите за итни случаи; и

(2) за секој инцидент, кој е закана или може да ја загрози безбедната операција.

SPO.GEN.107 Одговорности и овластување на водачот на воздухопловот

(а) Водачот на воздухопловот е одговорен за:

(1) безбедноста на сите членови на екипажот, патниците и товарот, кои се наоѓаат на воздухопловот;

(2) почеток, продолжување, завршување или пренасочување на летот во интерес на безбедноста;

(3) да се осигура дека тие ги почитуваат сите оперативни процедури и листи за проверка во согласност со соодветниот прирачник;

(4) започнување со лет само ако тој/таа е убеден/а дека се задоволени сите оперативни ограничувања наведени во точка 2(а)3 од Анекс IV кон Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008, и тоа дека;

(i) воздухопловот е пловидбен;

(ii) воздухопловот е прописно регистриран;

(iii) инструментите и опрема потребни за вршење на соодветниот лет се инсталирани во авионот и се оперативни, освен доколку според листата на минимална опрема (MEL) или еквивалентен документ не е дозволено

оперирање со опремата не работи, доколку е применливо, како што се бара во SPO.IDE.A.105, SPO.IDE.H.105, SPO.IDE.S.105 или SPO.IDE.B.105;

(iv) масата на воздухопловот, освен за балони, и локацијата на центарот на гравитација се такви да овозможи летот да се изврши во рамките на ограничувањата кои се дадени во документацијата за пловидбеност;

(v) целиот кабински и рачен багаж и товар се правилно натоварени и обезбедени;

(vi) оперативни ограничувања за воздухоплови како што е дадено во прирачник на летање на воздухопловот (AFM), нема да бидат надминати за време на летот;

(5) не започнува лет ако тој/таа или некој член на екипажот или експерт за задача не е способен за вршење на своите работни задачи поради повреда, болест, замор или поради делување на психоактивни супстанци;

(6) продолжува со лет само до најблискиот аеродром со погодни временски услови или до оперативно место доколку способноста за извршување на задачите на тој/таа или на кој било член на екипажот за летање значително е намалена поради исцрпеност, болест или недостаток на кислород;

(7) одлучува дали ќе прифати или нема да прифати воздухоплов, кој покажува отстапувања во поглед на списокот со отстапувања од конфигурацијата (CDL) или од листата на минимална опрема (MEL), доколку е потребно;

(8) запишува податоци за употреба и сите познати или очекувани дефекти на авионот при крајот на летот или на серија од летови во техничкиот дневник на воздухопловот или во дневникот од патувањата на воздухопловот; и

(9) гарантира дека уредите за снимање на податоците од летот:

(i) не се неисправни или исклучени за време на летот; и

(ii) во случај на несреќа или инцидент, за кој/а задолжително се изготвува извештај:

(А) намерно не се бришат;

(Б) се деактивираат веднаш по завршувањето на летот; и

(В) се активираат повторно само во согласност со истражниот орган;

(б) Водачот на воздухопловот има овластување за симнување од воздухопловот на секое лице или кој било дел од товарот, кои можат да претставуваат потенцијална закана за безбедноста на воздухопловот или за лицата во воздухопловот.

(в) Водачот на воздухоплов што е можно побрзо ги известува одговорните единици во службите на контролата на летањето (ATNS) за примената на било кои настанати опасни временски услови или опасни услови во лет кои би можеле да влијаат врз безбедноста на другите авиони.

(г) По исклучок на одредбите наведени од (а) и (б) за време на оперирање на воздухоплов со екипаж составен од повеќе члена, водачот на воздухопловот може да продолжи да лета до најблискиот аеродромот со погодни временски услови доколку имаат воспоставено соодветни процедури за намалување на ризикот.

(д) Во итна ситуација, која бара итно решение и акција, водачот на воздухопловот ги спроведува сите активности, кои ги смета за потребни според околностите, во согласност со точка 7 (г) од Анекс IV кон Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008. Во такви случаи, тој/таа може да отстапува од правилата, оперативните процедури и методите во интерес на безбедноста.

(ѓ) Водачот на воздухопловот без одложување му доставува на надлежниот орган извештај за чин на незаконско делување и ја информира назначената локална власт.

(е) Водачот на воздухопловот го известува најблискиот надлежен орган на најбрз начин за секоја несреќа, во која е вклучен воздухопловот, а која довела до сериозни повреди или смрт на некое лице или значителна штета на воздухопловот или имотот.

SPO.GEN.108 Одговорности и овластување на водачот на воздухопловот – балони

Водачот на балонот, во дополнение на SPO.GEN.107:

(а) е одговорен за давање на упатства пред летот на лица кои му помагаат при полнење и празнење на обвивката на балонот;

(б) гарантира дека никој во воздухопловот или во близната на балонот не пуши; и

(в) лицата кои му помагаат за полнење и празнење на обвивка на балонот носат соодветна заштитна облека.

SPO.GEN.010 Усогласеност со законите, прописите и постапките

Водачот на воздухопловот, членови на екипажот и експерти за задачите работат во согласност со законите, прописите и постапките на државите во кои се извршуваат операции.

SPO.GEN.115 Заеднички јазик

Операторот гарантира дека сите членови на екипажот и експерти за задачи можат да комуницираат меѓусебно на заеднички јазик.

SPO.GEN.120 Возење по земја на авиони

Операторот обезбедува дека авионот кој што се движи по маневарски површини на аеродром, да биде управуван од страна на лице кое:

(а) е соодветно квалификуван пилот; или

(б) е назначено од операторот и:

(1) е обучен да врши возење по земја на воздухопловот;

(2) е обучен да ја користи радиотелефонската опрема; доколку се бара радио комуникација

(3) има добиено инструкции во однос на планот на аеродромот, маршрутите,

знаците, ознаките, светлата, сигналите и упатствата за контролата на летање (ATC), фразеологијата и процедурите; и

(4) е во состојба да ги почитува оперативните стандарди, неопходни за безбедно движење на авионот на аеродромот.

SPO.GEN.125 Пуштање на роторите во погон

Роторите на хеликоптерите се пуштаат во погон за целите на самиот лет само од страна на квалификуван пилот кој седи зад контролите.

SPO.GEN.130 Преносливи електронски уреди

Операторот не дозволува било кое лице да користи преносliв електронски уред (PBN) во кабината на воздухопловот, кој би може да има негативен ефект врз перформанисте на системите и опремата на воздухопловот.

SPO.GEN.135 Информации за опремата за ситуации во случај на опасност и опрема за преживување која се носи во воздухопловот

Операторот гарантира дека во секое време се достапни списоци со информации за опремата за ситуации во случај на опасност и опремата за преживување на секој негов воздухоплов, а се со цел итна комуникација со центрите за координација на спасувањето (RCC).

SPO.GEN.140 Документи, упатства и информации, кои мора да бидат достапни во воздухопловот

(а) Освен ако не е поинаку наведено, оригинали или копии на долунаведените документи, прирачници и информации се достапни во воздухопловот за време на секој лет:

(1) прирачник на летање на воздухопловот (AFM), или еквивалентен(-ни) документ(-и);

(2) оригиналот на уверението за регистрација;

(3) оригиналот на уверението за пловидбеност (CofA);

(4) сертификатот за бучава;

(5) изјава како што е наведено во ORO.DEC.100 и, доколку е можно, копија од овластувањето како што е дадено во ORO.SPO.110;

(6) листа на посебни одобренија, зависно од потребата;

(7) дозвола за радио станица во воздухопловот зависно од потребата;

(8) полиси за осигурување за одговорност за штета настаната од трети лица;

(9) дневникот на летот или еквивалентен документ, а кој се однесува на воздухопловот;

(10) дневникот на летот или еквивалентен документ, а кој се однесува на воздухопловот;

(11) детали од пополнетиот ATC план за летање, зависно од потребата;

(12) тековни и соодветни воздухопловни карти за маршрутата на предложениот лет и сите маршрути, по кои е разумно да се очекува дека може да се пренасочи летот;

(13) информации за процедурите и визуелните сигнали, што треба да се користат од пресретнувачкиот воздухоплов или пресретнатиот воздухоплов;

(14) информации за услугите за потрага и спасување во областа на планираниот лет;

(15) важечките делови од оперативниот прирачник и/или SOP или AFM а кои се однесуваат на обврските на членовите на екипажот и експертите за задачи, кои се лесно достапни за членовите на екипажот;

(16) листа на минимална опрема (MEL) или списокот со отстапувања од конфигурацијата (CDL);

(17) соодветно итно известување на воздухопловниот персонал (NOTAM) и брифинг документација од услугите за воздухопловно информирање (AIS);

(18) соодветни метеоролошки информации;

(19) декларации за товарот и/или патниците, ако е применливо; и

(20) секоја друга документација, која може да биде релевантна за летот или се бара од земјите, засегнати со летот.

(б) По исклучок на точка (а), документите и информациите наведени во (а) (2) (а) (11) и (а) (14), (а) (17), (а) (18) и (а) (19) може да бидат задржани на аеродромот или во оперативната област на летови:

(1) каде што има намера да полета и слета на ист аеродром или оперативно место; или

(2) останува во оддалеченоста или областа која е одредена од страна на надлежниот орган, во согласност со став ARO.OPS.210.

(в) По исклучок од став (а), за летови со балони или едрилици со помошен мотор, освен TMG, документите и информациите наведени во (а) (1) до точка (а) (10) и точка (а) под-точка 13 до точка (а) потточки на 19 може да се носи во дополнителен возило.

(г) Во случај на губење или кражба на документите, наведени во (а) од (2) до (а)(8), дозволено е операцијата да продолжи, додека авионот не стигне до својата дестинација или место, каде што може да се изврши замена на документите.

(д) Водачот на воздухопловот во разумен рок од моментот кога надлежниот орган го побара тоа, ја прикажува документација која треба да се чува во воздухопловот.

SPO.GEN.145 Чување, изработка и користење на записи од уредите за снимање на податоците од летот – операции со комплексни воздухоплови на моторен погон

(а) По несреќа или инцидент, кои се предмет на задолжително известување,

операторот ги чува оригиналните запишани податоци, во текот на 60 денови, ако не е определено поинаку од страна на истражниот орган.

(б) Операторот врши оперативни проверки и проценки на записите од уредот за снимање на податоците од летот (FDR), записите од уредот за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR) и записите од опремата за пренос на податоци, за да се обезбеди континуираното функционирање на овие уреди.

(в) Операторот ги чува записите од оперативниот период од уредот за снимање податоците од летот (FDR), како што се бара во SPO.IDE.A.145 или SPO.IDE.H.145, освен во случаите на тестирање и одржување на уредот за снимање на податоците од летот FDR, кога е дозволено бришење на информациите до еден час од најстарите запишани податоци во времето на тестирање.

(г) Операторот чува и одржува ажурирана документација, која ги прикажува информациите, потребни за претворање на необработените податоци од уредот за снимање на податоците од летот (FDR) во параметри, изразени во технички единици.

(д) Операторот ги става на располагање сите зачувани записи од уредот за снимање на податоците од летот,(FDR) доколку надлежниот орган го побара тоа.

(ѓ) записите од уредот за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR) се користат само ако сите засегнати членови на екипажот и персоналот за одржување на воздухопловите за целите, кои не се однесуваат на испитувањето на воздухопловна несреќа или инцидент, кои се предмет на задолжителен известување.

(е) записите од уредот за снимање на податоците од летот (FDR) и записите од опремата за пренос на податоци се користат само за цели, кои не се предмет на испитувањето за воздухопловна несреќа или инцидент, кои се предмет на задолжително известување, само ако овие записи:

(1) се користат од страна на операторот единствено за целите на одржување на пловидбеноста или одржувањето; или

(2) се анонимни; или

(3) се откриваат според заштитени процедури.

SPO.GEN.150 Транспорт на опасни материи

(а) Транспортот на опасни материи по воздушен пат се врши во согласност со Анекс 18 кон Чикашката конвенција, како што е последен пат изменета и проширена со 'Техничките инструкции за безбеден транспорт на опасни материи по воздушен пат (ICAO Doc 9284-AN/905), вклучувајќи ги дополнувањата, какви било измени или исправките.

(б) Опасните материи се транспортираат само од страна на оператори кои се овластени во согласност со Анекс V (Дел-SPA), Поддел E, освен кога:

(1) тие не се предмет на техничките инструкции во согласност со Дел 1 од овие инструкции;

(2) тие се транспортираат од експерти за задача или членови на екипажот, или

се во багажот, во согласност со Дел 8 од Техничките инструкции;

(3) се потребни во воздухопловот за специјализираните потреби во согласност со Техничките инструкции;

(4) Се користат за да се олесни безбедноста на летот, кога нивниот носење во воздухопловот доведува до нивна навремена достапност за оперативни цели, без оглед дали таквите предмети или материи треба да носат или се наменети за употреба во однос на одреден лет.

(в) Операторот гарантира дека се преземени сите неопходни мерки за да се спречи намерно транспортирање на опасни материи во воздухопловот.

(г) Во согласност со Техничките инструкции, операторот веднаш ги пријавува на надлежниот орган и на соодветниот орган од земјата на чија територија се случил настанот, во сите случаи на:

(1) какви било инциденти или несреќи со опасни материи;

(2) откривање на опасни материи кои го пренесуваат експертите за задача или насади или екипажот е во нивниот багаж, ако тоа не е во согласност со Дел 8 од Техничките инструкции.

(ѓ) Операторот гарантира дека на патниците им се обезбедуваат информации за опасните материи во согласност со Техничките инструкции.

SPO.GEN.155 Испуштање на опасни материи

Операторот не управува со воздухоплов над густо населени области на населени места, градови или населби или над поголема група на луѓе на отворено кога испушта опасни материи.

SPO.GEN.165 Превоз и користење на оружје

(а) Операторот гарантира дека при превозот на оружје за специјализирана задача оружјето е обезбедено кога не се во употреба.

(б) Експертот за задача кој користи оружје ги презема сите неопходни мерки за спречување на загрозување на лицата во воздухопловот или на земја.

SPO.GEN.170 Пристап до летачката кабина

Водачот на воздухопловот ја донесува конечната одлука за пристап до пилотската кабина и гарантира дека:

(а) пристапот до летачката кабина не предизвикува одземање на вниманието или препреки при спроведувањето на летот; и

(б) сите лица, превезени во летачката кабина, се запознаени со соодветните процедури за безбедност.

ПОДДЕЛ Б

ОПЕРАТИВНИ ПРОЦЕДУРИ

SPO.OP.100 Користење на аеродроми и оперативни места

Операторот користи само такви аеродроми и оперативни места, кои се погодни за соодветните типови на воздухоплови и операции.

SPO.OP.105 Спецификации на изолирани аеродроми — авиони

Операторот при изборот на алтернативен аеродром како и политиката на планирање на гориво аеродромот се смета за изолиран доколку времето на до најблискиот соодветен алтернативен аеродром е повеќе од:

(а) за авионите со клипни мотори, гориво 60-минути; или

(б) за авионите со турбински мотори, 90 минути.

SPO.OP.110 Оперативен минимум на аеродромите – авиони и хеликоптери

(а) За правила за летање по инструменти (IFR) операторот или водачот на воздухопловот избира и користи оперативниот минимум на аеродромите за секое заминување, дестинација или алтернативен аеродром. Овој минимум:

(1)не е помал од оној кој е предвиден од страна на државата во која се наоѓа аеродромот, освен кога е посебно одобрен од страна на таа држава; и

(2) кога се вршат операции во намалена видливост, да е одобрен од страна на надлежниот орган во согласност со Анекс V (Дел- SPA), Поддел Е од Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012.

(б) При избирање на оперативниот минимум на аеродромите, операторот или водачот на воздухопловот го зема предвид следново:

(1) типот, перформансите и оперативните карактеристики на воздухопловот;

(2) нејзиното/неговото стручна оспособеност и искуство, и ако е применливо нејзиниот состав;

(3) димензиите и карактеристиките на полетно – слетни патеки/зоната на завршно приоѓање и полетување (FATO), кои можат да бидат избрани за користење;

(4) усогласеноста и оперативните карактеристики на расположливите визуелни и невизуелни средства на земја;

(5) опремата која е достапна на воздухопловот за негово управување и/или контрола на траекторијата на летот при полетување, приодот, балансот, слетувањето, одржувањето правец по слетување и неуспешен приод;

(6) за утврдувањето на висината за надвиснување над препреките, препреките во зоната на приодот, неуспешниот приод и зоната на искачување потребни за спроведување на процедури при непредвидени ситуации;

(7) апсолутна висина/висина за надвиснување над препреките за соодветните процедури за приод со помош на инструменти;

(8) методите за одредување и известување за временските услови; и

(9) техниката за летање, која ќе биде користена во завршната фаза од приодот.

(в) Минимумот за секоја специфична процедура за приод и слетување се користи само ако:

(1) опремата на земја, која е прикажана на картата и која е потребна за предвидената процедура, да е функционална;

(2) системите на воздухопловот, потребни за овој тип на приод да се функционални;

(3) потребните критериуми за перформансите на воздухопловот да се исполнети; и

(4) екипажот да е соодветно квалификуван.

SPO.OP.111 Оперативен минимум на аеродромите -NPA, APV, операции за CAT I

(а) Висина на донесување на одлука (DH) која се користи за операција на непрецизен приод (NPA), која се изведува со техниката на краен приод со непрекинато спуштање (CDFA), процедурата на приод со вертикално насочување (APV) или Категорија I (CAT I) операција, не е пониска од највисоката од наведените вредности на:

(1) минимална висина до кои средствата за приод можат да се користат без потребната визуелни референции;

(2) висината на надвиснување на препреките (OCH) за категоријата на воздухоплов;

(3) висина на одлука за објавување на постапка за приод, зависно од потребата;

(4) минималниот состав кој е наведен во Табела 1.; или

(5) минимална DH дадена во AFM или сличен документ, доколку е наведено.

(б) минимална висина на понирање (MDH), за операција на NPA, кои се изведуваат без техниките на CDFA не е пониска од највисоката од наведените вредности на:

(1) OCH за категоријата на воздухопловот;

(2) минимален систем наведен во Табела 1; или

(3) минимална MDH наведена во AFM, доколку е наведено.

Табела 1.

Минимален систем

Опрема	*Најниска DM/MDH(ft)*

систем за слетување по инструменти (ILS)	200
систем за слетување со помош на систем за глобална навигација (GNSS/GBAS)/ користејќи подобрен сателитски систем (SBAS)/ процедури во услови на намалена видливост (LVP)“	200
GNSS (странична навигација (LNAV))	250
GNSS/барометарска вертикална навигација (VNAV) (LNAV/VNAV)	250
Локализатор (LOC) со или без опрема за мерење на растојание (DME)	250
Приод со помош на надзорен радар (SRA) (престанува на ½ NM)	250
SRA (престанува на 1 NM)	300
SRA (престанува на 2 NM или на повеќе)	350
VHR (VOR)	300
VOR/DME	250
Ненасочен фар (NDB)	350
NDB/DME	300
VHR ултракраткоталасна гониометриска радиостаница (VDF)	350

SPO.OP.112 Оперативен минимум на аеродромите - операции на кружење со авиони

(а) MDH за операции на кружење со авиони не може да биде пониска од највисоката од наведените вредности на:

(1) објавеното (OCH) за кружење за категоријата на авион;

(2) минимална висина на кружење од Табела 1.; или

(3) DH / MDH од претходната постапка на приод по инструменти.

(б) Минималната видливост за операција на кружење со авиони не може да биде пониска од е највисоката од наведените вредности на:

(1) видливост при движење за категоријата на авион, доколку е објавена;

(2) минимална видливост од Табела 2.; или

(3) видливост по должина на полетно–слетната патека/конвертирана метеоролошка видливост (RVR /CMV) од претходната постапка на приод по инструменти.

Табела 1

MDH и минимална видливост за кружење во однос на категоријата на авион

	Категорија на авион			
	A	B	C	D
MDF (FT)	400	500	600	700
Минимална метеоролошка видливост (m)	1500	1600	2400	3600

SPO.OP.113 Оперативен минимум на аеродромите - операции на кружење на хеликоптери над копно

MDH за операции за кружење со хеликоптери над копното да не е понизок од 250 стапки а метеоролошката видливост да не е помала од 800 м.

SPO.OP. 115 Процедури за полетување и приод по инструменти – авиони и хеликоптери

(а) Водачот на воздухопловот ги користи процедури за полетување и приод по инструменти, утврдени од земјата на аеродромот, доколку тие процедури се објавени за полетно–слетната патека или FATO.

(б) Водачот на воздухопловот прифаќа само дозвола од објавената маршрута за пристигнување, за заминување или процедура за приоѓање:

(1) под услов да се исполнети критериумите за висината за надвиснување над препреките и од контролата на летање (ATC) за отстапување; или

(2) доколку единицата на ATC го насочува преку радар.

(в) Во секој случај операции со комплексни воздухоплови на моторен погон за сегментот на конечниот приод се прелетува визуелно или во согласност со утврдените процедури за приод.

SPO.OP. 120 Процедури за намалување на бучавата

Водачот на воздухопловот ги зема предвид објавените оперативни процедури за намалување на бучавата а се со цел намалување на влијанието на бучавата

притоа гарантирајќи дека безбедноста има приоритет во однос на намалување на бучавата.

SPO.OP. 121 Процедури за намалување на бучавата - балони

Водачот на воздухопловот ги зема предвид објавените оперативни процедури за намалување на бучавата а се со цел намалување на влијанието на бучавата која настанува од греењето притоа гарантирајќи дека безбедноста има приоритет во однос на намалување на бучавата.

SPO.OP.125 Минимална висина за избегнување на препреки - IFR летови

(а) операторот поставува метод за определување на минималната висина на лет која го обезбедува бараното избегнување на препреки за да можат да бидат извршени летови на сите сегменти на маршрута според правилата на IFR.

(б) врз основа на овој метод, водачот на воздухопловот утврдува минимална висина на летот за секој лет. Минималната висина на лет не е пониска од висината на која треба да се лета, а е објавена од страна на самата државата.

SPO.OP.130 Снабдување гориво и мазиво - авиони

(а) Водачот на воздухопловот го започнува летот само ако авионот е полн најмалку со планираното количество на гориво и мазиво за:

(1) за летови по правилата на визуелно летање (VFR):

(i) во текот на денот, да летаат до аеродромот на кој има закажаното слетување, и потоа уште најмалку 30 минути летање во нормална висина на крстарење; или

(ii) во текот на ноќта, да летаат до аеродромот на кој има закажаното слетување, и потоа уште најмалку 45 минути летање во нормална висина на крстарење;

(2) за IFR летови:

(i) кога не е потребна алтернативна дестинација, да летаат до аеродромот на кој има закажаното слетување, и потоа уште најмалку 45 минути летање во нормална висина на крстарење; или

(ii) кога е потребна алтернативна дестинација, да летаат до аеродромот на кој има закажаното слетување, и потоа уште најмалку 45 минути летање во нормална висина на крстарење;

(б) При пресметувањето на потребното гориво и за предвидените следниве фактори се земаат предвид:

(1) прогнозира на метеоролошки услови;

(2) планирани маршрути од страна на АТС и застои во сообраќајот;

(3) процедури за губење на притисок или отказ на моторот на маршрута, доколку е потребно; и

(4) сите други околности кои можат да доведат до одложување на слетувањето на авионот или да ја зголеми потрошувачката на гориво и / или масло.

(в) Ништо не ја спречува промената во планот на летот за време на летот како

би се пренасочил летот кон друга дестинација, под услов да можат да се исполнат сите услови од аспект на повторно планирање на летот.

SPO.OP.131 Снабдување гориво и мазиво - хеликоптери

(а) Водачот на воздухопловот го започнува летот само ако хеликоптерот е полн најмалку со планираното количество на гориво и мазиво за:

(1) за летови по правилата на визуелно летање (VFR)

(i) да летаат до аеродромот/оперативно место на кој има закажаното слетување, и потоа уште најмалку 20 минути летање со брзина која овозможува најголема домет; или

(ii) за VFR летови преку ден, резерва на гориво за 10 минути на лет при брзина која овозможува најдалечен досег, ако истите се во склоп од 25 NM на аеродромот / оперативното место од каде што полетал; и

(2) за летови по IFR:

(i) кога не е потребна алтернативна или кога се има на располагање аеродром со погодни временски услови, да летаат до аеродромот/место за оперирање на кој има закажаното слетување, и потоа да лета уште 30 минути при брзина на чекање со нормална брзина на крстарење на 450м (1500ft) над аеродромот/оперативно место на кое треба да слета при стандардни температурни услови за приоѓање и слетување; или

(ii) кога е потребна алтернативна дестинација, да летаат до аеродромот на кој има закажаното слетување, и потоа уште најмалку 45 минути летање во нормална висина на крстарење; и потоа:

(A) да летаат до наведената алтернатива: и

(B) да лета уште 30 минути при вообичаена брзина на чекање на 450м (1500ft) над аеродромот/оперативно место на кое треба да слета при стандардни температурни услови за приоѓање и слетување

(б) При пресметувањето на потребното гориво и за предвидените следниве фактори се земаат предвид:

(1) прогнозирани метеоролошки услови;

(2) планирани маршрути од страна на АТС и застои во сообраќајот;

(3) процедури при отказ на моторот на маршрута, доколку е потребно; и

(4) сите други околности кои можат да доведат до одложување на слетувањето на авионот или да ја зголеми потрошувачката на гориво и / или масло.

(в) Ништо не ја спречува промената во планот на летот за време на летот како би се пренасочил летот кон друга дестинација, под услов да можат да се исполнат сите услови од аспект на повторно планирање на летот.

SPO.OP.132 Снабдување и планирање на гориво и баласт – балони

(а) Водачот на воздухопловот се осигурува дека горивото или баластот кој се пренесува е доволен за планираниот лер и плус останува резерва од уште 30

минути на лет.

(б) Резервите на гориво или баласт се пресметуваат врз основа на најмалку еден од следниве оперативни услови според кои се изведува самиот лет, и тоа:

(1) податоци за производителот на балонот;

(2) предвидена маса;

(3) очекувани временски услови; или

(4) процедури и ограничување на давателите на услуги во воздушната навигација.

SPO.OP.135 Инструкции за безбедност

(а) Операторот гарантира дека пред полетувањето на експертот за задачата му дава насоки за:

(1) опрема и процедурите во случај на вонредна состојба;

(2) оперативни процедури поврзани со експертот за задача пред секој лет или серија од летови

(б) инструкциите наведени во став (а) точка 2 можат да се заменат со програма за почетна обука и обнова на знаење. Во таков случај операторот ги дефинира условите за неодамнешните искуства.

SPO.OP.140 Подготовки за лет

(а) Пред почетокот на летот водачот на воздухопловот со сите достапни разумни средства проверува дека уредите на земја и / или вода, вклучувајќи ги и комуникациските уреди и средствата за навигација, кои му се достапни за дадениот лет и кои се директно неопходни за безбедно оперирање на воздухопловот, се соодветни за видот на операции во рамките на летот кој се изведува.

(б) Пред почетокот на летот водачот на воздухопловот е запознаен со сите достапни метеоролошки информации кои се соодветни за планираниот лет. Подготовката за лет надвор од близината на местото на поаѓање и за сите летови во IFR вклучува:

(1) студија за тековните временски извештаи и временски прогнози кои се на располагање; и

(2) планирање на алтернативна постапка на припрема поради предвидената можноста да се лета поради временските услови и летот да не може да се заврши како што е планирано.

SPO.OP.145 Алтернативен аеродром за полетување – комплексни авиони на моторен погон

(а) за IFR летови водачот на воздухопловот во планот на лет пријавува најмалку еден аеродром со погодни временски услови подготвен за полетување доколку временските услови кај аеродромот за заминување се на или под применливите

оперативни минимуми на аеродромот или ако е невозможно да се врати на аеродромот од кој заминал, поради други причини .

(б) Алтернативниот аеродром за полетување е оддалечен од аеродромот за заминување најмногу:

(1) за двомоторни авион: максимум еден час лет со брзина на крстарење со еден мотор при стандардни услови без ветер; и

(2) за авиони со три или повеќе мотори: максимум два часа лет со брзина на крстарење со еден откажан мотор (OEI) во согласност со AFM при стандардни услови без ветер.

(в) Достапните информации за аеродромот кој се одбира како алтернативен аеродром, укажуваат дека на очекуваното време на употреба и условите за работа ќе бидат на или над оперативниот минимум на аеродромот.

SPO.OP.150 Алтернативен авион на пристигнување – авиони

За летови по IFR водачот на воздухопловот во планот на лет пријавува најмалку еден алтернативен аеродром за пристигнување со погодни временски услови подготвен за полетување, освен доколку:

(а) достапните метеоролошки податоци укажуваат на тоа дека за период од еден час пред па се до еден час по проценетото времето на пристигнување, или од времето на поаѓање до еден час по проценетото време на пристигнување, земајќи го предвид пократкиот период, приодот и слетувањето може да се врши со визуелни метеоролошки услови (VMC); или

(б) местото кое е наменето за слетување е изолирано и:

(1) на аеродромот кој што е предвиден за слетување му е пропишана процедура за приод по инструменти; и

(2) достапни метеоролошки податоци покажуваат дека во периодот од два часа пред до два часа по времето на пристигнување владеат следните метеоролошки услови:

(i) база на облаците е најмалку 300 метри (1000 стапки) над минимумот од постапката за приод по инструменти; и

(ii) видливоста од најмалку 5,5 км или 4 км над минимумот од постапката.

SPO.OP.151 Алтернативен авион на пристигнување – хеликоптери

За летови по IFR водачот на воздухопловот во планот на лет пријавува најмалку една алтернатива за пристигнување со погодни временски услови подготвен за полетување, освен доколку:

(а) за аеродром на кој е предвидено слетување е пропишана постапка за приод по инструменти, достапните метеоролошки податоци покажуваат дека во периодот од два часа пред до два часа по времето на пристигнување или од реалното време на поаѓање до 2 часа по предвиденото време за пристигнување, при што предвид се зема пократкиот временски период, владеат следните метеоролошки услови:

(i) база на облаците е најмалку 120 метри (400 стапки) над минимумот пропишан во процедурата за приод по инструменти; и

(ii) видливоста е најмалку 1500м над минимумот од процедурата: или

(б) местото кое е наменето за слетување е изолирано и:

(1) на аеродромот кој што се предвиден за слетување му е пропишана процедура за приод по инструменти; и

(2) достапни метеоролошки податоци покажуваат дека во периодот од два часа пред до два часа по околу времето на пристигнување владеат следните метеоролошки услови:

(i) база на облаците од најмалку 120 метри (400 стапки) над минимумот од постапката за приод по инструменти; и

(ii) видливоста од најмалку 1500м над минимумот од постапката.

(3) за пристигнување на море, одредена е точка од која нема враќање (PNR).

SPO.OP.155 Полнење/испуштање на гориво кога има патници во воздухопловот или кога се во процес на качување или слегуваат од воздухопловот

(а) Не се врши полнење/испуштање на гориво со/на авионски бензин (AVGAS) или друг вид на гориво, или мешавина од овие горива, кога има патници на воздухопловот или кога тие се качуваат или слегуваат од воздухопловот.

(б) За сите други видови на гориво се преземаат потребните мерки и на воздухопловот треба да да биде соодветно екипиран со квалификуван персонал со, подготвен да почне и да спроведува евакуација на воздухопловот, користејќи најпрактични и најбрзи достапни средства.

SPO.OP.160 Користење на пилотски слушалки

Освен за балони, секој член на екипажот на летање, од кого се бара да заземе работно место во пилотската кабина, носи слушалки со насочен микрофон или еквивалентен уред за врска и да ги користи како основно средство за комуникација со службите на контролата на летањето (ATS), со други членови на екипажот и експерти за задача.

SPO.OP.165 Пушење

Водачот на воздухопловот не дозволува пушење во воздухопловот или за време на точење или празнење на горивото.

SPO.OP.170 Временски услови

(а) При лет по правилата за летање по инструменти (IRF), водачот на воздухопловот започнува полетување или продолжува по точката само доколку последните информации за временските услови наведуваат дека временските

услови по должина на маршрутата и на одредената дестинација за одредено време на користење ќе биде на или над применливиот оперативниот минимум за VFR летови.

(б) Водачот на воздухопловот почнува или продолжува да ги споделите со лет по правилата на IFR до аеродромот на планираната дестинација, само доколку последните информации за временските услови наведуваат дека во очекуваното време на пристигнување, временските услови на аеродромот на дестинација или најмалку на еден алтернативен аеродром ќе одговараат или ќе бидат подобри од важечкиот оперативен аеродромски минимум.

(в) Ако летот содржи VFR и IFR сегменти, метеоролошките информации наведени во точките (а) и (б) се применуваат до степен до кој е потребно.

SPO.OP.175 Мраз и други загадувачи —процедури на земја

(а) Водачот на воздухопловот ќе започне со постапка за полетување само ако воздухопловот е исчистен од какви било наслаги, кои би можеле да влијаат негативно врз перформансите или можноста за управување на авионот, со исклучок на дозволеното во согласност со AFM.

(б) Во случај на операции со комплексни воздухоплови на моторен погон, операторот утврдува процедури, кои треба да се извршат кога на копно е потребно одмрзнување на воздухопловот или спречување на негово замрзнување, а со тоа се вршат и поврзаните проверки на воздухопловот.

SPO.OP.176 Мраз и други загадувачи — процедури за летање

(а) Водачот на воздухопловот започнува полетување или намерно лета при очекувани или фактички услови на замрзнување, само ако воздухопловот е опремен и поседува сертификат за летови во такви услови како што е наведено во делот 2.а5 Анекс IV. од Регулативата (ЕЗ) бр. 216/2008

(б) Ако замрзнувањето го надминува интензитетот за кој воздухопловот поседува сертификат, или ако воздухопловот, кој не е поседува сертификат за летање при познатите услови на замрзнување, наиде на замрзнување, водачот на воздухопловот веднаш излегува од овие услови, како промена на висината и/или маршрутата, ако е потребно, преку прогласување на кризна ситуација кај контролата на летање (ATC).

(в) Во случај на операции со комплексни воздухоплови на моторен погон, операторот утврдува процедури за летови при очекувани или фактички услови на замрзнување.

SPO.OP.180 Услови за полетување – авиони и хеликоптери

Пред да започне полетување, водачот на воздухопловот се уверува дека:

(а) во согласност со информациите кои ги поседува, временските услови на аеродромот или оперативното место и условите на оперативното место или условите на полетно-слетната патека или зоната за конечен приод за полетување, нема да го попречуваат спроведувањето на безбедно полетување и заминување; и

(б) применливиот оперативен аеродромски минимум е исполнет.

SPO.OP.181 Услови за полетување – балони

Пред да започне полетување, водачот на воздухопловот се уверува дека во согласност со информациите кои ги поседува на оперативното место или аеродромот нема да го попречат безбедното полетување или слетување.

SPO.OP.185 Симулирање на ситуации за време на лет

Освен доколку во воздухопловот е присутен експерт за задачи кој врши обука, водачот на воздухопловот при превоз на експерт за задачи, не дозволува симулација на:

(а) ситуации кои бараат примена на процедури за вонредни или итни ситуации; или

(б) лет при временски услови по инструменти (IMC).

SPO.OP.190 Процедури за управување на потрошувачката на гориво за време на лет

(а) Операторот на комплексни воздухоплови на моторен погон гарантира дека за време на летот се вршат процедурите за контрола и управување на потрошувачката на гориво.

(б) Водачот на воздухопловот редовно проверува дека износот на употребливо горивото што останува во лет не е помало од износот на гориво кое е потребно да продолжи да лета до аеродром со погодни временски услови или до оперативното место, со планираните резерва на гориво и да биде во согласност со условите на NCC.OP.130 или NCC.OP.131.

SPO.OP.195 Користење на дополнителен кислород

(а) Операторот гарантира дека експертот за задача и членовите на екипажот лет постојано користат дополнителен кислород, кога висината во кабината надминува 10 000 ft за период подолг од 30 минути и кога висината на кабината надминува 13 000 ft, освен доколку не е поинаку одобрено од страна на надлежните власти во согласност со SOP.

(б) Без оглед на точка (а) и освен за операции на падобран, кратки екскурзии со одредено траење над 13 000 стапки, без користење на дополнителен кислород за комплексни авиони и хеликоптери да можат да се вршат со претходно одобрение од надлежниот орган врз основа на следново:

(1) должината на траењето на екскурзија над 13 000 стапки не е повеќе од 10 минути, а ако е потребно подолго време, е строго ограничена на времето потребно за постигнување на специјализирани задачи;

(2) летот не се врши над 16 000 стапки;

(3) безбедносните упатства се во согласност со став SPO.OP.135 и содржат соодветни информации за членовите на екипажот и експертот за задача за

ефектите на хипоксија;

(4) Стандардни оперативни процедури за работење се одразува на точките (1), (2) и (3).;

(5) претходно искуство на оператор при спроведувањето на операциите над 13 000 стапки, без користење на дополнителен кислород;

(6) индивидуалното искуство на членовите на екипажот и експертот за задачи и нивните физиолошки прилагодувања на висока надморска висина; и

(7) висината на база на која се операторот има седиште или од кое се спроведуваат операциите.

SPO.OP.200 Откривање на близина со земјата

(а) Кога се констатира неочекувана близина со земјата од член на летачки персонал или од системот за предупредување за близина со земјата, пилотот, кој го извршува летот, веднаш презема корективни активности за создавање на безбедни услови за лет.

(б)Системот за откривање на близина со земјата може да биде онеспособен за време на специјализирани задачи кои треба да се управува оддалечени од земјата која ќе предизвика систем за предупредување на близина на земјата да се активира.

SPO.OP.205 Воздухопловен систем за избегнување на судир на воздухопловите во лет (ACAS)

(а) Операторот утврдува оперативни процедури и програми за обука, кога е инсталиран и функционира воздухопловен систем за избегнување на судири. Кога се користи системот ACAS II, овие процедури и обука треба да бидат во согласност со Регулатива (ЕУ) бр. 1332/2011.

(б) ACAS II може да биде онеспособен за време на специјализираните задачи, кои по својата природа бараат воздухопловот да биде управуван на растојание еден од друг воздухоплов а која го активира ACAS.

SPO.OP.210 Услови за извршување на приод и услови за слетување – авиони и хеликоптери

Пред да го започне приодот за слетување, водачот на воздухопловот мора да биде сигурен, во согласност со расположливите информации, дека временските услови на аеродромот и условите на планираната полетно–слетната патека, нема да го попречуваат извршувањето на безбеден приод, слетување или неуспешен приод.

SPO.OP.215 Започнување и продолжување на приодот за слетување – авиони и хеликоптери

(а) Водачот на воздухопловот може да изврши приод за слетување во согласност со правилата за летање по инструменти (IFR), покрај пријавените RVR/VIS.

(б) Ако пријавените RVR/VIS се под важечкиот минимум, приодот не може да се продолжи:

(1) под 1 000 стапки над аеродромот; или

(2) во крајната делница од приодот за слетување, кога висината за донесување на одлука (DA/H) или минималната висина за понирање (MDA/H) е повеќе од 1 000 стапки над аеродромот.

(в) Кога нема RVR, вредностите на RVR можат да бидат добиени преку конвертирање на пријавената видливост.

(г) Ако, по прелетувањето на висина над 1 000 стапки над аеродромот, пријавените RVR/VIS спаѓаат под важечкиот минимум, приодот може да се продолжи по DA/H или MDA/H.

(д) Приодот може да се продолжи по DA/H или MDA/H и слетувањето може да биде завршено, под услов да е утврден приод на DA/H или MDA/H и да се одржува визуелен ориентир кој одговара за видот на операција на приод и за планираната полетно–слетна патека. .

(ѓ) RVR-зоната на контакт е секогаш контролирана.

SPO.OP.225 Оперативни ограничувања – балон со погон на топол воздух

(а) Балон со погон на топол воздух нема да слетува во текот на ноќта, освен во вонредни ситуации.

(б) Балон со погон на топол воздух може да полета во текот на ноќта под услов да има доволно гориво за да слета во текот на денот.

SPO.OP.230 Стандардни оперативни процедури

(а) Пред отпочнување на специјализираните операции, операторот врши проценката на ризикот, со пресметување на сложеност на активностите за утврдување на опасностите и ризиците поврзани со работењето и ги утврдува мерките за нивно намалување.

(б) Врз основа на проценката на ризикот операторот воспоставува SOP кои што се соодветни за специјализираните активности и воздухоплови кои што се користат, земајќи ги предвид условите на Поддел Е. SOP се дел од оперативниот прирачник или посебен документ. SOP редовно се ревидираат и ажурираат како што е потребно.

(в) Операторот е должен да гарантира дека специјализираните операции се изведуваат само во согласност со SOP.

ПОДДЕЛ В

ПЕРФОРМАНСИ НА ВОЗДУХОПЛОВИТЕ И ОПЕРАТИВНИ ОГРАНИЧУВАЊА

SPO.POL.100 Оперативни ограничувања – сите воздухоплови

(а) За време на сите фази од користењето на воздухопловот, распределбата на товарот, масата и балансот, освен за балони, одговараат на ограничувањата, утврдени во соодветното упатство.

(б) Натписите, листите, ознаки на инструментите или нивни комбинации, кои ги содржат оперативните ограничувања пропишани во AFM за визуелна презентација, се прикажани во воздухопловот.

SPO.POL.105 Маса и баланс

(а) Операторот гарантира дека масата и балансот, освен за балони, CG на секој воздухопловот се утврдува преку вистинско мерење пред неговото користење. Кумулативните влијанија од извршените модификации и поправки на масата и балансот се земаат предвид и соодветно се документираат. Таквите информации се стават на располагање на водачот на воздухопловот. Воздухопловот се мери повторно, ако влијанието од модификациите на масата и балансот не се точно познати.

(б) Мерењето се извршува од страна на:

(1) за авиони и хеликоптери, производителот на воздухоплови или одобрена организација за одржување; и

(2) за едрилици и балони, производителот на воздухопловот или производителот на едрилицата во согласност со Регулатива (ЕК) бр. 2042/2003 како е применливо.

SPO.POL.110 Системи за маса и баланс – комерцијални операции со авиони и хеликоптери и некомерцијални операции со комплексни воздухоплови на моторен погон

(а) Операторот воспоставува систем за маса и баланс за секој лет или серија летови:

(1) оперативна маса на воздухопловот без екипаж;

(2) масата на патениот товар;

(3) масата на горивото;

(4) товар на воздухопловот и распоред на товарот;

(5) масата на полетување, масата при слетување и масата без гориво; и

(6) применливите позиции на CG на воздухопловот.

(б) Летачки персонал е опремен со средствата наменети за имитација и проверка на целата маса и биланс на врз основа на електронски пресметки.

(в) Операторот воспоставува процедура за да му овозможи на водачот на воздухопловот да ја одреди масата на горивото, наполнето за летање, користејќи ги податоците за неговата реална густина, или ако не се познати, густината, пресметана по метод, утврден во упатството за извршување на летови.

(г) Водачот на воздухопловот гарантира дека:

(1) товарањето на воздухопловот се врши под контрола на квалификуван

персонал; и

(2) дозволениот патен товар се товари во согласност со податоците, кои се користат за пресметување на масата и балансот на воздухопловот.

(s) Операторот ги утврдува начелата и методите во упатството за извршување на летови, кои се користат во системот за утврдување на масата и распределбата на товарот, за да бидат исполнети условите, наведени во од (а) до (г). Овој систем ги опфаќа сите типови на планираното користење.

SPO.POL.115 Податоци и документација за маса и баланс – комерцијални операции со авиони и хеликоптери и некомерцијални операции со комплексни воздухоплови на моторен погон

(а) Операторот утврдува податоци и ја подготвува документацијата за маса и баланс пред секој лет или серија од летови, наведувајќи го товарот и неговата распределба се такви што не ги надминуваат граничните вредности за воздухопловот. Документацијата за маса и баланс ги содржи следниве информации:

(1) Регистрација и тип на воздухоплов;

(2) Идентификација на летот, број и датум;

(3) Име на водачот на воздухопловот;

(4) Името на лицето, кое ја подготвило документацијата;

(5) Сува оперативната маса без екипаж и соодветниот CG на воздухопловот:

(6) Масата на горивото при полетување и масата на горивото за летот;

(7) Масата на останатиот потрошен материјали, различни од горивото, ако е применливо;

(8) Компонентите на товарот;

(9) Масата на полетување, масата при слетување и масата без гориво;

(10) Применливите позиции на CG на воздухопловот; и

(11) Граничните вредности за масата и центарот на CG.

(б) Кога податоците и документацијата за масата и балансот се создаваат од компјутеризиран систем за маса и баланс, операторот ја проверува веродостојноста на добиените податоци.

SPO.POL.116 Податоци и документација за маса и баланс – олеснувања

По исклучок на точка SPO.POL.115(а)(5) центарот на тежиштето во документацијата за масата и балансот пред секој лет ако распределбата на товарот е во согласност со однапред пресметана табела на баланс или ако може да се докаже дека за планираните операции може да се обезбеди правилна баланс без оглед на видот на реалниот товар.

SPO.POL.120 Перформанси – општо

Водачот на воздухоплов управува со воздухопловот само ако перформансите на воздухопловот овозможуваат исполнување на условите во поглед на правилата во лет и други ограничувања кои се однесуваат на летот, користењето на воздушниот простор, аеродроми или оперативни места, водејќи сметка за точноста на сите карти и мапи кои се употребуваат.

SPO.POL.125 Ограничувања на маса на полетување – комплексни авиони на моторен погон

Операторот гарантира дека:

(а) масата на авионот на почетокот на полетување не ги надминува границите на тежина:

(1) при полетување, во согласност со условите на SPO.POL.130;

(2) на маршрута со еден откажан мотор (OEI), во согласност со условите на SPO.POL.135; и

(3) при слетувањето во согласност со условите на SPO.POL.140,

овозможувајќи очекувано намалување на маса при прогресијата на летот и трошењето на гориво.

(б) маса на почетокот на полетување никогаш нема да го надмине максимумот на маса при полетување како што е наведено во AFM за износот на притисок кој е соодветен на надморската висина на аеродромот или оперативното место, или доколку се употребува како параметар за одредување на максималната маса на полетување, со какви било други локални атмосферски услови; и

(в) очекуваната маса за очекуваното време на слетување на аеродромот или оперативното место кое е предвидено за слетување или на било кој алтернативен аеродром на дестинацијата никогаш нема да ја надмине максималната маса за слетување која што е наведена во AFM за износот на притисок кој е соодветен на надморската висина на аеродромот или оперативното место, или доколку се употребува како параметар за одредување на максималната маса на полетување, со какви било други локални атмосферски услови.

SPO.POL.130 Полетување - комплексни авиони на моторен погон

(а) При утврдување на максимална маса на полетување, водачот на воздухопловот го зема предвид следново:

(1) пресметаната должина на полетување да не ја надминува должината на полетување која што е на располагање при што должина на просторот без препреки да не ја надминува половина од расположливата патека за полетување;

(2) пресметаната залет при полетување да не ја надминува расположливата патека за полетување;

(3) единичната вредност V_1 се користи за одбиените и непрекинатите полетување, ако вредноста на V_1 е наведена во AFM; и

(4) по влажни или контаминирани полетно – слетни патеки, масата на

полетување не ја надминува масата која е дозволена за полетување на сува полетно–слетната патека под истите услови.

(б) Освен за воздухоплови кои се опремени со турбоелисен погон и максимална маса на полетување на или под 5700кг, во случај на отказ на моторот за време на полетувањето на воздухопловот, водачот на воздухопловот гарантира дека воздухопловот мора да биде во можност да:

(1) го запре полетувањето и да запре во рамките на расположливата далечина за забрзување и запирање, и

(2) го продолжи полетувањето и да ги надмине сите пречки во воздушниот пат при соодветна оддалеченост додека авионот не е во позиција да ги задоволат условите од SPO.POL.130.

SPO.POL.135 Летање по маршрута — со еден откажан мотор (OEI) - комплексни авиони на моторен погон

Водачот на воздухопловот гарантира дека во случај на еден откажан мотор во која било точка во текот на маршрутата, воздухоплов со повеќе мотори може да го продолжи летот до аеродромот кој му одговара или до оперативното место, а при тоа во ниедна точка да не лета под минималната висина за надминување на препреки.

SPO.POL.140 Слетување – комплексни авиони на моторен погон

Водачот на воздухопловот гарантира дека на кој било аеродром или оперативно место, по надминувањето на сите препреки на патеката за приод до безбедна висина, на воздухопловот мора да биде во можност да слета и да застане, или авион на вода мора да бидат способен да се постигне задоволителна мала брзина во рамките расположливата должина на слетување. Се почитуваат отстапувања за предвидените варијации во техниките за приод и слетување, доколку таквите изземања не се почитувале при планирањето на податоци за перформансите.

SPO.POL.145 Перформанси и оперативни критериуми - авиони

Кога авион оперира на висина пониска од 150 метри (500 стапки) над ненаселена област, операторот за операции за кои не може да се задржи нивото на лет во случај на критичен отказ на моторот:

(а) воспоставува оперативни процедури за намалување на последиците од евентуален отказ на моторот;

(б) воспостави програма за обука за членовите на екипажот; и

(в) гарантира дека целиот екипаж на летање и експерти за задача кои се во воздухопловот се запознаени со процедурите кои треба да се следат во случај на принудно слетување.

SPO.POL.146 Перформанси и оперативни критериуми – хеликоптери

(а) Водачот на воздухопловот може да оперира со воздухоплов над населеното

место, под услов:

(1) хеликоптерот поседува сертификат за категорија А или Б; и

(2) безбедносните мерки се воспоставени за да се спречи непотребното опасност за лица или имот на земја и операции и нивните одобрени SOP.

(б) Операторот :

(1) воспоставува оперативни процедури за намалување на последиците од евентуален отказ на моторот; и

(2) воспостави програма за обука за членовите на екипажот; и

(3) гарантира дека сите членови на екипаж и експерти за задача кои се во воздухопловот се запознаени со процедурите кои треба да се следат во случај на принудно слетување.

(в) Операторот гарантира дека масата при полетување, слетување или при лебдење не смее да ја надмине максимално дозволената тежина за:

(1) лебдење без влијание на ефектот на близина на земјата (HOGE) додека сите мотори работат на соодветна номинална моќност; или

(2) доколку условите што преовладуваат се такви што не може да се постигне HOGE, масата на хеликоптерот не ја надминува максималната маса која е специфицирана за лебдење со влијание на ефектот на близина на земјата (HIGE) сè додека сите мотори со соодветната номинална можност, под условите кои преовладуваат и кои овозможуваат лебдење под влијание на близината на земјата со максимална одредената маса.

ПОДДЕЛ Г

ИНСТРУМЕНТИ, ПОДАТОЦИ И ОПРЕМА

ОДДЕЛ 1

Авиони

SPO.IDE.A.100 Инструменти и опрема — општо

(а) Инструментите и опремата, потребни според овој поддел се одобруваат во согласност со применливите услови за пловидбеност доколку:

(1) ги употребува летачки персонал за контрола на траекторијата на летот;

(2) се користи за исполнување на условите од SPO.IDE.A.215;

(3) се користи за исполнување на условите од SPO.IDE.A.220; или

(4) се вградени во авионот.

(б) доколку се бараат од овој Оддел, следниве предмети нема потреба да се одобрат како опрема:

(1) Резервни осигурувачи;

(2) Рачни преносни светилки;

(3) Точни хронометри;

(4) Држач за карти;

(5) Комплет за прва помош;

(6) Сигнална опрема и опрема за преживување; и

(7) Морски котви и опрема за укотвување.

(в)Инструментите и опремата, кои не се потребни според овој поддел, како и останата опрема која не се бара во согласност со Анексите, но се пренесува при летот, треба да го исполнуваат следново:

(1) информациите обезбедени од овие инструменти, опрема и уреди, не се користат од летачкиот персонал за усогласување со Анекс I кон Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 или SPO.IDE.A.215 и SPO.IDE.A.220; и

(2) инструментите и опремата не влијаат на пловидбеноста на авионот дури и во случај на откажувања или дефекти.

(г) Инструментите и опремата се спремни за употреба или пак се достапни од работно место на кое седи член на летачки персонал кој треба да ги употребува.

(д) Инструментите, кои се користат од даден член на летачкиот персонал, се поставуваат така што индикациите се видливи од работното место на соодветниот член на летачки персонал при минимално отстапување на телото и насоката на неговиот/нејзиниот поглед од вообичаената положба во која тој/таа се наоѓа, гледајќи напред во насока на траекторијата на летот.

(ѓ) Се обезбедува лесен пристап до опремата за итна помош со цел моментално користење.

SPO.IDE.A.105 Минимална опрема за лет

Летот не започнува кога не функционираат или недостасуваат некои инструменти од авионот, делови од опрема или функции на авионот, потребни за планираниот лет, освен ако:

(а) авионот се користи според листата на минимална опрема (MEL) на операторот; доколку е утврдена

(б) за комплексен воздухоплови на моторен погон и за сите воздухоплови кои се користат во комерцијални операции, операторот добил одобрение од надлежниот орган да користи авион во рамките на ограничувањата на главната листа на минимална опрема (MMEL).

(в) авионот поседува дозвола за летање која е издадена во согласност со применливите услови за пловидбеност.

SPO.IDE.A.110 Резервни електрични осигурувачи

Авионите се опремени со резервни електрични осигурувачи од видовите кои се потребни за целосна заштита на колото, за замена на оние осигурувачи, за кои е дозволено да се заменат за време на летот.

SPO.IDE.A.115 Оперативни светла

Авионите, кои вршат операции во текот на ноќта, се опремени со:

(а) систем на светилки за избегнување на судири;

(б) навигациски светилки/светилки за позиционирање;

(в) светло за слетување;

(г)светилки со напојување од авионскиот електронски систем и обезбедување на соодветно осветлување на сите инструменти и опрема од важност за безбедно функционирање на авионот;

(д) светилки кои се напојуваат од авионскиот електронски систем и кои обезбедуваат осветлување во сите патнички кабини;

(ѓ) самостојна преносна светилка (батериска ламба) за секој член од екипажот; и

(е) светилки според условите на Меѓународните прописи за спречување на судири на море, ако авионот се користи како хидроплан.

SPO.IDE.A.120 Операции по VFR — пилотско-навигациски инструменти и поврзана опрема

(а) Авионите, кои се управуваат по VFR во текот на денот се опремени со средства за мерење и прикажување на:

(1) Магнетниот курс;

(2) Времето во часови, минути и секунди;

(3) Висина по притисок;

(4) Индицирана брзина;

(5) Махов број, кога ограничувањата на брзината се изразени во Махов број; и

(6) Накосување за комплексни воздухоплови на моторен погон.

(б) Авиони кои оперираа според ноќни визуелни метеоролошки услови (VMC), покрај опремата од точка (а) опремени се и со:

(1) Средства за мерење и прикажување на:

(i) Свиокот и накосувањето;

(ii) Положбата;

(iii) Вертикалната брзина; и

(iv) Стабилен курс.

(2) се обезбедуваат средства за прикажување на недостиг за снабдување со електрична енергија на жироскопските инструменти.

(в) Комплексни авиони на моторен погон кои оперираат по VMC над вода или надвор од видното поле на копното, во дополнение на (а) и (б) се опремени со средства за заштита од погрешни индикации на системот за прикажување на воздушната брзина која се бара во (а) (4) поради кондензација или одмрзнување.

(г) Авиони кои извршуваат операции во услови кога не можат да ја задржат посакуваната траекторија на лет на еден или повеќе дополнителни инструменти, во дополнение на (а) и (б) се опремени со средства за заштита од погрешни индикации на системот за прикажување на воздушната брзина која се бара во (а)

(4) поради кондензација или одмрзнување.

(д) Кога се потребни двајца пилоти за операции, авионите се опремени со посебни средства за прикажување на:

(1) Висина по притисок;

(2) Индицирана брзина;

(3) Накосување или свиокот и накосувањето, зависно од потребата;

(4) Положбата, зависно од потребата;

(5) Вертикалната брзина, зависно од потребата;

(6) Стабилизиран правец, зависно од потребата; и

(7) Махов број, кога ограничувањата на брзината се изразени во Махов број, зависно од потребата.

SPO.IDE.A.125 Операции по IFR — пилотско-навигациски инструменти и поврзана опрема

Авиони, кои се користат според IFR се опремени со следнава опрема:

(а) Средства за мерење и прикажување на:

(1) Магнетниот курс;

(2) Времето во часови, минути и секунди;

(3) Висината по притисок;

(4) Индицирана брзина;

(5) Вертикалната брзина;

(6) Свиокот и накосувањето;

(7) Положбата;

(8) Стабилизираниот курс;

(9) Температурата на надворешниот воздух; и

(10) Махов број, кога ограничувањата на брзината се изразени во Махов број.

(б) Средства, кои укажуваат прекини во напојувањето на потребните пилотски инструменти;

(в) Кога се потребни двајца пилоти за операција, вториот пилот се опремува со посебни средства за прикажување:

(1) Висина по притисок;

(2) Индицирана брзина;

(3) Вертикалната брзина;

(4) Свиокот и накосувањето;

(5) Положбата;

(6) Стабилизираниот курс;

(7) Температурата на надворешниот воздух; и

(8) Махов број, кога ограничувањата на брзината се изразени во Махов број.

(г) Се обезбедуваат средства за заштита од погрешни индикации на системот за прикажување на воздушната брзина која се бара во (а) (4) и (в) 2 поради кондензација или одмрзнување; и

(д) За комплексни воздухоплови на моторен погон кога оперираат по IFR, во дополнение на (а), (б), (в) и (г) се опремени со:

(1) алтернативен извор на статички притисок;

(2) држачот на карти се наоѓа на лесно читливо место, што може да биде осветлено за ноќно користење;

(3) втори независни средства за мерење и прикажување на висина; освен доколку не е веќе монтиран во согласност со (д) (1); и

(4) доводот на електрична енергија, во зависност од главниот систем за општо снабдување со електрична енергија за потребите на делување и осветлување на систем за прикажување на позицијата за најмалку 30 минути. Доводот на електрична енергија се вклучува автоматски, по целосен пад на главниот систем за снабдување со електрична енергија и на инструментите јасно се покажува дека индикаторот за положбата се напојува од системот за снабдување со електрична енергија во случај на итност.

SPO.IDE.A.126 Дополнителна опрема за авиони со еден пилот по IFR

Комплексни воздухоплови на моторен погон со еден пилот, управувани според IFR, се опремени со автопилот, кој ја одржува најмалку висината и курсот.

SPO.IDE.A.130 Систем за предупредување за опасно зближување со теренот (TAWS)

Авионите со турбински мотори, со максимална сертифицирана маса при полетување (MCTOM) поголема од 5 700 kg, или со конфигурација со најголем број на оперативни патнички места (MOPSC) со повеќе од девет патнички места се опремени со TAWS, кој ги исполнува условите за:

(а) опрема од класа А, како што е наведено во прифатлив стандард, кај авиони на кои им е издадено индивидуално уверение за пловидбеност (CofA) по 1 јануари 2011 година: или

(б) опрема од класа В, како што е наведено во прифатлив стандард, кај авиони на кои им е издадено индивидуално уверение за пловидбеност (CofA) на или пред 1 јануари 2011 година.

SPO.IDE.A.131 Воздухопловен систем за избегнување на судири на воздухопловите во лет (ACAS)

Освен ако не поинаку предвидено во Регулатива (ЕУ) бр. 1332/2011, авиони со турбински мотори, кои имаат максимална сертифицирана маса при полетување (MCTOM) која надминува 5 700 kg се опремени со ACAS II.

SPO.IDE.A.132 Воздухопловна опрема за одредување на временските услови – комплексни авиони на моторен погон

Следниве авиони се опремени со воздухопловна опрема за одредување на временските услови, кога се користат во текот на ноќта или при IMC во области, во кои се очекуваат грмотевици, бури или други потенцијално опасни временски услови по маршрута за кои се смета дека можат да бидат откриени со воздухопловната опрема за одредување на временски услови:

(а) авиони со херметичка кабина;

(б) авиони со нехерметичка кабина и максимална одобрена маса на полетување (MCTOM) која е поголема од 5 700 kg;

SPO.IDE.A.133 Дополнителна опрема за операции во услови на поледица во текот на ноќта - комплексни авиони на моторен погон

(а) Авиони со кои се извршуваат операции во очекувани или вистински услови на поледица во текот на ноќта се опремени со средства за осветлување и откривање на формиран мраз.

(б) Уредот за осветлување на формиран мраз не предизвикува одблесок или отсјај, со цел на членовите на летачки персонал да не им го отежнува извршувањето на нивните должности.

SPO.IDE.A.135 Систем за внатрешна врска меѓу членовите на екипажот на летање

Авиони, кои вршат операции со повеќе од еден член на екипаж на летање се опремени со систем за внатрешна врска меѓу членовите на екипажот на летање, вклучувајќи слушалки и микрофони., кои се користат од страна на сите членови на екипажот на летање.

SPO.IDE.A.140 Уред за снимање на разговорите во пилотската кабина

(а) Следниве авиони се опремени со уред за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR):

(1) авиони со максимална сертифицирана маса при полетување (MCTOM) која што надминува 27 000 kg и со првично издадено индивидуално уверение за пловидбеност (CofA) на или пред 1 јануари 2016 година; и

(2) авиони со максимална сертифицирана маса при полетување (MCTOM) која што надминува 2 250 kg:

(i) кои поседуваат сертификат со најмалку 2 пилот како дел од екипата;

(ii) опремени со турбо мотор(и) или повеќе од еден турбопроп мотор; и

(iii) за кого уверението за работа е издадено на или пред 1 јануари 2016 година.

(б) Уредот за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR) обезбедува чување на информациите кои се снимани во период кој не е пократок од последните два часа.

(в) Уредот за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR) го евидентира времето на:

(1) пренесените и примените разговори по радио од екипажот во пилотската кабина;

(2) разговорите меѓу членовите на екипаж на летање по внатрешниот систем за разговори и аудио системот за информирање на патниците, ако има таков;

(3) звучното опкружување во пилотската кабина, вклучувајќи без прекин за звучните сигнали, добиени од секој користен микрофон; и

(4)гласовни или звучните сигнали за идентификување на навигациски средства или средства за приод за слетување, емитувани во слушалки или звучници.

(г) Уредот за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR) автоматски почнува со снимање пред поаѓање на авионот на сопствен погон и продолжува да снима до завршувањето на летот, кога авионот веќе не може да се движи на сопствен погон.

(д) Како дополнение на (г), во зависност од достапноста на електричната моќност, уредот за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR) почнува да снима што е можно порано за време на проверките во пилотската кабина пред стартување на моторот на почетокот од летот до проверките во пилотската кабина, непосредно по прекинот на моторите на крајот од летот

(ѓ) Уредот за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR) има направа за негово лоцирање во вода.

SPO.IDE.A.145 Уред за снимање на податоците на летот

(а) Авиони со максимална сертифицирана маса при полетување (MCTOM) , поголема од 5 700 kg, чие првично индивидуално уверение за пловидбеност (CofA) е издадено на или по 1 јануари 2016 година се опремени со уред за снимање на податоците од летот (FDR), кој користи дигитален метод за снимање и чување на податоци, како и метод за лесно враќање на овие податоци од податочната база.

(б) Уредот кој ги снима податоците од летот (FDR) ги евидентира параметрите, потребни за точното одредување на траекторијата на летот, брзината, позицијата на авионот, моќноста на моторите и конфигурацијата на уредите за подигање и влечење, и обезбедува чување на евидентираните информации во текот најмалку на последните 25 часови за авионите.

(в) Податоците задолжително се добиваат од извори на авионот, кои обезбедуваат точна согласност на евидентираните информации прикажани пред екипажот на летање.

(г) Уредот за снимање на податоците од летот (FDA) автоматски почнува со снимање пред поаѓање на авионот на сопствен погон и автоматски престанува да евидентира по завршувањето на летот, кога авионот веќе не може да се движи на сопствен погон.

(д) Уредот за снимање на податоците од летот (FDA) има направа за помош при неговото лоцирање во вода.

SPO.IDE.A.150 Снимање на пренос на податоци

(а) Авиони, чии првично индивидуално уверение за пловидбеност (CofA) е издадено на или по 1 јануари 2016 година, кои имаат можност да ги одржуваат комуникациите преку преносот на податоци и се опремени со уред за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR), снимаат, кога е применливо:

(1) комуникациски пораки преку на преносот на податоци, поврзани со ATS комуникации до и од авионот, вклучувајќи ги пораките, кои се однесуваат на следниве апликации:

(i) почеток на комуникации во однос на преносот на податоци;

(ii) комуникација меѓу контролорот на летови и пилотите;

(iii) насочен надзор;

(iv) информации за летот;

(v) доколку тоа го дозволува структурата на системот, надзор на радиоврската на воздухопловите;

(vi) доколку тоа го дозволува структурата на системот, податоци за оперативната контрола на воздухопловите; и

(vii) доколку тоа го дозволува структурата на системот, графички слики;

(2) информации, кои овозможуваат корелација со слични записи, поврзани со комуникации во однос на преносот на податоци и кои се чуваат одделно од авионот; и

(3) информации за времето и приоритетот на комуникациските пораки во однос на преносот на податоци, земајќи ја предвид структурата на системот.

(б) Уредот за снимање користи дигитален метод за снимање и чување на податоци и информации, како и метод за брзо враќање на овие податоци. Начинот на снимање овозможува синхронизација на податоците со податоците снимени на земја.

(в) Уредот за снимање обезбедува задржување на снимените информации најмалку за периодот предвиден во SPO.IDE.A.140 за уредот за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR) .

(г) Уредот за снимање има направа за помош при негово лоцирање во вода.

(д) Барањата кои се применливи за почнување и запирање на снимањето се исти како оние, наведени во SPO.IDE.A.140 (г) и (д) за примена за почеток и крај на работењето на уредот за снимање на разговорите во пилотската кабина.

SPO.IDE.A.155 Комбиниран уред за снимање на податоци од летот и на разговорите во пилотската кабина

Усогласеноста со условите за уредите за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR) и на податоците од летот (FDR) може да биде постигната преку:

(а) еден комбиниран уред за снимање на податоците на летот и разговорите во пилотксата кабина ако се бара авионите да се опремени со уред за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR) и со уред за снимање на податоците од летот (FDR);

(б) два комбинирани уреди за снимање на податоците на летот и разговорите во пилотската кабина, ако се бара авионите да се опремени со уред за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR) и со уред за снимање на податоците од летот (FDR).

SPO.IDE.A.160 Седишта, сигурносни појаси на седиштето, сигурносни системи за врзување и системи за сигурносно врзување на деца

Авионите се опремени со:

(а) седиште или позиција за член на екипаж или експерт во воздухопловот;

(б) сигурносен појас за секое седиште и сигурносни појаси за секоја позиција;

(в) за некомплексни воздухоплови на моторен погон појас за седиште со безбедносен систем за врзување на горниот дел од торзото на секое седиште од екипажот на лет вклучувајќи ослободување на појасот во една точка.

(г) за комплексни воздухоплови на моторен погон појас за седиште со безбедносен систем за врзување на горниот дел од торзото на секое седиште од екипажот на лет вклучувајќи ослободување на појасот во една точка и вклучувајќи уред за автоматско задржување на торзото на седиштето, во случај на ненадејно кочење:

(1) за секое седиште на член на летачкиот персонал и за секое седиште до пилотско седиште;

(2) за секое седиште на набљудувач, лоцирано во пилотската кабина;

SPO.IDE.A.165 Комплет за прва помош

(а) Авионите се опремени со комплети за прва помош.

(б) Комплетите за прва помош се:

(1) лесно достапни за користење; и

(2) се обновуваат редовно

SPO.IDE.A.170 Дополнителен кислород — авиони со херметички затворена кабина

(а) Авионите со херметичка затворена кабина, управувани на висина на лет на која се бара дополнителен кислород според точка (б) се опремени со опрема за чување на кислород и апарати за складирање кои можат да ги чуваат и складираат кислородните резерви.

(б) Авионите со херметички затворена кабина, управувани над висина на лет каде висината на притисокот во делот на патниците е над 10000 стапки ќе носи доволно кислород за дишење за да може да обезбеди за сите членови на екипажот и експерти за најмалку:

(1) во било кој период кога висина по притисок во кабината надмине 15 000 стапки, но во секој случај не помалку од 10 минути за резерви на кислород.

(2) во било кој период ако при загубата на притисок и земајќи ги предвид

околностите летот, висината по притисок во патничкиот простор е помеѓу 14 000 стапки и 15 000 стапки; и

(3) во било кој период подолго од 30 минути, кога висина по притисок во патничкиот простор е помеѓу 10 000 стапки и 14 000 стапки;

(4) за најмалку 10 минути за воздухоплови наменети за летови во висина по притисок над 25 000 стапки, или наменети за летање под таа висина, но под услови да во рок од четири минути не се спуштат до висина по притисок на 13.000 стапки.

(в) Авионите со херметички затворена кабина, управувани на висина над 25000 стапки, се опремени со:

(1) уред за предупредување на летачки персонал за каков било губење на притисокот; и

(2) во случај на комплексни воздухоплови на моторен погон маски за брзо снабдување со кислород за членовите од екипажот на летање.

SPO.IDE.A.175 Дополнителен кислород — авиони со нехерметичка кабина

(а) Авионот со нехерметички кабини кои со притисокот кој е наменет за лет во висини за која се бара снабдувањето со кислород во согласност со ставот (б) опремени се со уред за складирање и дистрибуција на кислород, кој може да се сместат и да се дистрибуираат потребните резерви на кислород.

(б) Авион со нехерметичка кабина наменета за летови над висина за летање каде висината по притисок во патничкиот простор е над 10 000 стапки носат доволно резерва на кислород за:

(1) сите членови на екипажот и на најмалку 10% од патниците во било кој период подолго од 30 минути, кога висината по приситок во патничкиот простор е помеѓу 10 000 стапки и 13 000 стапки; и

(2) за сите членови на екипажот и патниците за било кој период каде висината по притисок во патничкиот простор е над 13.000 стапки.

(в) Без оглед на точка (б) екскурзиите со посебно траење помеѓу 13 000 и 16 000 стапки може да се спроведе без кислород во согласност со став SPO.OP.195 од точка (б).

SPO.IDE.A.180 Рачни противпожарни апарати

(а) Авионите, освен TMG и ELA1 авионите се опремени со најмалку еден рачен противпожарен апарат:

(1) во пилотската кабина; и

(2) во секоја патничка кабина која е одделена од пилотската кабина, освен во онаа кабина која е лесно пристапна со пилотската кабина.

(б) Типот и количината на противпожарниот агенс за потребните противпожарни апарати се во согласност со типот на пожарот, кој може да се случи во кабината, каде се планира користење на соодветниот апарат, и гарантираат минимална опасност од концентрација на токсичен гас во кабините

за екипажот и патниците.

SPO.IDE.A.181 Секира и хебла за разбивање

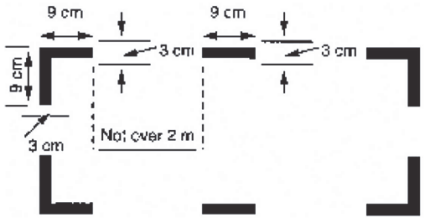
Авиони со максимална сертифицирана маса при полетување (MTCOM) поголема од 5 700 kg се опремени со најмалку една секира или хебла, кои се наоѓаат во пилотската кабина.

SPO.IDE.A.185 Одредување на местата за пробивање

Ако зоните на трупот од авионот, погодни за пробивање од страна на спасувачките екипи во итен случај одредувањето се означува како што е прикажано на слика 1.

Слика 1

Одредување на местата за пробивање



SPO.IDE.A.190 Предавател за итно лоцирање (ELT)

(а) Авиони се опремуваат со:

(1) со предавател за итно лоцирање (ELT) од било кој вид со првично издадено индивидуално уверение за пловидбеност (CofA) на или пред 1 јули 2008 година;

(2) со автоматски предавател за итно лоцирање (ELT) со првично издадено индивидуално уверение за пловидбеност (CofA) на или по 1 јули 2008 година.

(б) Предавателот за итно лоцирање (ELT) од секаков тип треба да може да пренесува истовремено на фреквенции 21,5 MHz и 406 MHz.

SPO.IDE.A.195 Летови над вода

(а) Следниве авиони се опремени со елеци за спасување за секое лице во авиони или еквивалентен индивидуален појас за пловење за секое лице во авионот на возраст под 24 месеци, кои се сместени на место, со цел да бидат лесно достапни од седиштето или леглото на лицето за чија потреба е снабдено:

(1) едномоторни авиони кои се опремени за слетување на земја кога:

(i) летаат над вода на оддалеченост од копното која е надвор од оддалеченоста за едрење; или

(ii) полетуваат или слетуваат на аеродромот или оперативно место кое според мислењето на водачот на воздухопловот, полетувањето и патеката за приод се наоѓа над водена површина, така што во случај на несреќа авионот може принудно да слета на вода;

(2) хидроавиони, кои се управуваат над вода; и

(3) авиони управувани над вода на растојание од крајбрежјето каде принудно слетување е можно на повеќе од 30 -минутен лет со нормална брзина на летање или со 50NM, зависно кое е помало.

(б) Секој елек за спасување или еквивалентен индивидуален појас за спасување е опремено со електрична светилка, со цел олеснување на одредувањето на локација на лицата

(в) Хидроавиони, кои се управуваат над вода се опремени со:

(1) котва или друга опрема потребна да го олесни закотвување, укотвувањето или маневрирањето на авионот на вода, соодветно на неговата големина, тежина и спецификите на ракување ; и

(2) опрема за создавање на звучни сигнали, како што е наведено во Меѓународните правила за избегнување судири на море, кога тоа е применливо.

(д) Водач на авион управуван над вода на растојание од крајбрежјето каде принудно слетување е можно на повеќе од 30 -минутен лет со нормална брзина на летање или со 50NM, зависно кое е помало, ги одредува ризикот за преживување на оние кои се наоѓаат во авионот во случај на принудно слетување во вода, врз основа на тоа што тој одлучил да понесе:

(1) опрема за сигнализирање на итна ситуација;

(2) доволно сплавови за спасување со можност да ги пренесат сите лица, кои се наоѓаат во авионот, кои се чуваат на начин кој овозможува лесно користење во итна ситуација,

(3) опрема за спасување за обезбедување средства за одржување во живот, во согласност со планираниот лет.

SPO.IDE.A.200 Опрема за преживување

(а) Авиони, со кои се вршат операции над зони, во кои потрагата и спасувањето можат да бидат особено тешки, се опремени со:

(1) сигнална опрема за сигнализирање на опасност;

(2) најмалку еден автоматски предавател за брзо лоцирање (ELT); и

(3) дополнителна опрема за преживување за маршрута која се лета земајќи го предвид бројот на лицата во авионот.

(б) Дополнителната опрема за преживување, наведена во (а)(3), не е потребно да се превезува, кога авионот:

(1) останува во растојание од зоната во која потрагата и спасувањето не можат да бидат особено тешки, и ова растојание одговара на:

(i) 120 минути лет со брзина за крстарење за авиони, со ОЕИ кои може да го продолжат летот до аеродромот со критичен/-ни мотор/-и кој/-и може да станат

нефункционални во која било точка на маршрутата или планираните маршрути на заобиколување е; или

(ii) 30 минутен лет со брзина на маршрута за сите други авиони;

(2) останува на растојание, кое не е поголемо од она кое одговара на 90-минутен лет со брзина на крстарење од зона соодветна за извршување на принудно слетување за авионите, кои поседуваат уверение во согласност со важечките стандарди за пловидбеност.

SPO.IDE.A.205 Индивидуална опрема за заштита

Секое лице во воздухопловот носи индивидуална опрема за заштита која е соодветна за видот на операцијата која се спроведува.

SPO.IDE.A.210 Слушалки

(а) Авионите се опремени со слушалки со насочен микрофон или микрофон на грло или еквивалентно средство за врска за секој член на летачки персонал на неговото работно место во пилотската кабина.

(б) Авиони, кои се управувани по правилата за летање по инструменти (IFR) или во текот на ноќта, се опремени со копче за пренос, лоциран на рачните команди за управување со навалувањето, за секој член на екипажот на летање.

SPO.IDE.A.215 Радиокомуникациска опрема

(а) Авионите, кои се управувани по правилата на визуелно летање (VFR) по маршрути или во ноќни услови, или кога се налага од условите за воздушен простор кои се применуваат, се опремени со радиокомуникациска опрема, неопходна при нормални оперативни услови, можат да:

(1) да врши комуникација во две насоки за целите на контрола од страна на аеродромот;

(2) да прифаќа метеоролошки информации за цело време во текот на летот;

(3) да врши комуникација во две насоки во кое било време од летот со оние воздухопловни станици и на оние фреквенции кои се пропишани од страна на властите; и

(4) обезбедува комуникација на вонредната воздухопловна фреквенција од 121,5 MHz

(б) Доколку се потребни повеќе од еден сет на опрема за комуникација, секоја од нив ќе биде независна од другите опрема до степен до кој откажувањето на едната опрема нема да резултира со откажување на друга опрема.

SPO.IDE.A.220 Навигациска опрема

(а) Авиони се опремени со радиокомуникациска и навигациска опрема која им овозможува продолжување на летот во согласност со:

(1) планот за летање на ATS, зависно од потребата; и

(2) применливите услови за воздушниот простор.

(б) Авионите имаат доволна навигациска опрема, за да се гарантира дека во случај на откажување на некои елементи од опремата на секоја фаза од летот, останатата опрема овозможува безбедна навигација согласно со ставот (а), или безбедно спроведување на соодветната акција за вонредна состојба.

(в) Авионите, кои се користат за летови, за кои се планира слетување при временски услови за летови по инструменти, се опремени со соодветна опрема, што овозможува навигација до точка од која е можно да се изврши слетување по визуелни ориентири. Оваа опрема е способна да извршува такво наведување за секој аеродром, на кој се планира слетување при временски услови за летање по инструменти(IMC) и за секој одреден алтернативен аеродром.

SPO.IDE.A.225 Транспондер

Авионите се опремени со транспондер на секундарен надзорен радар (SSR) за известување за висина по притисок и со секој останат SSR, и транспондерот со карактеристики кои се неопходни за барани од маршрута, по која ќе се изврши летот.

ОДДЕЛ 2

Хеликоптери

SPO.IDE.H.100 Инструменти и опрема — општо

(а) Инструментите и опремата, потребни според овој поддел се одобруваат во согласност со применливите услови за пловидбеност доколку:

(1) ги употребува летачки персонал за контрола на траекторијата на летот;

(2) се користи за исполнување на условите од SPO.IDE.H.215;

(3) се користи за исполнување на условите од SPO.IDE.H.220; или

(4) се вградени во хеликоптерот.

(б) Доколку се бараат од овој Оддел, следниве предмети нема потреба да се одобрат како опрема:

(1)Рачни преносни светилки;

(2) Прецизен хронометар;

(3) Држач за карти;

(4) Комплет за прва помош;

(5) Опрема за преживување и сигнализација; и

(6) Морски котви и опрема за укотвување.

(в) Инструментите и опремата, кои не се потребни според овој поддел, како и останата опрема за која не се бара во согласност со Анексите, но се пренесуваат при летот, треба да го исполнуваат следново:

(1) информациите обезбедени од овие инструменти, опрема и уреди, не се користат од летачки персонал за целите на усогласување со Анекс I кон Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 или SPO.IDE.H.215 и SPO.IDE.H.220; и

(2) инструментите и опремата не влијаат на пловидбеноста на хеликоптерот дури и во случај на откажувања или дефекти.

(в) Инструментите и опремата се спремни за употреба или пак се достапни од работно место на кое седи член на летачки персонал кој треба да ги употребува.

(г) Инструментите, кои се користат од даден член на екипажот на летање, се поставуваат така што индикациите се видливи од работното место на соодветниот член на летачки персонал при минимално отстапување на телото и насоката на неговиот/нејзиниот поглед од вообичаената положба во која тој/таа се наоѓа, гледајќи напред во насока на траекторијата на летот.

(д) Се обезбедува лесен пристап до опремата за итна ситуација со цел моментално користење.

SPO.IDE.H.105 Минимална опрема за лет

Летот не започнува кога не функционираат или недостасуваат некои инструменти, делови од опрема или функции на хеликоптерот, потребни за планираниот лет, освен ако:

(а) хеликоптерот се користи според листата на минимална опрема (MEL) на операторот; или

(б) за комплексни воздухоплови на моторен погон, и за секој хеликоптер кој се користи во комерцијални операции, операторот добил одобрение од надлежниот орган да користи хеликоптер во рамките на ограничувањата на главната листа на минимална опрема (MMEL).

(в) хеликоптерот поседува дозвола за летање која е издадена во согласност со применливите услови за пловидбеност.

SPO.IDE.H.115 Оперативни светла

Хеликоптерите, кои вршат операции во текот на ноќта, се опремени со:

(а) систем на светилки за избегнување на судири;

(б) навигациски светилки/светилки за позиционирање;

(в) светло за слетување;

(г) светилки со напојување од хеликоптерскиот електронски систем и обезбедување на соодветно осветлувањена сите инструменти и опрема од важност за безбедно функционирање на хеликоптерот;

(д) светилки кои се напојуваат од хеликоптерскиот електронски систем и кои обезбедувааат осветлување во сите патнички кабини;

(ѓ) самостојна преносна светилка (батериска ламба) за секој член од екипажот; и

(е) светилки според условите на Меѓународните прописи за спречување на судири на море, ако хеликоптерот се користи како хидроплан.

SPO.IDE.H.120 Операции по VFR — пилотско-навигациски инструменти и поврзана опрема

(а) Хеликоптерите, кои се користат според VFR во текот на денот се опремени со средства за мерење и прикажување на:

(1) Магнетниот курс;

(2) Времето во часови, минути и секунди;

(3) Висина по притисок;

(4) Индицирана брзина; и

(5) Накосување.

(б) Хеликоптери кои оперираа според визуелни метеоролошки услови (VMC) над вода и вон видокругот на копното, при визуелни ноќни метеоролошки услови (VMC), покрај опремата од точка (а) опремени се и со:

(1) Средства за мерење и прикажување на:

(i) Положбата;

(iii Вертикалната брзина; и

(iii) Стабилен курс.

(2) Се обезбедуваат средства за прикажување на недостиг за снабдување со електрична енергија на жироскопските инструменти; и

(3) Се обезбедуваат средства за заштита од погрешни индикации на системот за прикажување на воздушната брзина која се бара во (а) (4) поради кондензација или одмрзнување.

(в) Хеликоптери кои вршат операции на видливост која е помала од 1500м, или во услови кога не можат да ја задржат саканата траекторија без еден или повеќе дополнителни инструменти, мора да бидат, во дополнение на (а) и (б) се опремени со средства за заштита од погрешни индикации на системот за прикажување на воздушната брзина која се бара во (а) (4) поради кондензација или одмрзнување.

(г) Кога се потребни двајца пилоти за лет, работното место, хеликоптерите се опремени со посебни средства за прикажување на:

(1) Висина по притисок;

(2) Индицирана брзина;

(3) Накосување или свиокот и накосувањето, зависно од потребата;

(4) Положбата;

(5) Вертикалната брзина, зависно од потребата; и

(6) Стабилизиран правец, зависно од потребата.

SPO.IDE.H.125 Операции по IFR — пилотско-навигациски инструменти и поврзана опрема

Хеликоптери , кои се управуваат по IFR се опремени со следнава опрема:

(а) Средства за мерење и прикажување на:

(1) Магнетниот курс;

(2) Времето во часови, минути и секунди;

(3) Висина по притисок;

(4) Индицирана брзина;

(5) Вертикалната брзина;

(6) Свиокот и накосувањето;

(7) Положбата;

(8) Стабилизираниот курс; и

(9) Температурата на надворешниот воздух..

(б) Средства, кои укажуваат дека напојувањето на потребните пилотски инструменти не е адекватно.

(в) Кога се потребни двајца пилоти за вршење на операција, се опремува со посебни средства за прикажување и тоа:

(1) Висина по притисок;

(2) Индицирана брзина;

(3) Вертикалната брзина;

(4) Накосувањето;

(5) Положбата;

(6) Стабилизираниот курс; и

(7) Температурата на надворешниот воздух.

(г) Се обезбедуваат средства за заштита од погрешни индикации на системот за прикажување на воздушната брзина која се бара во (а) (4) и (в) 2 поради кондензација или одмрзнување;

(д) Дополнителни независни средства за мерење и прикажување на висина ; и

(г) за комплексни хеликоптери на моторен погон:

(1) Алтернативен извор на статички притисок;

(2) Држачот на карти се наоѓа на лесно читливо место, што може да биде осветлено за ноќно користење.

SPO.IDE.H.126 Дополнителна опрема за операции со еден пилот по IFR

Хеликоптерите со еден пилот, управувани според IFR, се опремени со автопилот, кој ја одржува најмалку висината и курсот.

SPO.IDE.H.132 Воздухопловна опрема за одредување на временските услови - комплексни хеликоптери на моторен погон

Хеликоптери кои се управуваат по правилата за летање по инструменти (IFR) или во текот на ноќта, се опремени со воздухопловна опрема за одредување на временските услови, кога соодветните метеоролошки извештаи покажуваат дека може да се очекуваат, по маршрутата, грмотевици или други потенцијално опасни временски услови, што се сметаат дека можат да се откријат со хеликоптерска опрема за откривање на временските услови.

SPO.IDE.H.133 Дополнителна опрема за операции во услови на замрзнување во текот на ноќта - комплексни хеликоптери на моторен погон

(а) Хеликоптери, со кои се вршат операции во текот на ноќта во очекувани или вистински услови на поледица во текот на ноќта се опремени со средства за осветлување и откривање на формиран на мраз.

(б) Средството за осветлување на формиран мраз не предизвикува одблесок или отсјај со цел на членовите на летачкиот персонал да не би им го отежнало извршувањето на нивните должности.

SPO.IDE.H.135 Систем за внатрешна врска меѓу членовите на екипажот на летање

Хеликоптери, кои вршат операции со повеќе од еден член на летачки персонал се опремени со систем за внатрешна врска меѓу членовите на екипажот на летање, вклучувајќи слушалки и микрофони.

SPO.IDE.H.140 Уред за снимање на разговорите во пилотската кабина

(а) Хеликоптерите со максимална сертифицирана маса при полетување (MCTOM) која што надминува 7 000 kg и со првично издадено индивидуално уверение за пловидбеност (CofA) на или пред 1 јануари 2016 година се опремени со CVR.

(б) Уредот за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR) обезбедува чување на информациите кои се снимени во период кој не е пократок од последните два часа.

(в) Уредот за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR) го снима времето на:

(1) говорните комуникации пренесени и примените по радио во пилотската кабина;

(2) разговорите меѓу членовите на екипаж на летање по внатрешниот систем за разговори и аудио системот за информирање на патниците, ако има таков;

(3) звучното опкружување во пилотската кабина, без прекин за звучните сигнали, добиени од секој користен микрофон; и

(4) гласовните или звучните сигнали за идентификување на навигациски средства или средства за приод за слетување, емитувани во пилотските слушалки или звучници.

(г) Уредот за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR) автоматски

почнува со снимање пред поаѓање на хеликоптерот сопствен погон и продолжува да снима до завршувањето на летот, кога хеликоптерот веќе не може да се движи на сопствен погон.

(д) Како дополнение на (г), во зависност од достапноста на електричната моќност, уредот за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR) почнува да снима што е можно порано за време на проверките во пилотската кабина пред стартување на моторот на почетокот од летот до проверките во пилотската кабина, непосредно по прекинот на моторите на крајот од летот

(ѓ) Уредот за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR) има направа за негово лоцирање во вода.

SPO.IDE.H.145 Уред за снимање на податоците од летот

(а) Хеликоптер со максимална сертифицирана маса при полетување (MCTOM) , поголема од 3 175 kg, чие првично индивидуално уверение за пловидбеност (CofA) е издадено на или по 1 јануари 2016 година се опремени со уред за снимање на податоците од летот (FDR), кој користи дигитален метод за снимање и чување на податоци, како и метод за лесно преземање на овие податоци од податочната база.

(б) Уредот кој ги снима податоците од летот (FDR) ги снима параметрите, потребни за точното одредување на траекторијата на летот, брзината, позицијата на хеликоптерот, моќноста на моторите и конфигурацијата на уредите за подигање и влечење, и обезбедува чување на евидентираните информации во текот најмалку на последните 10 часови за хеликоптерите.

(в) Податоците задолжително се добиваат од извори на хеликоптерот, кои обезбедуваат точна прецизна корелација со снимените информации прикажани пред летачкиот персонал.

(г) Уредот за снимање на податоците од летот (FDA) автоматски почнува со снимање пред поаѓање на хеликоптерот на сопствен погон и автоматски престанува да снима по завршувањето на летот, кога хеликоптерот веќе не може да се движи на сопствен погон.

(д) Уредот за снимање на податоците од летот (FDA) има направа за помош при неговото лоцирање во вода.

SPO.IDE.H.150 Снимање на пренос на податоци

(а) Хеликоптери, чии првично индивидуално уверение за пловидбеност (CofA) е издадено на или по 1 јануари 2016 година, кои имаат можност да комуницираат во однос на преносот на податоци и се опремени со уред за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR), снимаат, кога е применливо:

(1) комуникациски пораки во однос на преносот на податоци, поврзани со ATS комуникации до и од хеликоптерот, вклучувајќи ги пораките, кои се однесуваат на следниве апликации:

(i) почеток на комуникации во однос на преносот на податоци;

(ii) комуникација меѓу контролорот на летови и пилотите;

(iii) насочен надзор;

(iv) информации за летот;

(v) доколку тоа го дозволува структурата на системот, надзор на радиоврската на воздухопловите;

(vi) доколку тоа го дозволува структурата на системот, податоци за оперативната контрола на воздухопловите; и

(vii) доколку тоа го дозволува структурата на системот, графички слики;

(2) информации, кои овозможуваат синхронизација со записи, поврзани со комуникации во однос на преносот на податоци и кои се чуваат одделно од хеликоптерот; и

(3) информации за времето и приоритетот на комуникациските пораки во однос на преносот на податоци, земајќи ја предвид структурата на системот.

(б) Уредот за снимање користи дигитален метод за снимање и чување на податоци и информации, како и метод за враќање на овие податоци. Начинот на снимање овозможува синхронизација на податоците со податоци, снимени на земја.

(в) Уредот за снимање обезбедува чување на евидентираните информации најмалку за времето, предвидено во SPO.IDE.H.140 за уредот за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR) .

(г) Уредот за снимање има направа за помош при негово лоцирање во вода.

(д) Условите кои се применливи за почнување и запирање на снимањето се исти како оние, наведени во SPO.IDE.H.160 (г) и (д) за логиката на започнување и запирање за уредот за снимање на разговорите во пилотската кабина.

SPO.IDE.H.155 Комбиниран уред за снимање

Усогласеноста со условите за уредите за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR) и на податоците од летот (FDR) може да биде постигната со користење на еден комбиниран уред за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR) и со уред за снимање на податоците од летот (FDR).

SPO.IDE.H.160 Седишта, сигурносни појаси на седиштата, сигурносни системи за врзување и системи за сигурносно врзување на деца

(а) Хеликоптерите се опремени со:

(1) седиште или легло за секое лице во воздухопловот на возраст од 24 месеци или повеќе;

(2) сигурносен појас за секое патничко седиште и сигурносни појаси за секое легло;

(3) појас за седиште со безбедносен систем за врзување на горниот дел од торзото на секое патничко место за секој патник на возраст од 24 месеци или повеќе за хеликоптери, чие првично индивидуално уверение за пловидбеност (CofA) е издадено по 31 декември 2012 година; и

(4) појас за седиште со сигурносен систем за врзување на горниот дел од торзото вклучувајќи уред кој автоматски го задржување торзото на седиштето во случај на ненадејно кочење, на секое седиште на летачкиот персонал.

(б) Појас за седиште со безбедносен систем за врзување на горниот дел од торзото кој се отвора од една точка

SPO.IDE.H.165 Комплет за прва помош

(а) Хеликоптерите се опремени со најмалку еден комплет за прва помош.

(б) Комплетите за прва помош се:

(1) лесно достапни за користење;

(2) се обновуваат редовно.

SPO.IDE.H.175 Дополнителен кислород — хеликоптери со нехерметичка кабина

(а) Хеликоптер со нехерметички кабини кои со притисокот кој е наменет за лет во висини за кои се бара снабдувањето со кислород во согласност со ставот (б) опремени се со уред за складирање и дистрибуција на кислород, кој може да се сместат и да се дистрибуираат потребните резерви на кислород.

(б) Хеликоптер со не херметичка кабина наменета за летови над висина за летање каде висината по притисок во патничкиот простор е над 10 000 стапки носат доволно резерва на кислород за:

(1) сите членови на екипажот и на најмалку 10% од патниците во кој било период подолго од 30 минути, кога висината по присисок во патничкиот простор е помеѓу 10 000 стапки и 13 000 стапки; и

(2) за сите членови на екипажот и патниците за кој било период каде висината по притисок во патничкиот простор е над 13.000 стапки.

(в) По исклучок од точката (б) екскурзиите со одредено времетраење помеѓу 13 000 и 16 000 стапки можат да се издржат без резерви на кислород, во согласност со SPO.OP.195(б).

SPO.IDE.H.180 Рачни противпожарни апарати

(а) Хеликоптерите се опремени со најмалку еден рачен противпожарен апарат:

(1) во пилотската кабина; и

(2) во секоја патничка кабина која е одделена од пилотската кабина, освен во онаа кабина која е лесно пристапна со пилотската кабина.

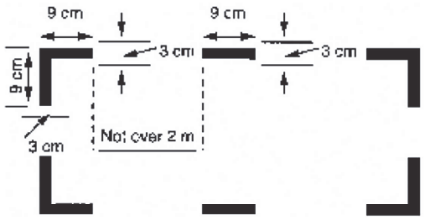
(б) Типот и количината на противпожарниот агенс за потребните противпожарни апарати се во согласност со типот на пожарот, кој може да се случи во кабината, каде се планира користење на соодветниот апарат, и гарантираат минимална опасност од концентрација на токсичен гас во кабините за екипажот и патниците.

SPO.IDE.H.185 Одредување на местата за пробивање

Ако зони на трупот од хеликоптерот, погодни за пробивање од страна на спасувачките екипи во итен случај на одредувањето се означува како што е прикажано на Слика 1.

Слика 1

Одредување на местата за пробивање



SPO.IDE.H.190 Предавател за итно лоцирање (ELT)

(а) Хеликоптерите кои поседуваат сертификат за конфигурација со најголем број на оперативни патнички места над 6 се опремени со:

(1) автоматски ELT; и

(2) еден ELT за опстанок (ELT(S)) во сплав за спасување кога хеликоптерот оперира при лет над вода на растојание од земјата, што одговара на повеќе од три минути време на летање при нормална брзина на летање.

(б) Хеликоптерите кои поседуваат сертификат за конфигурација со најголем број на оперативни патнички места 6 или помалку се опремени со еден (ELT(S)) или сопствен уред за лоцирање (PLB), кој се носи од страна на член на екипаж или патник .

(в) Предавателот за итно лоцирање (ELT) од секаков тип треба да може да пренесува истовремено на фреквенции 21,5 MHz и 406 MHz.

SPO.IDE.H.195 Летови над вода - некомплексни хеликоптери на моторен погон

(а) Хеликоптерите се опремени со елеци за спасување за секое лице во воздухопловот кои се носат или се чуваат на место, со цел да бидат лесно достапни од седиштето или леглото на лицето за чија потреба е снабдено:

(1) летаат над вода на растојание од земјата што го надминува авторотационо растојание, каде во случај на отказ на критичниот мотор , хеликоптерот е во можност да задржи задоволително ниво на лет; или

(2) летаат над вода на растојание од земјата, што одговара на повеќе од 10 минути време на летање при нормална брзина на летање, каде во случај на отказ на критичниот мотор , хеликоптерот е во можност да задржи задоволително ниво на лет; или

(3) при полетување или слетување на аеродром или оперативно место, каде што

траекторијата на полетување или на приодот за слетување е над вода.

(б) Секој елек за спасување за спасување е опремено со електрична светилка, со цел олеснување на одредувањето на локација на лицата

(в) Водач на хеликоптер управуван над вода на растојание од крајбрежјето каде принудно слетување е можно на повеќе од соодветно од 30 -минутен лет со нормална брзина на летање или 50, зависно кое е помало, го одредува ризикот за преживување на оние кои се наоѓаат во хеликоптерот во случај на принудно слетување во вода, врз основа на тоа што тој одлучил да понесе:

(1) опрема за сигнализирање на опасност;

(2) доволно сплавови за спасување со можност да ги пренесе сите лице, кои се наоѓаат во хеликоптерот, кои се чуваат на начин кој овозможува лесно користење во итна ситуација;и

(3) опрема за спасување за обезбедување средства за одржување во живот, во согласност со планираниот лет.

(г) Водачот на воздухопловот го одредува ризикот за преживување на оние кои се наоѓаат во хеликоптерот во случај на принудно слетување во вода, кога одлучува дали елеците за спасување од параграф (а) ќе се носат од страна на сите оние кои се наоѓаат во воздухопловот.

SPO.IDE.H.197 Елеци за спасување – комплексни хеликоптери на моторен погон

(а) Хеликоптерите се опремени со елеци за спасување за секое лице во воздухопловот кои се носат или се чуваат на место, со цел да бидат лесно достапни за лицето кое седи, за кого се наменети, кога се користат:

(1) при лет над вода на растојание од земјата, што одговара на повеќе од 10 минути време на летање при нормална брзина на летање, каде во случај на отказ на критичниот мотор , хеликоптерот е во можност да задржи задоволително ниво на лет;

(2) при лет над вода на растојание од земјата што го надминува авторотационо растојание, каде во случај на отказ на критичниот мотор , хеликоптерот е во можност да задржи задоволително ниво на лет;

(3) при полетување или слетување на аеродром или оперативно место, каде што траекторијата на полетување или на приодот за слетување е над вода.

(б) Секој елек за спасување мора да има електрична светилка, со цел олеснување на одредувањето на локација на лицата.

SPO.IDE.H.198 Одело за преживување – комплексни хеликоптери на моторен погон

Секој член на екипажот носи одело за преживување:

(а) кога се користи при лет на растојание од земјата, што одговара на повеќе од 10 минути време на летање со нормална брзина на летање, каде во случај на

отказ на критичниот мотор , хеликоптерот е во можност да задржи задоволително ниво на лет кога:

(1) извештајот за временските услови или прогнозите, со кои располага водачот на воздухопловот, покажуваат дека температурата на морската вода ќе биде пониска од плус 10 °C за време на летот; или

(2) пресметаното време на спасување е подолго од пресметаното време за преживување;

или

(б) водачот на воздухопловот одлучува врз основа на проценка на ризик земајќи ги предвид следниве ризици:

(1) при лет над вода, надминувајќи го авторотационо растојание или безбедното растојание од земјата за принудно слетување, каде во случај на отказ на критичниот мотор , хеликоптерот е во можност да задржи задоволително ниво на лет;

(2) извештајот за временските услови или прогнозите, со кои располага водачот на воздухопловот, покажуваат дека температурата на морската вода ќе биде пониска од плус 10 °C за време на летот.

SPO.IDE.H.199 Чамци за спасување, предаватели за итно лоцирање (ELT) заради преживување и опрема за преживување за долги летови над вода – комплексни хеликоптери на моторен погон

Хеликоптери, кои се користат:

(а) при лет над вода на растојание од земјата, што одговара на повеќе од 10 минути време на летање при нормална брзина на летање, во случај на отказ на критичниот мотор , хеликоптерот е во можност да задржи задоволително ниво на лет; или

(б) при лет над вода на растојание од земјата, што одговара на повеќе од три минути време на летање при нормална брзина на летање во случај на отказ на критичниот мотор , хеликоптерот е во можност да задржи задоволително ниво на лет и доколку водачот на воздухопловот одлучува врз основа на проценка на ризик, се опремени со:

(1) најмалку еден чамец за спасување со номинален капацитет, не помал од максималниот број на лица во хеликоптерот, поставен на начин кој овозможува негово непосредно користење во итни случаи;

(2) најмалку еден предавател за итно лоцирање (ELT) заради преживување (ELT(S)) за секој потребен чамец за спасување; и

(3) опрема за спасување, вклучително средства за одржување во живот, во согласност со планираниот лет.

SPO.IDE.H.200 Опрема за преживување

Хеликоптери со кои се вршат операции над зони, во кои потрагата и спасувањето можат да бидат особено тешки, се опремени со следново:

(а) сигнална опрема за сигнализирање на опасност;

(б) најмалку еден предавател за итно лоцирање (ELT) за преживување; и

(в) дополнителна опрема за преживување за маршрута која се лета при што се зема предвид бројот на лицата во хеликоптерот.

SPO.IDE.H.201 Дополнителни услови за хеликоптери, кои извршуваат операции над отворено море над несоодветна морска средина

Хеликоптери, кои учествуваат во операции над отворено море над несоодветна морска средина на оддалеченост од земјата, што одговара на повеќе од 10 минути време на летање при нормална брзина на летање, треба да ги исполнуваат следниве услови:

(а) Кога информациите за временските услови или прогнозите, со кои располага водачот на воздухопловот, покажуваат дека температурата на морската вода ќе биде пониска од плус 10 °C за време на летот, или кога проценетото време за спасување, го надминува пресметаното време за преживување, или летот е планиран како ноќен лет, сите лица во хеликоптерот треба да носат одело за преживување.

(б) Сите чамци за спасување, што се носат согласно NCC.IDE.H.227, се поставени така што можат лесно да се користат при услови на море, за кои биле оценети карактеристиките на хеликоптерот за принудно слетување на вода, неговите пловни карактеристики и карактеристики на рамнотежа, за да ги исполнат условите за принудно слетување на вода како дел од сертификацијата.

(в) Хеликоптерот е опремен со систем за осветлување за вонредни ситуации, кој има независен извор на напојување, за да обезбедуви извор за општо осветлување на кабините, со цел да би се олеснила евакуацијата на хеликоптерот.

(г) Сите излези во случај на опасност, вклучувајќи ги излези во случај на опасност за екипажот, и средствата за нивно отворање, се јасно означени со инструкции за оние кои ги користат излезите како при дневна така и при ноќна светлина. Такви ознаки се дизајнирани за да останат видливи, ако хеликоптерот се преврти и ако кабината се потопи во вода.

(д) Сите врати кои не се исфрлаат под притисок, а кои се означени како излези за итно, принудно слетување на вода имаат механизам за безбедност кога се отворени, со цел да не ги попречуваат патниците кои го напуштаат хеликоптерот при какви било услови на море, сè до потребниот утврден максимум за принудно слетување и пловење.

(ѓ) Сите врати, прозорци или други отвори во делот на патниците, наменети за целите на евакуација под вода, се опремени така што да можат да се користат во итна ситуација.

(е) Елеците за спасување се носат за цело време, освен ако патникот или членот на екипажот носи целосна одело за преживување, која одговара на комбинираното барање за одлео за преживување и елек за спасување.

SPO.IDE.H.202 Хеликоптери сертифицирани за операции на вода —

разновидна опрема

Хеликоптерите, сертифицирани за операциина вода, се опремени со:

(а) морска котва и друга опрема, потребна за закотвување, засидрување и маневрирање на хеликоптерот на вода, во согласност со неговата големина, тежини и карактеристики за управување; и

(б) опрема за создавање на звучни сигнали, како што е наведено во меѓународните правила за избегнување на судири на море, кога тоа е применливо.

SPO.IDE.H.203 Сите хеликоптери при летови над вода — принудно слетување на вода

Комплексни хеликоптери на моторен погон кои летаат над вода во несоодветна средина на растојание од земјата на кое е поголемо од 10 минути на лет при нормална брзина на крстарење и некомплексни хеликоптери на моторен погон кои летаат над вода во несоодветна средина на растојание од земјата 50NM од копното:

(а) се дизајнирани да сметаат на вода во согласност воздухопловниот код кој одговара;

(б) има сертификат за принудно слетување на вода во согласност со соодветните правила за пловидбеност; или

(в) опремени со опрема која е неопходна за плутање на вода.

SPO.IDE.H.205 Индивидуална опрема за заштита

Секое лице во воздухопловот носи индивидуална опрема за заштита која е соодветна за видот на операцијата која се спроведува.

SPO.IDE.H.210 Пилотски слушалки

Кога е потребна радиокомуникациски и/или радионавигациски систем, хеликоптерите се опремуваат со слушалки со насочен микрофон или слично средство за врска и копче за предавателот, кое се наоѓа на контролите за летање, за секој неопходен пилот и/или член на екипажот, на неговото работно место.

SPO.IDE.H.215 Радиокомуникациска опрема

(а) Хеликоптерите, кои се управувани по правилата на визуелно летање (VFR) по маршрути или во ноќни услови, или кога се бара од условите за воздушен простор кои се применуваат, се опремени со радиокомуникациска опрема, неопходна при нормални оперативни услови, можат да:

(1) вршат комуникација во две насоки за целите на контрола од страна на аеродромот;

(2) да прифаќаат метеоролошки информации за цело време во текот на летот;

(3) да вршат комуникација во две насоки во кое било време од летот со оние

воздухопловни станици и на оние фреквенции кои се пропишани од страна на властите;

(4) обезбедува комуникација на вонредната воздухопловна фреквенција од 121,5 MHz

(б) Доколку се потребни повеќе од еден сет опрема за комуникација, секоја од нив ќе биде независна од другите опрема до степен до кој откажувањето на едната опрема нема да резултира со откажување на друга опрема.

(в) Кога се бара систем за радиокомуникација, а во дополнение на системот за внатрешна врска меѓу членовите на летачки персонал од SPO.IDE.H.135, хеликоптерите ќе бидат опремени со средство за врска и копче за предавателот, кое се наоѓа на контролите за летање, за секој потребен пилот и/или член на екипажот, на неговото работно место.

SPO.IDE.H.220 Навигациска опрема

(а) Хеликоптерите се опремени со радиокомуникациска и навигациска опрема согласно:

(1) планот за летање на ATS, зависно од потребата; и

(2) применливите условите за воздушниот простор.

(б) Хеликоптерите имаат доволна навигациска опрема, за да се гарантира дека во случај на откажување на некои елементи од опремата на секоја фаза од летот, останатата опрема овозможува безбедна навигација согласно со ставот (а), или безбедно спроведување на соодветната акција за вонредна состојба.

(в) Хеликоптерите кои се користат за летови, за кои се планира слетување при временски услови за летови по инструменти, се опремени со соодветна опрема, што овозможува навигација до точка од која е можно да се изврши слетување по визуелни ориентири. Со оваа опрема може да се извршува такво наведување за секој аеродром, на кој се планира слетување при временски услови за летање по инструменти (IMC) и за секој одреден алтернативен аеродром.

SPO.IDE.H.225 Транспондер

Кога се бара од воздушниот простор во кој се лета, хеликоптерите се опремени со транспондер на секундарен надзорен радар SSR) со сите потребни карактеристики.

ОДДЕЛ 3

Едрилици

SPO.IDE.S.100 Инструменти и опрема — општо

(а) Инструментите и опремата, потребни според овој поддел се одобруваат во согласност со применливите услови за пловидбеност доколку:

(1) ги употребува летачки персонал за контрола на траекторијата на

летот;

(2) се користи за исполнување на условите од SPO.IDE.S.145;

(3) се користи за исполнување на условите од SPO.IDE.S.150; или

(4) се вградени во едрилицата.

(б) Доколку се бараат од овој Оддел, следниве предмети нема потреба да се одобрат како опрема:

(1) Рачни преносни светилки;

(2) Прецизен хронометар;

(3) Опрема за преживување и сигнализација.

(в) Инструментите и опремата, кои не се потребни според овој поддел, како и останата опрема за која не се бара во согласност со Анексите, но се пренесуваат при летот, треба да го исполнуваат следново:

(1) информациите обезбедени од овие инструменти, опрема и уреди, не се користат од летачки персонал за целите на усогласување со Анекс I кон Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008; и

(2) инструментите и опремата не влијаат на пловидбеноста на хеликоптерот дури и во случај на откажувања или дефекти.

(в) Инструментите и опремата се спремни за употреба или пак се достапни од работно место на кое седи член на летачки персонал кој треба да ги употребува.

(г) Се обезбедува лесен пристап до опремата за итна ситуација со цел моментално користење.

SPO.IDE.S.105 Минимална опрема за лет

Летот не започнува кога не функционираат или недостасуваат некои инструменти, делови од опрема или функции на едрилицата, потребни за планираниот лет, освен ако:

(а) едрилицата се користи според листата на минимална опрема (MEL) на операторот, доколку има воспоставено; или

(б) едрилицата поседува дозвола за летање која е издадена во согласност со применливите услови за пловидбеност.

SPO.IDE.S.115 Операции по VFR — инструменти за лет и навигациски инструменти и поврзана опрема

(а) Едрилиците со кои се управува според VFR во текот на денот се опремени со средства за мерење и прикажување на:

(1) Магнетниот курс, во случај на едрилица управувана на моторен погон,

(2) Времето во часови, минути и секунди;

(3) Висина по притисок; и

(4) Индицирана брзина.

(б) Едрилиците кои оперираат во услови кога не можат да ја задржат посакуваната траекторија на лет на еден или повеќе дополнителни инструменти, во дополнение на (а) се опремени со средства за заштита од погрешни индикации на системот за прикажување на воздушната брзина која се бара при:

(1) Вертикалната брзина;

(2) Положба или свиокот и накосувањето; и

(3) Магнетниот курс.

SPO.IDE.S.120 Летови во облаци - инструменти за лет и навигациски инструменти и поврзана опрема

Едрилиците кои извршуваат летови во облаци се опремени со средства за мерење и прикажување на:

(1) Магнетниот курс;

(2) Времето во часови, минути и секунди;

(3) Висина по притисок; и

(4) Индицирана брзина;

(5) Вертикалната брзина; и

(6) Положба или свиокот и накосувањето

SPO.IDE.S.125 Седишта и сигурносни системи за врзување

(а) Едрилиците се опремени со:

(1) седиште за секое лице во едрилицата;

(2) на секое седиште на екипаж на летање, сигурносен систем за врзување на горниот дек од торзото во согласност со AFM

(б) Појас за седиште со безбедносен систем за врзување на горниот дел од торзото кој се отвора во една точка

SPO.IDE.S.130 Дополнителен кислород

Едрилици кои се наменети за лет на висина над 10 000 стапки се опремени со уред за складирање и дистрибуција на кислород за:

(а) сите членови на екипажот во било кој период подолго од 30 минути, кога висина по притисок во патничкиот простор е помеѓу 10 000 стапки и 13 000 стапки; и

(б) за сите членови на екипажот и патниците за кој било период каде висината по притисок е над 13.000 стапки.

SPO.IDE.S.135 Летови над вода

Водач на едрилица управуван над вода го одредува ризикот за преживување на оние кои се наоѓаат во едрилицата во случај на принудно слетување во вода, врз

основа на тоа што тој одлучил да понесе:

(а) елеци за спасување или индивидуален појас за пловење за секое лице во воздухопловот, кои се носат или се сместени на место, со цел да бидат лесно достапни од седиштето на лицето за кого е наменето;

(б) Предавателот за итно лоцирање (ELT) или сопствен уред за лоцирање (PLB), кој се носи од страна на член на екипаж или патник кој може да пренесува истовремено на фреквенции 121,5 MHz и 406 MHz.

(в) сигнална опрема за сигнализирање на опасност, кога управува со лет:

(1) над вода над вода на оддалеченост од копното која е надвор од оддалеченоста за едрење; или

(2) каде полетната и патеката за приод ја надминува водената површина така што во случај на несреќа едрилицата може принудно да слета на вода.

SPO.IDE.S.140 Опрема за преживување

Едрилиците управувани при летови над области, во кои потрагата и спасувањето можат да бидат особено тешки, се опремени со таква сигнална опрема и опрема за спасување која е соодветна за областа која се прелетува.

SPO.IDE.S.145 Радиокомуникациска опрема

(а) Доколку е во согласност со условите за воздушниот простор во кој тие летаат, едрилиците се опремени со радио комуникациска опрема со помош на која тој мора да биде во можност да спроведе двонасочна комуникација со оние кои имаат воздухопловна станици на фреквенции кои се во согласност со условите на воздушниот простор.

(б) Радиокомуникациската опрема обезбедува комуникација на вонредната воздухопловна фреквенција од 121,5 MHz.

SPO.IDE.S.150 Навигациска опрема

Едрилиците се опремени со целата потребна навигациска опрема за да продолжат со летот во согласност со:

(1) планот за летање на ATS, зависно од потребата; и

(2) применливите услови за воздушниот простор.

SPO.IDE.S.155 Транспондер

Кога се бара од воздушниот простор каде што летаат, едрилиците се опремени со транспондер на секундарен надзорен радар (SSR) со сите потребни карактеристики.

ОДДЕЛ 4

Балони

SPO.IDE.B. 100 Инструменти и опрема — општо

(а) Инструментите и опремата, потребни според овој поддел се одобруваат во согласност со применливите услови за пловидбеност доколку:

(1) ги употребува летачки персонал за контрола на траекторијата на летот;

(2) се користи за исполнување на условите од SPO.IDE.B.145; или

(3) се вградени во балонот.

(б) доколку се бараат од овој Оддел, следниве предмети нема потреба да се одобрат како опрема:

(1)рачни преносни светилки;

(2) прецизен хронометар;

(3) прва помош;

(4) сигнална опрема и опрема за преживување.

(в) Инструментите и опремата, кои не се потребни според овој поддел, како и останата опрема за која не се бара со други анекси, но се пренесуваат при летот, треба да го исполнуваат следново:

(1) информациите обезбедени од овие инструменти, опрема и уреди, не се користат од екипаж на летање за целите на усогласување со Анекс I кон Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008; и

(2) инструментите и опремата не влијаат на пловидбеноста на хеликоптерот дури и во случај на откажувања или дефекти.

(г) Инструментите и опремата се спремни за употреба или пак се достапни од работно место на кое седи член на летачки персонал кој треба да ги употребува.

(д) Се обезбедува лесен пристап до опремата за итна помош со цел моментално користење.

SPO.IDE.B.105 Минимална опрема за лет

Летот не започнува кога не функционираат или недостасуваат некои инструменти, делови од опрема или функции на балонот, потребни за планираниот лет, освен ако:

(а) балонот се користи според листата на минимална опрема (MEL) на операторот, доколку има воспоставено; или

(б) балонот поседува дозвола за летање која е издадена во согласност со применливите услови за пловидбеност.

SPO.IDE.B.110 Оперативни светла

Балоните кои се користат во текот на ноќта, се опремени со:

(а) светла за за избегнување за избегнување на судири;

(б) средства за соодветно осветлување на сите инструменти и опремата, потребно за безбедно функционирање на балонот.

(в) рачна преносна светилка.

SPO.IDE.B.115 Операции по VFR - — инструменти за лет и навигациски инструменти и поврзана опрема

Балоните, кои се користат според VFR во текот на денот се опремени со следново:

(а) опрема за прикажување на насоката на струење;

(б)средства за мерење и прикажување на:

(1) Времето во часови, минути и секунди;

(2) Вертикалната брзина доколку се бара од AFM; и

(3) висината на притисокот доколку се бара во согласност со AFM, условите за воздушен простор или доколку е потребно да се контролира во однос на користењето на кислород.

SPO.IDE.B.120 Комплет за прва помош

(а) Балоните се опремени со комплет за прва помош.

(б) Комплетите за прва помош се:

(1) лесно достапни за користење;

(2) се обновуваат редовно.

SPO.IDE.B.121 Дополнителен кислород

Едрилици кои се наменети за лет на висина над 10 000 стапки се опремени со уред за складирање и дистрибуција на кислород за:

(а) сите членови на екипажот во било кој период подолго од 30 минути, кога висината по притисок во патничкиот простор е помеѓу 10 000 стапки и 13 000 стапки; и

(б) за сите членови на екипажот и патниците за било кој период каде висината по притисок е над 13.000 стапки.

SPO.IDE.B.125 Преносливи противпожарни апарати

Балоните со погон на топол воздух се опремени со најмалку еден преносliв противпожарен апарат како што се бара според кодот на пловидбеност кој се применува.

SPO.IDE.B.130 Летови над вода

Водач на балон управуван над вода го одредува ризикот за преживување на оние кои се наоѓаат во балонот во случај на принудно слетување во вода, врз основа на тоа што тој одлучил да понесе:

(а) елеци за спасување за секое лице во воздухопловот кои се носат или се чуваат на место, со цел да бидат лесно достапни за лицето кое седи, за кого се наменети;

(б) кога се пренесуваат повеќе од 6 лица, предавателот за итно лоцирање (ELT) кој може да пренесува истовремено на фреквенции 121,5 MHz и 406 MHz.;

(в) кога се пренесуваат до 6 лица сопствен уред за лоцирање (PLB), кој се носи од страна на член на екипаж или патник кој може да пренесува истовремено на фреквенции 121,5 MHz и 406 MHz; и

(г) опрема за сигнализирање на опасност.

SPO.IDE.B.135 Опрема за преживување

Балоните управувани при летови над зони, во кои потрагата и спасувањето можат да бидат особено тешки, се опремени со таква сигнална опрема и опрема за спасување која е соодветна за областа која се прелетува.

SPO.IDE.B.140 Разна опрема

(а) Балоните се опремени со заштитни ракавици за сите членови на екипажот.

(б) Балоните на погон на топол воздух и балоните кои се на комбиниран погон се опремени со:

(1) алтернативен извор на палење;

(2) направа за мерење и прокажување на количината на гориво;

(3) огноотпорно ќебе или водоотпорна прекривка; и

(4) јаже за фрлање до должина над 25 метри.

(в) Балоните на погон на гас се опремени со

(1) нож; и

(2) јаже за фрлање кое е најмалку 20 метри долго, и е направено од природен материјал или материјал кој пропушта електрицитет.

SPO.IDE.B.145 Радиокомуникациска опрема

(а) Доколку е во согласност со условите за воздушниот простор во кој тие летаат, едрилиците се опремени со радио комуникациска опрема со помош на која тој мора да биде во можност да спроведе двонасочна комуникација со оние кои имаат воздухопловна станици на фреквенции кои се во согласност со условите на воздушниот простор.

(б) Радиокомуникацискатa опрема обезбедува комуникација на вонредната воздухопловна фреквенција од 121,5 MHz.

NCO.IDE.B 150 Транспондер

Кога се бара од воздушниот простор каде што летаат, балоните се опремени со транспондер на секундарен надзорен радар (SSR) со сите потребни квалификации.

ПОДДЕЛ Д

ПОСЕБНИ УСЛОВИ

ОДДЕЛ 1

***Операции со превоз на надворешен товар хеликоптер*(HESLO)**

SPO.SPEC.HESLO.100 Стандардни оперативни процедури

Стандардните оперативни процедури за HESLO содржат:

(а) опремата која се носи, вклучувајќи ги и нејзините оперативни ограничувања и соодветни записи во списокот со минимална опрема (MEL), каде е применливо;

(б) составот на екипажот и условите на членовите на екипажот во однос на нивното искуство;

(в) соодветната обука на членовите на екипажот и експертот за задача за извршување своите задачи и квалификациите и определувањето на луѓето кои ја спроведуваат таквата обука врз членовите на екипажот и експертот за задача;

(г) одговорности и должности на членовите на екипажот и експертот за задача;

(д) потребните критериуми за перформанси за спроведување на операциите со HESLO;

(ѓ) нормални, абнормални и итни постапки.

SPO.SPEC.HESLO.105 Посебна опрема за HESLO

Хеликоптерот е опремен најмалку со:

(а) едно безбедносно огледало за товар или алтернативен уред со кој може да се види на куката / товар; и

(б) еден мерач на преоптоварување, освен ако не постои друг начин за утврдување на тежината на товарот.

SPO.SPEC.HESLO.110 Превоз на опасни материи

Операторот кој превезува опасни материи до местото или до оддалечени локации без екипаж ќе достави до надлежниот орган да добие ослободување од одредбите од Техничките упатства, ако имаат намера да не се усогласат со условите на тие упатства.

ОДДЕЛ 2

Операции со превоз на луѓе како надворешен товар (HEC)

SPO.SPEC.HEC.100 Стандардни оперативни процедури

Стандардните оперативни процедури за HEC содржат:

(а) опремата која се носи, вклучувајќи ги и нејзините оперативни ограничувања и соодветни записи во списокот со минимална опрема (MEL), каде е применливо;

(б) составот на екипажот и условите на членовите на екипажот во однос на нивното искуство;

(в) соодветната обука на членовите на екипажот и експертот за задача за извршување своите задачи и квалификациите и определувањето на луѓето кои ја спроведуваат таквата обука врз членовите на екипажот и експертот за задача;

(г) одговорности и должности на членовите на екипажот и експертот за задача;

(д) потребните критериуми за перформанси за спроведување на операциите со HESLO;

(ѓ) нормални, абнормални и итни постапки.

SPO.SPEC.HEC.105 Посебна опрема за HEC

(а) Хеликоптерот е опремена најмалку со:

(1) опрема за операции со дигалка или кука за товар;

(2) едно безбедносно огледало за товар или алтернативен уред со кој може да се види на куката / товар; и

(3) еден мерач на преоптоварување, освен ако не постои друг начин за утврдување на тежината на товарот.

(б) Монтажа на целата опрема за работа за дигалка или кука и сите последователни измени мора да поседуваат соодветно одобрение за планираната функција.

ОДДЕЛ 3

Операции со падобран (PAR)

SPO.SPEC.PAR.100 Стандардни оперативни процедури

Стандардните оперативни процедури за PAR содржат:

(а) опремата која се носи, вклучувајќи ги и нејзините оперативни ограничувања и соодветни записи во списокот со минимална опрема (MEL), каде е применливо;

(б) составот на екипажот и условите на членовите на екипажот во однос на нивното искуство;

(в) соодветната обука на членовите на екипажот и експертот за задача за

извршување своите задачи и квалификациите и определувањето на луѓето кои ја спроведуваат таквата обука врз членовите на екипажот и експертот за задача;

(г) одговорности и должности на членовите на екипажот и експертот за задача;

(д) потребните критериуми за перформанси за спроведување на операциите со HESLO;

(ѓ) нормални, абнормални и итни постапки.

SPO.SPEC.PAR.105 Превоз на членови на екипаж и експерти за задача

Условите утврдени за експерт за задача во став SPO.GEN.106 од точка (в) не се применуваат на експертите за задача кои изведуваат скок со падобран.

SPO.SPEC.PAR.110 Седишта

По исклучок од став SPO.IDE.A.160 точка (а) и став SPO.IDE.H.140 точка (а) потточка (1) подот на воздухопловот може да се користи како седиште, под услов на експертите на задачата да им бидат на располагање средства за држење или врзување.

SPO.SPEC.PAR.115 Дополнителен кислород

По исклучок на став SPO.SPEC.119 точка (а) условите за користење на дополнителен кислород не се однесува на членовите на екипажот, освен водачот на воздухопловот и специјалистите за задача за вршење на работите потребни за специјализирана задача кога надморска висина во кабината:

(а) надминува 13 000 стапки за период не подолг од 6 минути; или

(б) надминува 15 000 стапки за период не подолг од 3 минути.

SPO.SPEC.PAR.120 Летови над вода

Кога пренесува повеќе од 6 лица водачот на балонот кој оперира над вода ги одлучува ризиците на преживување на членовите на балонот во случај на принудно слетување на вода, врз основа на тоа дали тој/таа носи со себе предавателот за итно лоцирање (ELT) кој може да пренесува истовремено на фреквенции 121,5 MHz и 406 MHz.

SPO.SPEC.PAR.125 Испуштање на опасни материи

По исклучок на став NCO.SPEC.155, падобранците можат да излезат од воздухопловот за целите на настап на падобранот над населени места, градови или населби или над група на луѓе над отворено простор додека пренесува уред за чад за обука, под услов тие да се произведени за оваа намена.

ОДДЕЛ 4

Акробатски летови (ABF)

SPO.SPEC.ABF.100 Стандардни оперативни процедури

Стандардните оперативни процедури за ABF содржат:

(а) опремата која се носи, вклучувајќи ги и нејзините оперативни ограничувања и соодветни записи во списокот со минимална опрема (MEL), каде е применливо;

(б) составот на екипажот и условите на членовите на екипажот во однос на нивното искуство;

(в) соодветната обука на членовите на екипажот и експертот за задача за извршување своите задачи и квалификациите и определувањето на луѓето кои ја спроведуваат таквата обука врз членовите на екипажот и експертот за задача;

(г) одговорности и должности на членовите на екипажот и експертот за задача;

(д) потребните критериуми за перформанси за спроведување на операциите со HESLO;

(ѓ) нормални, абнормални и итни постапки.

SPO.SPEC.ABF.105 Документи и информации

Долунаведените документи кои се наброени во SPO.GEN.140(а) не треба да се носат при акробатски летови:

(а) детали од пополнетиот ATC план за летање, зависно од потребата;

(б) тековни и соодветни воздухопловни карти за маршрутата на предложениот лет и сите маршрути, по кои е разумно да се очекува дека може да се пренасочи летот;

(в) информации за процедурите и визуелните сигнали, што треба да се користат од пресретнувачкиот воздухоплов или пресретнатиот воздухоплов;и

(г) информации кои се однесуваат на службите за потрага и спасување за областа на планираниот лет.

SPO.SPEC.ABF.110 Опрема

Долунаведените услови за опрема не се применуваат за акробатски летови:

(а) комплет за прва помош како што е дадено во NCO.IDE.A.145 и NCO.IDE.H.145;

(б) рачен противпожарен апарат како што е дадено во NCO.IDE.A.160 и NCO.IDE.H.180;

(в) предавател за итно лоцирање или сопствен уред за лоцирање како што е дадено во NCO.IDE.A.170 и NCO.IDE.H.170.`.

РЕГУЛАТИВА (ЕУ) БР. 2015/140 НА КОМИСИЈАТА

од 29 јануари 2015 година

за изменување на Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012 во однос на стерилна летачка кабина и исправка на таа регулатива

ЕВРОПСКАТА КОМИСИЈА,

имајќи го предвид Договорот за функционирањето на Европската унија,

имајќи ја предвид Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 на Европскиот парламент и на Советот од 20 февруари 2008 година за заедничките правила во областа на цивилното воздухопловство, за формирање на Европска агенција за воздухопловна безбедност и за поништување на Директива 91/670/ЕЕЗ, Регулатива (ЕЗ) бр. 1592/2002 и Директива 2004/36/ЕЗ ([64]), а особено член 8(5) од истата,

со оглед на тоа што:

(35) Операторите и персоналот кој учествува во користење на некои воздухоплови во операции, треба да ги исполнуваат основните услови утврдени во Анекс IV од Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008.

(36) Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012([65]) на Комисијата ги утврдува условите за безбедно оперирање на воздухопловот.

(37) За да бидат земени предвид ризиците поврзани со можноста за грешки поради вознемирување или одвлекување на внимание на летачкиот екипажот во текот на одредени фази на летот, операторите треба да осигурат дека од членовите на екипажот не се бара да вршат какви било други активности за време на критичните фази на летот, освен оние кои се потребни за безбедно оперирање на воздухопловот.

(38) Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012 го одредува ограничувањето на бројот на луѓе кој што може да се пренесува за време на специјализираните операции. Сепак, ова ограничување не е оправдано поради безбедносни причини. Оттука, член 5, став 7 од истиот треба да се прилагоди.

(39) Регулативата (ЕУ) бр. 71/2014([66]) го додава Членот 9а во Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012. Регулативата (ЕУ) бр. 83/2014([67]) дополнително додава уште

---

[64] Сл. весник L 79, 19 март 2008 год., стр. 1.

[65] Регулатива (ЕУ) бр. 965/2012 на комисијата од 5 октомври 2012 година за утврдување на техничките услови и административните постапки во врска со воздушните операции во согласност со Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 на Европскиот парламент и на Советот (Сл. весник L 296, 25 Октомври 2012 год., стр. 1).

[66] Регулатива (ЕУ) бр. 71/2014 на Комисијата од 21 јануари 2014 година за изменување на Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012 за утврдување на техничките услови и административните постапки во врска со воздушните операции во согласност со Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 на Европскиот парламент и на Советот (Сл. весник L 28, 31 јануари 2014 год., стр. 27).

[67] Регулатива (ЕУ) бр. 379/2014 на комисијата од 29 јануари 2014 година за изменување на Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012 за утврдување на техничките услови и административните постапки во врска со воздушните операции во согласност со Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 на Европскиот парламент и на Советот

еден член 9а кој требаше да се нумерира како член 9б. Во интерес на јасност и правна сигурност Член 9а се додава во Регулативата (ЕУ) бр. 83/2014 се изменува и правилно нумерира.

(40) Заради правната сигурност и да се обезбеди конзистентност со условите од Регулативата (ЕЗ) бр. 216/2008, неопходно е во одредени јазични верзии, за да се коригираат некои термини кои се користеле во Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012.

(41) Оттука, Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012 треба соодветно да се измени и коригира.

(42) Мерките предвидени во оваа регулатива се базираат на мислењето([68]) на Европската агенција за воздухопловна безбедност во согласност со став 2 (б) од член 17 и став 1 од член 19 од Регулативата (ЕЗ) бр. 216/2008.

(43) Мерките предвидени во оваа регулатива се во согласност со мислењето на Комитетот, основан согласно член 65 од Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008,

ЈА ДОНЕСЕ ОВАА РЕГУЛАТИВА:

Член 1

Регулатива (ЕУ) бр. 965/2012 на Комисијата се изменува како што следува:

(14) Член 5 се изменува како што следува:

(а) став 4 се заминува со следново:

`4. Оператори кои користат некомплексни авиони и хеликоптери на моторен погон, како и балони и едрилици за некомерцијални операции, вклучувајќи ги и некомерцијалните специјализирани операции, ќе управуваат со воздухопловите во согласност со одредбите утврдени во Анекс VII.`

(б) во став 5, точката (б) се заменува со следново:

`(б) останати авиони и хеликоптери на моторен погон, како и балони и едрилици, во согласност со одредбите утврдени во Анекс VII.

[68] Мислењето на Европската агенција за воздухопловна безбедност бр. 05/2013 од 10 јуни 2013 година за Регулатива на Комисијата за утврдување на правилата за постапките кои се однесуваат на непречено работење во пилотската кабина.

(в) во став 7, втората реченица се заменува со следново:

`Освен членовите на екипажот, во воздухопловот не смеат да се качуваат лица кои не се потребни за мисијата `

(15) Член 6 се изменува како што следува:

(а) во став 2, првата реченица се заменува со следново:

`По пат на отстапување од член 5(1), воздухопловот наведен во член 4(5) од Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008, во случај на авиони, се користи за операции под условите утврдени во Одлука С(2009) 7633 на Комисијата од 14 октомври 2009 година, кога се користат за операции на САТ.`;

(б) во став 4а, воведниот дел се заменува со следново:

`4а. По исклучок на ставовите 1 и 6 од член 5, следниве операции на некомплексни воздухоплови на моторен погон, авиони и хеликоптери на моторен погон, балони и едрилици можат да се вршат во согласност со Анекс VII.:`.

(16) Член 9а кој се додава со Регулатива (ЕУ) бр. 83/2014 се заменува со следново:

` Член 9а.

Ревизија

Агенцијата врши постојана ревизија на ефективноста на одредбите за ограничување на времетраење на летот и работното време и условите за одмор во однос на останатите содржани во Анекс II и III. Најдоцна до 18 февруари 2019 година Агенцијата треба да подготви прв извештај за резултатите од оваа ревизија.

Оваа ревизија вклучува научна сознанија и се заснова на собраните оперативните податоци со помош на земјите-членки во текот на подолг временски период по датумот на примена на оваа регулатива.

Ревизијата го оценува учинокот на најмалку следново при вниманието на екипажот:

- Должности во траење од повеќе од 13 часа во најповолно време од денот;
- Должности во траење од за повеќе од 10 часа во помалку погодно време од денот;
- Должности во траење од за повеќе од 11 часа за членови на екипаж во непозната состојба на аклиматизација;

- Должности кои вклучуваат голем број сектори (повеќе од 6);
- Должности на повик како што се време/состојба на чекање или дежурство, на кои им следуваат должности на лет; и
- Нарушени распореди`.

(17) Анексите I, III, IV, VI и VIII се изменуваат во согласност со Анекс I кон оваа регулатива.

Член 2

Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012 е коригирана како што следува:

(1) Став 6(7) од Членот е заменет со следново:

`7. По исклучок од SPA.PBN.100 PBN во Анекс V, некомерцијални операции на некомплексни воздухоплови на моторен погон во определениот воздушен простор, авиокомпании или во согласност со процедурите за навигација заснована врз перформансите (PBN), продолжуваат да се извршуваат согласно со условите утврдени во националното законодавство на земјите-членки, во очекување на донесувањето и примената на соодветните правила за спроведување.`;

(2) Анексите II, III, IV, VI и VIII се коригираат како што е дадено во Анекс II кон оваа регулатива.

Член 3

Оваа регулатива влегува во сила на дваесеттиот од денот на нејзиното објавување во *Службен весник на Европската унија*.

Сепак, точката (3) од Членот 1 се применува од 18 февруари 2016 година.

Оваа регулатива е целосно обврзувачка и директно применлива во сите земји-членки.

Брисел, 29 јануари 2015 год.

За Комисијата

Претседател

Жан Клод Јункер

АНЕКС 1

Анексите I, III, IV, VI и VIII кон Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012 се изменуваат како што следува:

(1) Во Анекс I се додава следнава точка (109а):

`(109а) `стерилна летачка кабина` е кое било време кога членовите на летачкиот екипаж не се вознемирувани или попречени, освен за работи кои се критични за безбедноста на воздухопловот или безбедноста на лицата во воздухопловот;`.

(2) Во Анекс III(ДЕЛ-ORO):
(а) во ORO.GEN.110, точката (ѓ) се заменува со следново:

`(ѓ) Операторот утврдува процедури и инструкции за безбедно користење на секој тип на воздухоплов, во кои се содржани обврските и одговорностите на членовите на земниот персонал и на членовите на летачкиот екипаж, за сите видови на операции на земја и за време на лет. Тие процедури и инструкции не бараат од членовите на екипажот да вршат други активности за време на критичните фази од летот, освен неопходните за безбедно работење на воздухопловот.

(б) во ORO.MLR.105, точката (а) се заменува со следново:

(а) Листа на минимална опрема (MEL) се изготвува согласно наведеното во точка 8.а.3 од Анекс IV кон Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008, врз основа на соодветната главната листа на минимална опрема (MMEL), како што е определено во податоците, утврдени во согласност со Регулатива (ЕЗ) бр. 1702/2003. Доколку MMEL не е воспоставена како дел од податоците за оперативна сообразност, MEL може да се темели врз соодветната MMEL која ја има прифатено државата на операторот или регистарот, зависно од потребата.`.

(3) Во Анекс IV (ДЕЛ-CAT) се додава следнава точка:

`**CAT.GEN.MPA.124 Движење на воздухоплов по земја**
Операторот ги воспоставува постапките за движење на воздухоплов по земја за да се гарантира безбедно работење и со цел да се зголеми безбедноста на полетно – слетната патека.`.

(4) Анекс VI (ДЕЛ-NCC) се додава следнава точка:

`**NCC.GEN.119 Движење на воздухоплов по земја**
Операторот ги воспоставува постапките за движење по земја за да гарантира безбедно работење и зголемување на безбедноста на полетно – слетната патека.`.

(5) Во Анекс VII (ДЕЛ-SPO) се додава следнава точка:

`**CAT.GEN.MPA.1119 Движење на воздухоплов по земја**
Операторот ги воспоставува постапките за движење на воздухоплов по земја за да се гарантира безбедно работење и со цел се зголеми безбедноста на полетно – слетната патека.`.

АНЕКС II

Анексите I, III, IV, VI и VIII кон Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012 се коригираат како што следува:

(1) Во Анекс II:

(а) точката ARO.GEN.220(a)(8) се заменува со следново:
`(8) надзор на работењето на операторите на некомплексни воздухоплови на моторен погон кои се користат за некомерцијални цели.`

(б) точката ARO.GEN.300(a)(з) се заменува со следново:
`(3) континуирана усогласеност со условите кои се применуваат за некомерцијалните оператори на некомплексни те воздухоплови на моторен погон; и`

(2) Во Анекс III:

(а) точката ORO.GEN.110(k)(ii) се заменува со следново:

`(ii) други некомплексни хеликоптери на моторен погон, со еден мотор, со MOPSC од 5 или помалку,`;

(б) точката ORO.FC.005(б)(2) се заменува со следново:

`(2) операција на комерцијален воздушен сообраќај на патници спроведено според VFR во текот на денот при полетување и слетување на ист аеродром или оперативно место во рамки на локалната област, наведени од страна на надлежниот орган, со:

- едномоторен авион со пропелер со максимална дозволена маса на полетување од 5 700 кг или помалку, со MOPSC 5, или

- едномоторни некомплексни хеликоптери на моторен погон со MOPSC 5.`;

(в) точката ORO.FC.105(г)(2) се заменува со следново:

`(2) операција на комерцијален воздушен превоз на патници, кои се спроведуваат под VFR преку ден, при полетување или слетување на ист аеродром или оперативно место или во рамките на локалната област

наведено од страна на надлежниот орган, со несложени комплексни хеликоптери со еден мотор, со најголем број на патнички седишта до 5.`;

(г) точката ORO.FC.230 (б)(4) се заменува со следново:

`(4) Членот од летачкиот екипаж, кој учествува во дневни операции и во маршрути водени со помош на надворешни визуелни ориентири, со некомплексни хеликоптери на моторен погон, може да помине на проверка за стручностна операторот само за еден од соодветните типови кои ги поседува. Проверката на стручност на операторот се врши секогаш на типот, кој последен бил искористен за ваква проверка. Соодветните типови на хеликоптери кои можат да бидат групирани за целите на проверката на стручност спроведени од операторот, се наведуваат во оперативниот прирачник.`;

(д) точката ORO.FC.230 (б)(5) се заменува со следново:

`(5) И покрај ORO.FC.145(а)(2), за операциите со хеликоптери, различни од оние со сложен мотор, во дневни услови и при маршрути, со помош на визуелни ориентири, како и со авиони со летечки карактеристики од класа В, проверката може да биде извршена од соодветно квалификуван капетан, назначен од операторот, обучен за начелата за ефективно користење на ресурсите на екипажот за безбедно и ефикасно летање (CRM) и проценка на вештините за управување со ресурсите на екипажот. Операторот го информира надлежниот орган за назначените лица.`.

(3) Во Анекс IV:

(а) во точката CAT.GEN.MPA.180 (б) воведниот дел се заменува со следново:

` (б) Без да е во спротивност со (а), за операции според условите на визуелно летање (VFR) во текот на денот, со комплексни воздухоплови на моторен погон, кои полетуваат и слетуваат на еден ист аеродром или оперативна површина во рок од 24 часа, или кои остануваат во локалната географска област, наведена во оперативниот прирачник,следната документација може да се чува на аеродромот или на оперативното место:`;

(б) точката CAT.OP.MPA.100 (б)(1) се заменува со следново:

`(1) операции согласно VFR во текот на денот, на некомплексни авиони, на моторен погон;`.

(в) точката CAT.OP.MPA.105 (б)(1) се заменува со следново:

` (1) некомплексни авиони на моторен погон; и`;

(г) точката CAT.OP.MPA.130 (а) се заменува со следново:

` (а) Со исклучок на активностите по VFR со некомплексни авиони на моторен погон, операторот утврдува соодветни оперативни процедури за полетување и слетување/приод за секој тип на авиони, земајќи ја предвид потребата од намалување на ефектот од бучавата на воздухопловот.`

(д) точката CAT.OP.MPA.135 (в) се заменува со следново:

`(в) (а)(1) не се применува за операции со некомплексни воздухоплови на моторен погон по VFR во текот на денот со воздухоплови за летови со поаѓање од и пристигнуваат на ист аеродром или оперативно место.`

(г) точката CAT.OP.MPA.175 (в) (1) се заменува со следново:

` (1) некомплексни воздухоплови на моторен погон кои полетуваат и слетуваат на ист аеродром или оперативно место; или`

(4) Во Анекс VII:

(а) насловот се заменува со следново:

`НЕКОМЕРЦИЈАЛНИ ВОЗДУШНИ ОПЕРАЦИИ СО НЕКОМПЛЕКСНИ ВОЗДУХОПЛОВИ НА МОТОРЕН ПОГОН`;

(б) точката NCO.SPEC.100 се заменува со следново:

`NCO.SPEC.100 Опсег

Овој поддел ги утврдува посебните услови кои треба да се почитуваат од страна на водачот на воздухопловот кој врши специјализирани некомерцијални операции со некомплексни воздухоплов на моторен погон.`

(5) Во Анекс VIII:

(а) точката SPO.GEN.005 (б) се заменува со следново:

` (б) По исклучок од ставот (а), некомерцијални специјализирани операции со кои некомплексни воздухоплови на моторен погон треба да биде во согласност со Анекс VII. (Дел-NCO).`

(б) точката SPO.GEN.005 (в) воведниот дел се заменува со следново:

`(в) По исклучок од ставот (а) следниве операции со некомплексни воздухоплови на моторен погон може да се вршат во согласност со Анекс VII. (Дел-NCO):`

(в) точката SPO.IDE.A.160 (в) се заменува со следново:

`(в) за некомплексни воздухоплови на моторен погон појас за седиште со безбедносен систем за врзување на горниот дел од торзото, кое се ослободува на една точка .;`

(г) точката SPO.IDE.H.195 насловот се заменува со следново:

`**Летови над вода - некомплексни хеликоптери на моторен погон`;**

(д) точката SPO.IDE.H.203 воведните зборови се заменува со следново:

` Сложени хеликоптери на моторен погон кои вршат операции над вода во несоодветна средина на растојание од копното што одговара на повеќе од 10 минути на лет при нормална брзина на крстарење и некомплексни хеликоптери на моторен погон кои оперираат над вода во несоодветна средина на растојание од земјата 50NM од копното:`

РЕГУЛАТИВА (ЕУ) НА КОМИСИЈАТА 2015/640

од 23 април 2015 година

за дополнителни спецификации во однос на пловидбеноста за одреден вид на операции и за изменување на Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012

ЕВРОПСКАТА КОМИСИЈА,

имајќи го предвид Договорот за функционирањето на Европската унија,

имајќи ја предвид Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 на Европскиот парламент и на Советот од 20 февруари 2008 година за заедничките правила во областа на цивилното воздухопловство, за формирање на Европска агенција за воздухопловна безбедност и за поништување на Директива 91/670/ЕЕЗ, Регулатива (ЕЗ) бр. 1592/2002 и Директива 2004/36/ЕЗ ([69]), а особено член 5(5)(д)(vi) од истата,

со оглед на тоа што:

(1) Во согласност со Регулативата (ЕЗ) бр.216/2008, Комисијата со помош на Европската агенција за воздухопловна безбедност (во понатамошниот текст како "Агенцијата"), треба да ги усвојат сите неопходни правила за спроведување на заеднички услови за пловидбеност низ Унијата.

(2) Во интерес на безбедноста, овие барања, кои го опфаќаат целиот животен циклус на воздухопловните производи, вклучувајќи го и спроведувањето на дополнителните спецификации во однос на пловидбеноста за одреден вид операции по издавањето на првото уверение за тип.

(3) Техничките барања од JAR-26 `Дополнителни барања во однос на пловидбеноста на операциите`, издадена од Здружените воздухопловни власти (JAA) 13 јули 1998 година, изменети со третиот амандман од 1 декември 2005 година, треба да бидат утврдени со правото на Унијата, бидејќи JAA престана да постои на 30 јуни 2009 година и полето на примена на Регулативата (ЕС) бр. 216/2008 беше продолжено до 20 февруари 20 2008 година, така да ги вклучува операциите.

(4) Со цел да се обезбеди конзистентност и да се разјаснат обврските поврзани со пловидбеноста, во Регулативата на Комисијата (ЕУ) бр. 965/2012([70]) треба да се вметне упатување кон оваа регулатива.

(5) Со цел да се обезбеди непречена транзиција и да се избегне нарушување, треба да обезбедат соодветни преодни мерки.

(6) Мерките предвидени со оваа регулатива се врз основа на мислењето на Агенцијата во согласност со став 1 член 19 од Регулативата (ЕЗ) бр. 216/2008.

---

[69] Сл. весник L 79, 19 март 2008 год., стр. 1.

[70] Регулатива (ЕУ) бр. 965/2012 на Комисијата од 5 октомври 2012 година за утврдување на техничките барања и административните постапки во врска со воздушни операции во согласност со Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 на Европскиот парламент и на Советот (Сл. весник L 296, 25 октомври 2012 год., стр. 1.)

(7) Мерките предвидени со оваа регулатива, во согласност со мислењето на Комитетот на Европската агенција за безбедност на воздушната пловидба, основан со член 65 од Регулативата (ЕЗ) бр. 216/2008,

ЈА ДОНЕСЕ ОВАА РЕГУЛАТИВА:

Член 1

Опсег

Оваа регулатива утврдува заеднички дополнителни спецификации во однос на пловидбеноста, со цел да се поддржи континуираниот напредок во пловидбеноста и безбедноста на:

(а) воздухоплови регистрирани во земјата-членка;

(б) воздухоплови регистрирани во трети земји и користени од оператори за кои земјата-членка обезбедува надзор.

Член 2

Дефиниции

За целите на оваа регулатива:

(а) `најголем оперативен број на патнички седишта` е максималниот број патнички седишта во одреден воздухоплов, со исклучок на седишта на екипажот, утврден за потребата на работата и во оперативниот прирачник;

(б) `големи авион` е авион кој поседува спецификации за сертификација за големи авиони "CS-25" или еквивалентно како негова сертификациона основа.

Член 3

Дополнителни спецификации за пловидбеност за одреден тип на операции

Операторите на кои земја-членка обезбедува надзор, треба при оперирањето на воздухопловите од Член 1 да се придржуваат на одредбите од Анекс I.

Член 4

Измена на Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012

Анекс III на Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012 се изменува во согласност со Анекс II оваа регулатива за да содржи упатување од оваа регулатива.

Член 5

Преодни одредби

Воздухоплови за кои нивните оператори до своите надлежни органи докажале усогласеност со условите наведени во JAR-26 `Дополнителни услови во однос на пловидбеноста на операциите`, (во понатамошниот текст `JAR-26 услови`), издаден од Здружените воздухопловни власти (JAA) 13 јули 1998 година, изменети со третиот амандман од 1 декември 2005 година, пред датумот на примена наведен во Член 6, се смета дека се направени во согласност со еквивалентните спецификации утврдени во Анекс I на оваа Регулатива.

Воздухоплов за кој е утврдена усогласеноста со условите наведени во JAR-26 еквивалентни на спецификациите утврдени во точките 26.50, 26,105, 26,110, 26,120, 26,150, 26,155, 26,160, 26.200, 26.250 од Анекс I на оваа регулатива во согласност со првиот потстав последователно, не се изменува на начин кој би можеле да влијае на нивната усогласеност со условите од JAR-26 за кои станува збор.

Член 6

Стапување во сила и примена

Оваа регулатива влегува во сила на дваесеттиот ден по нејзиното објавување во *Службениот весник на Европската унија.*

Таа се применува од 14 мај 2015 година

Меѓутоа точките 26.50, 26,105, 26,110, 26,120, 26,150, 26,155, 26,160, 26.200, 26.250 од Анекс I се применуваат од 14 мај 2017 година.

Оваа регулатива е целосно обврзувачка и директно применлива во сите земји-членки.

Брисел, 23 април 2015 год.

За Комисијата

Претседател

Жозе Клод Јункер

АНЕКС I

ДЕЛ – 26

ДОПОЛНИТЕЛНИ СПЕЦИФИКАЦИИ ВО ОДНОС НА ПЛОВИДБЕНОСТА НА ОПЕРАЦИИТЕ

СОДРЖИНА

ПОДДЕЛ А – ОПШТИ ОДРЕДБИ

26.10 Надлежно тело

26.20 Привремено неисправна опрема

26.30 Доказ за усогласеност

ПОДДЕЛ Б –ГОЛЕМИ АВИОНИ

26.50 Седишта, легла, сигурносни појаси и прицврстување

26.100 Локација на излезите во итен случај

26.105 Пристап до излез во итен случај

26.110 Ознаки за излез во итен случај

26.120 Внатрешно осветлување за итен случај и работа на осветлувањето во итни случаи

26.150 Внатрешност на кабините

26.155 Ниво на запаливост на заштитниот материјал на одделот за карго

26.160 Заштита од пожар во санитарните простории

26.200 Звучно предупредување при вклучување на опремата за слетување

26.250 Системи за работа на врата од кабината - едно лице е онеспособено

ПОДДЕЛ А

ОПШТИ ОДРЕДБИ

26.10 Надлежно тело

За целите на овој дел од Анексот, надлежниот орган пред кој операторите мора да покажат усогласеност со спецификациите е орган определен од страна на земјата-членка во која операторот има главно место на деловна активност..

26.20 Привремено неисправна опрема

Лет не смее да започне ако секој инструмент, парче опрема или функции кои му

се потребни на воздухоплов во согласност со овој дел се неисправни или недостасуваат, освен ако се ослободени од листата на минимална опрема на операторот утврдени во дел ORO.MLR.105 и ако одобрени од страна на надлежниот орган.

26.30 Доказ за усогласеност

(а) Во согласност со став 2 Член 19 од Регулативата (ЕЗ) бр. 216/2008, Агенцијата издава спецификации за сертификација како стандард со цел да се демонстрира усогласеност на производите со овој дел. Спецификациите за сертификација треба да бидат доволно детални и специфични за на операторите да им ги опишат начините под кои е можно да се покаже усогласеност со условите од овој дел.

(б) Операторот може да покаже усогласеност со условите од овој дел придржувајќи се до:

(i) деталните спецификации издадени од Агенцијата согласно став (а) или еквивалентни спецификации издадени од страна на Агенцијата во согласност со Дел 21.А.16А; или
(ii) техничките стандарди кои обезбедуваат исто ниво на безбедност, како и оние кои се вклучени во тие спецификации.

ПОДДЕЛ Б –ГОЛЕМИ АВИОНИ

26.50 Седишта, легла, сигурносни појаси и прицврстување

Операторите на големи авиони кои поседуваат уверение за тип од 1 јануари 1958 година или подоцна, а се користат во комерцијален воздушен транспорт, обезбедуваат дека сите места за членови на лет или за кабински персонал и нивните системи за прицврстување се конфигурирани со цел да обезбеди оптимално ниво на заштита при принудно слетување и во исто време да им се овозможи на луѓето извршување на потребните функции и можност за брз излез.

26.100 Положба на излез во итен случај

Освен за авиони кои имаат конфигурација за излез во итен случај на која е инсталирана и одобрена пред 1 април 1999 година, операторите на големите авиони кои се користат во комерцијален воздушен сообраќај со највисока оперативната конфигурација на патнички седишта поголема од деветнаесет, и со еден или повеќе деактивирани излези за итни случаи, обезбедува дека растојанието помеѓу останатите излези овозможува ефикасна евакуација.

26.105 Пристап до излез во итен случај

Операторите на големите авиони кои се користат во комерцијален воздушен сообраќај обезбедуваат начини за да го олеснат брзото и лесно движење на патници од своите седишта до кои било излези за итни случаи во случај на итна евакуација.

26.110 Ознаки за излез во итен случај

Операторите на големи авиони кои се користат во комерцијален воздушен сообраќај ги исполнуваат следниве барања:

(а) обезбедуваат начини со кои, во случај на итна евакуација на патници од кабината им се олеснува лоцирањето, пристапот и користењето на излезите за итни случаи во согласност со предвидените услови во кабината;

(б) обезбедуваат начини со кои во случај на итна евакуација на персоналот надвор од воздухопловот им се олеснува лоцирањето и користење на излези за итни случаи.

26.120 Внатрешно осветлување за итен случај и работа на осветлувањето во итни случаи

Операторите на големите воздухоплови кои се користат во комерцијален воздушен сообраќај обезбедуваат достапност на осветлени знаци за излез, генерално осветлување во кабина и областите за излез како и подно осветлување на патот за да се олесни наоѓање на излезот и движењето на патници кон излезите за итни случаи при евакуација.

26.150 Внатрешност на кабините

Операторите на големи авиони кои се користат во комерцијален воздушен сообраќај ги исполнуваат следниве барања:

(а) сите материјали и опрема кои што се употребени за преградите кои се користат од екипажот и патниците, треба да имаат запаливи својства кои го намалуваат ефектот на пожар за време на летот и овозможуваат одржување на условите за преживување во кабината за време кое е сразмерно на она кое е потребно за евакуација на воздухопловот;

(б) забраната за пушење е означена со ознаки;

(в) контејнери за депонирање треба да обезбедуваат задржување на огнот во контејнерот; овие контејнери имаат ознака за забрана за оставање на материјалите кои што се користат при пушење.

26.155 Ниво на запаливост на заштитниот материјал на одделот за карго

Операторите на големи авиони кои поседуваат уверение за тип од 1 јануари 1958 година или подоцна, а се користат во комерцијален воздушен транспорт, обезбедуваат дека заштитниот материјал од Класа C или Класа D во одделот за товар е направен од материјал кој соодветно спречува пожар во кабината, без да го загрози воздухопловот или патниците.

26.160 Заштита од пожар во санитарните простории

Операторите на големите авиони кои се користат во комерцијален воздушен сообраќај со највисока оперативната конфигурација на патнички седишта

поголема од деветнаесет ги исполнуваат следниве барања:

Санитарните простории се опремени со:

(а) средства за откривање на чад;

(б) средството за автоматско гаснење на пожар во секој сад за отпад.

26.200 Звучно предупредување при вклучување на опремата за слетување

Операторите на големи авиони кои се користат во комерцијален воздушен сообраќај обезбедуваат дека е вграден соодветен уред опремен со звучно предупредување за опремата за слетување со цел значително да се намали веројатноста на ненамерно слетување со неактивирана опрема за слетување.

26.250 Системи за работа на врата од кабината - едно лице онеспособено

Операторите на големи авиони кои се користат во комерцијален воздушен сообраќај обезбедуваат дека вградениот системи за ракување со вратата од пилотската кабина има алтернативна опција за отворање како би им се овозможило на членови на кабинскиот персонал екипажот пристап до пилотската кабината во случај на онеспособеност на член на екипажот на лет.

Анекс II

Во Анекс III (Дел-ORO) кон Регулативата (ЕУ) бр.965/2012 во став (в) точка 1 од ORO.AOC.100 се заменува со следниов текст: `

`(1) ги исполниле важечките барања, наведени во Анекс IV кон Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008, овој Анекс (Дел – ORO), Анекс IV (Дел-CAT) и Анекс V (Дел-SPA) кон оваа Регулатива и Анекс I (Дел 26) кон Регулативата (ЕЗ) 2015/640 (*);

(*)Регулатива на Комисијата 2015/640 од 23 април 2015 година за дополнителни спецификации во однос на пловидбеноста за одреден вид на операции и за изменување на Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012 (Сл. весник L 106, 24 април 2015 год., стр. 18.)`

РЕГУЛАТИВА ЗА СПРОВЕДУВАЊЕ (ЕУ) Бр. 2019/133
на КОМИСИЈАТА

од 28 јануари 2019 година,

со која се изменува и дополнува Регулатива (ЕУ) бр. 2015/640, во врска со воведувањето на нови дополнителни спецификации за пловидбеност

ЕВРОПСКАТА КОМИСИЈА,

имајќи го предвид Договорот за функционирањето на Европската унија,

имајќи ја предвид Регулативата (ЕУ) бр. 2018/1139 на Европскиот парламент и на Советот од 4 јули 2018 година, за заеднички правила во областа на цивилното воздухопловство и за основање на Агенција на Европската Унија за безбедност на воздухопловството, и за укинување на Регулативата (ЕЗ) бр. 216/2008 ([71]), а особено член 17(1)(ж) од истата,

со оглед на тоа што:

(1) Во Регулатива (ЕУ) бр. 2015/640 на Комисијата ([72]), се наведуваат дополнителни услови за пловидбеност на воздухопловите, за чии проекти веќе има издадени уверенија. Овие дополнителни услови за пловидбеност се потребни за поткрепа на континуираната пловидбеност и за подобрување на безбедноста. Имено, кога Агенцијата на Европската Унија за безбедност на воздухопловството („Агенцијата“) ги ажурира спецификациите за издавање на уверение („CS“), кои таа ги издала согласно член 76(3) од Регулатива (ЕУ) бр. 2018/1139, со цел CS и понатака да се соодветни за својата намена, од воздухоплов, за чии проект веќе постои уверение, нема да се бара да се придржува кон ажурираната верзија на CS, ако е во производство или ако се користи.

(2) Со цел, во Европа да се одржи високо ниво на безбедност на воздухопловството и на условите за заштита на животната средина, можеби ќе има потреба на воздухопловите да им се наложи придржување кон дополнителните услови за пловидбеност, кои Агенцијата не ги налагала во времето на издавање на уверение за проект, бидејќи во тоа време тие не биле вклучени во релевантните CS. Оваа измена и дополнување на Регулатива (ЕУ) 2015/640 се однесува на три подобрувања/појаснувања на CS.

([71]) Сл. весник. L 212, 22.8.2018 година, стр. 1.
([72]) Регулатива (ЕУ) бр. 2015/640 на Комисијата, од 23 април 2015 година, за дополнителни спецификации за пловидбеност за даден вид на операции и за изменување и дополнување на Регулатива (ЕУ) бр. 965/2012 (Сл. весник. L 106, 24.4.2015 година, стр. 18).

(3) Прво, во 1989 година, Здружените воздухопловни власти (JAA) воведоа нови стандарди за проектирање за динамички услови за седиштата на патниците и кабинскиот персонал на големите авиони, нудејќи подобрена заштита на лицата во авионот. Целта на тие стандарди беше да се намали ризикот од повреди или смрт во случај на принудно слетување. Тие се пренесоа во спецификациите на Агенцијата за издавање на уверение за големи авиони (CS–25), но се применуваат само на големи воздухоплови, за кои барањето за издавање на уверение за проектот е поднесено после 1989 година. Бидејќи одредени големи авиони можеби не можат да се придржуваат кон тие стандарди, заради тоа треба да се воведат дополнителни спецификации за пловидбеност. Водејќи должно внимание на карактерот и ризикот на операциите со големи авиони, одржувајќи при тоа високо униформно ниво на безбедност на цивилното воздухопловство во Унијата, се смета дека е сразмерно и економично исплатливо да се воведат овие дополнителни спецификации за пловидбеност само за големите авиони, кои се ново произведени врз основа на проект, за кои Агенцијата веќе издала уверение. Овие дополнителни спецификации за пловидбеност не би требало да се применуваат на седиштата во пилотската кабина, нити на седиштата на авиони со помал капацитет на патници, со кои, на барање, се вршат нередовни комерцијални операции во воздушниот превоз, бидејќи се смета дека тоа не е нити сразмерно ни економски исплатливо.

(4) Второ, Агенцијата во 2009 година, во спецификациите за издавање на уверение за големи авиони (CS – 25, измена и дополнување бр. 6) воведе нови стандарди за запаливост на материјалот за топлинска, односно звучна изолација, со што се постигна подобрување на извесни карактеристики на изолацискиот материјал, кој е вграден во трупот за да се спречи ширењето и продирањето на огнот. Овие нови стандарди за запаливост се применуваат само на големи авиони, за кои барањето за издавање на уверение е поднесено по 2009 година. Бидејќи одредени големи авиони можеби не можат да се придржуваат кон тие стандарди, заради тоа треба да се воведат дополнителни спецификации за пловидбеност. Водејќи должно внимание на карактерот и ризикот од операциите со големи авиони, одржувајќи при тоа високо униформно ниво на безбедност на цивилното воздухопловство во Унијата, се смета дека е сразмерно и економично исплатливо да се воведат дополнителни спецификации за пловидбеност, со цел решавање на ризикот од ширење на оган за време на лет на големи авиони, кои се ново произведени врз основа на проект, за кои Агенцијата веќе издала уверение. Исто така, овие дополнителни спецификации за пловидбеност треба да се применуваат и на големи авиони кои се користат во времето на замена на материјалот за топлинска, односно звучна изолација. Конечно, дополнителните спецификации за пловидбеност, со цел решавање на ризикот од ширење на оган во авионот после несреќа, треба да се воведат за големите авиони со капацитет од 20 или повеќе патнички седишта, а да се применуваат само на авиони кои се ново произведени врз основа на проект за кои Агенцијата веќе издала уверение.

(5) Трето, со цел постепено да се намалува влијанието кое врз животната средина го има халонот користен во опремата за противпожарна заштита, Меѓународната организација за цивилно воздухопловство (ICAO) издаде нови стандарди, така што го измени и дополни Анекс 6 на ICAO, а кои се применливи од 15 декември 2011 година. Со цел да се почитуваат тие стандарди, треба да се воведат дополнителни спецификации за пловидбеност на ново-произведените големи авиони и големи хеликоптери, за чии проекти Агенцијата веќе издала уверение, врз основа на спецификациите за издавање на уверение, со кои се дозволува користење на халон како соодветен агенс.

(6) Заради тоа, Регулативата (ЕУ) бр. 2015/640 треба соодветно да се измени и дополни.

(7) Мерките кои се предвидуваат во оваа регулатива се засноваат врз мислењата на Агенцијата согласно член 76(1) од Регулатива (ЕУ) бр. 2018/1139.

(8) Мерките кои се предвидуваат во оваа регулатива се во согласност со мислењето на Комитетот, кој е основан со член 127(3) од Регулатива (ЕУ) бр. 2018/1139,

ЈА ДОНЕСЕ СЛЕДНАТА РЕГУЛАТИВА:

Член 1

Регулатива (ЕУ) бр. 2015/640 се менува и дополнува како што следи:

(1) Член 2 се менува и дополнува како што следи:

(а) точка (б) се заменува со следното:

'(б) „голем воздухоплов (*large aeroplane*)“ е авион, кој во својата основа за издавање на уверение има спецификации за издавање уверение за големи авиони „CS–25“ или еквивалентни;'

(б) се додаваат следните точки (в) и (г):

'(в) „голем хеликоптер (*large helicopter*)“ е хеликоптер, кој во својата основа за издавање на уверение има спецификации за издавање уверение за големи хеликоптери„CS–29“ или еквивалентни;

(г) „ воздухоплов со помал капацитет за патници (*low–occupancy aeroplane*)“ е авион, со конфигурација од најголем број на оперативни патнички седишта:

(1) до 19 и вклучително 19 седишта, или;

(2) до и вклучувајќи една третина од максималниот капацитет на патнички седишта за авион со уверение за тип, како што е наведено во техничките податоците (официјална спецификација на холмологиран тип) (TCDS), под услов дека се исполнети и двата од следните услови:

(а) одобрениот вкупен број на патнички седишта, на кои може да се седи за време на возење по земја, полетување или слетување не е поголем од 100 по палуба;

(б) конфигурацијата со најголем број на оперативни патнички седишта за време на возење по земја, полетување или слетување во секоја поединечна зона помеѓу паровите на излезите во случај на опасност (или во која било крајна зона) не надминува една третина од збирот на дозволените патнички седишта за паровите на излезите во случај на опасност, кои ја ограничуваат таа зона (користејќи го бројот на дозволените патнички седишта за секој пар на излез во случај на опасност, како што е дефинирано со важечката основа за издавање на уверение на авион). За потребите на утврдување на придржувањето кон ова ограничување на зоните, во случај на воздухоплов чии излези во случај на опасност се деактивирани, се смета дека сите излези во случај на опасност се во функција.'

(2) Анекс I (Дел–26) се менува и дополнува согласно Анексот кон оваа регулатива.

Член 2

Оваа регулатива влегува во сила на дваесеттиот ден од денот на нејзиното објавување во *Службениот весник на Европската унија*.

Оваа регулатива е целосно обврзувачка и директно применлива во сите земјичленки.

Брисел, 28 јануари 2019 година.

За Комисијата
Претседател
Жан–Клод ЈУНКЕР

АНЕКС

Анексот I се менува и дополнува како што следи:

(1) табелата на содржината се заменува со следното:

'СОДРЖИНА

ПОДДЕЛ А – ОПШТИ ОДРЕДБИ

26.10 Надлежен орган

26.20 Привремено неисправна опрема

26.30 Доказ заусогласенот

ПОДДЕЛ Б – ГОЛЕМИ АВИОНИ

26.50 Седишта, легла, сигурносни појаси и прицврстување

26.60 Принудно слетување – динамични услови

26.100 Локација на излезите во итен случај

26.105 Пристап до излез во итен случај

26.110 Ознаки за излез во итен случај

26.120 Внатрешно осветлување за итен случај и функционирање на осветлувањето во итни случаи

26.150 Внатрешност на кабините

26.155 Ниво на запаливост на заштитниот материјал на одделот за товар

26.156 Материјал за топлинска или звучна изолација

26.160 Заштита од пожар во санитарните простории

26.170 Апарати за гасење пожар

26.200 Звучно предупредување при вклучување на опремата за слетување

26.250 Системи за работа на врата од пилотската кабина – едно лице онеспособено

ПОДДЕЛ В – ГОЛЕМИ ХЕЛИКОПТЕРИ

26.400 Апарати за гасење пожар';

(2) се вметнува следната точка 26.60:

'26.60 Принудно слетување – динамични услови

Операторите на големи авиони кои се користат во комерцијален воздушен превоз на патници, со уверение за тип издадено на или после 1 јануари 1958 година, и за кои поединечното уверение за пловидбеност за прв пат е издадено на или после 18 февруари 2021 година, за секој проект за тип на седиште, за кое постои одобрение да се седи во него за време на возење по земја, полетување или слетување докажуваат дека лицето во седиштето е заштитено кога е изложено на тежини/товар кои се јавуваат во услови на принудно слетување. Докажувањето се врши на еден од следните начини:

(а) со успешно завршени динамички испитувања;

(б) со анализа со која, врз основа на динамичките испитувања на сличен тип на проект на седишта, се докажува дека нивото на безбедност е еквивалентно.

Обврската која е поставена во првиот став не смее да се применува на следните седишта:

(а) на седиштата во пилотската кабина/ седиштата за екипажот на летање,

(б) на седиштата во авиони со помал капацитет на патници, кои се вклучени во операции на нередовен комерцијален воздушен превоз, кој се врши на барање.';

(3) се вметнува следната точка 26.156:

'26.156 Материјал за топлинска и звучна изолација

Операторите на големи авиони кои се користат во комерцијален воздушен превоз, со уверение за тип издадено на или после 1 јануари 1958 година, обезбедуваат дека:

(а) за авионите за кои поединечното уверение за пловидбеност за прв пат е издадено на или после 18 февруари 2021 година, кога како замена се инсталира нов материјал за топлинска и звучна изолација на или после 18 февруари 2021 година, овој материјал е отпорен на ширење на пожар и со карактеристики за спречување или намалување на ризик од ширење на пожар во авионот;

(б) за авионите за кои поединечното уверение за пловидбеност за прв пат е издадено на или после 18 февруари 2021 година, материјалот за топлинска и звучна изолација е отпорен на ширење на пожар и со карактеристики за спречување или намалување на ризик од ширење на пожар во авионот;

(в) за авионите за кои поединечното уверение за пловидбеност за прв пат е издадено на или после 18 февруари 2021 година, и со капацитет од 20 или повеќе патници, материјалот за топлинска и звучна изолација (вклучувајќи ги и начините за прицврстување на материјалот во трупот), кој се инсталира во долната половина на воздухопловот, е отпорен на ширење на пожар и со карактеристики за спречување или намалување на ризик од ширење на пожар во авионот после инцидент и обезбедува дека во кабината може да се преживее/услови за преживување во кабината, во временски период кој е потребен за евакуирање на авионот.';

(4) се вметнува следната точка 26.170:

'26.170 Апарати за гасење пожар

Операторите на големи авиони обезбедуваат дека во следните апарати не користат халон како средство за гасење пожар:

(а) во вградените апарати за гасење пожар во секој санитарен јазол, кај местото за кантите за отпад, каде се фрлаат хартии за бришење, хартија или отпад во големи авиони, за кои поединечното уверение за пловидбеност за прв пат е издадено на или после 18 февруари 2020 година;

(б) преносливи/подвижни апарати за гасење пожар во големи авиони, за кои поединечното уверение за пловидбеност за прв пат е издадено на или после 18 мај 2019.';

(5) се додава следниот Поддел В:

'ПОДДЕЛ В – ГОЛЕМИ ХЕЛИКОПТЕРИ

'26.400 Апарати за гасење пожар

Операторите на големи хеликоптери обезбедуваат дека во следните апарати не користат халон како средство за гасење пожар:

(а) во вградените апарати за гасење пожар во секој санитарен јазол, кај местото за кантите за отпад, каде се фрлаат хартии за бришење, хартија или отпад во големи хеликоптери, за кои поединечното уверение за пловидбеност за прв пат е издадено на или после 18 февруари 2020 година;

(б) преносливи/подвижни апарати за гасење пожар во големи хеликоптери, за кои поединечното уверение за пловидбеност за прв пат е издадено на или после 18 мај 2019.';

РЕГУЛАТИВА (ЕУ) НА КОМИСИЈАТА 2015/1329

од 31 јули 2015 година

за измена на Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012 во однос на воздушните операции на воздушните превозници во Унијата со воздухоплови регистрирани во трети земји

(Текст со важност за ЕЕО)

ЕВРОПСКАТА КОМИСИЈА,

имајќи го предвид Договорот за функционирањето на Европската унија,

имајќи ја предвид Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 на Европскиот парламент и на Советот од 20 февруари 2008 година за заедничките правила во областа на цивилното воздухопловство, за формирање на Европска агенција за воздухопловна безбедност и за поништување на Директива 91/670/ЕЕЗ, Регулатива (ЕЗ) бр. 1592/2002 и Директива 2004/36/ЕЗ ([73]), а особено членовите 8(5) и 10(5) од истата,

со оглед на тоа што:

(1) Регулатива на Комисијата (ЕУ) бр. 965/2012([74]) ги утврдува условите за безбедно управување воздухоплов. Таа регулатива треба да се измени со цел авиопревозниците кои поседуваат уверение за работа во согласност со Регулативата (ЕС) бр. 1008/2008 на Европскиот парламент и на Советот ([75]) да им овозможи операции со воздухоплови регистрирани во трети земји.

(2) На воздухопловните индустрии и владите на земјите-членки треба да им се даде доволно време да се прилагодат на ревидираната законска рамка. Поради тоа, треба да се обезбеди можност за воведување на соодветен период на транзиција.

(3) Мерките предвидени со оваа регулатива се во согласност со мислењето на

---

[73] Сл. весник L 79, 19 март 2008 год., стр. 1.

[74] Регулатива (ЕУ) бр. 965/2012 на Комисијата од 5 октомври 2012 година за утврдување на техничките услови и административните постапки во врска со воздушните операции во согласност со Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 на Европскиот парламент и на Советот (Сл. весник L 296, 25 октомври 2012 год., стр. 1.)

[75] Регулативата (ЕЗ) бр.1008/2008 на Европскиот парламент и на Советот од 24 септември 2008 година за заедничките правила за операции во воздушниот сообраќај во Заедницата (Сл. весник L 293, 31 октомври 2008 год., стр. 1.)

Европската агенција за воздухопловна безбедност поднесени во согласност со став 1 член 19 од Регулативата (ЕЗ) бр. 216/2008.

(4) Мерките предвидени во оваа регулатива се во согласност со мислењето на Комитетот основан со член 65 од Регулативата (ЕЗ) бр. 216/2008,

ЈА ДОНЕСЕ ОВАА РЕГУЛАТИВА:

Член 1

Анекс II (Дел-ARO), Анекс III (Дел-ORO) и Анекс IV (Дел-CAT) кон Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012 се менуваат во согласност со Анексот на оваа регулатива.

Член 2

Влегување во сила и примена

1. Оваа регулатива влегува во сила на дваесеттиот ден по нејзиното објавување во *Службениот весник на Европската унија*.

Се применува од 1 октомври 2015 година

2. По пат на отстапување од точка 2 став 1, земјите-членки може да одлучат одредбите од став ORO.AOC.110 точка (г) наведени во точка 2 (б) (ii) од Анексот да се применуваат само од 25 август 2017 година.

Оваа регулатива е целосно обврзувачка и директно применлива во сите земји-членки.

Брисел, 31 јули 2015 год.

За Комисијата

Претседател

Жан Клод ЈУНКЕР

Член 1

Анекс II, Анекс III и Анекс IV кон Регулатива (ЕУ) бр. 965/2012 се изменуваат како што следува:

(18) Во Анекс II(Дел – ARO), точка ARO.OPS.110 се изменува како што следува:

(а) Точка (в) се заменува се следново:

`(в) Одобрението на договор за изнајмување на воздухоплов без екипаж се одзема привремено или се повлекува кога:

(1) уверението за пловидбеност на воздухопловот е привремено одземено или повлечено;

(2) воздухопловот е додаден на листата на оператори кои се предмет на оперативна забрана или е регистриран во државата во која сите операторите под нејзина надзор се предмет на забрана за летање во согласност со Регулативата (ЕЗ) бр. 2111/2005.`;

(б) Се додава следнава точка (д)

` Во случај на барање за издавање на претходна согласност за договор за закуп на воздухоплов без екипаж во согласност со точката (г) од ORO.AOC.110 надлежниот орган треба да обезбеди соодветна координација со органите на државата која го регистрира воздухопловот а која е потребена за вршење на надзорот врз воздухопловот`.

(19) Анекс II (Дел – ORO) се изменува како што следува:

(а) Во точката (в) од ORO.AOC.100 (в), ставот 2 се заменува со следново:

`(2) сите воздухоплови кои се користат поседуваат уверение за пловидбеност (CofA) во согласност со Регулатива 1702/2003 или се закупени без воздухоплов во согласност со ORO.AOC.110 (г); и`;

(б) Точката ORO.AOC.110 се изменува како што следува:

(i) точката (б) се заменува како што следува:

`(б) Операторот, кој е сертифициран во согласност со овој дел не изнајмува воздухоплов со екипаж кој е наведен во листата на оператори кои подлежат на

оперативни ограничувања, регистрирани во државата во која сите оператори кои се под нејзин надзор се предмет на забрана за летање или воздухоплови на оператор кои се предмет на оперативна забрана во согласност со Регулатива (ЕЗ) бр. 2111/2005.`;

(ii) точката (г) се заменува како што следува:

`*Изнајмување на воздухоплов со екипаж*

(в) Барателот на одобрение за изнајмување на воздухоплов со екипаж од оператор од трета земја, докажува пред надлежниот орган дека:

(1) операторот од трета земја поседува важечко АОС, издадено во согласност со Анекс 6 од ICAO;

(2) стандардите за безбедност на операторот од трета земја во однос на континуираната пловидбеност и воздушните операции се еквивалентни на важечките услови, утврдени во Регулатива бр. 2042/2003 и оваа регулатива;

(3) воздухопловот поседува стандардно уверението за пловидбеност (CofA), издадено во согласност со Анекс 8 од ICAO;

(4) воздухопловот е опремен во согласност со регулативите на ЕУ за операции во воздух.`;

(в) Точката ORO.AOC.130 се заменува со следново:

`Следење на податоците на летот — авиони

(а) Операторот воспоставува и одржува програма за следење на податоците на летот, кој е интегриран во неговиот систем за управување, за авиони со максимална сертифицирана маса при полетување (МСТОМ) на повеќе од 27 000 kg.

(б) Системот за следење на податоците на летот е неказнив и содржи соодветни мерки за заштита на изворите на податоци.`;

(20) Во Анекс IV (Дел – CAT) се изменува како што следува:

(а) Во точките (а) и (б) од CAT.IDE.A 100 се заменуваат со следново:

`(а) Инструментите и опремата, потребни според овој поддел се одобруваат во согласност со применливите прописи за пловидбеност, со исклучок на следниве производи и опрема:

(1) Резервни осигурувачи;

(2) Рачни преносни светилки;

(3)Прецизен хронометар;

(4) Држач за карти;

(5) Комплет за прва помош;

(6) Комплет за итна медицинска помош;

(7) Мегафони;

(8) Опрема за преживување и сигнализација;

(9) Морски котви и опрема за укотвување; и

(10) Систем за сигурносно врзување на деца.

(б) Инструментите и опремата, што не се потребни според овој поддел, кои не подлежат на одобрение во согласност со други применливите прописи за пловидбеност, но се пренесуваат при летот, треба да го исполнуваат следново:

(1) информациите обезбедени од овие инструменти, опрема и уреди, не се користат од летачки персонал за целите на усогласување со Анекс I кон Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 или CAT.IDE.A.330, CAT.IDE.A.335, CAT.IDE.A.340 и CAT.IDE.A.345; и

(2) инструментите и опремата не влијаат на пловидбеноста на авионот дури и во случај на откажувања или дефекти.`.

(б) Во точките (а) и (б) од CAT.IDE.H.100 се заменуваат со следново:

`(а) Инструментите и опремата, потребни според овој поддел се одобруваат во согласност со применливите прописи за пловидбеност, со исклучок на следниве производи и опрема:

(1) Резервни осигурувачи;

(2) Рачни преносни светилки;

(3) Прецизен хронометар;

(4) Држач за карти;

(5) Комплет за прва помош;

(6) Комплет за итна медицинска помош;

(7) Мегафони;

(8) Опрема за преживување и сигнализирање;

(9) Морски котви и опрема за укотвување; и

(10) Систем за сигурносно врзување на деца.

(б) Инструментите и опремата, што не се потребни според овој поддел, кои не

подлежат на одобрение во согласност со други применливите прописи за пловидбеност, но се пренесуваат при летот, треба да го исполнуваат следново:

(1) информациите обезбедени од овие инструменти, опрема и уреди, не се користат од летачки персонал за целите на усогласување со Анекс I кон Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 или CAT.IDE.A.330, CAT.IDE.A.335, CAT.IDE.A.340 и CAT.IDE.A.345; и

(2) инструментите и опремата не влијаат на пловидбеноста на хеликоптерот дури и во случај на отказ или дефекти.

_____

II

(Незаконодавни акти)

РЕГУЛАТИВИ

РЕГУЛАТИВА (ЕУ) БР. 2015/2338

од 11 декември 2015 година

за изменување на Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012 во однос на уреди за снимање на летот, уреди за лоцирање во вода и системи за следење на воздухоплови

ЕВРОПСКАТА КОМИСИЈА,

имајќи го предвид Договорот за функционирањето на Европската унија,

имајќи ја предвид Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 на Европскиот парламент и на Советот од 20 февруари 2008 година за заедничките правила во областа на цивилното воздухопловство, за формирање на Европска агенција за воздухопловна безбедност и за поништување на Директива 91/670/ЕЕЗ, Регулатива (ЕЗ) бр. 1592/2002 и Директива 2004/36/ЕЗ ([76]), а особено членот 8(5) од истата,

[76] Сл. весник L 79, 19 март 2008 год., стр. 1.

со оглед на тоа што:

(1) Управување на воздухоплов мора да биде во согласност со основните услови утврдени во Анекс IV кон Регулативата (ЕЗ) бр. 216/2008. Во согласност со Регулативата (ЕЗ) бр. 216/2008, Комисијата треба да ги усвои потребните правила за спроведување за да ги утврди условите за безбедна операција на воздухопловот.

(2) Целта на уредот за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR) е да ја поддржи истрагата за безбедност спроведена од страна на органот одговорен за истрага на безбедноста во случај на несреќа или инцидент. Соодветни мерки за заштита на CVR од објавување во случај на отворена безбедносна истрага се утврдени со Регулативата (ЕУ) бр. 996/2010 на Европскиот парламент и на Советот([77]). Со воведувањето на управување со безбедноста, се прифаќа дека CVR може да се користи надвор од контекст на безбедносната истрага, со цел да се одржи и да се подобри безбедноста. Затоа, Регулативата на Комисијата (ЕУ) бр. 965/2012 ([78]) треба да се измени со цел да се подобрат условите за да се спречи неправилното користење и откривање на евиденција на CVR.

(3) Со цел да се подобри севкупната ефикасност на уредот за снимање на податоците од летот и да се олесни наоѓањето на воздухопловот и неговиот уред за снимање на летот по несреќата над вода, Меѓународната организација за цивилно воздухопловство (ICAO) изнесе неколку начини за да се подобри безбедноста во однос на постоечките услови. Овие безбедносни подобрувања вклучуваат елиминирање на застарена технологија за снимање, како што е магнетна лента или магнетна жица, продолжување на минималното времетраење на снимањето на CVR како и продолжување на времето на пренос од уредот за снимање на летот од подводениот уред за лоцирање и транспорт на подводниот уред за лоцирање со голем распон на лоцирање кои вршат откривање на авиони кои вршат далекусежни летови над вода. Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012 затоа треба да се измени за да ги прикаже овие безбедносни подобрувања.

(4) Неопходно е да се земе предвид исчезнувањето на летот MH370 на 8 март 2014 година и препораките на ICAO од мултидисциплинарниот состанок на 12 и 13 мај 2014 година за глобалното следење. Позицијата на воздухопловите од јавен превоз

[77] Регулативата (ЕУ) бр. 996/2010 на Европскиот парламент и на Советот од 20 октомври 2010 година за истрага и спречување на несреќи и инциденти во цивилното воздухопловство и за укинување на Директивата 94/56 / ЕЗ (Сл. весник L 295, 12 октомври 2012 год., стр. 1.)

[78] Регулатива (ЕУ) бр. 965/2012 на Комисијата од 5 октомври 2012 година за утврдување на техничките услови и административните постапки во врска со воздушните операции во согласност со Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 на Европскиот парламент и на Советот (Сл. весник L 296, 25 октомври 2012 год., стр.1)

треба да се знае во секое време, дури и на најоддалечената локација, за да се олесни пронаоѓањето на воздухопловот во случај на невообичаено однесување, опасност или несреќа. Секогаш кога е можно, уредите за следење на воздухопловот треба да бидат отпорни на вообичаените загуби на струја во воздухопловот и тие не треба да бидат во можност да се исклучат во текот на летот. Затоа, Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012 треба да се измени за да вклучи дополнителни услови во врска со метод на следење на воздухоплови на глобално ниво, вклучувајќи ги и областите над океаните и оддалечените области.

(5) Во согласност со предлогот на Комисијата за уредот за снимање на податоците од летот (FLIRECP) на ICAO, во однос на преносот на CVR со продолжено времетраење на снимањето за големи авиони, би требало да се предвиди воведување на CVR со времетраење на снимање од 25 часа во воздухоплови произведени по 1 јануари 2021 година, со максимална маса на полетување не поголема од 27.000 кг.

(6) Мерките предвидени со оваа регулатива се однесуваат на 13те безбедносните препораки дадени од страна на надлежните органи одговорни за истрагата за безбедност ([79]), со цел да се зголеми безбедноста полесно добивање на информации за целите на безбедносните истраги на Европското цивилно воздухопловство и подобрување на ефикасноста на уредот за снимање на податоците од летот и негово ракување, како и лоцирање на воздухопловите по несреќата над водата.

(7) Мерките предвидени со оваа регулатива се врз основа на Мислењето бр. 01/2014 ([80]) на Европската агенција за воздухопловна безбедност (EASA), во согласност со став 2 (б) од Член 17 и став 1 Член 19 од Регулативата (ЕЗ) бр. 216/2008.

(8) Мерките предвидени во оваа регулатива се во согласност со мислењето на Комитетот основан врз Член 65 од Регулативата (ЕЗ) бр. 216/2008,

ЈА ДОНЕСЕ ОВАА РЕГУЛАТИВА:

Член 1

[79] Референца EASA на 13те безбедносни препораки: CAND-1999-002 (McDonnell Douglas MD11, HB-IWF, 02/09/1998); GREC-2006-045 (B737 Heliosa, 5B-DBY, 14/08/2005); NORW-2006-013 (ATR42, OY-JRJ 31/01/2005); NETH-2011-015 (Boeing 737, PH-BDP, 10/02/2010); UNKG-2012-013 (Boeing 767, G OOBK, 03/10/2010); FRAN-2012-025 (Airbus 340, F-GLZU, 22/07/2011); FINL-2012-003 (Airbus A330, OH-LTO,11/12/2010); FRAN-2009-016, FRAN-2009-017, FRAN-2009-018, FRAN-2011-017 и FRAN-2011-018 (Airbus A330, F-GZCP, 01/06/2009); UNKG-2008-020 (ATR42, EI-SLD, 18/01/2007).

[80] Мислење 01/2014 EASA од 5 мај 2014 година во однос на промената на условите за уредот за снимање на податоците од летот и подводен уред за лоцирање.

Анекс I (Дефиниции), Анекс IV (Дел-CAT), Анекс VI (Дел-NCC) и Анекс VIII (Дел-SPO) кон Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012 се менуваат во согласност со Анексот на оваа регулатива.

Член 2

Оваа Регулатива влегува во сила на дваесеттиот ден по нејзиното објавување во *Службениот весник на Европската унија*.

Оваа регулатива е целосно обврзувачка и директно применлива во сите земји-членки.

Брисел, 11 декември 2015 год.

За Комисијата
Претседател

Жан-Клод Јункер

АНЕКС

1. Во Анекс I на Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012 се додаваат следниве точки:

`(8а) `следење на воздухоплови` е постапка на копно врз основа на која се одржува и ажурира, во стандардизирани интервали, евиденцијата за четиридимензионалната положба на секој поединечен воздухоплов за време на лет;

`(8б) `систем за следење на воздухоплови` е систем кој се потпира на следење на авиони со цел идентификација на невообичаено однесување во лет и обезбедување на предупредување;`.

2. Анекс IV кон Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012 се изменува како што следува:

(а) Во CAT.GEN.MPA.105(а), точката (10) се заменува со следново:

`(10) гарантира дека:

(i) уредите за снимање на податоците од летот не се онеспособени или исклучени за време на летот;

(ii) во случај на настан кој не е несреќа или сериозен инцидент за кој се известува во согласност со ORO.GEN.160 (а), записите за уредите за снимање на податоците од летот не се бришат намерно; и

(iii) во случај на несреќа или сериозен инцидент, или доколку водењето на записите за уредите за снимање на податоците од летот е утврдено од истражниот орган:

(А) записите за уредите за снимање на податоците од летот намерно не се бришат;

(Б) уредите за снимање на податоците од летот се деактивираат веднаш по завршувањето на летот; и

(В) пред да се замине од пилотската кабина се преземат мерки на претпазливост за да се зачуваат записите за уредите за снимање на податоците од летот.`

(б) CAT.GEN.MPA.195 се изменува како што следува:

(i) насловот се заменува со следново:

`CAT.GEN.MPA.195 Ракување со снимките од уредите за снимање на летот: Чување, изработка, заштита и користење`

(ii) точката (а) се заменува со следново:

`(а) По несреќа, сериозен инцидент или настан, кој е утврден од страна на истражните власти, операторот ги чува оригиналните запишани податоци, во текот на 60 денови, ако не е определено поинаку од страна на истражниот орган.`

(iii) точката (ѓ) се заменува со следново:

(ѓ) Без да е во спротивност со Регулатива (ЕУ) бр. 996/2010 на Европскиот парламент и на Советот (*):

(1) освен за обезбедување на исправноста на CVR, записите од уредот за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR) не смеат да се откријат ниту пак да се користат, освен:

(i) доколку има пропишана постапка која се однесува на ракување со записите од CVR и со нивните транскрипти;

(ii) сите засегнати членови на екипажот и техничките лица/членови на екипаж се согласуваат со тоа; и

(iii) доколку се употребуваат само за одржување или подобрување на безбедноста.

(1а) Кога записите од CVR се проверуваат за да се обезбеди точноста на CVR, операторот обезбедува приватност на записите од CVR, а записите не смеат да се откријат или да се користат за други цели освен да обезбедување на исправноста на CVR;

(2) записите од уредот за снимање на податоците од летот (FDR) и записите од опремата за пренос на податоци се користат само за цели кои не се предмет на испитувањето за воздухопловна несреќа или инцидент, кои се предмет на задолжително известување, само ако овие записи:

(i) се користат од страна на операторот единствено за целите на одржување на пловидбеноста или одржувањето; или

(ii) се анонимни; или

(iii) се откриваат преку безбедносни процедури.

_____

(*)Регулативата (ЕУ) бр. 996/2010 на Европскиот парламент и на Советот од 20 октомври 2010 година, за истрага и спречување на несреќи и инциденти во цивилното воздухопловство и за укинување на Директивата 94/56 / ЕЗ (Сл. весник L 295, 12 ноември 2010 година, стр. 35).`

(в) Се додава следнава точка CAT.GEN.MPA.205

"CAT.GEN.MPA.205 Систем за следење на воздухоплови - Авиони

(а) Најдоцна до 16 декември 2018 година, операторот мора да воспостави и да одржува, во рамките на системот за вршење на оперативни контрола над летовите, систем за следење на воздухоплови, вклучувајќи летови опфатени со точка (б), ако се изведени од следниве авиони:

(1) авиони чија МСТОМ е поголема од 27 000 килограми, со МОРSC со повеќе од 19, чие првично уверение за пловидбеност (CofA) е издадено пред 16 декември 2018 година и кои се опремени со уред кој ја дава позицијата покрај транспондер на секундарен надзорен радар;

(2) Сите авиони чија МСТОМ е поголема од 27 000 килограми, со МОРSC со повеќе од 19, чие првично уверение за пловидбеност (CofA) е издадено на или по 16 декември 2018 година; и

(3) Сите авиони чија МСТОМ е поголема од 45 500 килограми, чие првично уверение за пловидбеност (CofA) е издадено на или по 16 декември 2018 година.

(б) Операторот мора да ги следи летовите од полетувањето до слетувањето, освен ако планираната маршрута и маршрутата на планираното отстапување целосно се вклучени во блокови на воздушниот простор каде што:

(1) обично ATS обезбедува услугата за надзор, со поддршка на системот за надзор на АТС кои лоцираат воздухоплов во временски интервали со соодветно времетраењето; и

(2) операторот му ги обезбедил потребни податоци за контакт на надлежниот давател на услуги во воздухопловна навигација.`

(г) Се додава следнава точка CAT.GEN.MPA.210:

`CAT.GEN.MPA.210 Лоцирање на воздухоплов во неволја - Авиони

Следните авиони мора да бидат опремени со робустна и автоматска опрема со која по несреќа во која воздухопловот е оштетен, точно се одредува позицијата на крајната точка на летот:

(1) Сите авиони чија МСТОМ е поголема од 27 000 килограми, со МОРSC со повеќе од 19, чие првично уверение за пловидбеност (CofA) е издадено на или по 1 јануари 2021 година; и

(2) Сите авиони чија МСТОМ е поголема од 45 500 килограми, чие првично уверение за пловидбеност (CofA) е издадено на или по 1 јануари 2021 година.`.

(д) Во CAT.IDE.A.185, точките од (б) до (ж) се заменуваат со следново:

(б) До 31 декември 2018 година, уредот за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR) обезбедува чување на информациите кои се снимани во период кој не е пократок од:

(1) последните два часа за авиони наведени во (а)(1), ако индивидуалното уверение за пловидбеност (CofA) е издадено на 1 април 1998 година или по тој датум;

(2) последните 30 минути за авиони наведени во (а)(1), кога индивидуалното уверение за пловидбеност (CofA) е издадено пред 1 април 1998 година; или

(3) последните 30 минути, за авиони наведени во (а)(2).

(в) Најдоцна до 1 јануари 2019 година, уредот за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR) обезбедува чување на информациите кои се снимани во период кој не е пократок од:

(1) последните 25 часа за авиони чија МСТОМ е поголема од 27 000 килограми и чие првично уверение за пловидбеност (CofA) е издадено на или по 1 јануари 2021 година; и

(2) последните 2 часа за сите останати случаи.

(г) најдоцна до 1 јануари 2019 година CVR снима на останати уреди освен на магнетни траки или магнетни жици.

(д) Уредот за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR) го снима времето на:

(1) пренесените и примените разговори по радио од екипажот во пилотската кабина;

(2) разговорите меѓу членовите на екипаж на лет по внатрешниот систем за разговори и аудио системот за информирање на патниците, ако има таков;

(3) звучното опкружување во пилотската кабина, вклучувајќи без прекин:

(i) за авиони, чие првично индивидуално уверение за пловидбеност (CofA) е издадено на, или по 1 април 1998 година, звучните сигнали, добиени од секој користен микрофон;

(i) за авиони, наведени во (а)(2), чие првично индивидуално уверение за пловидбеност (CofA) е издадено пред 1 април 1998 година, звучните сигнали, добиени од секој користен микрофон, доколку е можно;

(4) звучните сигнали за идентификување на навигациски средства или средства за приод за слетување, емитувани во пилотските слушалки или звучници.

(ѓ) Уредот за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR) почнува да снима пред

да се придвижи авионот на сопствен погон и продолжува да снима до завршувањето на летот, кога авионот веќе нема можност да се движи на сопствен погон. Освен тоа, во случај на авиони, за кои индивидуалното уверение за пловидбеност (CofA) е издадено на или по 1 април 1998 година, уредот за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR) автоматски почнува со снимање пред поаѓање на авионот на сопствен погон и продолжува да снима до завршувањето на летот, кога авионот веќе не може да се движи на сопствен погон.

(ж) Како дополнение на (ѓ), во зависност од достапноста на електричната моќност, уредот за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR) почнува да снима што е можно порано за време на проверките во пилотската кабина пред стартување на моторот на почетокот од летот до проверките во пилотската кабина, непосредно по прекинот на моторите на крајот од летот, во случај на:

(1) авиони, наведени во (а)(1) и, чие индивидуално уверение за пловидбеност (CofA) е издадено по 1 април 1998 година; или

(2) авиони, наведени во (а)(2).

(ѓ) Доколку уредот за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR) не може да се исфрли, мора да има уред за негово подводно лоцирање. Не подоцна од 16 јуни 2018 година, овој уред мора да емитува сигнал под вода во времетраење од најмалку 90 дена. Доколку уредот за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR) може да се исфрли, треба да има автоматски предавател за итно лоцирање.`.

(е) Во CAT.IDE.A.190 точката (д) се заменува со следново:

`(д) Доколку FDR не може да се исфрли, мора да има направа за негово подводно лоцирање. Не подоцна од 16 јуни 2018 година, овој уред мора да емитува сигнал под вода во времетраење од најмалку 90 дена. Доколку FDR може да се исфрли, треба да има автоматски предавател за итно лоцирање.`.

(ж) Во CAT.IDE.A.195 точката (г) се заменува со следново:

`(д) Доколку уредот за снимање не може да се исфрли, мора да има направа за негово подводно лоцирање. Не подоцна од 16 јуни 2018 година, овој уред мора да емитува сигнал под вода во времетраење од најмалку 90 дена. Доколку уредот за снимање може да се исфрли, треба да има автоматски предавател за итно лоцирање.`.

(з) CAT.IDE.A.280 се изменува како што следува:

(i) точката (а) се заменува со следново:

`(а) авиони со MOPSC поголем од 19 се опремени најмалку со:

(1) два предаватели за итно лоцирање (ELT), од кои еден е автоматски, или еден ELT и еден уред за лоцирање на воздухоплов кој ги исполнува условите за CAT.GEN.MPA.210, се донесува на авиони чие првично индивидуално уверение за пловидбеност (CofA) е издадено по 1 јули 2008 година; или

(2) еден автоматски предавател за итно лоцирање (ELT) или два предаватели за итно лоцирање (ELT) или еден уред за лоцирање на воздухоплов кој ги исполнува условите за CAT.GEN.MPA.210, од секаков тип или за авиони чие првично индивидуално уверение за пловидбеност (CofA) е издадено на или пред 1 јули 2008 година.

(ii) точката (б) се заменува со следново:

` (б) Авиони чиј MOPSC е 19 или повеќе се опремени најмалку со:

(1) еден автоматски предавател за итно лоцирање (ELT) или еден уред за лоцирање на воздухоплов кој ги исполнува условите за CAT.GEN.MPA.210, за авиони чие првично индивидуално уверение за пловидбеност (CofA) е издадено по 1 јули 2008 година; или

(2) еден предавател за итно лоцирање (ELT) од секаков тип или еден уред за лоцирање на воздухоплов кој ги исполнува условите за CAT.GEN.MPA.210 за авиони чие првично индивидуално уверение за пловидбеност (CofA) е издадено на или пред 1 јули 2008 година.`

(i) Во CAT.IDE.A.285 се додава следнава точка:

`(f) Најдоцна до 1 јануари 2019 година, авиони чија MCTOM е поголема од 27 000 кг и со MOPSC на повеќе од 19, како и сите авиони чија MCTOM е поголема од 45 500 кг треба да бидат опремен со безбедно прикачен уред за подводно лоцирање кој работи на фреквенција од 8.8 kHz ± 1 kHz, освен ако:

(1) воздухопловот врши операции на маршрути на кои во ниту еден момент не се наоѓа на оддалеченост поголема од 180 nm од брегот; или

(2) воздухопловот е опремен со цврст и автоматски уред со кој, по несреќата во која воздухопловот е сериозно оштетен, точно ја одредува позицијата на крајната точка на летот.`.

(j) Точките од (в) до (f) од CAT.IDE.H.185 се заменуваат со следново:

`(в) Најдоцна до 1 јануари 2019 година, CVR снима на други уреди освен на магнетна лента или магнетна жица.

(г) Уредот за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR) го снима времето на:

(1) гласовна комуникација пренесена и примена по радио од екипажот во пилотската кабина;

(2) гласовна комуникација меѓу членовите на екипаж на лет преку систем на интерфон за разговори во хеликоптерот и аудиосистемот за информирање на патниците, ако има таков;

(3) звучниот фон во пилотската кабина, вклучувајќи без прекин:

(i) за хеликоптери, чие првично индивидуално уверение за пловидбеност (CofA) е издадено на или по 1 август 1999 година, звучните сигнали, добиени од секој микрофон на екипажот;

(ii) за хеликоптери, чие првично индивидуално уверение за пловидбеност (CofA) е издадено пред 1 август 1999 година, звучните сигнали, добиени од секој микрофон на екипажот, доколку е можно;

(4) звучните сигнали за идентификување на навигациски помошни средства или помошни средства за пристап, емитувани во пилотските слушалки или звучници.

(д) Уредот за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR) почнува да снима пред придвижување на хеликоптерот на сопствен погон и продолжува да снима до завршување на летот, кога хеликоптерот веќе нема можност да се движи на сопствен погон.

(ѓ) Како дополнение на (д), за хеликоптери, наведени во (а)(2), чие индивидуално уверение за пловидбеност (CofA) е издадено на или по 1 август 1999 година:

(1) уредот за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR) автоматски почнува да снима пред придвижување на хеликоптерот на сопствен погон и продолжува да снима до завршување на летот, кога хеликоптерот веќе не може да се движи на сопствен погон; и

(2) во зависност од достапноста на електричната моќност, уредот за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR) почнува да снима што е можно порано за време на проверките во пилотската кабина пред стартување на моторот на почетокот од летот, и запишува до проверките во пилотската кабина, непосредно по прекинот на моторите на крајот од летот.

(е) Доколку уредот за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR) не може да се исфрли, мора да има уред за негово подводно лоцирање. Не подоцна од 1 јануари 2020 година, овој уред мора да емитува сигнал под вода во времетраење од најмалку 90 дена. Доколку уредот за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR) може да се исфрли, треба да има автоматски предавател за итно лоцирање.`.

(к) Точката (д) од CAT.IDE.H.190 се заменува со следново:

`(д) Доколку уредот за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR) не може да се исфрли, мора да има уред за негово подводно лоцирање. Не подоцна од 1 јануари 2020

година, овој уред мора да емитува сигнал под вода во времетраење од најмалку 90 дена. Доколку уредот за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR) може да се исфрли, треба да има автоматски предавател за итно лоцирање.`.

(л) Точката (г) од CAT.IDE.H.195 се заменуваат со следново:

`(г) Доколку уредот за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR) не може да се исфрли, мора да има уред за негово подводно лоцирање. Не подоцна од 1 јануари 2020 година, овој уред мора да емитува сигнал под вода во времетраење од најмалку 90 дена. Доколку уредот за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR) може да се исфрли, треба да има автоматски предавател за итно лоцирање.`.

3. Анекс VI кон Регулативата (ЕУ) бр.965/2012 се изменува како што следи:

(а) Во NCC.GEN.106(а), точката (9) се изменува како што следува:

`(9) гарантира дека:

(i) уредите за снимање на податоците од летот не се онеспособени или исклучени за време на летот;

(ii) во случај на настан кој не е несреќа или сериозен инцидент за кој се известува во согласност со ORO.GEN.160 (а), записите за уредите за снимање на податоците од летот не се бришат намерно; и

(iii) во случај на несреќа или сериозен инцидент, или доколку водењето на записите за уредите за снимање на податоците од летот е утврдео од истражниот орган:

(А) записите за уредите за снимање на податоците од летот намерно не се бришат намерно;

(Б) уредите за снимање на податоците од летот се деактивираат веднаш по завршувањето на летот; и

(В) пред да се замине од пилотската кабина се преземат мерки на претпазливост за да се зачуваатзаписите за уредите за снимање на податоците од летот.`

(б) CAT.GEN.145 се изменува како што следува:

(i) насловот се заменува со следново:

`CAT.GEN.145 Ракување со снимките од уредите за снимање на податоците од летот: Чување, изработка, заштита и користење`

(ii) точката (а) се заменува со следново:

`(а) По несреќа, сериозен инцидент или настан, кој е утврден од страна на истражните власти, операторот ги чува оригиналните запишани податоци, во текот на 60 денови, ако не е определено поинаку од страна на истражниот орган.`

(iii) точката (ѓ) се заменува со следново:

(ѓ) Без да е во спротивност со Регулатива (ЕУ) бр. 996/2010 на Европскиот парламент и на Советот:

(1) освен за обезбедување на исправноста на CVR, записите од уредот за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR) не смеат да се откријат ниту пак да се користат освен:

(i) доколку има пропишана постапка која се однесува на ракување со записите од CVR и со нивните транскрипти;

(ii) сите засегнати членови на екипажот и техничките лица/членови на екипаж се согласуваат со тоа; и

(iii) доколку се употребуваат само за одржување или подобрување на безбедноста.

(1а) Кога записите од CVR се проверуваат за да се обезбеди точноста на CVR, операторот обезбедува приватност на записите од CVR, а записите не смеат да се откријат или да се користат за други цели освен да обезбедување на исправноста на CVR;

(2) записите од уредот кој ги снима податоците од летот (FDR) и записите на податочната врска се користат за цели, различни од испитувањето за воздухопловна несреќа или инцидент, кои се предмет на задолжителен извештај, само ако овие записи:

(i) се користат од страна на операторот единствено за целите на одржување на пловидбеноста или одржувањето; или

(ii) се анонимни; или

(iii) се откриваат преку безбедносни процедури.

(в) NCC.IDE.A.160 се изменува како што следува:

(i) точката (б) се заменува со следново:

`(б) CVR обезбедува чување на информациите кои се снимани во период кој не е пократок од:

(1) последните 25 часа за авиони чија МСТОМ е поголема од 27 000 килограми и чии првично уверение за пловидбеност (CofA) е издадено на или по 1 јануари 2021 година; или

(2) последните 2 часа за сите останати случаи.`.

(ii) точката (ѓ) се заменува со следново:

`(ѓ) Доколку CVR не може да се исфрли, мора да има направа за негово подводно лоцирање. Не подоцна од 16 јуни 2018 година, овој уред мора да емитува сигнал под вода во времетраење од најмалку 90 дена. Доколку уредот за снимање може да се исфрли, треба да има автоматски предавател за итно лоцирање.`.

(г) NCC.IDE.A.165, точката (д) се заменува со следново:

`(д) Доколку FDR не може да се исфрли, мора да има направа за негово подводно лоцирање. Не подоцна од 16 јуни 2018 година, овој уред мора да емитува сигнал под вода во времетраење од најмалку 90 дена. Доколку уредот за снимање може да се исфрли, треба да има автоматски предавател за итно лоцирање.`.

(д) Во NCC.IDE.A.215, точката (а) се заменува со следново:

`(а) Авиони се опремени најмалку со:

(1) еден автоматски предавател за итно лоцирање (ELT) од секаков вид или еден уред за лоцирање на воздухоплов кој ги исполнува условите од Анекс IV (Дел CAT), CAT.GEN.MPA.210 кон Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012, за авиони чие првично индивидуално уверение за пловидбеност (CofA) е издадено по 1 јули 2008 година; или

(2) еден автоматски предавател за итно лоцирање (ELT) или еден уред за лоцирање на воздухоплов кој ги исполнува условите од Анекс IV (Дел CAT), CAT.GEN.MPA.210 кон Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012, за авиони чие првично индивидуално уверение за пловидбеност (CofA) е издадено пред 1 јули 2008 година.

(ѓ) Во NCC.IDE.A.170, точката (г) се заменува со следново:

`(г) Доколку уредот за снимање не може да се исфрли, мора да има уред за негово подводно лоцирање. Не подоцна од 1 јануари 2020 година, овој уред мора да емитува сигнал под вода во времетраење од најмалку 90 дена. Доколку уредот за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR) може да се исфрли, треба да има автоматски предавател за итно лоцирање.`.

(е) Во NCC.IDE.H.160, точката (ѓ) се заменува со следново:

`(ѓ) Доколку уредот за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR) не може да се исфрли, мора да има уред за негово подводно лоцирање. Не подоцна од 1 јануари 2020 година, овој уред мора да емитува сигнал под вода во времетраење од најмалку 90 дена. Доколку уредот за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR) може да се исфрли, треба да има автоматски предавател за итно лоцирање.`.

(ж) Во NCC.IDE.H.165, точката (д) се заменува со следново:

`(д) Доколку FDR не може да се исфрли, мора да има уред за негово подводно лоцирање. Не подоцна од 1 јануари 2020 година, овој уред мора да емитува сигнал под вода во времетраење од најмалку 90 дена. Доколку уредот за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR) може да се исфрли, треба да има автоматски предавател за итно лоцирање.`.

(з) Во NCC.IDE.H.170, точката (г) се заменува со следново:

`(г) Доколку уредот за снимање не може да се исфрли, мора да има уред за негово подводно лоцирање. Не подоцна од 1 јануари 2020 година, овој уред мора да емитува сигнал под вода во времетраење од најмалку 90 дена. Доколку уредот за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR) може да се исфрли, треба да има автоматски предавател за итно лоцирање.`.

4. Анекс VIII кон Регулативата (ЕУ) бр.965/2012 се изменува како што следи:

(а) Во SPO.GEN.107 (а), точката (9) се заменува со следново:

`(9) гарантира дека:

(i) уредите за снимање на податоците од летот не се онеспособени или исклучени за време на летот;

(ii) во случај на настан кој не е несреќа или сериозен инцидент за кој се известува во согласност со ORO.GEN.160 (а), записите за уредите за снимање на податоците од летот не се бришат намерно; и

(iii) во случај на несреќа или сериозен инцидент, или доколку водењето на записите за уредите за снимање на податоците од летот е утврдено од истражниот орган:

(А) записите за уредите за снимање на податоците од летот намерно не се бришат;

(Б) уредите за снимање на податоците од летот се деактивираат веднаш по завршувањето на летот; и

(В) пред да се замине од пилотската кабина се преземат мерки на претпазливост за да се зачуваат записите за уредите за снимање на податоците од летот.`

(б) SPO.GEN.145 се изменува како што следува:

(i) насловот се заменува со следново:

`SPO.GEN.145 Ракување со снимките од уредите за снимање на податоците од летот: Чување, изработка, заштита и користење`

(ii) точката (а) се заменува со следново:

`(а) По несреќа, сериозен инцидент или настан, кој е утврден од страна на истражните власти, операторот ги чува оригиналните запишани податоци, во текот на 60 денови, ако не е определено поинаку од страна на истражниот орган.`

(iii) точката (ѓ) се заменува со следново:

(ѓ) Без да е во спротивност со Регулатива (ЕУ) бр. 996/2010 на Европскиот парламент и на Советот:

(1) освен за обезбедување на исправноста на CVR, записите од уредот за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR) не смеат да се откријат ниту пак да се користат освен:

(i) доколку има пропишана постапка која се однесува на ракување со записите од CVR и со нивните транскрипти;

(ii) сите засегнати членови на екипажот и техничките лица/членови на екипаж се согласуваат со тоа; и

(iii) доколку се употребуваат само за одржување или подобрување на безбедноста.

Кога записите од CVR се проверуваат за да се обезбеди точноста на CVR, операторот обезбедува приватност на записите од CVR, а записите не смеат да се откријат или да се користат за други цели освен да обезбедување на исправноста на CVR;

(в) SPO.IDE.A.140 се изменува како што следува:

(i) точката (б) се заменува како што следува:

`(б) CVR обезбедува чување на информациите кои се снимани во период кој не е пократок од:

(1) последните 25 часа за авиони чија МСТОМ е поголема од 27 000 килограми и чие првично уверение за пловидбеност (CofA) е издадено на или по 1 јануари 2021 година; или

(2) последните 2 часа за сите останати случаи.`.

(ii) точката (ѓ) се заменува како што следува:

`(ѓ) Доколку CVR не може да се исфрли, мора да има направа за негово подводно лоцирање. Не подоцна од 16 јуни 2018 година, овој уред мора да емитува сигнал под вода во времетраење од најмалку 90 дена. Доколку уредот за снимање може да се исфрли, треба да има автоматски предавател за итно лоцирање.`.

(г) SPO.IDE.A.145, точката (д) се заменува со следново:

`(д) Доколку FDR не може да се исфрли, мора да има направа за негово подводно лоцирање. Не подоцна од 16 јуни 2018 година, овој уред мора да емитува сигнал под вода во времетраење од најмалку 90 дена. Доколку уредот за снимање може да се исфрли, треба да има автоматски предавател за итно лоцирање.`.

(д) SPO.IDE.A.150, точката (г) се заменува со следново:

`(д) Доколку уредот за снимање не може да се исфрли, мора да има направа за негово подводно лоцирање. Не подоцна од 16 јуни 2018 година, овој уред мора да емитува сигнал под вода во времетраење од најмалку 90 дена. Доколку уредот за снимање може да се исфрли, треба да има автоматски предавател за итно лоцирање.`.

(ѓ) Во SPO.IDE.A.190, точката (а) се заменува со следново:

`(а) Авиони се опремени најмалку со:

(1) еден автоматски предавател за итно лоцирање (ELT) од секаков вид или еден уред за лоцирање на воздухоплов кој ги исполнува условите од Анекс IV (Дел CAT), CAT.GEN.MPA.210 кон Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012, за авиони чие првично индивидуално уверение за пловидбеност (CofA) е издадено по 1 јули 2008 година;

(2) еден автоматски предавател за итно лоцирање (ELT) или еден уред за лоцирање на воздухоплов кој ги исполнува условите од Анекс IV (Дел CAT), CAT.GEN.MPA.210 кон Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012, за авиони чие првично индивидуално уверение за пловидбеност (CofA) е издадено пред 1 јули 2008 година; или

(3) еден ELT за опстанок (ELT(S)) или сопствен уред за лоцирање (PLB), кој се носи од страна на член на екипаж или експерт, доколку воздухопловот поседува уверение за работа со најголем број на патнички места 6 или помалку.`

(е) Во SPO.IDE.H.140, точката (ѓ) се заменува со следново:

`(ѓ) Доколку уредот за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR) не може да се исфрли, мора да има уред за негово подводно лоцирање. Не подоцна од 1 јануари 2020 година, овој уред мора да емитува сигнал под вода во времетраење од најмалку 90 дена. Доколку уредот за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR) може да се исфрли, треба да има автоматски предавател за итно лоцирање.`.

(ж) Во SPO.IDE.H.145, точката (д) се заменува со следново:

`(д) Доколку FDR не може да се исфрли, мора да има уред за негово подводно лоцирање.

Не подоцна од 1 јануари 2020 година, овој уред мора да емитува сигнал под вода во времетраење од најмалку 90 дена. Доколку уредот за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR) може да се исфрли, треба да има автоматски предавател за итно лоцирање.`.

(з) Во SPO.IDE.H.150, точката (г) се заменува со следново:

`(г) Доколку уредот за снимање не може да се исфрли, мора да има уред за негово подводно лоцирање. Не подоцна од 1 јануари 2020 година, овој уред мора да емитува сигнал под вода во времетраење од најмалку 90 дена. Доколку уредот за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR) може да се исфрли, треба да има автоматски предавател за итно лоцирање.`.

РЕГУЛАТИВА (ЕУ) 2016/1199 НА КОМИСИЈАТА

од 22 јули 2016 година

за изменување и дополнување на Регулатива (ЕУ) бр. 965/2012 во однос на оперативно одобрение за навигација која се заснова на перформанси, издавање на уверение и надзор врз давателите на услуги за обезбедување на податоци и крајбрежните операции на хеликоптер и за исправка на таа Регулатива

ЕВРОПСКАТА КОМИСИЈА,

имајќи го предвид Договорот за функционирањето на Европската унија,

имајќи ја предвид Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 на Европскиот парламент и на Советот од 20 февруари 2008 година за заедничките правила во областа на цивилното воздухопловство и за основање на Европска агенција за воздухопловна безбедност и за укинување на Директива 91/670/ЕЕЗ на Советот, Регулатива (ЕЗ) бр. 1592/2002 и Директива 2004/36/ЕЗ ([81]), а особено членот 8(5) од истата,

со оглед на тоа што:

[81] Сл. весник L 79, 19 март 2008 год., стр. 1.

(44) Во Регулатива (ЕУ) бр. 965/2012 на Комисијата[82] се утврдуваат услови за безбедни операции на воздухопловите.

(45) Погрешните воздухопловни податоци или информации испратени во системите на воздухопловот во тек на летот можат да претставуваат значајни ризици за безбедноста на летот. Поради тоа неопходно е да се обезбеди дека давателите на услуги на податоци ги обработуваат воздухопловните податоци и информации на начин кој го гарантира нивниот квалитет и ги исполнува условите кои ги утврдиле производителите на воздухоплови за планираната користење од страна на крајните корисници на воздушниот простор.

(46) Со Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012 се бара посебно одобрение за сите операции на навигација заснована врз перформанси ("PBN"), со исклучок на одредени основни методи за навигација. Неопходно е значително намалување на бројот на случаи за кои е потребно посебно одобрение со цел олеснување на непотребниот економски и административен товар врз операторите на генералната авијација, земајќи го предвид веќе стекнатото искуство и зрелост при извршување на операциите за приод кои користат систем за слетување со помош на систем за глобална сателитска навигација ("GNSS"), а се со цел обезбедување на усогласеност со најновите меѓународни стандарди за безбедност.

(47) Со цел да се олесни усогласеност на операторите со правилата поврзани со превозот на опасни материи и со оние кои се поврзани со системите за задржување на горниот дел од телото на седиштата на екипажот на лет и патничките седишта во одредени мали авиони, а со тоа да се подобри безбедноста, потребно е тие правила да се прилагодат на видот на операциите кои се користат, како и на сложеноста на воздухопловот кој се користи.

(48) Во согласност со Регулатива (ЕУ) бр. 965/2012, одредени мали некомерцијални оператори мора во својата организација да воспостават систем на управување, бидејќи вршат операции со комплексни воздухоплови на моторен погон. Меѓутоа, во одредени случаи, како што се некомерцијалните операции со лесни двомоторни турбо елисни авиони, тие оператори можат да имаат потешкотии при спроведувањето на условите за системот за управување утврдени во Анекс III од таа регулатива. Со оглед на тоа што напорот кој треба да го вложат за постигнување на усогласеноста која што се бара од овие оператори е непропорционален во однос на придобивките кои со спроведување на овие условите придонесуваат кон безбедноста на нивните операциите, тие оператори би требало да бидат исклучени од обемот на Анекс VI од Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012 и наместо тоа, да им се дозволи да се усогласат со условите од Анекс VII од истата. Поради доследност на организациите за обука кои спроведуваат обука за летање на истите лесни двомоторни турбо елисни авиони исто така треба да им се овозможи да се придржуваат кон условите утврдени во нејзиниот

[82] Регулатива (ЕУ) бр. 965/2012 на Комисијата за утврдување на технички услови и административни постапки во врска со воздушните операции во согласност со Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 на Европскиот парламент и на Советот Сл. весник L 296, 25 октомври 2012 год., стр. 1.

Анекс VII од.

(49) Во Анекс VII од Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012 се бара да се носи и користи кислород кога се лета над одредена барометарска надморска висина . Врз основа на принципот на диференцијација на ризици, при што нивото на регулаторната заштитата која им се дава на заинтересираните страни зависи од нивната способност за проценка и контрола на ризиците, потребата за кислород во воздухоплов без регулирање на воздух, а е вклучен во некомерцијалните операции, треба да се воспостави од страна на пилотот на тој воздухоплов, земајќи предвид одредени објективни фактори.

(50) Хеликоптерските операции на море ("HOFO"), како што сега стојат работите, претставуваат одреден специфичен ризици по безбедноста кои не се соодветно разработени со Регулатива (ЕУ) бр. 965/2012. Заради тоа, некои земји-членки усвојуваат дополнителни услови, вклучувајќи го и задолжителното користење на нови технологии, со цел да се ублажат овие ризици и да се одржат нивоата на безбедност. . Меѓутоа, за да се обезбеди постигнување на целите за безбедност на Регулативата (ЕЗ) бр. 216/2008, како и да се обезбедат услови за лојална конкуренција на авиопревозниците, треба да се воспостават заеднички безбедносни мерки на ниво на ЕУ, земајќи го предвид искуството на национално ниво, како и на случувањата во секторот на хеликоптерски операции на море.

(51) Покрај тоа, во Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012 се утврдени одредени уреднички грешки кои што предизвикуваат потешкотии во спроведувањето.

(52) Затоа Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012 треба соодветно да се измени и дополни и поправи

(53) Неопходно е да се обезбеди доволно време за засегнатите оператори и надлежните органи на земјите-членки да се прилагодат на новите правила за воздухопловни податоци и информации и за хеликоптерски операции на море, како што се предвидени во оваа регулатива.

(54) Комисијата има намера да ги ревидира правилата за балони и летала утврдени во Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012, во контекст на иницијативата за поедноставни, полесни и подобри прописи за цивилното воздухопловство. Подготовката за таа ревизија е во тек. Поради тоа сега е потребно да се прилагоди датумот на примена на овие правила, за да се обезбеди дека оваа ревизија може да се заврши и тие правила да се изменат и дополнат по потреба пред да започнат да се применуваат.

(55) Во насока на правно појаснување и усогласена примена на заедничките услови во рамките на Унијата треба да се утврдат точните датуми на примена на овие услови, или веднаш по влегувањето во сила или подоцна. За да се избегне појава на правни проблеми и несигурности, во правниот акт треба да се вклучат преодните мерки и задачи кои што сите земји-членки треба прописно да ги спроведат. Можноста да се користат на изземања кои се предвидува во некои регулативи за спроведување на Комисијата во областа на безбедноста на воздухопловството треба да се ограничи на

наполно оправдани случаи кога е тоа апсолутно потребно и наместо тоа треба да се воведе предвидлив и транспарентен систем. Заради тоа многу е важно да се измени и дополни Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012 за да се земат предвид овие прашања.

(56) Мерките предвидени во оваа Регулатива се базираат на мислењата([83]) кои Европската агенција за воздухопловна безбедност ги издала согласно став 2 (б) од член 17 и став 1 од член 19 од Регулативата (ЕЗ) бр. 216/2008.

(57) Мерките предвидени во оваа Регулатива се во согласност со мислењето на Комитетот основан со член 65 од Регулативата (ЕЗ) бр. 216/2008,

ЈА ДОНЕСЕ ОВАА РЕГУЛАТИВА:

Член 1

Регулатива (ЕУ) бр. 965/2012 се менува и дополнува како што следува:

(1) Членот 5(2) се изменува како што следи:

(а) зборот `и` на крајот од точката (д) се брише:

(б) се додава следнава точка (е):

`(е) хеликоптери кои се користат во крајбрежни операции (HOFO).`

(2) Член 6 се изменува како што следи:

(а) Ставот 4 се заменува како што следува:

` 4. Независно од одредбите на член 5, земјите-членки можат, до 30 јуни 2018 година, да продолжат да бараат посебно одобрение и дополнителни услови во однос на оперативните процедури, опрема, квалификуваноста на екипажот и обука за операции на хеликоптери на море во CAT во согласност со националното законодавство. Земјите-членки ја известуваат Комисијата и Агенцијата за дополнителни услови кои се применуваат за такви посебни одобренија. Овие услови не смеат да се помалку ограничувачки од тие во Анексите III и IV. `;

[83] Мислењето на Европската агенција за воздухопловна безбедност бр. 02/2015 од 12 март 2015 година од Регулативата на Комисијата за воспоставување на техничките услови и оперативни процедури за обезбедување на податоци за корисниците на воздушниот простор за потребите на воздушната навигација; Мислењето на Европската агенција за воздухопловна безбедност бр. 03/2015 од 31 март 2015 година за Регулатива на Комисијата за ревизија на критериумите за оперативно одобрување на навигацијата основана врз перформансите (PBN); Мислење на Европската агенција за воздухопловна безбедност бр. 04/2015 од 8 мај 2015 година за Регулатива на Комисијата за посебно одобрување на хеликоптерските операции на море.

(б) ставот 7 се брише;

(в) се додаваат следниве параграфи 8 и 9:

`8. По пат на отстапување од првата реченица од член 5 став (3), операторите на комплексни авиони на моторен погон со максимална дозволена маса при полетување (MTCOM) еднаква или помала од 5700 килограми, опремени со турбо – елисни мотори, вклучени во некомерцијални операции, летаат со овие воздухоплови само во согласност со Анекс VII.

9. По пат на отстапување од член 5 став (5) точка (а) , организациите за обука, кога вршат обука по летање со сложени авиони на моторен погон со максимална дозволена маса при полетување (MTCOM) еднаква или помала од 5700 килограми, опремени со турбо – елисни мотори, летаат со овие воздухоплови во согласност со Анекс VII`

(3) Член 10 се изменува како што следува:

` Член 10

Влегување во сила

1. Оваа регулатива влегува во сила на третиот ден по нејзиното објавување во *Службениот весник на Европската унија.*

Се применува од 28 октомври 2012 година, во согласност со ставовите 2, 3, 4, 5 и 6 подолу.

2. Анекси II и VII се применуваат за некомерцијални операции со балони и едрилици од 25 август 2013 година, освен за земјите-членки кои одлучиле делумно или во целост да не ги применуваат во согласност со одредбите кои се во сила во времето на донесување на таа одлука и до степен до кој тие одлучиле да го сторат тоа. Тие земји-членки ќе ги применуваат Анексите II и VII од 8 април 2018 година, за некомерцијални операции со балони, а од 8 април 2019 година, за некомерцијални операции на едрилици, или од датумите наведени во нивната одлука, во зависност од случајот.

3. Анексите II, III, VII и VIII се применуваат за специјализирани операции со балони и едрилици од 1 јули 2014 година, освен за земјите-членки кои одлучиле делумно или во целост да не ги применуваат во согласност со одредбите кои се во сила во времето на донесување на таа одлука и до степен до кој тие одлучиле да го сторат тоа. Тие земји-членки ги применуваат Анексите II, III, VII и VIII од 8 април 2018 година за специјализирани операции со балони, а од 8 април 2019 година за специјализирани операции со едрилици, или од датумите наведени во нивната одлука, во зависност од случајот.

4. Анекси II, III, VII. и VIII. се применуваат за специјализирани операции на авиони и

хеликоптери од 1 јули 2014 година, освен во земјите-членки кои одлучиле делумно или целост да не ги применуваат во согласност со одредбите кои се во сила во времето на донесувањето на таа одлука и до степен до кој тие одлучиле да го сторат тоа. Тие земји-членки ги применуваат Анексите II, III, VII. и VIII за специјализирани операции со авиони и хеликоптери од 21 април 2017 година или од датумите наведени во нивната одлука, во зависност од случајот.

5. Анекси II, III и IV се применуваат за:

(а) CAT операции кои започнуваат и завршуваат на истиот аеродром или оперативна место со авиони со перформанси од Категорија B или некомплексни хеликоптери почнувајќи од 1 јули 2014 година, освен за земјите-членки кои одлучиле делумно или во целост да не ги применуваат во согласност со одредбите кои се во сила во времето на донесувањето на таа одлука и до степен до кој тие одлучиле да го сотрат тоа. Тие земји-членки ги применуваат Анексите II, III и IV за CAT операции кои започнуваат и завршуваат на истиот аеродром или оперативна површина со користење на воздухоплови од Категорија B или некомплексни хеликоптери почнувајќи од 21 април 2017 година или од датумите наведени во нивната одлука, во зависност од случајот.

(б) CAT операции со балони и едрилици почнувајќи од 1 јули 2014 година, освен за земјите-членки кои одлучиле делумно или целосно да не ги применуваат во согласност со одредбите кои се во сила во времето на донесувањето на таа одлука и до степен до кој тие одлучиле да го сторат тоа. Тие земји-членки ги применуваат Анексите II, III и IV за CAT операции со балони и едрилици почнувајќи од 8 април 2019 година или од датумите наведени во нивната одлука, во зависност од случајот.

6. Во текот на периодите предвидени во ставовите 2, 3, 4 и 5 од овој член, во зависност од случајот ќе се применува следното:

(а) од денот на влегувањето во сила на одредбите од оваа регулатива, надлежните органи преземат постепени и ефикасни мерки за исполнување на тие услови, вклучително и со прилагодување на нивните организации и системи за управување, обука на персоналот, процедури и прирачници и програми за надзор;

(б) операторите го приспособат својот систем за управување, програми за обука, процедури и прирачници за да се усогласат со условите од оваа регулатива, како што е применливо, не подоцна од датумот на примена на овие услови;

(в) до датумот на примена на релевантните услови од оваа Регулатива, земјите-членки продолжат да издаваат, обновуваат или менуваат уверенија, овластувања и одобренија во согласност со правилата што биле во сила пред влегувањето во сила на тие услови или - или во случај на CAT операции што почнуваат и завршуваат на истиот аеродром или оперативна место а се вршат со авион од класа B или некомплексни хеликоптери - во согласност:

- за авиони, Анекс III од Регулатива (ЕЕЗ) бр. 3922/91 и поврзаните национални изземања

во согласност со параграф (2) од член 8 од Регулативата (ЕЕЗ) бр. 3922/91; и

- за хеликоптери, национални услови.

(г) уверенијата, овластувањата и одобренијата издадени од земјите-членки пред стапувањето во сила на соодветните услови од оваа регулатива се смета дека се издадени во согласност со тие услови. Меѓутоа, тие се заменуваат со уверенија, овластувања и одобренија, како што е соодветно, кои се издадени во согласност со оваа регулатива, не подоцна од шест месеци од датумот на примена на релевантните услови од оваа регулатива;

(д) операторите кои подлежат на обврската да поднесат изјава во согласност со оваа регулатива, ги доставуваат овие извештаи не подоцна од датумот на примена на релевантните услови од оваа регулатива.'

(4) 4. Анексите I, II, IV, V, VI, VII, и VIII се менуваат и дополнуваат во согласност со Анексот на оваа регулатива.

Член 2

Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012 се исправа како што следува:

(1) Во Анекс IV (Дел-CAT), CAT.POL.A.240, точка (б)4 се заменува со следново:

„(4) екипажот на лет стекнал доволно соодветно знаење за маршрутата, по која се извршува летот, и за процедурите кои се користат во согласност со подставот FC од Дел-ORO";

(2) Во Анекс VII (Дел-NCO), текстот од NCO.GEN.103 е заменува со следното:

'Воведните летови наведени во член 6 (4а) (в) од оваа Регулатива, кога се вршат во согласност со овој Анекс:

(а) почнуваат и завршуваат на истиот аеродром или оперативно место, освен за балони и едрилици;

(б) се вршат по VFR преку дење;

(в) се под надзор на номинирано лице кое е одговорно за нивната безбедност; и

(г) ги исполнуваат сите други услови утврдени од страна на надлежниот орган.`.

Член 3

Оваа Регулатива влегува во сила на дваесеттиот ден по нејзиното објавување во *Службениот весник на Европската унија*.

Се применува од 25 август 2016 година.

Меѓутоа,

(а), точка 1 од Член 1 и точките 1(а), 1(б), 1 (в), 1 (г), 2(в), 3(а), 3(д), 3(е), 3(к), 3 (л), 3(љ), 4(в), 5(г), 5(s), 5(и), 5(j), 7(г), 7(и) и 7(j) од Анексот се применуваат од 1 јули 2018 година;

(б) точките 3(j), 3(н), 5(з), 5(л), 6(и), 6(л), 7(s) и 7(л) од Анексот се применуваат од 1 јануари 2019 година.

Оваа регулатива е целосно обврзувачка и директно применлива во сите земји-членки.

Брисел, 22 јули 2016 год.

За Комисијата
Претседател

Жан-Клод Јункер

АНЕКС

Анексите I, II, IV, V, VI, VII и VIII од Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012 се менуваат и дополнуваат како што следи:

(1) Во Анекс I (Дефиниции):

(а) точка (69) се заменува со следново:

‘(69) „лоши услови“ е:

(а) состојба во која:

(i) не може да се изврши безбедно принудно слетување, бидејќи површината е несоодветна; или

(ii) лицата во хеликоптерот не можат да бидат соодветно заштитени од елементите; или

(iii) одговорот/способноста на потрага и спасување не се во согласност со предвиденото изложување; или

(iv) постои неприфатлив ризикот од изложување на опасност на лица или имот на земјата;

(б) во сите случаи, следниве области:

(i) при операции над вода, област на отворено море северно од 45° N и јужно од 45° S, освен доколку било кој дел не се определи како пријателски од страна на одговорниот орган на држава каде се спроведуваат операциите секој дел не го определи како пријателски; и

(ii) оние делови од густо населена област во кои нема соодветно место за безбедно принудно слетување;’

(б) точка (86) се заменува со следново:

‘(86) „ операции на море “ се операции со хеликоптер во кои голем дел од секој лет се врши во области над отворено море , до или од места на море. ;’

(в) се вметнува следнава точка (86а):

‘(86.а) „локации на море“ е објект кој се планира да се користи за операции на хеликоптери на фиксна или пловна структура на отворено море или пловен објект.’;

(г) се додава следнава точка (86б):

`(86б) „област на отворено море“ е водената површина од крајбрежјето кон морето.;`

(д) се додава следнава точка (103а):

`(103а) „Потребни спецификации за навигациските перформанси (RNPs) означуваат навигациски спецификации за PBN операции кои вклучуваат и услов за следење и предупредување на навигациските перформанси на воздухопловот за време на летот.;`

(2) Во Анекс II (Дел – ARO):

(а) Се додава следниов ARO.OPS.240:

‘Посебно одобрение за RNP AR APCH

(а) Кога подносителот на барањето ги докажал дека ги исполнува условите од SPA.PBN.105, надлежниот орган издава општо посебно одобрение или посебно одобрение за процедура за RNP AR APCH.

(б) Во случај на посебно одобрение на процедура, надлежниот орган:

(1) во одобрението за PBN ги наведува во список одобрени процедури за приод по инструменти на посебни аеродроми;

(2) воспоставува соработка со надлежните органи за овие аеродроми, ако е соодветно;

(3) ги зема предвид можните признавања кои произлегуваат од веќе издадените посебните за RNP AR APCH кои му се веќе издадени на подносителот на барањето.’;

(б) Додаток II се заменува со следново:

Додаток II

ОПЕРАТИВНИ СПЕЦИФИКАЦИИ (предмет на одобрените услови во оперативниот прирачник)				
Податоци за контакт на орган кој издава Телефон [1]: _____; Факс: _____; Електронска пошта: _____				
AOC [2]: Назив на операторот [3]: Датум [4]: Потпис: Dba комерцијален назив Спецификации на операциите:				
Модел на воздухоплов [5]: Регистарски ознаки [6]:				
Комерцијални операции □ ……				
Област на операциите [7]				
Посебни ограничувања [8]				
Посебни одобрувања:	Да	Не	Спецификација [9]	Забелешки
Опасни материи	□	□		
Операции при ограничена видливост Полетување Приод и слетување	□	□	CAT [10] … RVR: m DH: стапки	
RVSM [12] □ неприменливо	□	□		
ETOPS [13] □ неприменливо	□	□	Максимално време за промена на патека [14]: min.	
Сложени спецификации за навигација за PBN операции[15]	□	□		[16]
Спецификации за минимални перформанси за навигација	□	□		
Операции на хеликоптер со помош на системи за ноќно гледање на пилотот	□	□		
Хеликоптерски операции со користење на дигалка (HHO)	□	□		
Летови на хеликоптери за инта медицинска помош	□	□		
Хеликоптерски операции на отворено море	□	□		
Обука на кабинскиот персонал [17]	□	□		
Издавање на потврда на кабински персонал [18]	□	□		
Континуирана пловидбеност	□	□	[19]	
Друго [20]	□	□		

([1]) Податоци за контакт по телефон и факс на надлежниот орган, вклучувајќи го повикувачкиот број на земјата. Се наведува и

електронската пошта, ако има таква.
([2]) Се внесува бројот на придружното уверение за исполнување на безбедносни услови (AOC).
([3]) Се внесува регистрираниот назив на операторот и комерцијалниот назив на операторот, ако тие се различни. Наведете 'Dba' (за Работи под името/Doing business as") пред комерцијалниот назив.
([4]) Датум на издавање на спецификациите на операциите (дд-мм-гггг) и потпис на претставникот на надлежниот орган.
([5]) Се внесува ознаката на ICAO за марката, моделот и серијата на воздухопловот, или главната серија, ако серијата е определена (на пр. Boeing-737-3K2 или Boeing-777-232).
([6]) Регистарските ознаки се наведуваат или во спецификациите на операциите или во оперативниот прирачник. Во вториов случај односните спецификации за операциите мора да упатуваат на односната страница во оперативниот прирачник. Во случај кога за моделот на воздухоплов не се применуваат сите посебни одобрувања, неговите регистарски ознаки би можеле да се внесат во колоната за забелешки на односното посебно одобрение.
([7]) Се наведува географската област на одобрената операција (со географски координати или посебни маршрути, области за информации во лет или националните или регионалните граници).
([8]) Се наведуваат важечките посебни ограничувања (на пр. само VFR, само преку ден, итн.).
([9]) Во оваа колона се наведуваат најтолерантните критериуми за секое одобрение или видот на одобрение (со соодветните критериуми).
([10]) Се вметнува важечката категорија за прецизен приод: LTS CAT I, CAT II, OTS CAT II, CAT IIIA, CAT IIIB или CAT IIIC. Се вметнува минимална видливост долж полетно – слетната патека (RVR) во метри и висината на донесување на одлука (DH) во стапки. За наведена категорија на приод се користи по еден ред.
([11]) Се наведува одобрената минимална видливост по должина на полетно – слетната патека за полетување во метри. Може да се користи еден ред за одобрение ако се даваат различни одобренија.
([12]) Квадратчето „неприменливо" (N/A), може да се обележи, само ако максималното ниво на лет на воздухопловот е под FL290.
([13]) Операции со користење на двомоторни авиони на долги линии (ETOPS) во моментот е применлив само за воздухоплови со два мотори. Оттука, квадратчето „неприменливо" (N/A) може да се обележи, ако моделот на воздухоплов има повеќе или помалку од два мотори.
([14]) Исто така може да се наведе и растојанието од прагот (во NM), како и типот на мотор.
([15]) Навигација базирана на перформанси (PBN): за секое сложено специфично одобрение за PBN се користи одделен ред (на пр. RNP AR APCH), со соодветните ограничувања наведени во колоните „Спецификации" и/или „Забелешки". Индивидуалните одобренија на специфичните процедури RNP AR APCH можат да бидат наброени во спецификациите за операциите или во оперативниот прирачник. Во вториот случај поврзаните спецификации за операциите треба да се однесуваат на соодветната страна од оперативниот прирачник.
([16]) Наведете дали посебното одобрение е ограничено на одредени краеви од полетно – слетната патека и/или аеродроми.
([17]) Одобрението за спроведување на курс за обука и испити, треба да го пополнат кандидатите за потврда за кабински персонал, како што е наведено во Анекс V (Дел-ВВ) кон Регулатива (ЕУ) бр. 1178/2011 на Комисијата.
([18]) Одобрение за издавање на потврди за член на кабински персонал, како што е наведено во Анекс V (Дел-СС) кон Регулатива (ЕУ) бр. 1178/2012/2012 на Комисијата.
([19]) Името на лицето/организацијата, одговорни за обезбедување дека се одржува континуираната пловидбеност на воздухопловот, како и упатување на прописот, со кој се бара работата, на пр. Анекс I (Дел-К), Поддел Е кон Регулатива (ЕЗ) бр. 1321/2014 на Комисијата.
([20]) Тука можат да бидат запишани други одобрувања или податоци, користејќи по еден ред (или еден блок квадратче со неколку реда) по овластување (на пр. слетување на кратки растојанија, операции за стрмен приод, операции на хеликоптери кон/од место од јавен интерес, операции на хеликоптери во лоши услови, која се наоѓа надвор од пренаселена/ пренатрупана област, операции на хеликоптери без можности за безбедно принудно слетување, операции со зголемени агли на наклон, максимално растојание од соодветен аеродром за авиони со два мотори без одобрение за ETOPS, воздухоплови кои се користат за некомерцијални операции.

Образец 139 на EASA, издание 2';

(в) забелешката 6 кон образецот 140 на EASA во Додатокот V се заменува со следново:

` (6) Во оваа колона наведи ги сите одобрени операции, на пример, опасни материи, LVO, RVSM, PBN, MNPS, HOFO.';

(3) Во Анекс IV (Дел-CAT):

(а) CAT.OP.MPA.120 се брише.

(б) се вметнува следнава точка CAT.OP.MPA.126:

'CAT.OP.MPA.126 Навигација заснована врз перформансите

Операторот обезбедува дека кога е потребна навигација која се заснова врз перформанси (PBN) за маршрута или процедура која треба да се лета,:

(а) спецификацијата за односната PBN навигација се наведува во AFM или друг документ

одобрен од надлежниот орган кој издава уверение како дел од ревизијата на пловидбеноста или се засноваат на такво одобрение и;

(б) со воздухопловот се управува во согласност со релевантните спецификации за навигација и ограничувања од AFM или кој било друг претходно наведен документ.';

(в) CAT.OP.MPA.135 (а)(1) се заменува со следното:

`(1) се обезбедуваат вселенски уреди, уреди и услуги на земја, вклучувајќи и метеоролошка услуги, соодветни за планираната операција; `

(г) во CAT.OP.MPA.175(б)

(i) точката (6) се заменува како со следново:

` стојат на располагање соодветни вселенски уреди, уреди и услуги на земја, кои се потребни за планираниот лет;'

(ii) зборот 'и' на крајот од точката (7) се брише;

(iii) се додава вметнува точка (7а):

'(7а) секоја база со навигациски податоци која е потребна за навигацијата базирана на перформансите е соодветна и тековна; и';

(д) CAT.OP.MPA.181 се заменува со следново:

CAT.OP.MPA.181 Избор на аеродроми и оперативни места — хеликоптери

(а) За летови по метеоролошки услови за летање по инструменти (IMC), заповедникот избира алтернативен аеродром за полетување кој не е оддалечен повеќе од едночасовен лет со нормална брзина на режим на крстарење, во случај кога не е можно враќање на местото на заминување поради временски услови.

(б) За летови по IFR или ако се лета по според VFR, и навигација со други средства кои се визуелни ориентири, заповедникот одредува најмалку еден алтернативен аеродром на дестинација во оперативниот план за лет, освен ако:

(1) за лет до секоја друга копнена дестинација, времетраењето на летот и временски услови кои преовладуваат се такви што, предвиденото време на пристигнување на местото за планираното слетување приодот и слетување не се можни при метеоролошки услови за визуелно слетување (VMC); или

(2) местото за планираното слетување не е изолирано и не постои алтернативно место; во овој случај се одредува точка од која нема враќање (PNR).

(в) Операторот избира два алтернативни аеродром на дестинација, кога:

(1) соодветните метеоролошки извештаи и/или прогнози за аеродромот на дестинација, покажуваат дека за време на периодот кој започнува 1 час пред и 1 час после

предвиденото време на пристигнување , временските услови ќе бидат под важечките минимуми за планирање; или

(2) нема на располагање метеоролошки информации за аеродромот на дестинација.

(г) Операторот ги наведува сите потребни алтернативни аеродроми во оперативниот план за лет.

(ѓ) се вметнува следнава CAT.OP.MPA.182:

'CAT.OP.MPA.182 Аеродроми на дестинација– операции за приод по инструменти

Операторот обезбедува дека стојат на располагање доволно средства за навигација и слетување на аеродромот на дестинација или до кој било алтернативен аеродром на дестинација во случај на губење на можноста за операцијата на планираниот приод и слетување.';

(е) точката (б) од CAT.OP.MPA.247 се брише;

(ж) CAT.OP.MPA.295 се заменува со следново:

'CAT.OP.MPA.295 Користење на воздухопловен систем за избегнување на судир (ACAS)

Операторот утврдува оперативни процедури и програми за обука, кога ACAS е инсталиран и е исправен, со цел екипажот на лет да биде соодветно обучен за избегнување на судири и да поседува стручност за користење на опрема ACAS II.';
(з) точка (а)(3) од CAT.IDE.A. 205 се заменува со следното:
`(3) сигурносен појас за горниот дел на телото со систем за затегнување на секое патничко седиште и појаси за затегнување на секој кревет во случај на авиони со MCTOM помала од 5 700 кг и со MOPSC помалку од 9, со индивидуално CoFA првично издадено на или по 8 април 2015 година;`;

(ѕ) точката (б) од CAT.IDE.A.205 се заменува со следново:

(б) сигурносен појас за горниот дел на телото со систем за затегнување има:

(1) една точка за откопчување;

(2) на седиштата за минимум потребниот број на членови на кабинскиот персонал, две прерамки и сигурносен појас кое може да се користи самостојно; и

(3) на седиштата за екипажот на летање и на секое седиште кое се наоѓа покрај седиштето на пилотот:

(i) две прерамки и сигурносен појас кои може да се користат независно; или

(ii) дијагонална прерамка и сигурносен појас кои можат да се користат независно, за следниве авиони:

(А) авиони со МСТОМ помала од 5 700 кг и со MOPSC помалку од девет, кои се во согласност со динамични услови за присилно слетување утврдени со важечката спецификација за издавање на уверение;

(Б) авиони со МСТОМ помала од 5 700 кг и со MOPSC помалку од девет, кои не се во согласност со динамични услови за присилно слетување утврдени со важечката спецификација за издавање на уверение, и кои поседуваат индивидуално CofA првично издадено пред 28 октомври 2014 година; и

(В) воздухоплови кои имаат уверение во согласност со CS-VLA или еквивалентни и CS-LSA или еквивалентни.';

(и) се додава следнава точка (ѓ) во CAT.IDE.A.345:

'(ѓ) за PBN операциите воздухопловите ги исполнуваат условите за издавање на уверение за пловидбеноста за соодветната спецификација за навигација.';

(ј) CAT.IDE.A.355 се заменува со следново:

'**CAT.IDE.A.355 Управување со базата на воздухопловни податоци**

(а) Базите на воздухопловните податоци кои се користат во апликациите на системите на воздухоплови кои имаат уверение ги исполнуваат барањата за квалитет на податоците кои што се соодветни за планираната употреба на податоци.

(б) Операторот обезбедува навремена дистрибуција и внесување на тековни и непроменети воздухопловни навигациски податоци во сите воздухоплови, кои имаат потреба од нив.

(в) Без оглед на какви било други барања во однос на пријавување на настани како што е утврдено во Регулативата (ЕУ) бр. 376/2014, операторот ги известува давателот на податоци од базата за случаи на неточни, недоследни или податоци кои недостасуваат, за кои разумно би се очекувало да претставуваат опасност по летот.

Во такви случаи, операторот го информира екипажот на лет и друг односен персонал и обезбедува дека тие предметни податоци не се користат.`

(к) ставот (б) од CAT.IDE.H.280 се брише;

(л) CAT.IDE.H.295 се заменува со следново:

` **CAT.IDE.H.295 Одело за преживување на екипажот**

Секој член на екипажот носи одело за преживување, при лет со перформанси од класа 3 на лет над вода, надвор од авторотационо растојание или вон растојанието од земја за безбедно принудно слетување, кога извештајот за временските услови или прогнозата со кои располага заповедникот , покажуваат дека температурата на морската вода ќе биде

пониска од плус 10 °C за време на летот.`;

(љ) CAT.IDE.H.310 се брише;

(м) се додава следнава точка (д) во CAT.IDE.H.345;

'(д) За PBN операции воздухопловите ги исполнуваат условите за издавање на уверение за пловидбеноста за спецификација за навигација.';

(н) се додава следната точка CAT.IDE.H.355::

'CAT.IDE.H.355 Управување со базата на воздухопловни податоци

(а) Базите на воздухопловните податоци кои се користат во апликациите на системите на воздухоплови кои имаат уверение ги исполнуваат барањата за квалитет на податоците кои што се соодветни за планираната употреба на податоци.

(б) Операторот обезбедува навремена дистрибуција и внесување на тековни и непроменети воздухопловни навигациски податоци во сите авиони, кои имаат потреба од нив.

(в) Без оглед на какви било други барања во однос на пријавување на настани како што е утврдено во Регулативата (ЕУ) бр. 376/2014, операторот ги известува давателот на податоци од базата за случаи на неточни, недоследни или податоци кои недостасуваат, за кои разумно би се очекувало да претставуваат опасност по летот.

Во такви случаи, операторот го информира екипажот на лет и друг односен персонал и обезбедува дека тие предметни податоци не се користат.`

(4) Во Анекс V (Дел-SPA):

(а) SPA.PBN.100 PBN се заменува со следново:

`SPA.PBN.100 PBN операции

(а) потребно е одобрение за секоја од следниве спецификации за PBN:

(1) RNP AR APCH; и

(2) RNP 0.3 за операции со хеликоптери.

(б) Со одобрување за RNP AR APCH операции се дозволуваат операции според јавните процедури за приод по инструменти кои ги исполнуваат важечките критериуми на ICAO

за креирање на процедурата.

(в) Посебна одобрение за процедура за RNP AR APCH или RNP 0.3 се бара за приватни процедури за приод по инструменти или која било јавна процедура за приод по инструменти кои не ги исполнуваат применливите критериуми на ICAO за креирање на процедура или ако тоа се бара со во Зборникот за воздухопловни информации (AIP) или го бара надлежниот орган.';

(б) SPA.PBN.105 PBN се заменува со следново:

'SPA.PBN.105 Оперативно одобрение за PBN

За да добие посебно одобрение за PBN од надлежниот орган, операторот доставува докази дека:

(а) релевантното одобрение за пловидбеност соодветно за планираната PBN операција е наведено во AFM или во друг документ кој е одобрен од органот кој го издава уверенија како дел од проценката за пловидбеноста или пак се темели на таквото одобрение;

(б) е воспоставена програма за обука за членовите на екипажот на летање, и односниот персонал кои учествуваат во подготовката на летот;

(в) е извршена проценка на безбедноста;

(г) се утврдени оперативни процедури во кои се наведува следново:

(1) опремата која треба да се носи вклучувајќи ги и нејзините оперативни ограничувања и соодветните записи во листата за минимална опрема (MEL);

(2) составот, квалификациите и искуството на екипажот на лет;

(3) вообичаени, невообичаени процедури за непредвидени ситуации; и

(4) управувањето со електронски навигациски податоци.

(д) е утврдена листа на настани кои треба да се пријават;

(ѓ) е утврдена програма за управување за надзор на RNP за операциите на RNP AR APCH, ако е применливо .';

(в) се додава следниов Поддел И

`Поддел И

ОПЕРАЦИИ СО ХЕЛИКОПТЕР НА МОРЕ

SPA.HOFO.100 Операции со хеликоптер на море (HOFO)

Условите од овој Поддел се однесуваат на:

(а) оператор на комерцијален воздушен транспорт со важечко (AOC) во согласност со Дел - ORO;

(б) оператор на специјализирани операции кој ја пријавил својата активност во согласност со Дел – ORO; или

(в) некомерцијален оператор кој ја пријавил својата активност во согласност со Дел - ORO.

SPA.HOFO.105 Одобрение на операции со хеликоптер на море

(а) Пред започнување со операции во согласност со овој Поддел, потребно е надлежниот орган да му издаде специјално одобрение на операторот.

(б) За да се добие таквото одобрение, операторот поднесува барање до надлежниот орган во согласност со став SPA.GEN.105 и покажува усогласеност со условите од овој Поддел.

(в) Пред извршување на операциите од земја-членка која не е земјата-членка која го издала одобрението под (а), операторот ги информира надлежните органи на двете земји-членки за планираната операција.

SPA.HOFO.110 Оперативни процедури

(а) Операторот, како дел од својот процес на управување со безбедноста, ги ублажува и минимизира ризиците и опасностите кои се специфични за операции на хеликоптер на море. Операторот во Оперативниот прирачник ги наведува:

(1) изборот, составот и обуката на екипажите;

(2) должностите и одговорностите на членовите на екипажот и останатите вклучени лица;

(3) потребните критериуми за опрема и распределба; и

(4) оперативните процедури и минимумите, така што да се опишани вообичаените и можните невообичаените операции и нивното соодветно ублажување.

(б) Операторот обезбедува:

(1) дека пред секој лет е подготвен оперативен план за лет;

(2) дека кратките безбедносни упатства на патниците исто така ги вклучуваат сите специфични информации за ставки кои што се однесуваат на летови над море и дека истите им се обезбедуваат пред тие да се качат во хеликоптерот;

(3) дека секој член на екипажот на лет носи одобрена облека за преживување.

(i) кога извештајот за времето или временската прогноза која му е на располагање на водачот на воздухопловот / заповедникот покажуваат дека температурата на морето во текот на летот ќе биде пониска од 10 ° C ; или

(ii) кога предвиденото време за спасување го надминува пресметаното време на преживување; или

(iii) кога летот се планира да се врши ноќе во лоши услови ;

(4) дека е утврдена, се следи структурата на рутата на море која ја дава соодветната ATS;

(5) дека пилотите оптимално ги користат системите автоматските системи за командите на лет AFCS во текот на летот;

(6) дека се утврдени специфични профили на приод на море, вклучувајќи параметри за стабилен приод и корективни мерки што треба да се преземат ако приод станува нестабилен;

(7) дека за операциите со екипаж со повеќе пилоти постојат процедури за член на екипаж за летање кој ги следи инструментите за време на а лет на море, особено за време на приод или заминување, со цел да се обезбеди дека се одржува безбедна патеката на летот;

(8) дека екипажот на лет веднаш и соодветно дејствува кога се активира предупредувањето за висина;

(9) дека постојат процедури со кои се бара системите за одржување над вода во случај на опасност се на располагање кога е безбедно тоа да се направи за сите пристигнувања и заминувања над вода; и

(10) дека операциите се вршат во согласност со сите ограничувања на маршрутите или областите на летање како што е определено од страна на надлежниот орган или соодветниот орган одговорен за воздушниот простор.

SPA.HOFO.115 Употреба на локации на море

Операторот ги користи само оние локации на море, кои се соодветни во однос на големината и масата на типот на хеликоптерот и на односните операции.

SPA.HOFO.120 Избор на аеродроми и оперативни места

(а) *Алтернативен аеродромот на одредиште на копно.* По исклучок на CAT.OP.MPA.181, NCC.OP.152 и SPO.OP.151, водачот на воздухопловот / заповедникот не мора да наведе алтернативен аеродром на одредиште во оперативниот план на лет кога лета од локација на море до , до аеродром на земја, доколку или:

(1) аеродромот на одредиштето е дефиниран како крајбрежен аеродром, или

(2) се исполнети следните критериуми:

(i) аеродромот на одредиште има објавен приод по инструменти;

(ii) времето на летот е пократко од три часа; и

(iii) дека во објавената временска прогноза која важи за период од еден час пред и еден час после се наведува дека:

(А) базата на облаците е најмалку 700 стапки над минимумите кои се однесуваат приод по инструмент или 1.000 стапки над аеродромот на одредиштето, што и да е повисоко ; и

(Б) видливоста е најмалку 2500 метри.

(б) *Алтернативен хелиодром на одредиште на море.* Операторот може да избере алтернативен хелиодром на одредиштето на море кога се исполнети сите од следниве

критериуми:

(1) алтернативен хелиодром на одредиште на море се користи само по точката од која нема враќање (PNR) и кога нема на располагање алтернативен аеродромот на одредиште на копно поради географската локација. Пред PNR се користи алтернативен аеродром на одредиште на копно;

(2) можноста за слетување со еден нефункционален мотор (OEI) е достапна на алтернативен хелиодром на одредиште на море ;

(3) се додека е можна достапноста на хелиодром, се гарантира пред PNR. Димензиите, конфигурацијата и висина на препреки на индивидуален хелиодром или на друг и места се соодветни да ги користи секој тип на хеликоптер кој се планира да се користи како алтернативен хелиодром;

(4) се утврдуваат минимумите временските услови , земајќи ги предвид точноста и сигурноста на метеоролошките информации;

(5) MEL содржи посебни одредби за овој вид на операции;

(6) алтернативен хелиодром на одредиште на море се избира само ако операторот утврдил процедура во оперативниот прирачник.

SPA.HOFO.125 Непрецизни приоди на хеликоптери по инструменти со помош на сопствен радар (ARA) до локации на море — CAT операции

(а) Операторот на комерцијален воздушен транспорт (CAT), воспоставува оперативни процедури и обезбедува дека се лета по ARA само ако:

(1) хеликоптерот е опремен со радар кој што е во можност да обезбеди информации за околната со препреки ; и

(2) или:

(i) минималната релативна висина на спуштање (MDH) ја одредува радио-висиномер; или

(ii) се применува минималната апсолутна висина на спуштање (MDA) плус соодветна маргина.

(б) ARA на платформи или бродови во транзит се летаат како операции со повеќе пилоти.
.

(в) Опсегот на одлуката обезбедува соодветно надвиснување на препреки при неуспешен приод од која било дестинација, за која се планира ARA.

(г) Со приодот се продолжува само под опсегот на одлука или под минималната апсолутна/релативна висина на спуштање (MDA/H), кога е утврдена визуелна референца со одредиштето.

(д) За CAT операции со еден пилот се додава соодветно зголемување на MDA/H и опсегот на одлуката..

(ѓ) Кога ARA се лета на неподвижна локација на море (т.е. фиксна инсталација или закотвен брод) и во системот за навигација стои на располагање сигурна GPS позиција за локација, GPS / систем за навигација,се користи за да се зголеми безбедноста на ARA.

SPA.HOFO.130 Метеоролошки услови

И покрај наведеното во CAT.OP.MPA.247, NCC.OP.180 и SPO.OP.170 кога се лета помеѓу локации на море сместени во воздушен простор класа G кога секторот над вода е помал од 10 наутички милји, можат да се вршат летовите по VFR се извршуваат кога границите се еднакви или подобри од следниве:

Табела 1

Минимуми за лет помеѓу локации на море сместени во воздушен простор **класа G**

	Во текот на денот		Во текот на ноќта	
	Висина (*)	Видливост	Висина (*)	Видливост
Со еден пилот	300 стапки	3 км	500 стапки	5 км
Со два пилота	300 стапки	2 км (**)	500 стапки	5 км (****)

(*) Базата на облаците треба да биде таква, што овозможува лет на наведената висина, под и без облаци.
(**) Со хеликоптери може да се оперира при видливост за лет, од 800 м и повеќе, под услов дека одредиштето или местото на меѓу застанување постојано се гледа.
(***)Со хеликоптери може да се оперира при видливост за лет, од 1 500 м и повеќе, под услов дека одредиштето или местото на меѓу застанување постојано се гледа постојано.

SPA.HOFO.135 Ограничувања поврзани со ветерот за операции на локации на море

Операција на локација на море се изведува само кога брзината на ветерот која е пријавена за хеликоптерската платформа не е поголема од 60 јазли, вклучувајќи ги и налетите на ветер.

SPA.HOFO.140 Услови за перформансите на локации на море

Хеликоптерите што полетуваат и слетуваат на локации на море се управуваат согласно условите за перформанси од соодветниот Анекс според видот на операцијата која што ја вршат.

SPA.HOFO.145 Систем за следење на податоците на летот FDM

(а) При вршење на CAT операции со хеликоптер опремен со уред за снимање на податоци за летот, операторот воспоставува и одржува систем за FDM како дел од неговиот интегриран систем за управување, до 1 јануари 2019 година.

(б) Со системот за FDM не смее да се казнува а содржи соодветни мерки за заштита на изворот/те на податоци.

SPA.HOFO.150 Систем за следење на воздухоплови

Операторот воспоставува и одржува систем за следење на воздухоплови за време на операции на море во лоши услови од моментот кога хеликоптерот заминува па се до неговото пристигнување на крајното одредиште.

SPA.HOFO.155 Систем за следење на вибрации (VHM)

(а) Следниве хеликоптери кои вршат CAT операции на море во лоши услови , до 1 јануари 2019 година, треба да бидат се опремени со систем за VHM кој може да ја следи состојбата на критичниот систем на ротор и погонскиот ротор:

(1) сложените хеликоптери на моторен погон кои за прв пат добиле сопствено уверение за пловидбеност (C од A) по 31 декември 2016 година;

(2) сите хеликоптери со конфигурација на максимален оперативни број на патнички седишта (MOPSC) поголема од девет со кои за прв пат добиле сопствено уверение за пловидбеност (C од A) пред 1 јануари 2017 година;

(3) сите хеликоптери со кои за прв пат добиле сопствено уверение за пловидбеност (C од A) по 31 декември 2018 година.

(б) Операторот има систем за:

(1) собирање на податоци, вклучувајќи и ги и предупредувањата кои ги генерира системот;

(2) анализа и утврдување на исправноста на составните делови;

(3) одговор на развојот на утврдените дефекти.

SPA.HOFO.160 Услови за опремата

(а) Операторот ги исполнува следниве услови во однос на опремата:

(1) систем за известување на патници (PA) во хеликоптерите кои се користат за CAT и некомерцијални операции со сложени хеликоптери на моторен погон (NCC):

(i) хеликоптери со конфигурација на максимален оперативни број на патнички седишта (MOPSC) поголема од девет се опремени со систем за PA.,

(ii) хеликоптери со (MOPSC) од девет или помалку не треба да се опремени со систем за PA, ако операторот може да покаже/ демонстрира дека гласот на пилотот може да се разбере од сите патнички места за време на летот;

(б) *Радиовисиномер*

Хеликоптерите се опремени со радиовисиномер кој може емитува звучно предупредување, за спуштање под претходно поставена висина и визуелно предупредување, кој работи на висина која пилотот може да ја одбере.

(в) *Излези во случај на опасност*

Сите излези во случај на опасност, вклучувајќи ги и излезите во случај на опасност за екипажот, секоја врата, прозорец или друг отвор кој е погоден за излез во случај на опасност и средствата за нивно отворање, се јасно означени со насочување на сите лица кои се внатре а ги користат излезите и дење и ноќе. . . Таквите ознаки се така проектирани за да останат видливи, ако хеликоптерот се преврти или кабината се потопи.

(в) *Хеликоптерски систем за препознавање и предупредување на терен (HTAWS)*

Хеликоптери кои се користат за CAT операции со максимална дозволена маса за полетување поголема од 3 175 кг или со MOPSC со повеќе од девет и првично издадено индивидуално C од A по 31 декември 2018 година, се опремени со HTAWS кој што ги исполнува условите за опрема од класа A во согласност со прифатливиот стандард.

SPA.HOFO.165 Дополнителни процедури и опрема за операции во лоши услови

(а) *Елеци за спасување*

Одобрените елеци за спасување ги носат постојано, сите лица кои се наоѓаат во хеликоптерот, освен ако не се носат интегриран одела за преживување кој го исполнуваат комбинираниот услови за одело за преживување и елек за спасување.

(б) *Одела за преживување*

Сите патници во хеликоптерот носат одобрено одело за преживување:

(1) Кога извештајот за временските услови или прогнозите со кои располага заповедникот/водачот на воздухопловот, покажуваат дека температурата на морето ќе биде пониска од плус 10 °C за време на летот; или

(2) кога предвиденото време за спасување го надминува пресметаното време за преживување; или

(3) кога се планира летот да се изврши ноќе.

(в) Систем за дишење во случај на опасност

Сите лица во хеликоптерот добиваат упатства за користење на системите за дишење во случај на опасност се .

(г) *Чамци/ сплавови за спасување*

(1) Сите чамци/сплавови за спасување кои се носат се така поставени така да можат да се користат во услови на летање над вода на која принудно принудното слетување на вода, плукање и балансирање на хеликоптерот се пресметани заради издавање на уверение.

(2) Сите чамци/сплавови за спасување кои се носат се поставуваат така за да се олесни нивно брзо користење во случај на опасност..

(3) Бројот на чамци/сплавови за спасување:

(i) во случај кога хеликоптер превезува помалку од 12 лица, најмалку еден чамец/сплав за спасување со номинален капацитет кој не е помал од максималниот број на лица во хеликоптерот, или;

(ii) во случај кога хеликоптер превезува повеќе од 11 лица, најмалку два чамци/сплавови за спасување кои заедно се доволни за сместување на сите лица можат да се наоѓаат во хеликоптерот и ако еден се изгуби, преостанатиот(те) чамец(и)/сплав(ови) за спасување да има(ат) капацитет на преоптоварување, доволен за да се сместат сите лица кои се наоѓаат во хеликоптерот;

(4) Секој чамец/сплав за спасување содржи најмалку еден предавател на локаторот за местото на несреќа (ELT(S)) ; и

(5) Секој чамец/сплав за спасување содржи опрема за спасување на живот, вклучително и средства за одржување во живот, соодветно на планираниот лет.

(д) *Осветлување на кабината во случај на опасност* ;

Хеликоптерот е опремен со систем за осветлување во случај на опасност со о независен извор на енергија кој дава извор за општо осветлување на кабината, за да ја олесни евакуацијата од хеликоптерот.

(ѓ) *Предавател за локаторот за местото на несреќа кој автоматски се активира (ELT(AD)).)*

Хеликоптерот е опремен со ELT (AD) кој е може истовремено да пренесува сигнали на 121.5 MHz и на 406 MHz..

(е) *Обезбедување на врати кои не се исфрлаат под притисок*

Врати кои не се исфрлаат под притисок, а кои се означени како излези за слетување на вода во случај на опасност, имаат средства за прицврстување на истите во отворена положба така што не ги попречуваат патниците кои го напуштаат хеликоптерот, при какви било услови на море, сè до максималните за услови на вода кои треба да се пресметаат за принудно слетување и пловење.

(ж) *Излези во случај на опасност и отвори за спасување*

Сите излези во случај на опасност, вклучувајќи ги и излезите во случај на опасност за екипажот и секоја врата , прозорец или друг отвор кои се погодни за користење за подводно спасување се така опремени да можат да се користат во случај на опасност.

(i) Без оглед на (а), (б) и (в) погоре, операторот може, врз основа на проценка на ризици, да им овозможи на патниците кои се здравствено онеспособени „ на локација на море делумно да носат или да не носат елек за спасување, одело за преживување или системи за дишење во случај на опасност на повратните летови или на летови помеѓу локации на море.

SPA.HOFO.170 Услови за екипаж

(а) Операторот ги утврдува:

(1) критериумите за избор на членови на екипажот на лет, земајќи го предвид претходното искуство на членовите на екипажот на лет;

(2) минималното ниво на искуство за заповедник/ водачот на воздухопловот кој има намера да ги извршува операциите на море; и

(3) програма за обука и проверка на екипажот на лет, која секој член на екипажот на лет мора успешно да ја заврши. Таквата програма се прилагодува на условите на море/ вода и вклучува вообичаени, невообичаени и процедури во случај на опасност , обука за ефикасно користење на ресурсите на екипажот, влез во вода и преживување на море.

(б) *Услови за неодамнешното искуство*

Пилот управува со хеликоптер со кој се превезуваат патници:

(1) на локацијата на вода како заповедникот или водач на воздухоплов или копилот кога тој во претходните 90 дена извршил најмалку три полетувања, заминувања, приоди и слетувања на локација на вода со ист тип на хеликоптер или на уред за целосна симулација на лет (FFS) кој го претставува тој тип на хеликоптер; или

(2) на локацијата на море во ноќни услови, како заповедник или водач на воздухоплов или копилот кога тој во претходните 90 дена извршил најмалку три полетувања, заминувања, приоди и слетувања во ноќни услови на локација на вода со ист тип на хеликоптер или на уред за целосна симулација на лет (FFS) кој го претставува тој тип на хеликоптер.

Овие три полетувања и слетувања се вршат или во операции со повеќе пилоти или во операции со еден пилот во зависност од операцијата што треба да се изврши.

(в) Посебни услови за CAT:

(1) Периодот од 90 дена наведен точките (б) (1) и (2) може да се продолжи на 120 дена се додека пилотот врши линиски лет под надзор на инструктор или испитувач овластен за

тип.

(2) Ако пилотот не ги исполнува условите од точката (1) тој или таа завршува лет на обуката на хеликоптер или FFS на тип на хеликоптер кој треба да се користи, кои ги опфаќаат најмалку и условите наведени во (б) (1) и (2) пред да може да ги користи своите привилегии.`

(5) Во Анекс VI (Дел – NCC):

(а) NCC.GEN.106 се менува и дополнува како што следи:

(i) зборот `и` на крајот од точката (а)(4)(vii) се брише;

(ii) се вметнува зборот `и` на крајот од точката (а)(4)(viii);

(iii) се вметнува нова точка (а)(4)(ix), како што следува:

`(ix) сите бази на навигациски податоци кои се потребни за навигација базирана на перформансите (PBN) се соодветни и актуелни.`;

(б) се вметнува следнава точка NCC.OP.116:

`NCC.OP.116 Навигација базирана на перформанси – авиони и хеликоптери

Кога за предвидената рута или процедура која треба да се лета е потребна PBN, операторот обезбедува:

(а) дека релевантната спецификација за PBN е наведена во AFM или друг документ одобрен од надлежниот орган кој издава уверение како дел од процена на пловидбеноста или се засноваат на такво одобрение; и;

(б) дека воздухопловот се управува во согласност со релевантната навигациска спецификација и ограничувањата од AFM или кој било друг претходно наведен документ.';

(в) точката (а) од NCC.OP.145 се заменува со следното:

`(а) Пред почеток на лет, водачот на воздухопловот, е убеден со кое било расположливо средство, дека вселенските уреди на земја и/или вода, вклучувајќи ги и комуникациските уреди и средствата за навигација, кои стојат на располагање и се директно потребни за тој лет, за безбедното управување со воздухопловот, се соодветни на типот на операцијата по која летот треба да се изврши.`;

(г) NCC.OP.152 се менува и дополнува како што следи:

(i) зборот `и` на крајот од точката (б)(2)(ii) се брише;

(ii) точката (б)(3) се брише;

(д) се вметнува следнава точка NCC.OP.153:

'NCC.OP.153 Аеродроми на дестинација– операции за приод по инструменти

Операторот обезбедува дека стојат на располагање доволно средства за навигација и слетување на аеродромот на дестинација или до кој било алтернативен аеродром на дестинација во случај на губење на можноста за операцијата на планираниот приод и слетување.';

.

(ѓ) NCC.OP.220 се изменува и дополнува како што следува :

'NCC.OP.220 Користење на воздухопловен систем за избегнување на судир (ACAS)

Операторот утврдува оперативни процедури и програми за обука, кога ACAS е инсталиран и е исправен, со цел екипажот на лет да биде соодветно обучен за избегнување на судири и да поседува стручност за користење на опрема ACAS II.';

(е) во точката (б) од NCC.IDE.A.180 се заменува со следново:

`(б) сигурносен појас за горниот дел на телото со систем за затегнување има:

(1) една точка за откопчување;

(2) на седиштата за минимум потребниот број на членови на кабинскиот персонал, две прерамки и сигурносен појас кое може да се користи самостојно; и

(3) на седиштата за екипажот на летање и на секое седиште кое се наоѓа покрај седиштето на пилотот:

(iii) две прерамки и сигурносен појас кои може да се користат независно; или

(iv) дијагонална прерамка и сигурносен појас кои можат да се користат независно, за следниве авиони:

(А) авиони со МСТОМ помала од 5 700 кг и со MOPSC помалку од девет, кои се во согласност со динамични услови за присилно слетување утврдени со важечката спецификација за издавање на уверение;

(Б) авиони со МСТОМ помала од 5 700 кг и со MOPSC помалку од девет, кои не се во согласност со динамични услови за присилно слетување утврдени со важечката

спецификација за издавање на уверение, и кои поседуваат индивидуално CofA првично издадено пред 25 август 2016 година;25 август 2016 година.';

(ж) се додава следнава точка (г) во NCC.IDE.A.250:

'(г) за PBN операциите воздухопловите ги исполнуваат условите за издавање на уверение за пловидбеноста за соодветната спецификација за навигација.';

(з) точката NCC.IDE.A.260 се заменува со следново:

'**NCC.IDE.A.260 Управување со базата на воздухопловни податоци**

(а) Базите на воздухопловните податоци кои се користат во апликациите на системите на воздухоплови кои имаат уверение ги исполнуваат барањата за квалитет на податоците кои што се соодветни за планираната употреба на податоци.

(б) Водачот на воздухопловот обезбедува навремена дистрибуција и внесување на тековни и непроменети воздухопловни навигациски податоци во воздухопловите, кои имаат потреба од нив.

(в) Без оглед на какви било други барања во однос на пријавување на настани како што е утврдено во Регулативата (ЕУ) бр. 376/2014, операторот ги известува давателот на податоци од базата за случаи на неточни, недоследни или податоци кои недостасуваат, за кои разумно би се очекувало да претставуваат опасност по летот.

Во такви случаи, операторот го информира екипажот на лет и друг односен персонал и обезбедува дека тие предметни податоци не се користат.`

(ѕ) точката (б) од NCC.IDE.H.215 се брише.

(и) NCC.IDE.H.226 се заменува со следново:

`**NCC.IDE.H.226 Одела за преживување на екипажот**

Секој член на екипажот носи одело за преживување кога тоа ќе го утврди водачот на воздухопловот врз основа на проценка на ризиците , земајќи ги предвид следниве услови:

(а) летови над вода, надвор од авторотационо растојание или вон растојанието од земја за безбедно принудно слетување, кога во случај на критично откажување на мотор хеликоптерот не е во можност да го одржи нивото на лет; и

(б) кога извештајот за временските услови или прогноза со кои располага заповедникот/водачот на воздухоплов, покажуваат дека температурата на морската вода ќе биде пониска од плус 10 °C за време на летот.`';

(ј) се брише точката NCC.IDE.H.231;

(к) Во NCC.IDE.H.250 се додава следната точка (г):

`(г) Кога е потребна PBN воздухопловите ги исполнуваат условите за издавање на уверение за пловидбеност за навигациска спецификација.`;

(к) се додава следнава точка NCC.IDE.H.260:

NCC.IDE.H.260 Управување со базата на воздухопловни податоци

(а) Базите на воздухопловните податоци кои се користат во апликациите на системите на воздухоплови кои имаат уверение ги исполнуваат барањата за квалитет на податоците кои што се соодветни за планираната употреба на податоци.

(б) Водачот на воздухопловот обезбедува навремена дистрибуција и внесување на тековни и непроменети воздухопловни навигациски податоци за сите воздухопловите на кои што им се потребни.

(в) Без оглед на какви било други барања во однос на пријавување на настани како што е утврдено во Регулативата (ЕУ) бр. 376/2014, операторот ги известува давателот на податоци од базата за случаи на неточни, недоследни или податоци кои недостасуваат, за кои разумно би се очекувало да претставуваат опасност по летот.

Во такви случаи, операторот го информира екипажот на лет и друг односен персонал и обезбедува дека тие предметни податоци не се користат.`

(б) Во Анекс VII (Дел – NCO):

(а) NCO.GEN.105 се менува и дополнува како што следи:

(i) зборот `и` на крајот од точката (а)(4)(v) се брише;

(ii) се вметнува зборот `и` на крајот од точката (а)(4)(vi);

(iii) се вметнува следнава нова точка (а)(4)(ix):

`(vii) сите бази на навигациски податоци кои се потребни за навигација базирана на перформансите (PBN) се соодветни и актуелни.`;

(б) Се додава следнава точка (ѓ) во NCO.GEN.140:

`(ѓ) Соодветна количини на предмети и супстанции кои инаку би се класифицирале како опасни материи, и се користат за олеснување на безбедноста на летот, кога се препорачува превоз во воздухопловот за да се обезбеди нивна навремена достапност за оперативните

цели, се смета дека се овластени во согласност со став 1.2.2.1 (а) од Техничките упатства. Ова се однесува без разлика на тоа дали таквите предмети/ материјали и супстанции треба да се носат или се планира да се користат во врска со односниот лет.

Пакувањето и товарењето во воздухоплов на горенаведените предмети/ и супстанци се врши под одговорност на водачот на воздухопловот на начин кој се сведуваат на минимум ризиците по членовите на екипажот, патниците, товарот или воздухопловот за време на операциите на воздухопловот`

(в) се додава следнава точка NCO.OP.116:

`NCO.OP.116 Навигација базирана на перформансите – авиони и хеликоптери

Кога за предвидената рута или процедура која треба да се лета е потребна PBN, водачот на воздухопловот обезбедува:

(а) дека релевантната спецификација за PBN е наведена во AFM или друг документ одобрен од надлежниот орган кој издава уверение како дел од процена на пловидбеноста или се засноваат на такво одобрение; и;

(б) дека воздухопловот се управува во согласност со релевантната навигациска спецификација и ограничувањата од AFM или кој било друг претходно наведен документ..';

(г) точката (а) од NCO.OP.135 се заменува со следното:

`(а) Пред почеток на лет, водачот на воздухопловот, е убеден со кое било расположливо средство, дека вселенските уреди на земја и/или вода, вклучувајќи ги и комуникациските уреди и средствата за навигација, кои стојат на располагање и се директно потребни за тој лет, за безбедното управување со воздухопловот, се соодветни на типот на операцијата по која летот треба да се изврши.`;

(д) се додава следнава точка NCO.OP.142:

'NCO.OP.142 Аеродроми на дестинација– операции за приод по инструменти

Водачот на воздухопловот обезбедува дека стојат на располагање доволно средства за навигација и слетување на аеродромот на дестинација или до кој било алтернативен аеродром на дестинација во случај на губење на можноста за операцијата на планираниот приод и слетување.';

(ѓ) NCO.OP.190 се заменува со следново:

`NCO.OP.190 Користење на дополнителен кислород

(а) Водачот на воздухопловот обезбедува дека сите членови на екипажот на лет кои се вклучени во извршувањето на должностите битни за безбедна операција на воздухоплов во летот користат дополнителен кислород секој пат кога ќе утврди дека на висина на планираниот лет недостатокот од кислород може да доведе до влошување на способностите на членовите на екипажот и обезбедува дека дополнителниот кислород е достапен за патниците кога недостигот од кислород може штетно да влијае врз патниците.

(б) Во секој друг случај кога водачот на воздухопловот не може да утврди како може да влијае недостатокот на кислород на сите лицата во воздухопловот, тој обезбедува дека:

(1) сите членови на екипажот кои се вклучени во извршувањето на должностите потребни за сигурна операција на воздухоплов во лет, користат дополнителен кислород во секој период кој не е подолг од 30 минути, кога барометарската висина во патничката кабина ќе биде помеѓу 10 000 стапки и 13 000 стапки; и

(2) сите лица во воздухопловот користат дополнителен кислород за целиот период кога барометарската висина во патничката кабина ќе биде над 13 000 стапки.`;

(е) се додава следнава точка NCO.OP.220:

‘NCO.OP.220 Систем за избегнување на судири во воздух (ACAS II)

Кога се користи ACAS II водачот на воздухопловот ги применува соодветните оперативни процедури и е соодветно обучен.`;

(ж) ставот (а)(4) од NCO.IDE.A140 се заменува со следново: ДО ТУКА

`(4) сигурносен појас за горниот дел на телото со систем за затегнување на секое седиште на екипажот на лет со една точка на откопчување со CoFA првично издадено на или по25 август 2016 година;`;

(з) NCO.IDE.A.155 се заменува со следново:

`NCO.IDE.A.155 Дополнителен кислород — авиони без систем за притисок

Авионите кои се без систем за притисок кога вршат операции за кои е потребна резерва од кислород во согласност со NCO.OP.190 се опремени со апаратура за складирање и распределба на кислород, кој може да ги складира и дистрибуира потребните резерви на кислород.`;

(ѕ) се додава следнава точка (г) во NCO.IDE.A.195

‘(г) за PBN операциите воздухопловите ги исполнуваат условите за издавање на уверение за пловидбеноста за соодветната спецификација за навигација.’;

(и) се додава следнава точка NCO.IDE.A.205

`NCO.IDE.A.205Управување со базата на воздухопловни податоци

(а) Базите на воздухопловните податоци кои се користат во апликациите на системите на воздухоплови кои имаат уверение ги исполнуваат барањата за квалитет на податоците кои што се соодветни за планираната употреба на податоци.

(б) Водачот на воздухопловот обезбедува навремена дистрибуција и внесување на тековни и непроменети воздухопловни навигациски податоци во сите авиони, кои имаат потреба од нив.

(в) Без оглед на какви било други барања во однос на пријавување на настани како што е утврдено во Регулативата (ЕУ) бр. 376/2014, водачот на воздухопловот ги известува давателот на податоци од базата за случаи на неточни, недоследни или податоци кои недостасуваат, за кои разумно би се очекувало да претставуваат опасност по летот.

Во такви случаи, водачот на воздухопловот не ги користи предметни податоци .`;

(ј) NCO.IDE.H.155 се заменува со следново:

`NCO.IDE.H.155 Дополнителен кислород — хеликоптери без систем за притисок

Хеликоптерите кои се без систем за притисок кога вршат операции за кои е потребна резерва од кислород во согласност со NCO.OP.190 се опремени со апаратура за складирање и распределба на кислород, кој може да ги складира и дистрибуира потребните резерви на кислород.`;

(k) се додава следнава точка (г) во NCO.IDE.H.195

‘(г) за PBN операциите воздухопловите ги исполнуваат условите за издавање на уверение за пловидбеноста за соодветната спецификација за навигација.’;

(л) се додава следнава точка NCO.IDE.H.205

`NCO.IDE.H.205

Управување со базата на воздухопловни податоци

(а) Базите на воздухопловните податоци кои се користат во апликациите на системите на воздухоплови кои имаат уверение ги исполнуваат барањата за квалитет на податоците кои

што се соодветни за планираната употреба на податоци.

(б) Водачот на воздухопловот обезбедува навремена дистрибуција и внесување на тековни и непроменети воздухопловни навигациски податоци во сите авиони, кои имаат потреба од нив.

(в) Без оглед на какви било други барања во однос на пријавување на настани како што е утврдено во Регулативата (ЕУ) бр. 376/2014, водачот на воздухопловот ги известува давателот на податоци од базата за случаи на неточни, недоследни или податоци кои недостасуваат, за кои разумно би се очекувало да претставуваат опасност по летот.

Во такви случаи, водачот на воздухопловот не ги користи предметни податоци .`;

(љ) NCO.IDE.H. 130 се заменува со следново:

`NCO.IDE.E.130 Дополнителен кислород

Едрилиците кои се без систем за притисок кога вршат операции за кои е потребна резерва од кислород во согласност со NCO.OP.190 се опремени со апаратура за складирање и распределба на кислород, кој може да ги складира и дистрибуира потребните резерви на кислород.`;

(м) точката (ѓ) од NCO.SPEC.110 се заменува со следново: (ѓ) обезбедува дека експертите за задачи и членови на екипажот постојано користат дополнителен кислород секој пат кога ќе утврдат дека недостатокот на кислород на висината на предвидениот лет може да доведе до нарушување на способностите на членовите на екипажот или штетно да влијае врз експертите за задачи. Ако водачот на воздухопловот не може да утврди како недостатокот на кислород може да влијае врз лицата во воздухопловот, тогаш тој обезбедува експертите за задачи и членови на екипажот постојано да користат дополнителен кислород секој пат кога висината на кабината е над 10.000 стапки, подолго од 30 минути и секогаш кога висината на кабината надминува 13 000 стапки. ";

(7) Во Анекс VIII (Дел –SPO):

(а) SPO.GEN.107 се менува и дополнува со следното:

(i) зборот `и` на крајот од точката (а)(4)(v) се брише;

(ii) се вметнува зборот `и` на крај од точката (а)(4)(vi);

(iii) се додава нова точка (а)(4)(vii), како што следува:

`(vii) сите бази на навигациски податоци кои се потребни за навигација базирана на перформансите (PBN) се соодветни и актуелни.`;

(б) се додава следнава точка SPO.OP.116:

`SPO.OP.116 Навигација базирана на перформансите – авиони и хеликоптери

Кога за предвидената рута или процедура која треба да се лета е потребна PBN, операторот обезбедува:

(а) дека релевантната спецификација за PBN е наведена во AFM или друг документ одобрен од надлежниот орган кој издава уверение како дел од процена на пловидбеноста или се засноваат на такво одобрение; и;

(б) дека воздухопловот се управува во согласност со релевантната навигациска спецификација и ограничувањата од AFM или кој било друг претходно наведен документ..';

(в) точката (а) од SPO.OP.140 се заменува со следново:

`(а) Пред почеток на лет, водачот на воздухопловот, е убеден со кое било расположливо средство, дека вселенските уреди на земја и/или вода, вклучувајќи ги и комуникациските уреди и средствата за навигација, кои стојат на располагање и се директно потребни за тој лет, за безбедното управување со воздухопловот, се соодветни на типот на операцијата по која летот треба да се изврши.`;

(г) точката (б)(3) од SPO.OP.151 се брише;

(д) се додава следнава точка SPO.OP.152:

'SPO.OP.152 **Аеродроми на дестинација– операции за приод по инструменти**

Водачот на воздухопловот обезбедува дека стојат на располагање доволно средства за навигација и слетување на аеродромот на дестинација или до кој било алтернативен аеродром на дестинација во случај на губење на можноста за операцијата на планираниот приод и слетување.';

(ѓ) точката (а) од SPO.OP.205 се заменува со следново:

` (а) Операторот утврдува оперативни процедури и програми за обука, кога ACAS е инсталиран и е исправен, со цел екипажот на лет да биде соодветно обучен за избегнување на судири и да поседува стручност за користење на опрема ACAS II.';

(е) точките (в) и (г) од став SPO.IDE.A.160 се заменуваат со следното:

(в) за авиони на моторен погон кои не се сложени, сигурносен појас за горниот дел на телото со систем за затегнување на секое седиште на екипажот на лет со една точка на откопчување со CoFA првично издадено на или по25 август 2016 година;`;;

(г) за сложени авиони на моторен погон сигурносен појас за горниот дел на телото со систем за затегнување на горниот дел од телото со уред за автоматско затегнување на горниот дел на телото на лицето во воздухопловот, во случај на ненадејно успорување:

(1) за секое седиште на член на екипаж за летање и за секое седиште покрај седиштето на пилоотт;

(2) за секое седиште на набљудувач, сместено во пилотската кабина.`;

(ж) се додава следнава точка (д) во SPO.IDE.A.160:

`(д) сигурносен појас за горниот дел на телото со систем за затегнување има:

(1) една точка за откопчување;

(2) на седиштата за екипажот на летање и на секое седиште кое се наоѓа покрај седиштето на пилотот:

(v) две прерамки и сигурносен појас кои може да се користат независно; или

(vi) дијагонална прерамка и сигурносен појас кои можат да се користат независно, за следниве авиони:

(А) авиони со MCTOM помала од 5 700 кг и со MOPSC помалку од девет, кои се во согласност со динамични услови за присилно слетување утврдени со важечката спецификација за издавање на уверение;

(Б) авиони со MCTOM помала од 5 700 кг и со MOPSC помалку од девет, кои не се во согласност со динамични услови за присилно слетување утврдени со важечката спецификација за издавање на уверение, и кои поседуваат индивидуално CofA првично издадено пред 25 август 2016 година .;

(з) се додава следнава точка (ѓ) во SPO.IDE.A.220:

‘(г) за PBN операциите воздухопловите ги исполнуваат условите за издавање на уверение за пловидбеноста за соодветната спецификација за навигација.’;

(s) се додава следнава точка SPO.IDE.A.230

` **SPO.IDE.A.230 Управување со базата на воздухопловни податоци**

(а) Базите на воздухопловните податоци кои се користат во апликациите на системите на воздухоплови кои имаат уверение ги исполнуваат барањата за квалитет на податоците кои што се соодветни за планираната употреба на податоци.

(б) Водачот на воздухопловот обезбедува навремена дистрибуција и внесување на тековни и непроменети воздухопловни навигациски податоци во воздухопловите, кои имаат потреба од нив.

(в) Без оглед на какви било други барања во однос на пријавување на настани како што е утврдено во Регулативата (ЕУ) бр. 376/2014, операторот ги известува давателот на податоци од базата за случаи на неточни, недоследни или податоци кои недостасуваат, за кои разумно би се очекувало да претставуваат опасност по летот.

Во такви случаи, операторот го информира екипажот на лет и друг односен персонал и обезбедува дека тие предметни податоци не се користат.`;

(и) Точката SPO.IDE.H.198 се заменува со следново:

`**SPO.IDE.H.198**

Одела за преживување на екипажот

Секој член на екипажот носи одело за преживување кога тоа ќе го утврди водачот на воздухопловот врз основа на проценка на ризиците , земајќи ги предвид следниве услови:

(а) летови над вода, надвор од авторотационо растојание или вон растојанието од земја за безбедно принудно слетување, кога во случај на критично откажување на мотор хеликоптерот не е во можност да го одржи нивото на лет; и

(б) кога извештајот за временските услови или прогноза со кои располага водачот на воздухоплов, покажуваат дека температурата на морската вода ќе биде пониска од плус 10 °C за време на летот.`;

(ј) Се брише точката SPO.IDE.H.201;

(к) се додава следнава точка (г) во SPO.IDE.H.220:

‘(г) за PBN операциите воздухопловите ги исполнуваат условите за издавање на уверение за пловидбеноста за соодветната спецификација за навигација.’;

(л) Се додава следнава точка SPO.IDE.H.230:

SPO.IDE.H.230 Управување со базите на воздухопловни податоци

(а) Базите на воздухопловните податоци кои се користат во апликациите на системите на воздухоплови кои имаат уверение ги исполнуваат барањата за квалитет на податоците кои што се соодветни за планираната употреба на податоци.

(б) Операторот обезбедува навремена дистрибуција и внесување на тековни и непроменети воздухопловни навигациски податоци во сите воздухоплови, кои имаат потреба од нив.

(в) Без оглед на какви било други барања во однос на пријавување на настани како што е

утврдено во Регулативата (ЕУ) бр. 376/2014, операторот ги известува давателот на податоци од базата за случаи на неточни, недоследни или податоци кои недостасуваат, за кои разумно би се очекувало да претставуваат опасност по летот.

Во такви случаи, операторот го информира екипажот на лет и друг односен персонал и обезбедува дека тие предметни податоци не се користат.`;

II

(незаконодавни акти)

РЕГУЛАТИВА (ЕУ) БР. 2017/363 НА КОМИСИЈАТА

од 1 март 2017 година

за изменување на Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012 во однос на посебно одобрение за летање ноќе со едномоторни турбински авиони или во метеоролошки услови за летање по инструменти и условите за одобрение на обука за опасни материи што се однесува на комерцијалните специјализирани операции, некомерцијалните операции за сложени воздухоплови на моторен погон, вклучувајќи и некомерцијални специјализирани операции на сложени воздухоплови на моторен погон

ЕВРОПСКАТА КОМИСИЈА,

имајќи го предвид Договорот за функционирањето на Европската унија,

имајќи ја предвид Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 на Европскиот парламент и на Советот од 20 февруари 2008 година за заедничките правила во областа на цивилното воздухопловство, за формирање на Европска агенција за воздухопловна безбедност и за укинување на Директива 91/670/ЕЕЗ, Регулатива (ЕЗ) бр. 1592/2002 и Директива 2004/36/ЕЗ ([84]), а особено членот 8(5) од истата,

со оглед на тоа што:

(58) Во согласност со Регулативата (ЕЗ) 216/2008 Комисијата би требала да ги донесе потребните правила за спроведување во врска со утврдувањето на условите за безбедни операции на воздухопловите. Во Регулатива (ЕУ) бр. 965/2012 на

[84] Сл. весник L 79, 19 март 2008 год., стр. 1.

Комисијата ([85]) се утврдени овие услови.

(59) Со примена на Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012 на техничките прелети ќе се предизвикува непропорционално административно оптоварување за индустријата и надлежните органи. Со цел воведување на попропорционален приод и приод кој се базира врз ризик за примена на оваа Регулатива, еднократните летови на воздухоплови кои не превезуваат патници ниту товар, кога воздухопловот врши технички прелети заради адаптација, поправка, проверки за одржување, прегледи, испорака, извоз или слични цели би требало да бидат изземени од примена на Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012.

(60) Стандардите и препорачаните практики на Меѓународната организација за цивилна авијација (ICAO), наведени во Дел I од Анекс 6 кон Конвенцијата за меѓународно цивилно воздухопловство, потпишана во Чикаго на 7 декември 1944 година, содржат одредби за операции за летање ноќе со едномоторни турбински авиони или во метеоролошки услови за летање по инструменти. Овие одредби вклучуваат, меѓу другото, услови да при одобрувања на таквите операции, државата на операторот треба да обезбеди усогласеноста со одредени услови, вклучувајќи ги и условите што се однесуваат на вградената опрема, сигурноста на моторот, следењето на параметрите на моторот, процедурите на операторот и обуката на екипажот за летање. Законодавството на Унијата треба да биде усогласено со овие одредби, поради што ќе се осигури дека ноќните комерцијални операции на едномоторни турбински авиони или во метеоролошки услови за летање по инструменти се предмет на одобрување од страна на надлежниот орган.

(61) Со ваквото усогласување, можноста за летање по пат на отстапување на едномоторни авиони согласно условите утврдени во постоечките изземања кои земјите-членки ги даваат согласно член 8 став (2) од Регулативата на Советот (ЕЕЗ) 3922/91 ([86]), како што е предвидено во член 6 став (5) од Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012 застарува. Затоа, таа одредба треба да се избрише. Со цел да се обезбеди непречен приод, тие исклучоци за операции на едномоторни авион кои ги вклучуваат во нив наведените услови, би требало во соодветен период по стапувањето во сила на оваа Регулатива, да се сметаат за еквивалентни со одобренијата од надлежниот орган како што е пропишано врз основа на усогласената законска рамка. По овој период на транзиција, не треба да се дозволи потпирање врз таквите исклучоци, туку одобренијата би требало да бидат задолжителни. За време на овој преоден период би требало да се продолжи со тоа известување за секоја релевантна промена во работењето на тие авиони.

---

[85] Регулатива (ЕУ) бр. 965/2012 за утврдување на технички барања и административни процедури во врска со летачки операции во согласност со Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 на Европскиот парламент и на Советот Сл. весник L 296, 25 октомври 2012 год., стр. 1.

[86] Регулатива (ЕЕЗ) бр. 3922/91 на Советот од 16 декември 1991 година за усогласување на техничките барања и административни постапки во областа на цивилното воздухопловство (Сл. весник L 373, 31.12.1991 година, стр. 4).

(62) Оператори на комерцијални специјализирани операции, како и оператори на некомерцијални операции со сложени воздухоплови на моторен погон или некомерцијални специјализирани операции со сложени авиони на моторниот погон, со кои не се превезуваат опасни материи, би требале да продолжат со воведување и одржување на програмата за обука за опасни материи во согласност со Анекс III. (Дел-ORO) од Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012. Меѓутоа со цел воведување на попропорционален приод и приод кој се базира врз ризик за примена на овие одредби, од надлежниот орган повеќе не треба да се бара одобрение за такви програми за обука.

(63) Затоа Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012 треба соодветно да се измени. Особено, Анекс III (Дел-ORO), од таа Регулативата треба да се измени со цел во условите за одобрување на програма за обука за опасни материи да се воведе попропорционален приод и приод кој се базира врз ризик и во Анекс V од оваа регулатива да се додаде нов поддел за операции на едномоторни турбински авиони (Дел-SPA).

(64) Мерките предвидени во оваа Регулатива во поглед на едномоторни трубински авиони се базираат на мислењата([87]) на Европската агенција за воздухопловна безбедност во согласност со член 17 став (2) точка (б) од и член 19 став (1) од Регулативата (ЕЗ) бр. 216/2008.

(65) Мерките предвидени во оваа Регулатива се во согласност со мислењето на Комитетот основан со член 65 кон Регулативата (ЕЗ) бр. 216/2008,

ЈА ДОНЕСЕ ОВАА РЕГУЛАТИВА:

Член 1

Регулатива (ЕУ) бр. 965/2012 се изменува како што следува:

(5) Во член 6, ставот 3 се менува како што следува:

`3. По пат на отстапување од член 5 и не без штета по Регулативата (ЕЗ) бр. 216/2008 и Регулативата (ЕУ) бр. 748/2012 на Комисијата(*) во врска со дозволите за летање поврзани со воведување или измена на типовите на воздухоплови, извршени од проектантски или производствени организации во рамките на опсегот на нивните права, како и на летовите на воздухоплови со кои не се превезуваат патници ниту товар, односно кога воздухопловот врши технички прелети за обновување, поправка, сервисирање, контрола, испорака, извоз или слични цели продолжуваат да се вршат во согласност со условите утврдени во националното право на земјите-членки.

(*) Регулатива (ЕУ) бр. 748/2012 на Комисијата од 3 август 2012 година за воспоставување на правила за спроведување за издавање на уверение за пловидбеност и заштита на

животната средина и за воздухоплови и сродни производи, делови и уреди, како и за издавање на уверение на проектантски и производствени организации (Сл. весник L 224, 21 август 2012 година, стр. 1.).`;

(6) Во член 6 ставот (5) се менува како што следува:

`До 2 септември 2017 година, изземањата кои се одобрени пред 22 март 2017 година, во согласност со став (2) од член 8 од Регулатива (ЕЕЗ) бр. 3922/91 како што е предвидено во став (5) од член 6 од Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012 кое се применувало пред 22 март 2017 година, се сметаат за подеднакво вредни со одобренијата наведени во CAT.POL.A.300(a) од Анекс IV. По 2 септември 2017 година, тие изземања не се повеќе валидни за операции со едномоторни авиони.
Доколку било која промена во користењето на тие авиони во операција, која влијае на условите утврдени во тие изземања предвидени во периодот од 22 март 2017 година до 2 септември 2017 година, за таа промена се известува Комисијата и Агенцијата пред да се спроведе таа промена. Комисијата и Агенцијата ја оценуваат предложената промена во согласност со член 14(5) на Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008.`

(7) Анексите II, III,IV и V се изменуваат во согласност со Анексите од оваа регулатива.

Член 2

Оваа регулатива влегува во сила на дваесеттиот ден по нејзиното објавување во *Службениот весник на Европската унија*.

Оваа регулатива е целосно обврзувачка и директно применлива во сите земји-членки.

Брисел, 1 март 2017 год.

За Комисијата
Претседател

Жан-Клод Јункер

АНЕКС

Анексите II, III, IV и V од Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012 се изменуваат како што следува:

(1) Во Анекс II (Дел-ARO)Додаток II се заменува со следново:

`Додаток II

ОПЕРАТИВНИ СПЕЦИФИКАЦИИ (предмет на одобрените услови во оперативниот прирачник)				
Податоци за контакт на надлежниот орган кој издава одобрение Телефон [1]: _____; Факс: _____; Електронска пошта: _____				
AOC [2]: Назив на операторот [3]: Датум [4]: Потпис: Dba комерцијален назив: Оперативни спецификации:				
Модел на воздухоплов [5]: Регистарски ознаки [6]:				
Типови на операции: Комерцијален воздушен превоз □ патници □ карго □ останато (7) _____				
Област на оперирање [8]				
Посебни ограничувања [9]				
Посебни одобрувања:	Да	Не	Спецификација [10]	Забелешки
Опасни материи	□	□		
Операции при ограничена видливост Полетување Приод и слетување Полетување	□ □	□ □	CAT [11] … RVR [12]: m DA/H: ft RVR: m	
RVSM [13] □ неприменливо	□	□		
ETOPS [14] □ неприменливо	□	□	Максимално време за промена на патека [15]: min.	
Сложени спецификации за навигација за PBN операции[16]	□	□		[17]
Спецификации на минимални навигациски перформанси	□	□		
Летање ноќе со едно моторен авион на турбински погон или во IMC (SET-IMC)			(18)	
Операции на хеликоптер со помош на систем за ноќно гледање на пилотот	□	□		

Хеликоптерски операции со користење на дигалка (HHO)	□	□		
Летови на хеликоптери за истна медицинска помош	□	□		
Хеликоптерски операции на отворено море	□	□		
Обучка на кабинскиот персонал [19]	□	□		
Издавање на потврда на кабински персонал [20]	□	□		
Континуирана пловидбеност	□	□	[21]	
Друго [22]	□	□		

([1]) Податоци за контакт по телефон и факс со надлежниот орган, вклучувајќи го повикувачкиот број на земјата. Се наведува и електронската пошта, ако има таква.
([2]) Се внесува бројот на придружното уверение за исполнување на безбедносни услови (AOC).
([3]) Се внесува регистрираниот назив на операторот и комерцијалниот назив на операторот, ако тие се различни. Наведете 'Dba' (за Работи под името/Doing business as") пред комерцијалниот назив.
([4]) Датум на издавање на оперативните спецификации (дд-мм-гггг) и потпис на претставникот на надлежниот орган.
([5]) Се внесува ознаката на ICAO за марката, моделот и серијата на воздухопловот, , или основната серија, ако серијата не е определена (на пр. Boeing-737-3K2 или Boeing-777-232).
([6]) Регистарските ознаки се наведени во оперативните спецификации или во оперативниот прирачник. Во вториов случај, во поврзаните оперативни спецификации треба да има упатување на поврзаната страница во оперативниот прирачник. Во случај кога за моделот на воздухоплов не се применуваат сите посебни одобрувања, неговите регистарски ознаки би можеле да бидат запишани во колоната за забелешки од односното одобрение.
([7]) Останат тип на превоз кој е потребно да се наведе (пр. Медицински превоз).
([8]) Се наведува географската област на одобрената операција (со географски координати или посебни маршрути, области за летечки информации или национални или регионални граници).
([9]) Се наведуваат применливите посебни ограничувања (на пр. само VFR, само денски, итн.).
([10]) Во оваа колона се наведуваат критериумите за секое одобрение или видот на одобрение (со соодветните критериуми).
([11]) Се вметнува важечката категорија на прецизен приод: LTS CAT I, CAT II, OTS CAT II, CAT IIIA, CAT IIIB или CAT IIIC. Се вметнува хоризонтална видливост по должина на полетно – слетната патека (RVR) во метри и висината на донесување на одлука (DH) во стапки. За секоја наведена категорија се користи по еден ред.
([12]) Се вметнува одобрената видливоста по должина на полетно – слетната патека при полетување во метри. Ако се дадени различни одобрувања, за секое одобрение може да се користи по еден ред.
([13]) Квадратчето „неприменливо" (N/A), може да се пречкрта, само ако максималното ниво на лет за воздухопловот е под FL290.
([14]) Операции со користење на двомоторни авиони на долги линии (ETOPS) во моментот е применлив само за воздухоплови со два мотори. Оттука, квадратчето „неприменливо" (N/A) може да се обележи, ако моделот на воздухоплов има повеќе или помалку од два мотори.
([15]) Може да се наведе и граничното растојание (во NM), како и типот на мотор.
([16]) Навигација, базирана на перформанси и опремата на воздухоплов (PBN): за секое комплексно специфично одобрение за PBN се користи одделен ред (на пр. RNP AR APCH), со соодветните ограничувања или услови, наведени во колоните „Спецификации" и/или „Забелешки". Индивидуалните одобренија на специфичните процедури RNP AR APCH можат да бидат наброени во спецификациите за операциите или во оперативниот прирачник. Во вториот случај поврзаните спецификации за операциите треба да се однесуваат на соодветната страна од оперативниот прирачник.
([17]) Наведете дали посебното одобрение е ограничено на одредени краеви од полетно – слетната патека и/или аеродроми.
([18]) Се впишува конкретната комбинација на воздухопловната конструкција/мотор
([19]) Одобрение за спроведување на курс за обука и испити, треба да го пополнат кандидатите за потврда за кабинскиот персонал, како што е наведено во Анекс V (Дел-BB) кон Регулатива (ЕУ) бр. 1178/2011 на Комисијата.
([20]) Одобрение за издавање на потврди за член на кабински персонал, како што е наведено во Анекс V (Дел-CC) кон Регулатива (ЕУ) бр. 1178/2012/2012 на Комисијата.
([21]) Името на лицето/организацијата, одговорни за обезбедување дека се одржува континуирана пловидбеност на воздухопловот, како и упатување на регулативата, по која се бара тоа, на пр. Анекс I (Дел-K), Поддел E кон Регулатива (ЕЗ) бр. 1321/2014 на Комисијата.
([22]) Тука можат да бидат запишани други одобрувања или податоци, користејќи по еден ред (или едно квадратче со неколку реда) по овластување (на пр. слетување на кратки растојанија, операции за стрмен приод, операции на хеликоптери кон/од место од јавен интерес, операции на хеликоптери над несоодветна средина, која се наоѓа надвор од густо населена област, операции на хеликоптери без можности за безбедно принудно слетување,операции со зголемени агли на наклон, максимално растојание од соодветен аеродром за авиони со два мотори без одобрение за ETOPS, воздухоплови, кои се користат за некомерцијални операции.

Образец 139 на EASA, издание 3';

(2) Во Анекс III (Дел – ORO) се изменува како што следува:

(а) Во точката ORO.GEN.110, точките (s) и (и) се заменуваат со следново:

`(s) Операторот утврдува и одржува програми за обука за опасни материи за персоналот, како што се бара од техничките инструкции. Таквите програми за обука се во согласност со одговорностите на персоналот. Програмите за обука за операторите кои се занимаваат со комерцијални операции во воздушниот сообраќај CAT, без разлика дали се превезуваат опасни материи или не, како и операторите кои вршат други операции, освен операциите на CAT наведени во точките (б), (в) и (г) од точката ORO.GEN.005, со кои се пренесуваат опасни материи, се предмет на ревизија и одобрение од надлежниот орган.

(и) По исклучок од ставот (s), операторите кои вршат комерцијален воздушен превоз со следниве воздухоплови се должни да обезбедат дека екипажот за летање добил соодветна обука или инструкција што му овозможува препознавање на непријавени опасни материи кои што патниците ги носат со себе или кои се внесуваат како товар:

(1) едрилица;

(2) балон;

(3) едномоторен авион со елиси со максимална сертифицирана маса при полетување (MCTOM) од најмногу до 5 700 кгинајголем оперативен број на патнички седишта до 5 , кој полетува и слетува на ист аеродром или оперативна површина, по VFR преку ден; или

(4) едномоторен хеликоптер кој не е сложен хеликоптер на моторен погон, со најголем оперативен број на патнички седишта до 5, кој полетува и слетува на ист аеродром или оперативна површина, по VFR преку ден.`;

(б) во точката ORO.FC.A.250 точката (а) се заменува како што следува:

`(а) Имателот на CPL(A) (авион) постапува како заповедник во комерцијалниот воздушен превоз на авион со еден пилот, само ако е исполнет еден следниве услови:

(1) доколку врши превоз на патници според VFR, надвор од радиус од 50 NM (90 km) од аеродромот на полетување, тој/таа има направено најмалку 500 часови лет со авион или поседува важечко овластување за летање по инструменти;

(2) доколку лета со повеќемоторен тип според IFR, има направено минимум 700 часови лет со авиони, кој вклучува 400 часови како водач на воздухоплов. Овие часови вклучуваат 100 часови согласно IFR и 40 часови лет во повеќемоторни операции. Налетот од 400 часови како водач на воздухоплов може да се замени со налет како копилот во рамки на воспоставен состав на екипаж со повеќе пилоти, опишан во оперативниот прирачник, каде што два часа од времето на летање како копилот се еднакви на еден час време на летање како водач на воздухоплов;

(3) кога врши лет со едномоторен тип на авион согласно IFR, има направено минимум 700 часови лет со авиони, кој вклучува 400 часови како водач на воздухоплов.

Овие часови вклучуваат 100 часови согласно IFR. Налетот од 400 часови како водач на воздухоплов може да се замени со налет како копилот во рамки на воспоставен состав на екипаж со повеќе пилоти, опишан во оперативниот прирачник, каде што два часа од времето на летање како копилот се еднакви на еден час време на летање како водач на воздухоплов.`;

(3) Во Анекс IV (Дел-CAT) се изменува како што следува:

(а) точката CAT.OP.MPA.136 се заменува со следново:

`CAT.OP.MPA.136 Маршрути и области за операција — едномоторни авиони
Освен доколку не е одобрено до страна на надлежниот орган во согласност со Анекс V (Дел – SPA) Поддел J – ЛЕТАЊЕ НОЌЕ СО ЕДНОМОТОРНИ ТУРБИНСКИ АВИОНИ ИЛИ ВО IMC (SET-IMC), операторот гарантира дека операциите со едномоторни авиони се вршат само по маршрути и во области во кои има простор, кој дозволува безбедно извршување на принудно слетување.

(б) во точката CAT.OP.MPA.180, точката (а) се заменува со следново:

`(а) Во случај кога не е можно да се користи аеродромот на заминување како алтернативен аеродром на полетување поради метеоролошки причини или поради причини поврзани со перформансите, операторот треба да избере друг соодветен алтернативен аеродром на полетување, кој во однос на аеродромот на заминување не е подалеку од:

(1) за двомоторни авиони:

(i) едночасовен лет со OEI брзина на крстарење по AFM во стандардни услови на мирен воздух, базиран на фактичката маса на полетување; или

(ii) Време на отстапување на ETOPS, одобрено во согласност со Анекс V (Дел-SPA), Поддел Ѓ, кое подлежи на ограничувања по MEL, до максимум 2 часа на OEA брзина на крстарење по AFM во стандардни услови на мирен воздух, базирано на фактичката маса на полетување;

(2) за авиони со три и четири мотори, двочасовен лет со OEA брзина на крстарење по AFM во стандардни услови при мирен воздух, базиран на фактичката маса на полетување.

(3) за операции одобрени во согласност со Анекс V (Дел – SPA) Поддел J –ЛЕТАЊЕ НОЌЕ СОЕДНОМОТОРНИ ТУРБИНСКИ АВИОНИ ИЛИ ВО IMC (SET-IMC), 30 минути лет со вообичаена брзина на крстарење услови при мирен воздух, базиран на фактичката маса на полетување.

Доколку авионот е со повеќе мотори, ако AFM не содржи OEI брзина на крстарење, брзината што треба да се користи при пресметките е таа брзина која се постигнува со

останатиот(-ите) мотор(-и), кој(-и) работи(-ат) во максимална континуирана снага.`;

(в) во точката CAT.POL.A.300, точката (а) се заменува со следново:

`(а) Освен доколку не е одобрено од страна на надлежниот орган во согласност со Анекс V (Дел – SPA) Поддел J – ЛЕТАЊЕ НОЌЕ СО ЕДНОМОТОРНИ ТУРБИНСКИ АВИОНИ ИЛИ ВО IMC (SET-IMC), операторот не смее да користи едномоторен авион:

(1) во текот на ноќта; или

(2) при IMC, освен според посебни условите на визуелно летање (VFR).`;

(г) точката CAT.POL.A.320 се заменува со следново:

CAT.POL.A.320 Лет по маршрута —едномоторни авиони

(а) При очекуваните временски услови на летање и во случај на отказ на мотор, авионот мора да биде во состојба да стигне до место, каде што може да се изврши безбедно принудно слетување, освен доколку не е одобрено од страна на надлежниот орган во согласност со Анекс V (Дел – SPA) Поддел J – ЛЕТАЊЕ НОЌЕ СОЕДНОМОТОРНИ ТУРБИНСКИ АВИОНИ ИЛИ ВО IMC (SET-IMC), и се применува периодот на ризик.

(б) За потребите од точката (а), се претпоставува дека во моментот на отказ на мотор:

(1) авионот не лета на висина поголема од висината при која брзината на искачување е еднаква на 300 ft за минута, со мотор кој работи со специфицирани услови со максимална непрекината моќност; и

(2) наклонот на маршрутата е бруто-наклонот на намалување, зголемен со наклон од 0,5 %.

(4) Во Анекс V(Дел – SPA), се додава следниов Поддел J

`ПОДДЕЛ J

ЛЕТАЊЕ НОЌЕ СО ЕДНОМОТОРНИ ТУРБИНСКИ АВИОНИ ИЛИ ВО МЕТЕОРОЛОШКИ УСЛОВИ ЗА ЛЕТАЊЕ ПО ИНСТРУМЕНТИ (SET-IMC)

SPA.SET-IMC.100 Операции во SET-IMC

Во комерцијални операции за воздушен сообраќај (CAT), едномоторните турбински авиони може да вршат операции ноќе или во IMC само доколку имаат одобрениеза SET-IMC од надлежниот орган.

SPA.SET-IMC.105 Одобрение за вршење операции во SET-IMC

За да се добие одобрение за SET-IMC од надлежниот орган, операторот обезбедува доказ дека се исполнети следниве услови:

(а) прифатливо ниво на сигурноста на турбински мотор се постигнува во работа што вообичаено се користи во целиот свет, заради одредена комбинација на воздухопловните конструкции / мотори;
(б) посебни упатства и процедури за одржување со цел да се да се обезбедат планираните нивоа на постојана пловидбеност и сигурност на воздухопловот на операторот во согласност со Анекс I од Регулативата (ЕУ) бр. 1321/2014 (Дел-К), вклучувајќи и сè од следниве работи:

(1) програма за следење на параметрите на моторот, освен за авиони со првичен поединечно издаден сертификат за тестирање на пловидбеност по 31 декември 2004 година, кој мора да има автоматски систем за следење на трендот;

(2) програма за обезбедување на сигурност на електроенергетскиот систем и другите придружни системи;

(в) се воспоставува состав на екипаж за летање и програмата за обука / проверка за членовите на екипажот за летање кои се вклучени во овие операции;

(г) се утврдуваат оперативни процедури, во кои се наведува:

(1) опрема што мора да се носи во воздухопловот, вклучувајќи ги и неговите оперативни ограничувања и соодветните записи во MEL;

(2) планирање на летот;

(3) вообичаени процедури;

(4) процедури за вонредни случаи, вклучувајќи процедури за дефект на погонскиот систем, како и процедури за принудно слетување во сите временски услови;

(5) следење и известување за инциденти;

(д) извршена е проценка на безбедноста, вклучувајќи го и утврдувањето на дозволениот период на ризик ако операторот има намера да го применува.

SPA.SET-IMC.110 Услови за опремата за операции на SET-IMC

Авионите кои се користат за операциите SET-IMC треба да бидат опремени со следната опрема: :

(а) два независни извори на електрична енергија, при што секој да може да ги снабди сите неопходни инструменти за летање, навигациски системи и системите на воздухоплови

потребни за продолжување на летот до дестинацијата или алтернативниот аеродром;

(б) два позициони дисплеи кои се напојуваат од одделни извори;

(в) за операции превоз на патници, ремени или безбедносни ремени со дијагонална лента за на рамо за секое патничко седиште;

(г) воздухопловна опрема за снимање на временските услови;

(д) во авионите со кабина под притисок, потребно е да има доволно дополнителен кислород за сите лица во случај на спуштање на воздухопловот поради дефект на мотор, при максимална дозволена висина на крстарење, при оптимална брзина и конфигурација на планирање претпоставувајќи ја максималната ставка на испуштање на воздухот од кабина се додека не се постигнат од стабилни услови на кабината под 13 000 ft;

(ѓ) систем за просторна навигација што може да се програмира од местото на слетување и кој на екипажот за летање му обезбедува латерално наведување за овие места;

(е) радиовисиномер ;

(ж) светилки за слетување доволни за осветлување на точката на допир на полетно слетната патека на растојание од 200 ft до растојанието на слетувањето со изгасен мотор;

(i) системот за снабдување со електрична енергија во случаи на опасност, во случај на губење на целата генерирана електрична енергија, доволен капацитет и траење на напојувањето при дополнително оптоварување со следново:

(1) неопходни инструменти за лет и за просторна навигација се потребни за време на спуштање од максимална оперативна висини по откажување на моторот;

(2) средства за еден обид за рестартирање на моторот;

(3) вовлекување на стојниот трап и закрилцата, доколку е потребно;

(4) употреба на радиовисиномер при слетување;

(5) светилки за слетување;

(6) еден грејач на питовата цефка;

(7) ако е вградено, електрично средство што му овозможува на пилотот доволна видливост за слетување;

(s) систем за палење кој се активира автоматски или може да се управува рачно за полетување, слетување и лет во услови на видлива влажност;

(и) постојан уред за следење на системот за подмачкување на погонскиот систем за откривање на присуството на отпад поврзан со непосреден отказ на компонентата на погонскиот уредот, вклучувајќи предупредувачко светло во пилотската кабина;

(ј) уред за контрола на моќноста на моторот, која му овозможува на моторот да работи во доволен опсег на снага за безбедно извршување на летот во случај на било каква разумна веројатност за дефект при единица за контрола на дотокот на горивото. `.

II

(Незаконодавни акти)

РЕГУЛАТИВА (ЕУ) БР. 394/2018 НА КОМИСИЈАТА

од 13 март 2018 година

за изменување на Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012 во однос на бришење на условите за летачките операции за балони

ЕВРОПСКАТА КОМИСИЈА,

имајќи го предвид Договорот за функционирањето на Европската унија,

имајќи ја предвид Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 на Европскиот парламент и на Советот од 20 февруари 2008 година за заедничките правила во областа на цивилното воздухопловство, за формирање на Европска агенција за воздухопловна безбедност и за укинување на Директива 91/670/ЕЕЗ, Регулатива (ЕЗ) бр. 1592/2002 и Директива 2004/36/ЕЗ ([88]), а особено членот 8(5) од истата,

со оглед на тоа што:

[88] Сл. весник L 79, 19 март 2008 год., стр. 1.

(1) Во Регулатива (ЕУ) бр. 965/2012 на Комисијата[89] се утврдуваат условите за безбедност на неколку врсти на летачки операции со различни категории на воздухоплови, вклучувајќи и операции со балони;

(2) Со Регулативата (ЕУ) 2018/395([90]) на Комисијата утврдува посебни правила за управување со балони. Од датумот на примена на оваа Регулатива, таквите операции повеќе не би требало да подлежат на општите правила за летачки операции утврдени со Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012. Меѓутоа, правилата во однос на надзор на надлежните органи на земјите-членки за летачките операции кои се утврдени во член 3 од Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012 и нејзиниот Анекс II, би требало да продолжат да се применуваат за воздушните операции на балони, бидејќи овие услови не се специфични за ниедна летачка активност, туку се применуваат хоризонтално за сите такви активности.

(3) Поради тоа Регулатива (ЕУ) бр. 965/2012 треба соодветно да се измени со цел да се земат во предвид новите правила што се применуваат за операциите на балоните и, каде што е соодветно, да се појаснат релевантните одредби од таа Регулатива.

(4) Со оглед на нивната блиска поврзаност, датумот на примена на амандманите од Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012, како што е утврдено во оваа Регулатива, треба да бидат усогласени со датумот на примена на Регулативата (ЕУ) 2018/395.

(5) Агенцијата подготви нацрт правила за спроведување и ги достави до Комисијата во форма на мислење ([91]), во согласност со член17 став (2) точка (б) и член 19 став (1) од Регулативата (ЕЗ) 216/2008.

(6) Мерките што се предвидени со оваа Регулатива се во согласност со мислењето на Комитетот, воспоставен со член 65 од Регулативата (ЕЗ) 216/2008,

ЈА ДОНЕСЕ ОВАА РЕГУЛАТИВА:

Член 1

Регулатива (ЕУ) бр. 965/2012 се изменува како што следува:

(8) Членот 1 се изменува како што следува:

---

[89] Регулатива (ЕУ) бр. 965/2012 за утврдување на технички барања и административни процедури во врска со воздушни операции во согласност со Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 на Европскиот парламент и на Советот Сл. весник L 296, 25 октомври 2012 год., стр. 1.

[90] Регулатива (ЕУ) 2018/395 на Комисијата од 13 март 2018 година за утврдување на детални правила за операции со балони во согласност со Регулативата (ЕЗ) бр. 216/2008 на Европскиот парламент и на Советот (види страна 10 од овој Службен весник).

[91] Мислење бр. 01/16 на Европската агенција за воздухопловна безбедност од 6 јануари 2016 г. за Регулатива на Комисијата во однос на ревизијата на европските оперативни правила за балони.

(а) Ставовите 1,2 и 3 се заменуваат со следново:

`1. Оваа регулатива ги утврдува детелните правила за воздушни операции со авиони, хеликоптери и едрилици, вклучувајќи ги и инспекциите на платформа кои се вршат врз воздухоплови на оператори кои се под безбедносен надзор од страна на друга држава, кога слетуваат на аеродроми кои се наоѓаат на територијата, која е предмет на одредбите од Договорот.

2. Оваа регулатива исто така утврдува детални правила за условите за издавање, одржување, изменување, ограничување, привремено одземање и повлекување на уверенијата за работа на операторите на воздухоплови наведени во член 4 став (1) точките (б) и (в) од Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008, освен за балони, кои се вклучени во операции на комерцијален воздушен превоз, во врска со правата и одговорностите на имателите на уверение, како и за условите под кои операциите се забрануваат, ограничуваат или се предмет на одредени услови во интерес на безбедноста.

3. Оваа регулатива, исто така утврдува детални правила за условите и процедурите за давање изјава од страна на операторите кои вршат комерцијални специјализирани операции на авиони, хеликоптери и едрилици или некомерцијални операции на сложени воздухоплови на моторен погон, вклучувајќи ги и некомерцијални специјализирани операции на сложени воздухоплов на моторен погон, на нивната способност и расположливост на средствата за извршување на одговорностите поврзани со управувањето со воздухопловот како и со надзорот врз тие оператори.`;

(б) ставот 6 се заменува со следново:

`6. Оваа регулатива не се применува на воздушните операции со воздушни бродови.`

(в) се додава следниов став 7:

`7. Оваа Регулатива не се применува на летачките операции со балони. Сепак, на таквите летачки операции со балони, освен за балони кои се движат на гас, се применуваат условите кои што се однесуваат на надзор наведени во член 3.`

(9) Во член 2 се додаваат точките (1а) и (1б)

`(1а) "балон" е воздухоплов со екипаж кој е полесен од воздух, без мотор, кој во лет се одржува со користење на гас кој е полесен од воздух или со помош на горилник во балонот, вклучувајќи балони на гас, балони со топол воздух, мешани балони, и иако се напојуваат со мотор, воздушните бродови кои се движат на топол воздух;

(1.b) "балон кој се движи на гас" е балон на гас со систем за прикочување со кој балонот движи и при тоа постојано се закотвува на фиксна точка за време на операцијата.`

(10) Во член 3 точка (1) од се додава следниов подстав:

` Системите на администрација и управување на надлежните органи на земјите членки и Агенцијата треба да ги исполнуваат условите од Анекс II.`

(11) Член 5 се изменува како што следува:

(а) ставот 1 се заменува со следново:

`(1) Операторите управуваат со авион, хеликоптер или едрилица со цел операции на комерцијален воздушен превоз (во понатамошниот текст „CAT") само во согласност со условите пропишани во Анексите III и IV.

(б) во став 2 точката (б) од се заменува со следново:

`(б) авиони, хеликоптери и едрилици, кои се користат за превоз на опасни материи (DG);`

(в) ставот 4 се заменува со следново:

` 4. Оператори на авиони и хеликоптери кои не се сложени авиони и хеликоптери на моторен погон, како и на едрилици за некомерцијални операции, вклучувајќи ги и некомерцијалните специјализирани операции, управуваат со воздухопловите исклучиво во согласност со условите утврдени во Анекс VII.

(г) во став 5 точката (б) се заменува со следново:

`(б) другите авиони и хеликоптери, како и едрилици, во согласност со одредбите од Анекс VII.`

(д) ставот 6 се заменува со следново:

`6. Операторите треба да управуваат со авион, хеликоптер или едрилица заради комерцијални специјализирани операции исклучиво во согласност со Анекс III. и VIII.

(12) Член 6 се изменува како што следува:

(а) ставот 3 се заменува со следново:

` 3. По пат на отстапување од член 5 од оваа Регулатива и без штета по член 5 став (4) точка (а) од Регулативата (ЕЗ) бр. 216/2008 и по Анекс I, Поддел М на Регулативата (ЕУ) бр. 748/2012 (*) на Комисијата во однос на дозволата за летање, следните летови ќе продолжат да се оперираат во согласност со условите утврдени во националното законодавство на земјата-членка во која операторот го има главното деловно седиште, доколку операторот нема главно деловно седиште, место каде операторот е основан или деловно сместен:

(а) летови поврзани со воведувањето или модификацијата на типови на авиони, хеликоптери или едрилици кои извршуваат проектни или производствени организации во рамките на нивните привилегии;
(б) летови без патници ниту товар, односно технички прелети со авион, хеликоптер или едрилица поради обновување, поправки, сервисни проверки, инспекции, испораки, извоз или слични намени.

(*) РЕГУЛАТИВА (ЕУ) Бр. 748/2012 НА КОМИСИЈАТА од 3 август 2012 година за утврдување на правила за спроведување за издавање на уверение за пловидбеност и заштита на животната средина и за воздухоплови и сродни производи, делови и уреди за пловидбеност, како и за издавање на уверение на проектантски и производствени организации (Сл. Весник L 224, 21 август 2012 стр1)

(б) во став 4а, воведниот дел се заменува со следново:

`4а. По исклучок на ставовите 1 и 6 од член 5, следниве операции со воздухоплови и хеликоптери кои не се сложени авиони и хеликоптери на моторен погон, и со едрилици можат да се вршат во согласност со Анекс VII.:`.

(13) Член 8 се заменува со следново:

`Член 8

Ограничувања на времетраењето на летот

1. CAT операциите се предмет на условите од Поддел FTL од Анекс III.

2. По исклучок од став 1, операциите на авиотакси, итна медицинска помош и операции на комерцијален воздушен превоз со авиони со еден пилот се предмет на барањата утврдени во националното законодавство во согласност со член 8 став (4) од Регулативата (ЕЗ) 3922/91 и со Поддел Н на Анексот III од таа регулатива.

3. По исклучок од став 1, операции во комерцијален воздушен превоз од хеликоптери и операции во комерцијален воздушен превоз од едрилици треба да бидат во согласност со условите утврдени во националното законодавство на земјата-членка во која е главното деловно седиште на операторот.

4. Некомерцијални операции, вклучувајќи и некомерцијални специјализирани операции на сложени воздухоплови и хеликоптери на моторен погон, коко и комерцијални специјализирани операции на авиони, хеликоптери и едрилици треба да ги исполнуваат условите во однос на ограничувањата на времетраењето на летот од националното законодавство на земјата-членка во која се наоѓа главното деловно седиште на операторот а доколку операторот нема главно деловно седиште, местото каде што операторот е основан или деловно сместен.`

(14) Член 10 се менува како што следува:

(а) ставовите 2 и 3 се заменуваат со следното:

`2. Условите од Анексите II и VII се применуваат на некомерцијални операции со едрилици од 25 август 2013 година. Меѓутоа, земјите-членки кои во согласност со правото на Унијата пред 9 април 2019 година одлучиле дека дел од тие услови не се применуваат на таквите операции на нивната територија, таа одлука треба да ја објавуваат јавно. Доколку таквата одлука е сеуште во сила до 8 април 2020 година, од тој датум истата престанува да се применува.

3. Условите од Анексите II, III, VII и VIII се применуваат на специјализирани операции со едрилици од 1 јули 2014 година. Меѓутоа, земјите-членки кои во согласност со правото на Унијата пред 9 април 2019 година одлучиле дека дел од тие услови не се применуваат на таквите операции на нивната територија, таа одлука треба да ја објавуваат јавно. Доколку

таквата одлука е сеуште во сила на 8 април 2020 година, од тој датум истата престанува да се применува.`;

(б) во став 5 точката (б) се заменува со следново:

`(б) CAT операции со едрилици од 1 јули 2014 година. Меѓутоа, земјите-членки кои во согласност со правото на Унијата пред 9 април 2019 година одлучиле дека дел од тие услови не се применуваат на таквите операции на нивната територија, таа одлука треба јавно да ја објавуваат. Доколку таквата одлука е сеуште во сила на 8 април 2020 година, од тој датум истата престанува да се применува.`;

(15) Анексите I, II, III, IV, VII и VIII се менуваат во согласност со Анексот кон оваа регулатива.

Член 3

Оваа Регулатива влегува во сила на дваесеттиот ден по нејзиното објавување во Службениот весник на Европската унија.

Се применува од 8 април 2019 година.

Оваа регулатива е целосно обврзувачка и директно применлива во сите земји-членки.

Брисел, 13 март 2018 год.

За Комисијата

Претседател

Жан-Клод ЈУНКЕР

АНЕКС

Анексите I, II, III, IV, VII и VIII од Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012 се менуваат и менуваат како што следува:

(1) Во Анекс I точката (120) се заменува со следново:

`(120) „патен товар“ е вкупната маса на патници, багаж, товар и специјална опрема која се носи, вклучувајќи и вклучително секаков баласт;`

(2) Анекс II се менува и дополнува како што следува:

(а) во точката ARO.GEN.345, точката (а) се заменува со следново:

По примањето на изјавата од организацијата која врши или има намера да извршува дејности за кои се бара изјава, надлежниот орган треба да утврди дека изјавата ги содржи сите информации потребни во согласност со точката ORO.DEC.100 на Анекс III (Дел-ORO) кон оваа регулатива, за операторите на балони сите информации наведени во точката BOP.ADD.100 на Анекс II (Дел – BOP) кон Регулативата (ЕУ) 2018/395 (*) на Комисијата, и да и го потврди приемот на изјавата во организацијата.

(*) Регулатива (ЕУ) бр. 395/2018 од 13 март 2018 за утврдување на деталните правила за управување со балони во согласност со Регулативата (ЕУ) бр. 216/2008 на Европскиот парламент и на Советот (Сл. весник L 71, 14 март 2018 година, стр. 10);

(б) во точката ARO.GEN.350 (б), точката (1) се заменува со следново:

(1) необезбедување на пристап на надлежниот орган до просториите на организацијата, во согласност точката ORO.GEN.140 на Анекс III (Дел – ORO) кон оваа Регулатива, или за операторите на балони во согласност со точките BOP.ADD.015 и BOP.ADD.035 на Анекс II (Дел – BOP) кон Регулативата (ЕУ) 2018/395, за време на вообичаеното работно време и откако надлежниот орган веќе поднел две писмени барања;

(в) насловот во точката ARO.OPS.110 се заменува со следново:

` **ARO.OPS.110 Договори за изнајмување на авиони и хеликоптери`;**

(3) Анекс III се менува како што следува:

(а) во точката ORO.GEN.110, точката (и) се заменува со следново:

`(и) По исклучок од ставот (s), операторите кои вршат комерцијален воздушен превоз со било кој од следниве воздухоплови се должни да обезбедат дека екипажот за летање добил соодветна обука или инструкција за опасни материи што им овозможува да препознаат непријавени опасни материи кои што патниците ги носат со себе или како товар:

(1) едрилица;

(2) едномоторен авион со елиси со максимална дозволена маса при полетување (МСТОМ) до 5 700 кг, и најголем оперативен број на патнички седишта до 5 , кои по VFR преку ден полетуваат и слетуваат на ист аеродром или оперативна површина; или

(3) други хеликоптери кои не се сложени хеликоптери на моторен погон, со најголем оперативен број на патнички седишта до 5, кои по VFR преку ден полетуваат и слетуваат на ист аеродром или оперативна површина `;

(б) во точката ORO.MLR.101 воведните зборови се заменуваат со следново:

` Освен за операции со едномоторни авиони со елиси со најголем оперативен број на патнички седишта до 5, или со едномоторни несложени хеликоптери со најголем оперативен број на патнички седишта до 5, полетувањето и слетувањето на ист аеродром или оперативна површина според VFR во текот на денот, и за операции со едрилици, основната структура на оперативниот прирачник треба да биде како што следува:`;

(в) во точката ORO.FC.005 (б), точката (1) се заменува со следново:

`(1) операции на комерцијален воздушен превоз на едрилици; или`;

(г) во точката ORO.CC.100, точката (а) се заменува со следново:

`(а) Бројот и составот на кабинскиот персонал се утврдуваат во согласност со точка 7.а од Анекс IV кон Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008, земајќи ги предвид оперативните фактори или услови на конкретниот лет кој ќе се врши. Се назначува најмалку еден член на кабинскиот персонал за операции со воздухоплов со оперативен број на патнички седишта повеќе од 19, кога се превезуваат еден или повеќе патници.;`

(4) Анекс IV се изменува како што следува:

(а) Точката CAT.GEN.105 се заменува како што следува:

(i) Насловот се заменува со следново:

`CAT.GEN.105 Моторна едрилица и едрилица со помошен мотор

(ii) Точката (г) се брише

(б) точката CAT.GEN.NMPA.100 се менува и дополнува како што следува:

(i) во точката (а), точката (2) се заменува со следново:

(2) е одговорен за операциите и безбедноста на едрилицата од моментот на започнување на процедурата за полетување се додека едрилицата не запре на крајот од летото;`;

(ii) точката (г) се брише.

(в) точката CAT.GEN.NMPA.105 се брише.

(г) во точката CAT.GEN.NMPA.140 (а), точката (19) се заменува со следново

`(19) документација за маса и рамнотежа

(д) точката CAT.OP.NMPA.105 се заменува како што следува:

` CAT.OP.NMPA.105 Процедури за намалување на бучавата – моторни едрилици

Заповедникот ги зема предвид влијанието на бучавата на воздухопловот, притоа гарантирајќи дека безбедноста има приоритет во однос на намалување на бучавата.`;

(ѓ) точката CAT.OP.NMPA.110 се брише.

(е) точката CAT.OP.NMPA.135 се брише.

(ж) точката CAT.OP.NMPA.140 се заменува како што следува:

` CAT.OP.NMPA.140 Пушење во воздухопловот

Не треба да се дозволува пушење во едрилицата.`;

(з) точката CAT.OP.NMPA.165 се брише.

(s) точката CAT.OP.NMPA.180 се брише.

(и) во Поддел В, Дел 5 се брише.

(j) во Поддел Г, Дел 4 се брише.

(5) Анекс VII (Дел-NCO) се менува како што следува:

(а) Точката NCO.GEN.102 се менува како што следува:

(i) Насловот се заменува со следново:

`**NCO.GEN.102 Моторна едрилица и едрилица со помошен мотор`;**

(ii) Точката (г) се брише

(б) во точката NCO.GEN.103, точката (а) се заменува со следново:

(а) почнуваат и завршуваат на истиот аеродром или оперативна површина, освен за едрилици;

(в) точката NCO.GEN.105 се менува како што следува:

(i) во точката (а) (4), точките (iii) и (iv) се заменуваат со следново:

`(iii) инструментите и опремата потребни за изведување на соодветниот лет се инсталирани во воздухопловот и се исправни, освен доколку работење со нефункционална опрема е дозволено според листата на минимална опрема (MEL) или еквивалентен документ доколку е применливо, како што е наведено во NCO.IDE.A.105, NCO.IDE.H.105 или NCO.IDE.S.105;

(iv) масата на воздухопловот и центарот на гравитација се такви да овозможат летот да се изврши во рамки на ограничувањата кои се дадени во документацијата за пловидбеност;

(ii) во точката (ѓ) , точката (1) се заменува со следново:

`(1) е врзан со сигурносен појас додека е на неговото работно место; и

(г) точката NCO.GEN.106 се брише.

(ж) во точката NCO.GEN.135, точката (в) се заменува со следново:

`(в) Без да е во спротивност со точката (а), за летови со едрилици, со исклучок на моторни едрилици (TMG), документите и информациите наведени во точките (а)(2) до (а)(8) и точките (а)(11), (а)(12) и (а)(13) можат да се пренесуваат во придружното возило.`;

(ѓ) точката NCO.OP.121 се брише.

(е) точката NCO.OP.127 се брише.

(ж) точката NCO.OP.150 се заменува со следново:

``**NCO.OP.150 Превоз на патници**

Водачот на воздухопловот гарантира дека пред и за време на возење по земја, на полетување и слетување или секогаш кога се смета дека е неопходно во интерес на безбедноста, секој патник во воздухопловот да е на своето седиште или легло и да го има правилно врзано својот безбедносен појас или уредот за ограничување на движењето.

(з) точката NCO.OP.156 се заменува со следново:

NCO.OP.156 Пушење во воздухопловот – едрилици

На ниту едно лице не му е дозволено пушење во едрилицата. `;

(ѕ) точката NCO.OP.176 се брише.

(и) точката NCO.OP.185 се заменува со следново:

`NCO.OP.185 Управување со гориво за време на лет

Водачот на воздухопловот редовно проверува дека количината на останатото употребливо гориво не е помала од количината на гориво која е потребна за продолжување на летот до аеродром со погодни временски услови или оперативна површина, и од планираното резервно гориво како што е наведено во NCO.OP.125, NCO.OP.126 или NCO.OP.137.`;

(ј) точката NCO.OP.215 се брише.

(к) во точката NCO.POL.100 точката (а) се заменува со следново:

`(а) За време на која било фаза од операцијата, товарот, масата, и (CG) на воздухопловот, треба да бидат во согласност со ограничувањата утврдени во AFM (прирачник за летање со воздухоплов) или еквивалентен документ.`;

(л) точката NCO.POL.105 се заменува со следново:

`NCO.POL.105 Мерење на тежина

(а) Операторот гарантира дека масата и тежиште (CG) на воздухопловот, се утврдени со актуелната тежина пред неговото пуштање во употреба.

Вкупните влијанија од извршените измени и поправки на масата и рамнотежата треба да се земаат во предвид и соодветно се документираат. Таквите информации се стават на располагање на водачот на воздухопловот. Воздухопловот се мери повторно ако влијанието од измените во однос на масата и рамнотежата не се точно познати.

(б) Мерењето се извршува:

(1) за авиони и хеликоптери од страна на производителот на воздухопловот или од овластена организација за одржување; и

(2) за едрилици, од страна на производителот на воздухопловот или во согласност со Анекс I кон Регулативата (ЕУ) бр. 1321/2014.`;

(љ) во Поддел G, Дел 4 се брише.

(м) во точката NCO.SPEC.115, точката (б) се заменува како што следува:

`(б) Во текот на критичните фази на летот или секогаш кога водачот на воздухопловот смета дека е неопходно во интерес на безбедноста, членот на екипажот е врзан на своето одредено место освен доколку во листата за проверка не е поинаку одредено.`;

(н) во точката NCO.SPEC.120, точката (б) се заменува како што следува:

`(б) Во текот на критичните фази на летот или секогаш кога водачот на воздухопловот смета дека е неопходно во интерес на безбедноста, стручњакот за задача е врзан на своето одредено место освен доколку во листата за проверка не е поинаку одредено.`;

(б) Анекс VIII се изменува како што следува:

(а) Точката SPO.GEN.102 се заменува како што следува:

(i) насловот се заменува со следново:

`SPO.GEN.102 Моторна едрилица и едрилица со помошен мотор`;

(ii) Точката (г) се брише

(б) во точката SPO.GEN.105, точката (б) се заменува како што следува:

`(б) Во текот на критичните фази на летот или секогаш кога водачот на воздухопловот смета дека е неопходно во интерес на безбедноста, членот на

екипажот е врзан на своето одредено место освен доколку во стандардните оперативни постапки (SOP) не е поинаку одредено.`;

(в) во точката SPO.GEN.106, точката (б) се заменува како што следува:

`(б) Во текот на критичните фази на летот или секогаш кога водачот на воздухопловот смета дека е неопходно во интерес на безбедноста, стручњакот за задача е врзан на своето одредено место освен доколку во SOP не е поинаку одредено.`;

(г) во точката SPO.GEN.107(а)(4), точките (iii) и (iv) се заменуваат како што следува:

`(iii) инструментите и опремата потребни за изведување на соодветниот лет се инсталирани во воздухопловот и се исправни, освен доколку работење со нефункционална опрема е дозволено според листата на минимална опрема (MEL) или еквивалентен документ доколку е применливо, како што е наведено во SPO.IDE.A.105, SPO.IDE.H.105 или SPO.IDE.S.105;

(iv) масата на воздухопловот и локацијата на центарот на гравитација се такви да овозможи летот да се изврши во рамките на ограничувањата кои се дадени во документацијата за пловидбеност;

(д)точката SPO.GEN.108 се брише;

(ѓ) во точката SPO.GEN.140, точката (в) се заменува како што следува:

`(в) По исклучок од став (а), за летови со едрилици со помошен мотор, освен TMG, документите и информациите наведени во точките (а) (1) до точка (а) (10) и точките од (а)(13) до (а) (19) може да се носи во дополнително возило.

(е)точката SPO.OP.121 се брише;

(ж)точката SPO.OP.132 се брише;

(з)точката SPO.OP.160 се заменува како што следува;

`SPO.OP.160 Користење на пилотски слушалки — хеликоптери

Секој член на екипажот на лет, предвиден да заземе работно место во пилотската кабина, носи слушалки со вграден микрофон или еквивалентен уред за врска и да ги користи како основно средство за комуникација со

службите на контролата на летањето (ATS), други членови на екипажот и експерти за задача.`;

(s)точката SPO.OP.181 се брише;

(и)точката SPO.OP.225 се брише;

(ј)точката SPO.POL.100 точката (а) се заменува како што следува;

`(а) За време на сите фази од користењето на воздухопловот, распределбата на товарот, масата и рамнотежата одговараат на ограничувањата, утврдени во соодветното упатство.`;

(к)точката SPO.POL.105 се заменува како што следува;

`SPO.POL.105 Маса и баланс

(а) Операторот гарантира дека масата и CG на воздухопловот која е утврдена преку вистинско мерење, пред неговото воведување во користење. Кумулативните влијанија од извршените модификации и поправки на масата и балансот се земаат предвид и соодветно се документираат. Таквите информации се ставаат на располагање на командантот. Воздухопловот се мери повторно, ако влијанието од модификациите на масата и рамнотежата не се точно познати.

(б) Мерењето се извршува од страна на:

(1) за авиони и хеликоптери, производителот на воздухоплови или одобрена организација за одржување; и

(2) за едрилици, производителот на воздухопловот или производителот на едрилицата во согласност Анекс I кон Регулатива (ЕК) бр. 1321/2014.`;

(л) во Поддел G, Дел 4 се брише;

(љ) точката SPO.SPEC.PAR.120 се брише;

———

РЕГУЛАТИВИ

РЕГУЛАТИВА (ЕУ) БР. 2018/1042 НА КОМИСИЈАТА

од 23 јули 2018 година

за изменување и дополнување на Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012 во однос на техничките услови и административните процедури поврзани со воведување на програми за поддршка, психолошка проценка на екипажот на лет, како и систематски и вонредни тестирања на психоактивни супстанци за да се осигура здравствената способност на членовите на екипажот на летот и членовите на кабинскиот персонал, и во однос на опремувањето на новопроизведените авиони на турбински погон со максимална дозволена маса при полетување од 5 700 кг или помалку и одобрени за превоз на шест до девет патници со систем за предупредување за опасно зближување до теренот

ЕВРОПСКАТА КОМИСИЈА,

имајќи го предвид Договорот за функционирањето на Европската унија,

имајќи ја предвид Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 на Европскиот парламент и на Советот од 20 февруари 2008 година за заедничките правила во областа на цивилното воздухопловство, за формирање на Европска агенција за воздухопловна безбедност и за укинување на Директива 91/670/ЕЕЗ, Регулатива (ЕЗ) бр. 1592/2002 и Директива 2004/36/ЕЗ ([92]), а особено член 7(6), член 8(5) и член 10(5) од истата,

со оглед на тоа што:

([92]) Сл. весник L 79, 19 март 2008 год., стр. 1.

(1) Во Регулатива (ЕУ) бр. 965/2012 на Комисијата[93] се утврдуваат деталните правила за вршење на операции на комерцијален воздушен сообраќај со авиони и хеликоптери, вклучувајќи инспекција на платформа на воздухоплов на оператор кој е под безбедносен надзор од друга земја-членка или од трета земја, кога слетале на аеродроми лоцирани на територија која е предмет на одредбите од Договорот. Таа регулатива исто така пропишува дека членовите на екипажот не смеат да извршуваат должности на воздухоплов кога се под влијание на психоактивни супстанции или кога не се способни поради повреда, исцрпеност, лекови, болести или други слични причини.

(2) Европската агенција за воздухопловна безбедност (во понатамошниот текст "Агенцијата") утврди постоење на серија безбедносни ризици и издаде препораки за ублажување на тие ризици. Имплементацијата на некои од овие препораки бара регулаторни промени во однос на психолошката проценка на екипаж на лет пред започнувањето на линиското летање, воведување на програма за поддршка на екипажот на лет, случајно тестирање на членови на екипаж на лет и членови на кабинскиот екипаж од страна на земјите-членки и систематско тестирање на екипаж на лет и членови на кабински екипаж на психоактивни супстанции од страна на оператори на комерцијален воздушен транспорт.

(3) Во однос на тестирањето на психоактивни супстанци, треба да се земе во предвид Прирачникот за спречување на проблематично користење на супстанци во воздухопловниот работен простор (Док. 9654) на Меѓународната организација за цивилно воздухопловство (ICAO).

(4) Постоечка програма за инспекција на платформа од Поддел RAMP Анекс II од Регулатива (ЕУ) бр. 965/2012 веќе пропишува рамка за систематска и структурна инспекција и за инспекција базирана на ризици врз операторот која содржи опсежни одредби и заштитни мерки, а кои меѓу другото се однесуваат на заштита на податоци, обука на инспектори, земање на пример врз база на ризик, приземјување на воздухоплов и спречување непотребни задоцнувања. Затоа е соодветно да се примени таа добро воспоставена рамка за спроведување на тестирањето за алкохол врз членови на екипаж на лет и врз членови на кабински персонал. Член на екипажот на лет или член на кабинскиот персонал кој одбива да соработува за време на тестовите или за кој е утврдено дека е под влијание на психоактивни супстанции по потврдениот позитивен тест се отстранува од должност.

(5) Кај некои земји-членки, случајните тестови на психоактивни супстанции веќе се извршуваат од страна на службеници кои не се овластени според Поддел RAMP Анекс II. Според тоа, под одредени услови, земјите-членки треба да бидат во можност да спроведат тестирање на алкохол врз членови на екипаж на лет и врз членови на

[93] Регулатива (ЕУ) бр. 965/2012 на Комисијата за утврдување на технички услови и административни постапки во врска со воздушните операции во согласност со Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 на Европскиот парламент и на Советот Сл. весник L 296, 25 октомври 2012 год., стр. 1.

кабинскиот персонал надвор од рамките на програмата за инспекција на платформа од Анекс II кон Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012.

(6) На земјите-членки треба да им се дозволи можноста за спроведување на дополнително тестирање за присуство на други психоактивни супстанции покрај тестирањето на алкохол.

(7) ICAO во Дел I и дел II од Анекс 6 од Чикашката конвенција препорачува авионите на турбински погон со најголема дозволена маса за полетување (MCTOM) од 5.700 кг или помалку и конфигурација со максимален број на оперативни патнички седишта од шест до девет да се опремени со систем за предупредување за опасно зближување до теренот.

(8) За да се усогласи со стандардите и препорачаните практики на ICAO и да се ублажат ризиците од судар во терен на контролираните летови, Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012 треба соодветно да се измени и дополни.

(9) Мерките предвидени со оваа регулатива се засноваат на Мислењата бр. 14/2016 и бр. 15/2016 издадени од Агенцијата во согласност со член 19 (1) од Регулативата (ЕЗ) бр. 216/2008.

(10) Мерките предвидени со оваа регулатива се во согласност со мислењето на Комитетот формиран според член 65 од Регулативата (ЕЗ) 216/2008,

ЈА ДОНЕСЕ ОВАА РЕГУЛАТИВА:

Член 1

Регулатива (ЕУ) бр. 965/2012 се изменува и дополнува со следново:

(1) Членот 4 се заменува со следново:

`*Член 4*

Инспекции на платформа

1. Инспекциите на платформа кои се вршат врз воздухоплови на оператори кои се под безбедносен надзор од страна на друга земја-членка или на трета земја се вршат во согласност со Поддел RAMP од Анекс II.

2. Земја-членка гарантира дека тестирањето на алкохол врз членови на екипаж на лет и кабински персонал се врши за оператори кои се под нејзин надзор и за оператори кои се под надзор на друга земја-членка или трета земја. Ова тестирање го спроведуваат инспектори за извршување на инспекција на платформа во рамките на програмата за инспекција на платформа од Поддел RAMP од Анекс II.

3. По пат на отстапување од став 2, земјите-членки можат да обезбедат тестирање на алкохол на членовите на екипаж на лет и членовите на кабинскиот екипаж од други овластени службени лица и надвор од рамките на инспекцјате на платформа од Поддел RAMP од Анекс II, под услов дека таквото тестирање на алкохол ги исполнува истите цели и се придржува кон истите принципи како и за тестирање според рамката од Поддел RAMP од Анекс II. Резултатите од ваквото тестирање на алкохол се вклучени во централизираната база на податоци во согласност со точка (б) од ARO.RAMP.145.

4. Земјите-членки можат да вршат, покрај тестирањето за алкохол, и дополнителни тестирања за присуство на други психоактивни супстанции. Во тој случај, земјата-членка ја известува Европската агенција за воздухопловна безбедност (во понатамошниот текст "Агенцијата") и Комисијата.`;

(2) Член 9б се заменува со следново:

`*Член 9б*

Ревизија

1. Агенцијата врши постојана ревизија на ефективноста на одредбите кои се однесуваат на летовите и ограничувањата на работното време и условите за одмор содржани во Анекс II и III. Најдоцна до 18 февруари 2019 година Агенцијата треба да го подготви првиот извештај за резултатите од оваа ревизија.

   Оваа ревизија вклучува стручно вештачење и се заснова на собраните оперативни податоци, со помош на земјите-членки, во текот на подолг временски период по датумот на примена на оваа регулатива.

   Ревизијата во најмала рака го проценува влијанието врз подготвеноста на екипажот на:

   (а) должност во траење од повеќе од 13 часа во најповолно време од денот;
   (б) должност во траење од повеќе од 10 часа во помалку поволното време од денот;
   (в) должност во траење од повеќе од 11 часа за членови на екипаж во непозната состојба на аклиматизација;
   (г) должности кои вклучуваат голем број на сектори (повеќе од 6);
   (д) должности на повик како што се состојба на чекање или дежурство кои се проследени со должност на лет; и

(ѓ) нарушени распореди.

2. Агенцијата спроведува континуирана ревизија од делотворноста на одредбите кои се однесуваат на програмите за поддршка, психолошките проценки на екипажот на лет и систематското и случајно тестирање за психоактивни супстанции за да се осигура здравствената способност на членовите на екипажот на лет и членовите на кабинскиот екипаж наведени во Анекс II. и IV. Не подоцна од 14 август 2022 година, Агенцијата ќе го подготви првиот извештај за резултатите од оваа ревизија.

Овој преглед вклучува примена на компетентна експертиза и се базира на податоци собрани со помош на земјите-членки и Агенцијата во подолг временски период.`;

(3) Анексите I, II, IV, VI, VII и VIII се изменуваат и дополнуваат во согласност со Анексот кон оваа регулатива.

Член 2

Оваа регулатива влегува во сила на дваесеттиот ден по нејзиното објавување во Службениот весник на Европската унија.

Се применува од 14 август 2020година.

Меѓутоа, точките 3 (ѓ) и 6 (б) од Анексот се применуваат од 14 август 2018 година.

Оваа регулатива е целосно обврзувачка и директно применлива во сите земји-членки.

Брисел, 23 јули 2018 год.

За Комисијата

Претседател

Жан-Клод ЈУНКЕР

АНЕКС

Анексите I, II, IV, VII и VIII се изменуваат и дополнуваат како што следува:

(1) Анекс I се изменува и дополнува како што следува:

(а) се додава следнава точка (78а):

`(78а) `злоупотреба на супстанции` е употреба на една или повеќе психоактивни супстанции од членовите на екипажот на лет, членовите на кабинскиот екипаж и друг персонал кој извршува задачи кои се чувствителни за безбедноста, на начин кој:

(а) претставува непосредна опасност за корисникот или го загрозува животот, здравјето или благосостојбата на другите; и / или
(б) предизвикува или отежнува професионален, социјален, ментален или физички проблем или нарушување;`;

(б) се додава следнава точка (98а):

`(98а) "психоактивна супстанција " е алкохол, опијати, канабиноиди, седативи и хипнотици, кокаин, други психостимуланти, халуциногени или испарливи растворувачи, освен кофеин и тутун;";

(в) се додава следнава точка (105а):

`(105а) "персонал кој извршува задачи кои се чувствителни за безбедноста" се лица кои можат да ја загрозат безбедноста во авијацијата доколку несоодветно ги извршуваат свои должности и функции, вклучувајќи ги членовите на екипажот на лет и членовите на кабинскиот екипаж, персонал за одржување на воздухопловот и контролорите на лет;";

(2) Анекс II (Дел-ARO) се изменува и дополнува како што следува:

(а) се вметнува следнава точка ARO.RAMP.106:

`ARO.RAMP.106 Тестирање на алкохол

(а) Надлежниот орган врши тестирање за алкохол врз екипажот на лет и кабинскиот персонал.

(б) Агенцијата на надлежните органи им става на располагање листа на оператори од Унијата и од трети земји за давање на предност при тестирањето за алкохол во рамките на програмата на инспекција на платформа во согласност со ARO.RAMP.105 врз основа на анализа на ризик извршена од страна на Агенцијата, земајќи ја предвид веродостојноста и ефективноста на постоечката програма за психоактивно тестирање.

(в) При изборот на оператор за тестирање за алкохол на екипаж на лет и кабински персонал, надлежниот орган го користи списокот утврден во согласност со точка (б).

(г) Во сите случаи каде што доказите за тестирање на алкохол се вклучени во централизираната база на податоци во согласност со точката (б) од став ARO.RAMP.145, надлежниот орган обезбедува дека таквиот податок не содржи кави било лични податоци за засегнатите членовите на екипажот.

(д) Ако постои оправдана причина или сомнеж, тестирањето на алкохол може да се изврши во секое време.

(ѓ) Методологијата за тестирање на алкохолот подразбира признати стандарди за квалитет за да се осигура дека резултатите од тестот се точни.

(е) Член на екипаж на лет или член на кабинскиот персонал кој одбива да соработува за време на тестовите или за кого со позитивен тест се докаже дека е под дејство на алкохол не му/ѝ се дозволува да ги извршува своите должности.`;

(3) Анекс IV (Дел-CAT) се изменува и дополнува како што следува:

(а) во точка CAT.GEN.MPA.100 точка (в)(1) се заменува со следново:

`(1) кога се наоѓа под влијание на психоактивни супстанции, или кога е неспособен поради повреда, замор, лекови, болест или други слични причини;`

(б) точката CAT.GEN.MPA.170 се заменува со следново:

`CAT.GEN.MPA.170 Психоактивни супстанци

(а) Операторот ги презема сите неопходни мерки да обезбеди дека ниту едно лице нема да влезе или нема да престојува во воздухоплов под влијание на психоактивни супстанци до степен, до кој би можел да претставуваат закана за безбедноста на воздухопловот или на лицата во воздухопловот.

(б) Со цел да се осигура дека воздухопловот и лицата кои се наоѓаат во него не се загрозени, операторот треба да развие и спроведе политика за спречување и откривање на злоупотреба на психоактивни супстанции од страна на членовите на

екипажот на лет и кабинскиот персонал и другиот персонал кој извршува безбедносни задачи под негова директна контрола.

(в) Без да се исклучи примената на националното законодавство за заштита на податоци кое се однесува на тестирање на поединци, операторот развива и применува објективна, транспарентна и недискриминаторска постапка за спречување и откривање на случаи на злоупотреба на психоактивни супстанции од екипажот на лет и кабинскиот персонал и другиот персонал кој извршува безбедносно чувствителни задачи.

(г) Во случај на потврден позитивен резултат од тестот, операторот го известува својот надлежен орган и органот што е одговорен за засегнатото лице, како што е медицинскиот проценувач на надлежното тело за лиценцирање. `;

(в) точката CAT.GEN.MPA.175 се заменува со следново:

`CAT.GEN.MPA.175 Закана за безбедноста

(а) Операторот ги презема сите неопходни мерки за да гарантира дека ниту едно лице постапува невнимателно, небрежно или со намера за да:

(1) ја загрози безбедноста на воздухопловот или на лицата во воздухопловот; или

(2) предизвика или дозволи да биде загрозена безбедноста на кое било лице или на имот.

(б) Операторот осигурува дека екипажот на лет извршил психолошка проценка пред да започне со работа на линиските летови со цел:

(1) да ги утврди психолошките карактеристики и стабилност на екипажот на лет во однос на работната средина; и

(2) да ја намали веројатноста од негативно влијание врз безбедното работење на воздухопловот.

(в) Со оглед на обемот, природата и сложеноста на активностите на операторот, еден оператор може да ја замени психолошката евалуација наведена во точка (б) со внатрешна проценка на психолошките карактеристики и стабилноста на екипажот на лет.`;

(в) се додава следнава точка CAT.GEN.MPA.215:

`CAT.GEN.MPA.215 Програма за поддршка

(а) Операторот овозможува, олеснува и обезбедува пристап до проактивна и нерепресивна програма за поддршка која го помага и го подржува екипажот на лет во идентификување, соочување и надминување на сите проблеми кои можат негативно да влијаат врз нивната способност за безбедно извршување на привилегиите од нивната дозвола. Сите членови на екипажот на лет мора да имаат пристап до оваа програма.

(б) Без да е во спротивност со важечкото национално законодавство за заштита на поединци во однос на обработката на личните податоци и слободниот проток на такви податоци, заштитата на доверливоста на податоците е предуслов за ефективна програма за поддршка, бидејќи промовира учество во таква програма и го гарантира нејзиниот интегритет. `;

(г) во точка CAT.GEN.NMPA.100 точката (б) (1) се заменува со следново:

`(1) кога се наоѓа под влијание на психоактивни супстанции, или кога не е способен да ги извршува задачите поради повреда, замор, лекови, болест или други слични причини;

(д) во точка CAT.IDE.A.150 се вметнува точката (в):

`(в) авиони со турбински мотор за кои уверението за пловидбеност (CofA) е издадено за прв пат по 1 јануари 2019 година и МСТОМ се 5 700 кг или помалку и MOPSC од 6 до 9 се опремени со TAWS кој ги исполнуваат условите за опрема од Класа Б, како што е наведено во прифатлив стандард. `;

(4) Анекс VI (Дел-NCC) се изменува и дополнува како што следува:

(а) во точката NCC.GEN.105, точката (д)(2) се заменува со следново:

`(2) кога се наоѓа под влијание на психоактивни супстанции или од други причини, како што е наведено во делот 7 (е) Анекс IV кон Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008.`;

(5) Анекс VII (Дел-NCO) се изменува и дополнува како што следува:

(а) во точката NCC.SPEC.115, точката (д)(2) се заменува со следново:

`(2) кога се наоѓа под влијание на психоактивни супстанции или од други причини, како што е наведено во делот 7 (е) Анекс IV кон Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008.`;

(6) Анекс VIII (Дел-SPO) се изменува како што следува:

(а) точката SPO.GEN.105, точката (д)(2) се заменува со следново:

`(2) кога се наоѓа под влијание на психоактивни супстанции или од други причини, како што е наведено во делот 7 (е) Анекс IV кон Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008.`;

(б) точката SPO.IDE.A.130 се заменува со следново:

`SPO.IDE.A.130 Систем за предупредување за опасно зближување до теренот (TAWS)

(а) Авионите со турбински мотори, со максимална дозволена маса при полетување (МСТОМ) поголема од 5 700 кг., или со МОРSC со повеќе од девет патнички места се опремени со TAWS кој ги исполнува условите за:

(1) опрема од класа А, како што е наведено во прифатлив стандард, кај авиони на кои им е издадено индивидуално уверение за пловидбеност (CofA) по 1 јануари 2011 година: или
(2) опрема од класа В, како што е наведено во прифатлив стандард, кај авиони на кои им е издадено индивидуално уверение за пловидбеност (CofA) на или пред 1 јануари 2011 година.

(б) Ако се користи во комерцијални операции, авионите на турбински мотор за кои индивидуално CofA е првично издадено по 1 јануари 2019 година и МСТОМ од 5 700 кг или помалку и МОРSC од шест до девет патнички места мора да бидат опремени со TAWS што ги исполнува условите за опрема Класа Б, како што е наведено во прифатливиот стандард.

РЕГУЛАТИВА ЗА СПРОВЕДУВАЊЕ (ЕУ) Бр.2020/745

на КОМИСИЈАТА

од 4 јуни 2020 година,

за изменување на Регулативата (ЕУ) Бр. 2018/1042 во насока на одложување на роковите за примена на определени мерки во контекст на COVID – 19 пандемијата

(Текст со важност за ЕЕО)

ЕВРОПСКАТА КОМИСИЈА,

имајќи го предвид Договорот за функционирањето на Европската унија,

Имајќи ја предвид Регулативата (ЕУ) 2018/1139 на Европскиот Парламент и Советот од 4 јули 2018 за заедничките правила во областа на цивилното воздухопловство и за основање на Агенцијата за безбедност во воздухопловството на Европската унија, изменувајќи ги Регулативите (ЕК) Бр. 2111/2005, (ЕУ) Бр. 1008/2008, (ЕУ) Бр. 996/2010, (ЕУ) Бр. 376/2014 и Директивите 2014/30/ЕУ и 2014/53/ЕУ на Европскиот Парламент и Советот, и укинувајќи ги Регулативите Бр. (ЕУ) 552/2004 и (ЕУ) Бр. 216/2008 на Европскиот Парламент и Советот и Регулатива (ЕЕУ) Бр. 3992/91([94]) на Советот, а особено Член 23, Член 31 и Член 62(15) од истата,

Каде што:

(1) Мерките воведени по однос на COVID – 19 пандемијата сериозно ја отежнуваат способноста на земјите – членки и на воздухопловната индустрија да се подготват за примена на голем број неодамна усвоени регулативи за спроведување во областа на воздухопловната безбедност.

(2) Ограничувањето и промените на условите за работа како и достапноста на вработените, во комбинација со дополнителниот обем на работа потребен за управување со значајните негативни последици од пандемијата COVID – 19 за сите засегнати страни ги нарушуваат подготовките за примена на овие регулативи за спроведување.

(3) Новите услови за тестирање за алкохол, програмите за взаемна поддршка и психолошката проценка на пилотите, како што е наведено во Регулатива (ЕУ) Бр. 2018/1042([95]), не можат да се применат од страна на земјите – членки во

[94] OJ L 212, 22.8.2018, p.1.

[95] Регулатива (ЕУ) 2018/1042 од 23 јули 2018 година за изменување и дополнување на Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012 во однос на техничките услови и административните процедури поврзани со воведување на програми за поддршка, психолошка проценка на екипажот на лет, како и систематски и вонредни тестирања на психоактивни супстанци за да се осигура здравствената способност на членовите на екипажот на летот и

предвидената временска рамка утврдена во оваа регулатива, односно од 14 август 2020 година затоа што тие развија различни мерки за затворање. Земјите – членки не се во состојба да обезбедат дека екипажите ќе имаат можност да ги исполнат новите обврски воведени со Регулативата (ЕУ) Бр. 2018/1042, бидејќи тоа може да ја спречи достапноста на екипажите во продолжувањето на летовите во контекст на закрепнување од COVID – 19 пандемијата. Така, датумот за примена на овие услови треба да биде одложен за 6 месеци со цел да им се овозможи на земјите – членки да го компензираат негативното влијание од доцнењето на воспоставување на овие мерки во пракса како последица од COVID – 19 пандемијата.

(4) Агенцијата за безбедност во воздухопловството на Европската унија и потврди на Комисијата дека одложувањето на примената на одредбите наведени во точка 3 е возможно без истото да има штетен ефект врз безбедноста во воздухопловството, со оглед на тоа што истото ќе биде за многу ограничен временски период и во контекст на закрепнување од COVID – 19 воздушниот сообраќај е веројатно да доживее ниски и постепени стапки за продолжување, со помала изложеност на ризици утврдени во областа тестирање од психоактивни супстанци и програмите за психолошка поддршка.

(5) Со цел да се обезбеди итно олеснување за националните воздухопловни власти и сите засегнати страни за време на COVID – 19 пандемијата и да им се овозможи да го прилагодат својот план за одлагањето на примената на одредбите кои се во прашање, оваа регулатива влегува во сила наредниот ден од денот на нејзиното објавување во *Службениот Весник на Европската унија.*

(6) Мерките предвидени со оваа регулатива се во согласност со мислењето на Комитетот основан согласно Член 127 од Регулативата (ЕУ) 2018/1139,

ЈА ДОНЕСЕ ОВАА РЕГУЛАТИВА:

Член 1

Во Член 2 на Регулативата (ЕУ) 2018/1042, третиот став се заменува како што следува:

‘Меѓутоа, точките 1 и 3 на Член 1 ќе се применуваат од 14 февруари 2021 година и точките 3(ѓ) и 6(б) од Анексот ќе се применуваат од 14 август 2018 година.’.

Член 2

Оваа регулатива влегува во сила наредниот ден од денот на нејзиното објавување во *Службениот Весник на Европската унија.*

членовите на кабинскиот персонал, и во однос на опремувањето на новопроизведените авиони на турбински погон со максимална дозволена маса при полетување од 5 700 кг или помалку и одобрени за превоз на шест до девет патници со систем за предупредување за опасно зближување до теренот (OJ L 188, 25.7.2018, p. 3).

Оваа регулатива е целосно обврзувачка и директно применлива во сите земји-членки.

Брисел, 4 јуни 2020 год.

За Комисијата

Претседател

Урсула ВОН ДЕР ЛЕЈЕН

РЕГУЛАТИВА (ЕУ) БР. 2018/1975

НА КОМИСИЈАТА ЗА СПРОВЕДУВАЊЕ

од 14 декември 2018 година

за изменување и дополнување на Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012 во однос на условите за воздушни операции на едрилици и електронски „пилотски торби“

ЕВРОПСКАТА КОМИСИЈА,

имајќи го предвид Договорот за функционирањето на Европската унија,

Имајќи ја предвид Регулативата (ЕУ) 2018/1139 на Европскиот парламент и на Советот од 4 јули 2018 година за заеднички правила во областа на цивилното воздухопловство и формирање на Агенција за безбедност во воздушниот сообраќај на Европската унија и за изменување и дополнување на Регулативите (ЕЗ) бр. 2111/2005, (ЕЗ) бр. 1008/2008, (ЕУ) бр. 996/2010, (ЕУ) бр. 376/2014 и Директивите 2014/30/ЕУ и 2014/53/ЕУ на Европскиот парламент и на Советот, и за укинување на Регулативите (ЕЗ) бр. 552/2004 и (ЕЗ) бр. 216/2008 на Европскиот парламент и на Советот и на Регулативата (ЕЕЗ) 3922/91 ([96]) на Советот, а особено член 31 од истата,

со оглед на тоа што:

(1) Во Регулатива (ЕУ) бр. 965/2012 на Комисијата[97] се утврдуваат условите за безбедност на неколку типови на воздушни операции на различни категории на воздухоплови, вклучувајќи ги и операции со едрилици.

(2) Од операторите вклучени во операциите на воздухоплови наведени во точките (б)(i) и (ii) од член 2(1) од Регулативата (ЕУ) 2018/1139 се бара да ги исполнат значајните неопходни услови утврдени во Анекс V од таа Регулатива.

[96] Сл. весник L 212, 22 август 2018 год., стр. 1.
[97] Регулатива (ЕУ) бр. 965/2012 од 5 октомври 2012 година за утврдување на технички услови и административни процедури во врска со воздушните операции во согласност со Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 на Европскиот парламент и на Советот Сл. весник L 296, 25 октомври 2012 год., стр. 1.

(3) Регулативата (ЕУ) 2018/1976 ([98]) за спроведување на Комисијата ги утврдува посебни правила за операциите на едрилици. Од датумот на примена на таа Регулатива, таквите операции повеќе не треба да подлежат на општите правила за воздушни операции утврдени со Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012. Меѓутоа, правилата за надзор на воздушните операции од страна на надлежните органи на земјите-членки утврдени во член 3 од Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012 и Анекс II кон неа, треба да продолжат да се применуваат на воздушните операции на едрилици, бидејќи овие услови не се прецизни за одредена воздушна операција, туку се применуваат хоризонтално кон сите такви активности.

(4) Затоа е потребно Регулативата (ЕЗ) бр. 965/2012 да се измени соодветно, со цел да се земат во предвид новите правила што се применуваат врз операциите со едрилици и да се разјаснат кои одредби од таа регулатива продолжуваат да важат за операциите со едрилици.

(5) Земајќи ја предвид тесната поврзаност помеѓу одредбите од Регулативата (ЕУ) бр. 2018/1976 за спроведување и одредбите од оваа регулатива, треба да се усогласат датумите на нивната примена.

(6) Во 2014 година, Меѓународната организација за цивилно воздухопловство (ICAO), во Дел I и Дел III од Поглавје II од Анекс 6 ги воведе одредбите за употреба на електронска „пилотска торба“ во комерцијалните операциите на воздушниот транспорт. Тие одредби ги содржат општите услови за употреба на електронските „пилотски торби“, а воедно и условот за оперативно одобрување за употребата на апликациите за електронските „пилотски торби“ кои се употребуваат за безбеден лет на воздухопловот. Затоа е неопходно Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012 да се усогласи со одредбите на ICAO преку воведување на ново правило кое ги содржи општите услови за употреба на електронските „пилотски торби“ во комерцијалниот воздушен транспорт и новите одредби кои му пружаат поддршка на оперативно одобрување за употреба на апликациите за електронска „пилотска торба“ каде состојбата на дефект се класифицира како помал или понизок дефект.

(7) ICAO во 2014 година, во Дел I и Дел III од Поглавје II од Анекс 6, ги воведе одредбите за употреба на електронските „пилотски торби“ во генералната авијација. Тие одредби ги содржат општите услови за употреба на електронските „пилотски торби“, а воедно и условите договорните земји да воспостават критериуми за употребата на апликациите за електронските „пилотски торби“ кои се употребуваат за безбеден лет на воздухопловот. Затоа е неопходно Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012 да се усогласи со одредбите на ICAO преку воведување на нови правила за некомерцијални операции со сложени воздухоплови на моторен погон и за специјализирани операции со сложени

([98]) Регулатива (ЕУ) бр. 2018/1976 од за спроведување на Комисијата од 14 декември 2018 година за утврдување на детални услови за управување со едрилици во согласност со Регулативата (ЕУ) 2018/1139 (види страна 64 од овој Службен весник).

воздухоплови на моторен погон кои ги содржат општите услови за употреба на електронските „пилотски торби“ и условите за употреба на апликациите за електронските „пилотски торби“ каде состојба на дефект се класифицира како помал или понизок дефект. Понатаму, оваа регулатива ја изменува Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012 преку усогласување на условите за преносливи електронски уреди за некомерцијални воздушни операции на несложени воздухоплови на моторен погон со општите одредби на ICAO кои се однесуваат на опремата на електронските „пилотски торби“ .

(8) Агенцијата на европската унија за воздухопловна безбедност подготви нацрт правила за спроведување кои се однесуваат на посебните правила за операции на едрилици и ѝ ги достави на Комисијата во форма на мислење([99]) во согласност со алинеја (б) и (в) од став (2) од член 75 и став (1) од член 76 од Регулативата (ЕУ) 2018/1139.

(9) Агенцијата на европската унија за воздухопловна безбедност подготви нацрт правила за спроведување на употребата на електронска „пилотска торба“ и ѝ ги достави до Комисијата во форма на мислење[100] согласност со точките (б) и (в) член 75 (2) и член 76 (1) од Регулативата (ЕУ) 2018/1139.

(10) Мерките предвидени со оваа регулатива се во согласност со мислењето на Комитетот формиран со член 127 од Регулативата (ЕУ) 2018/1139,

ЈА ДОНЕСЕ ОВАА РЕГУЛАТИВА:

Член 1

Измени и дополнувања кон Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012

Регулатива (ЕУ) бр. 965/2012 се изменува и дополнува како што следува:

(1) Членот 1 се изменува и дополнува како што следува:

(а) ставовите 1,2, и 3 се заменуваат со следново:

1. Оваа регулатива ги утврдува деталните правила за воздушни операции со авиони и хеликоптери, вклучувајќи ги и инспекциите на платформа кои се вршат врз воздухоплови на оператори кои се под безбедносен надзор од страна на друга држава, кога слетуваат на аеродроми кои се наоѓаат на територијата, која е предмет на одредбите од Договорите.

[99] Мислење бр. 07/2017 на Европската агенција за воздухопловна безбедност од 23 август 2017 година за нацрт-правилникот на Комисијата за ревизија на оперативните правила за едрилици.
[100] Мислење бр. 10/2017 на Европската агенција за воздухопловна безбедност од 18 декември 2017 за нацрт-Регулативата на Комисијата за изменување и дополнување на Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012.

2. Оваа регулатива исто така ги утврдува детални правила за условите за издавање, одржување, изменување, ограничување, одземање и повлекување на уверенијата за работа на операторите на воздухоплови наведени во член 2 став (1) точките (б) (i) и (в)(i) од Регулатива (ЕЗ) бр. 2018/1139, освен за балони и едрилици, кои се вклучени во комерцијалните операции на воздушен транспорт, за правата и одговорностите на носителите на уверение, како и за условите под кои операциите се забрануваат, ограничуваат или се предмет на одредени услови во интерес на безбедноста.

3. Оваа регулатива, исто така ги утврдува детални правила за условите и процедурите за давање изјава од страна на операторите кои вршат комерцијални специјализирани операции на авиони и хеликоптери или некомерцијални операции на сложени воздухоплови на моторен погон, вклучувајќи ги и некомерцијални специјализирани операции на сложен воздухоплови на моторен погон, на нивната способност и расположливост на средствата за извршување на одговорностите поврзани со управувањето со воздухопловот како и со надзорот врз тие оператори.`;

(б) став 7 се заменува со следново:

`7. Оваа регулатива не се применува на воздушните операции со балони и едрилици. Сепак, на таквите воздушни операции со балони, освен за балони кои се движат на гас, и едрилици, се применуваат условите кои што се однесуваат на надзор наведени во член 3.`

(2) Членот 2 се изменува и дополнува како што следува:

(а) Точките (1), (1а) и 1(б) се заменуваат со следново:

`(1) „авион“ е воздухоплов на моторен погон, со фиксни крила, потежок од воздухот, кој се одржува во лет преку динамичка реакција помеѓу воздухот и неговите крила;

(1а) „хеликоптер“ е воздухоплов, потежок од воздухот, кој се одржува во лет главно преку реакција на воздухот врз еден или неколку ротори на моторен погон на приближно вертикални оски;

(1б) "балон" е воздухоплов со екипаж кој е полесен од воздух, без мотор, кој во лет се одржува со користење на гас кој е полесен од воздух или со помош на горилник на воздух, вклучувајќи балони на гас, балони на топол воздух, мешани балони, и иако се придвижуваат со мотор, воздушни бродови кои се движат на топол воздух;`

(б) се додаваат следниве точки (1в), (1г) и (1д):

`(1в) `едрилица` е воздухоплов кој е потежок од воздух и кој во воздух се одржува преку динамичка реакција на воздухот во однос на нејзиниот фиксен профил за подигнување и чиј слободен лет не зависи од моторот;

(1г) `комерцијални операции` е секоја операција на воздухопловот за компензација или за која било друга парична противвредност која е достапен за јавноста или не е, која се изведува врз основа на договор помеѓу операторот и муштеријата, при што вториот нема никаква контрола над операторот;

(1д) ` балон кој се движи на гас ` е балон на гас со систем за прикочување со кој балонот се движи и при тоа постојано се закотвува на фиксна точка за време на операцијата.`;`

(в) Точката (9) се заменува со следново:

`(9) `воведен лет` е кој било лет за надомест или друга противвредност кој се состои од воздушна обиколка со кратко времетраење заради привлекување нови обучувачи или пак нови членови, а кој го овозможува организација за обука од Член 10а од Регулативата (ЕУ) бр. 1178/2011 на Комисијата ([101]) или од страна на организација која е создадена со цел промоција на спортското воздухопловството или рекреативната авијација;`

(3) Член 5 се изменува и дополнува како што следува:

(а) параграф 1 се заменува со следново:

`(1) Операторите користат авиони или хеликоптери со цел комерцијален воздушен транспорт (во понатамошниот текст „CAT“) само доколку се во согласност со условите пропишани во Анексите III и IV.`

(б) точката (б) од став 2 се заменува со следново:

` б) авиони и хеликоптери кои се користат за превоз на опасни материи (DG);

(в) параграфите 4, 5 и 6 се заменуваат со следново:

`4. Оператори кои користат несложени авиони и хеликоптери на моторен погон за некомерцијални операции, вклучувајќи ги и некомерцијалните специјализирани операции, управуваат со воздухопловите во согласност со условите утврдени во Анекс VII.

5. Организациите за обука на кои се однесува Член 10а од Регулативата (ЕУ) бр. 1178/2011 чие главно седиште на работа е во земја-членка, при спроведување на обука за летање во, внатре и надвор од Унијата, и неа оперираат со:

[101] Регулатива (ЕУ) бр. 1178/2011 на Комисијата од 3 ноември 2011 година, за утврдување на техничките услови и административните постапки во врска со членовите на екипаж во цивилното воздухопловство согласно Регулативата (ЕЗ) Бр. 216/2008 на Европскиот парламент и на Советот (Сл.весник L311, 25 ноември 2011 година, стр.1)

(а) сложени авиони и хеликоптери на моторен погон во согласност со одредбите утврдени во Анекс VI.;

(б) останати авиони и хеликоптери во согласност со одредбите утврдени во Анекс VII.

6. Операторите треба да управуваат со авион или хеликоптер заради комерцијални специјализирани операции исклучиво во согласност со одредбите од Анекс III и VIII.`.

(4) Анекс 6 се изменува како што следува:

(а) став 3 се заменува со следново:

` 3. По пат на отстапување од член 5 од оваа Регулатива и без да е во спротивност со точката (б) од член 18(2) од Регулативата (ЕЗ) бр. 2018/1139 и со Поддел М од Анекс I од Регулативата (ЕУ) бр. 748/2012 ([102]) на Комисијата во однос на дозволата за летање, следниве летови продолжуваат да летаат во согласност со условите утврдени во националното законодавство на земјата-членка каде операторот го има првичното место на работење или каде операторот нема првично место на работење, место каде операторот е деловно сместен или има живеалиште:

(а) летови поврзани со воведувањето или измена на типови на авиони или хеликоптери извршени од проектантски или производствени организации во рамките на нивните привилегии;
(б) летови кои не превезуваат патници и товар, односно кога воздухоплови или хеликоптери вршат технички прелет за обновување, поправка, сервисни проверки, инспекции, испораки, извоз или слични намени.

(б) параграф 4а се изменува и дополнува како што следува:

(i) воведниот дел се заменува со следново:
`4а. По пат на отстапување од член 5 (1) и (6), следниве операции на несложени воздухоплови на моторен погон и хеликоптери можат да се вршат во согласност со Анекс VII.:`.

(ii) точката (в) се заменува како што следува:
`(в) воведни летови, скокање со падобран, влечење на едрилици или акробатски летови извршени од страна на една организација за обука, која има свое првично место на

[102] РЕГУЛАТИВА (ЕУ) Бр. 748/2012 НА КОМИСИЈАТА од 3 август 2012 година за утврдување на правила за спроведување за издавање на уверение за пловидбеност и заштита на животната средина и за воздухоплови и сродни производи, делови и уреди за пловидбеност, како и за издавање на уверение на проектантски и производствени организации (Сл. Весник L 224, 21 август 2012 стр1)

работење во земја-членка и на која се однесува 10а од Регулативата (ЕУ) бр. 1178/2011, или од организација која е оформена со цел промоција на спортско воздухопловство или рекреативна авијација, под услов организацијата да управува со воздухопловот врз основа на сопственост или закуп без екипаж, летот да не создава профит кој се распределува надвор од организацијата, и дека секој пат кога има личности кои се вклучени, а кои не се членови на организацијата, таквиот лет да е само споредна дејност на организацијата. `

(5) Член 10 се изменува и дополнува како што следува:

(а) во став 1, нумерирањето на ставот се брише и вториот став се заменува со следново:

` Се применува од 28 октомври 2012 година.`;

(б) ставовите од 2 до 6 се бришат.

(6) Анексите I, II, III, IV, V, VI, VII и VIII се изменуваат и дополнуваат во согласност со Анексот кон оваа Регулатива.

Член 2

Влегување во сила и примена

Оваа регулатива влегува во сила на дваесеттиот ден по нејзиното објавување во *Службениот весник на Европската унија*.

Се применува од 9 јули 2019 година.

Оваа регулатива е целосно обврзувачка и директно применлива во сите земји-членки.

Брисел, 14 декември 2018 година

За Комисијата

Претседател

Жан-Клод ЈУНКЕР

АНЕКС

Анексите I, II, III, IV, V, VI, VII и VIII кон Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012 се изменуваат и дополнуваат како што следува:

(7) Анекс I се изменува и дополнува како што следува:

(а) токата (6) се брише.

(б) токата (11а) се брише.

(в) се вметнуваат следниве точки (42а), (42б) и (42в):

`(42а) `апликација за EFB ` е софтверска апликација вградена во платформата за EFB која обезбедува една или повеќе специфични оперативни функции за поддршка на операциите на лет;
(42б) `платформа за EFB` е хардверска опрема која ги содржи компјутерските капацитети и основниот софтвер, вклучувајќи го и оперативниот систем и влезниот и излезениот софтвер;
(42в) `системот EFB` е хардверска опрема (вклучувајќи ги сите батерии, опремата за поврзување, компоненти за влез-излез) и софтвер (вклучувајќи база на податоци и оперативен систем) потребни за поддршка на планираните апликации за EFB;` ;

(г) се вметнува следната точка (44а):

`44а ` електронска „пилотска торба“ (EFB)` е електронски информативен систем кој се состои од опрема и апликации за персоналот на лет, кој овозможува складирање, ажурирање, прикажување и обработка на функциите на EFB за поддршка на операциите на лет или на должности;`;

(д) точката 57 се брише;

(ѓ) се вметнува следнава точка (69а):

`(69а) ` интерфејс на човек и машина (HMI)` е компонента на одредени уреди која е во состојба да се справи со интеракцијата помеѓу човекот и машината. Интерфејсот се состои од хардвер и софтвер кој им овозможува на корисничките податоци да бидат протолкувани и обработени од страна на машини или системи кои потоа на корисникот му ги обезбедуваат бараните резултати,`;

(е) точката (78а) се заменува со следново:

`(78а) `состојба на мал дефект` е дефект што нема значително да ја намали безбедноста на воздухопловот и кој вклучува активности на екипажот на лет во рамките на нивните способности; `;

(ж) се вметнува следнава точка (78б):

`(78б) `злоупотреба на супстанции` е употреба на една или повеќе психоактивни супстанции од страна на членовите на екипажот на лет, членовите на кабинскиот персонал и друг персонал кој извршува задачи кои се чувствителни за безбедноста, на начин кој:

(а) претставува директна опасност за корисникот или го загрозува животот, здравјето или благосостојбата на другите; и / или

(б) предизвикува или отежнува професионален, социјален, ментален или физички проблем или нарушување;`;

(з) се вметнуваат следниве точки (96а) и (96б) :

`(96а) `преносliв EFB` е преносliва EFB платформа која се користи во пилотската кабина и која не е дел од конфигурацијата на воздухоплов кој поседува уверение за лет;

(96б) `преносliв електронски уред (PED)` е секој електронски уред, кој најчесто, но не исклучиво, се однесува на потрошувачката електроника, кој во воздухопловот го донел член на екипаж, патник или е дел од товарот, кој не е дел од конфигурацијата на воздухопловот кој поседува уверение за лет. Тој ја вклучува целата опрема која може да троши електрична енергија. Електричната енергија може да доаѓа од внатрешните извори како што се батериите (кои може или не можат да се полнат) или уредите кои можат да се поврзат со посебни извори на енергија во воздухопловот;`;

(ѕ) се вметнуваат следниве точки (120а) и (120б) :

`(120а) `апликација EFB тип А` е апликација EFB чиј дефект или злоупотреба нема никакво влијание врз безбедноста;

(120б) ` апликација EFB тип В` е апликација EFB:

(а) чиј дефект или злоупотреба се класифицира како помал дефект или под тоа; и

(б) која не заменува или удвојува некој од системите или функционалностите пропишани со правилата за пловидбеноста, воздушниот простор или оперативните правила;`.

(8) Анекс II се изменува како што следува:

(а) во точката ARO.GEN.120, точката (г) се заменува со следново:
`(г) Надлежниот орган прави проценка на сите алтернативни начини на усогласеност, предложени од страна на организација во согласност со:

(1) став ORO.GEN.120 (б) од Анекс III (Дел-ORO) кон оваа регулатива;
(2) BOP.ADD.010 од Анекс II (Дел-BOP) кон Регулатива на Комисијата (ЕУ) 2018/395 (*) за балони; или
(3) SAO.DEC.100 (в) во Анекс II (Дел-SAO) кон Регулатива (ЕУ) 2018/1976 за спроведување на Комисијата (**) за едрилици;

преку анализирање на поднесените документи и, доколку се смета дека е неопходно, со спроведување на инспекција на организацијата.

Кога надлежниот орган утврдува дека алтернативните начини за усогласеност се во согласност со правилата за спроведување, тој веднаш:

(1) го известува кандидатот дека алтернативните начини за утврдување на усогласеност можат да се применат и, доколку е применливо, во согласност со истото го изменува одобрението или уверението на кандидатот; и
(2) ја известува Агенцијата за нивната содржина, вклучувајќи копии од сите соодветни документи;
(3) ги информира другите земји-членки за алтернативните начини за утврдување на усогласеност, кои биле прифатени.

(*) Регулатива (ЕУ) 2018/395 на Комисијата од 13 март 2018 година за утврдување на детални правила за операции со балони во согласност со Регулативата (ЕЗ) бр. 216/2008 на Европскиот парламент и на Советот (Сл. весник L 71, 14 март 2018 год., стр. 10).

(**) Регулатива (ЕУ) бр. 2018/1976 за спроведување на Комисијата од 14 декември 2018 година за утврдување на детални правила за управување со едрилици во согласност со Регулативата (ЕУ) 2018/1139 (Сл. весник L 326, 20 декември 2018 год., стр. 64).

(б) во точката ARO.GEN.345, точката (а) се заменува со следново:

`(а) По примањето на изјавата од организација која врши или има намера да извршува дејности за кои се бара изјава, надлежниот орган треба да утврди дека изјавата ги содржи сите информации потребни:

(1) во согласност со ORO.DEC.100 од Анекс III (Дел-ORO) од оваа регулатива;
(2) за операторите со балони согласно BOP.ADD.100 од Анекс II (Дел – BOP) кон Регулативата (ЕУ) 2018/395 на Комисијата, или

(3) за операторите со едрилици согласно точката SAO.DEC.100 од Анекс II (Дел – SAO) кон Регулативата (ЕУ) 2018/1976 за имплементација на Комисијата.

По потврдување на бараната информација, надлежниот орган го потврдува приемот на изјавата од страна на организацијата.`;

(в) во Додатокот II, табелата (Образец 139 на EASA се заменува со следново:

`**ОПЕРАТИВНИ СПЕЦИФИКАЦИИ** **(предмет на одобрените услови во оперативниот прирачник)**				
Податоци за контакт на орган кој издава Телефон (1): _____; Факс: _____; Електронска пошта: _____				
AOC (2): Назив на операторот (3): Датум (4): Потпис: Dba комерцијален назив Спецификации на операциите#:				
Модел на воздухоплов (5): Регистарски ознаки (6):				
Типови на операции: Комерцијален воздушен транспорт □ патници □ карго □ други (7) _____				
Област на операциите (8)				
Посебни ограничувања (9)				
Посебни одобрувања:	Да	Не	Спецификација (10)	Забелешки
Опасни материи	□	□		
Операции при ограничена видливост Полетување Приод и слетување	□	□	CAT (11) … RVR (12): m DH/H: ft RVR:m	
RVSM (13) □ неприменливо	□	□		
ETOPS (14) □ неприменливо	□	□	Максимално време за промена на патека (15): min.	
Сложени спецификации за навигација за PBN операции(16)	□	□		(17)
Спецификации за минимални перформанси за навигација	□	□		
Летови на едномоторен турбински авиони ноќе или во IMC (SET-IMC)	□	□	(18)	
Операции на хеликоптер со помош на системи за ноќно гледање на пилотот	□	□		
Хеликоптерски операции со користење на дигалка (HHO)	□	□		
Летови на хеликоптери за инта медицинска помош	□	□		
Хеликоптерски операции на отворено море	□	□		

Обука на кабинскиот персонал [19]	□	□		
Издавање на потврда на кабински персонал [20]	□	□		
Користење на тип B од EFB апликацијата	□	□	[21]	
Континуирана пловидбеност	□	□	[22]	
Друго [23]	□	□		

([1]) Податоци за контакт по телефон и факс на надлежниот орган, вклучувајќи го повикувачкиот број на земјата. Се наведува и електронската пошта, ако има таква.

([2]) Се внесува бројот на придружното уверение за исполнување на безбедносни услови (AOC).

([3]) Се внесува регистрираниот назив на операторот и комерцијалниот назив на операторот, ако тие се различни. Наведете 'Dba' (за Работи под името/Doing business as") пред комерцијалниот назив.

([4]) Датум на издавање на спецификациите на операциите (дд-мм-гггг) и потпис на претставникот на надлежниот орган.

([5]) Се внесува ознаката на ICAO за марката, моделот и серијата на воздухопловот, или главната серија, ако серијата е определена (на пр. Boeing-737-3K2 или Boeing-777-232).

([6]) Регистарските ознаки се наведуваат или во спецификациите на операциите или во оперативниот прирачник. Во вториов случај односните спецификации за операциите мора да упатуваат на односната страница во оперативниот прирачник. Во случај кога за моделот на воздухоплов не се применуваат сите посебни одобрувања, неговите регистарски ознаки би можеле да се внесат во колоната за забелешки на односното посебно одобрение.

([7]) Останат тип на транспорт кој е потребно да се наведе (пр. Медицински транспорт).

([8]) Се наведува географската област на одобрената операција (со географски координати или посебни маршрути, области за информации во лет или националните или регионалните граници).

([9]) Се наведуваат важечките посебни ограничувања (на пр. само VFR, само преку ден, итн.).

([10]) Во оваа колона се наведуваат најтолерантните критериуми за секое одобрение или видот на одобрение (со соодветните критериуми).

([11]) Се вметнува важечката категорија за прецизен приод: LTS CAT I, CAT II, OTS CAT II, CAT IIIA, CAT IIIB или CAT IIIC. Се вметнува минимална видливост долж полетно – слетната патека (RVR) во метри и висината на донесување на одлука (DH) во стапки. За наведена категорија на приод се користи по еден ред.

([12]) Се наведува одобрената минимална видливост по должина на полетно – слетната патека за полетување во метри. Може да се користи еден ред за одобрение ако се даваат различни одобренија.

([13]) Квадратчето „неприменливо" (N/A), може да се обележи, само ако максималното ниво на лет на воздухопловот е под FL290.

([14]) Операции со користење на двомоторни авиони на долги линии (ETOPS) во моментот е применлив само за воздухоплови со два мотори. Оттука, квадратчето „неприменливо" (N/A) може да се обележи, ако моделот на воздухоплов има повеќе или помалку од два мотори.

([15]) Исто така може да се наведе и растојанието од прагот (во NM), како и типот на мотор.

([16]) Навигација базирана на перформанси (PBN): за секое сложено специфично одобрение за PBN се користи одделен ред (на пр. RNP AR APCH), со соодветните ограничувања наведени во колоните „Спецификации" и/или „Забелешки". Индивидуалните одобренија на специфичните процедури RNP AR APCH можат да бидат наброени во спецификациите за операциите или во оперативниот прирачник. Во вториот случај поврзаните спецификации за операциите треба да се однесуваат на соодветната страна од оперативниот прирачник.

([17]) Наведете дали посебното одобрение е ограничено на одредени краеви од полетно – слетната патека и/или аеродроми.

([18]) Се впишува конкретната комбинација на воздухопловната конструкција/мотор

([19]) Одобрението за спроведување на курс за обука и испити, треба да го пополнат кандидатите за потврда за кабински персонал, како што е наведено во Анекс V (Дел-BB) кон Регулатива (ЕУ) бр. 1178/2011 на Комисијата.

([20]) Одобрение за издавање на потврди за член на кабински персонал, како што е наведено во Анекс V (Дел-CC) кон Регулатива (ЕУ) бр. 1178/2012/2012 на Комисијата.

([21]) Се додава списокот на апликациите во EFB од типот B заедно со упатувањето кон хардверот на EFB (за преносни EFB). Тој список се наведуваат или во оперативните спецификации или во оперативниот прирачник. Во вториот случај, односните оперативни спецификации мора да се поврзат со соодветните страници од оперативниот прирачник.

([22]) Името на лицето/организацијата, одговорни за обезбедување дека се одржува континуираната пловидбеност на воздухопловот, како и упатување на прописот, со кој се бара работата, на пр. Анекс I (Дел-К), Поддел Е кон Регулатива (ЕЗ) бр. 1321/2014 на Комисијата.

([23]) Тука можат да бидат запишани други одобрувања или податоци, користејќи по еден ред (или еден блок квадратче со неколку реда) по овластување (на пр. слетување на кратки растојанија, операции за стрмен приод, операции на хеликоптери кон/од место од јавен интерес, операции на хеликоптери во лоши услови, која се наоѓа надвор од пренаселена/ пренатрупана област, операции на хеликоптери без можности за безбедно принудно слетување, операции со зголемени агли на наклон, максимално растојание од соодветен аеродром за авиони со два мотори без одобрение за ETOPS, воздухоплови кои се користат за некомерцијални операции.

Образец 139 на EASA, издание 4

(3) Анекс III се изменува како што следува:

(а) ставот (и) од точката ORO.GEN.110 се заменува со следново:

`(и) По исклучок од ставот (s), оператори кои вршат комерцијален воздушен транспорт со било кој од следниве воздухоплови се должни да обезбедат дека екипажот на лет добил соодветна обука или инструкција за опасни материи што им овозможува да препознаат непријавени опасни материи кои што патниците ги носат со себе во воздухопловот или како товар:

(1) едномоторни авиони со елиса со MCTOM до 5 700 кг и MOPSC до 5 или помалку, кои по VFR преку ден полетуваат и слетуваат на ист аеродром или оперативна површина;

(2) други хеликоптери кои не се сложени хеликоптери на моторен погон, со MOPSC до 5 или помалку, кои по VFR преку ден полетуваат и слетуваат на ист аеродром или оперативна површина.`;

(б) во точката ORO.MLR.101, воведните зборови се заменуваат со следново:

` Освен за операции со едномоторни авиони со елиса со MOPSC до 5 или помалку, или со едномоторни несложени хеликоптери со MOPSC до 5 или помалку, полетувањето и слетувањето на ист аеродром или оперативно површина според VFR во текот на денот, основната структура на ОМ треба да биде како што следува:`

(в) во точката ORO.FC.005, точката (б) се заменува со следново:

(б) Дел 2 ги посочува дополнителните услови применливи врз комерцијални операции на воздушен транспорт, со исклучок на операции на комерцијален воздушен транспорт на патници

спроведени според VFR во текот на денот при полетување и слетување на ист аеродром или оперативно место во рамки на локалната област, наведена од страна на надлежниот орган, со:

(1) едномоторен авион со елиса со MTCOM до 5 700 кг или помалку и MOPSC до 5 или помалку, или

(2) едномоторни несложени хеликоптери на моторен погон со MOPSC до 5 или помалку.

(г) точката (13) од точката ORO.FTL.105 се заменува со следново:

`(13) `времетраење на лет` за авиони е времето од моментот кога воздухопловот првпат се придвижува од неговото паркинг место заради полетување се до моментот на целосно застанување на определеното место за паркинг со сите изгаснати мотори или пропелери;`;

(4) Анекс IV се изменува како што следува:

(а) точката CAT.GEN.105 се брише;

(б) се додава следнава точка CAT.GEN.MPA.141:

` CAT.GEN.MPA.141 Употреба на електронски „пилотски торби“ (EFBs)

(а) При користење на EFB во воздухоплов, операторот се осигурува дека таа нема негативен ефект врз перформансите на системите или опремата на воздухопловот или врз способноста на член на екипаж на лет да управува со воздухопловот.

(б) Операторот нема да ја користи апликацијата во EFB за тип B, освен ако не е одобрена во согласност со Поддел M од Анекс V (Дел-SPA).`;

(в) во Поддел А, Дел 2 се брише;

(г) во Поддел Б, Дел 2 се брише;

(д) во точката CAT.POL.MAB.105, точка (б) се заменува со следново:

`(б) Кога податоците и документацијата во врска со масата и рамнотежата се генерираат од компјутерскиот систем за маса и рамнотежа, оператор:

(1) го проверува интегритетот на излезните податоци за да се осигура дека податоците се во согласност со ограничувањата на AFM; и
(2) ги дефинира упатствата и процедурите за негово користење во неговиот оперативен прирачник.`;
(ѓ) во точката CAT.POL.MAB.105, точката (д) се брише;

(е) во поддел B, Дел 4 се брише;

(ж) во поддел Г, Дел 3 се брише;

(5) во Анекс V, се додава следниов Поддел M:

`ПОДДЕЛ М

Електронска „пилотска торби“ (EFB)

SPA.EFB.100 Употреба на електронска „пилотска торба“ (EFB) - оперативно одобрение

(а) Операторот на комерцијален воздушен транспорт ја употребува апликацијата во EFB од тип Б, само ако надлежниот орган му издал одобрението за таа употреба.

(б) Со цел да се дојде до оперативна одобрение од страна на надлежниот орган за користење на апликацијата во EFB од тип Б потребно е оператор да достави доказ дека:

(1) е спроведена проценка на ризикот во однос на употребата на уредот EFB на кој се наоѓа апликацијата и дека на таа апликација во EFB заедно со нејзините поврзаните функции, ѝ се утврдени придружните ризици и е обезбедено соодветно управување со овие ризици и нивно ублажување;

(2) интерфејсот помеѓу човекот и машината на уред EFB и апликација во EFB е проценет наспроти принципите на човечките фактори;

(3) е воспоставен административен систем за EFB и дека процедурите и условите за обука за спроведување и примена на постапки на уредот EFB и апликацијата во EFB се поставени и спроведени; ова ги вклучува процедури за:

i. употреба на EFB;
ii. управување со промените на EFB;
iii. управување со податоци на EFB;
iv. одржување на EFB; и
v. безбедност на EFB;

(4) Платформата на EFB е погодна за предвиденото користење на EFB.

Тој приказ е одреден само за примена на апликацијата во EFB и платформата на EFB на која е инсталирана апликацијата.`

(б) Анекс VI се изменува како што следува:

(а) се додава следнава точка NCC.GEN.131:

`NCC.GEN.131 Употреба на електронска „пилотска торба“ (EFB)

(а) При користење на EFB во воздухоплов, операторот обезбедува дека тие нема да имаат негативен ефект врз системите или опремата на воздухопловот или врз способноста членот на екипаж на лет да управува со воздухопловот.

(б) Пред да се користи апликацијата во EFB за типот Б операторот:

(1) спроведува проценка на ризикот поврзан со користењето на уредот за EFB кој ја користи апликацијата, како и врз засегнатата апликација во EFB и нејзините сродни функции, ги утврдува поврзаните ризици и обезбедува нивно соодветно управување со овие ризици како и нивно ублажување; проценката на ризикот се однесува на ризиците поврзани со интерфејсот помеѓу човекот и машината од засегнатиот уред EFB и апликација EFB; и

(2) воспоставува административен систем на EFB, вклучувајќи процедури и услови поврзани со обуките за примена и употреба на уред и апликација во EFB.` ;

(б) во точката NCC.OP.200, точката (б) се заменува со следново:

`(б) По исклучок од точка (а), кога обуки за лет се спроведуваат од страна на одобрена организација за обука од член 10а од Регулативата (ЕУ) бр. 1178/2011 на Комисијата, таквите ситуации може да се симулираат со студенти-пилоти во воздухоплов.;`

(7) Анекс VII се изменува како што следува:

(а) точката NCO.GEN.102 се брише;

(б) во точката NCO.GEN.103, точката (а) се заменува со следново:

`(а) почнуваат и завршуваат на истиот аеродром или оперативно место;`.

(в) во точката NCO.GEN.105 ставот (а)(4)(iii) се заменува како што следува:

`(iii) инструментите и опремата потребни за извршување на соодветниот лет се инсталирани во воздухопловот и се исправни, освен доколку е дозволено работење со нефункционална опрема според листата на минимална опрема (MEL) или сличен документ, доколку е применливо, како што е наведено во NCO.IDE.A.105, NCO.IDE.H.105;

(г) точката NCO.GEN.125 се заменува како што следува:

`NCO.GEN.125 Преносливи електронски уреди

Водачот на воздухопловот не дозволува од кое било лице употреба на пренослив електронски уред (PED) во кабината на воздухопловот, вклучувајќи и електронска „пилотска торба„ (EFB) кој би можел негативно да влијае врз работата на системите и опремата во воздухопловот или врз способноста на членовите на екипажот на лет да управуваат со воздухопловот.`;

(д) во точката NCO.GEN.135, точката (в) се брише;

(ѓ) во точката NCO.OP.120, насловот се заменува со следниов

`NCO.OP. 120 Процедури за намалување на бучавата – авиони и хеликоптери`

(е) точката NCO.OP.156 се брише;

(ж) во точката NCO.OP.180, ставот (б) се заменува со следново:

`(б) Без да е во спротивност со (а), таквите ситуации може да се симулираат со студенти-пилоти во воздухоплов кога летовите за обука се спроведувани од страна на одобрена организација за обука од член 10а од Регулативата (ЕУ) бр. 1178/2011 на Комисијата,.;`

(з) во точката NCO.POL.105, ставот (б) се заменува со следново:

`(б) Мерењето се извршува од страна на производителот на воздухопловот или од овластена организација за одржување.;`

(ѕ) во точката NCO.IDE.A.160, ставот (а) се заменува со следново:

`(а) Авиони, освен за ELA1 авионите, се опремени со најмалку еден рачен противпожарен апарат:

(1) во пилотската кабина; и

(2) во секоја патничка кабина која е одделена од пилотската кабина, освен ако кабината е лесно достапна за екипажот на лет.

(и) во Поддел Г, Дел 3 се брише;

(8) Анекс VII се изменува како што следува:

(а) ставот (в)(2) од точката SPO.GEN.005 се заменува со следново:

`(2) скокање со падобран, влечење на едрилица со авион или акробатски летови извршени од страна на организацијата за обука, која има свое седиште во една од земјите-членки и поседува одобрени во согласност со член 10а од Регулативата (ЕУ) бр. 1178/2011 на Комисијата, или од организација која е создадена со цел промоција на спортските или рекреативни летови, под услов воздухопловот да се користи од организацијата врз основа на сопственост или закуп без екипаж, и летот да не доведува до добивка која се дели

надвор од организацијата, и дека секој пат кога се вклучени луѓе, кои не се членки на организации, таквите летови се само секундарна дејност на организацијата.`;

(б) точката SPO.GEN.102 се брише;

(в) во точката SPO.GEN.107, ставот (а)(4)(iii) се заменува со следново:

`(iii) инструментите и опремата потребни за извршување на соодветниот лет се инсталирани во воздухопловот и се исправни, освен доколку е дозволено работење со нефункционална опрема според листата на минимална опрема (MEL) или сличен документ, доколку е применливо, како што е наведено во SPO.IDE.A.105 и SPO.IDE.H.105.`;

(г) се вметнува следнава тока SPO.GEN.131:

`SPO.GEN.131 Употреба на електронска „пилотска торба“ (EFB)

(а) При користење на EFB во воздухоплов, операторот обезбедува дека тие нема да имаат негативен ефект врз системите или опремата на воздухопловот или врз способноста на членот на екипаж на лет да управува со воздухопловот.

(б) Пред да се користи апликацијата во EFB за типот Б операторот:

(1) спроведува проценка на ризикот поврзан со користењето на уредот за EFB кој ја користи апликацијата, како и врз засегнатата апликација во EFB и нејзините сродни функции, ги утврдува поврзаните ризици и обезбедува нивно соодветно управување со овие ризици како и нивно ублажување; проценката на ризикот се однесува на ризиците поврзани со интерфејсот помеѓу човекот и машината од засегнатиот уред EFB и апликација EFB; и

(2) воспоставува административен систем на EFB, вклучувајќи процедури и услови поврзани со обуките за примена и употреба на уред и апликација во EFB.` ;

(д) во точката SPO.GEN.140, точката (в) се брише;

(ѓ) во точката SPO.POL.105, ставот (б) се заменува со следново:

`(б) Мерењето се извршува од страна на производителот на воздухопловот или од овластена организација за одржување.;`

(s) во точката SPO.IDE.A.180, ставот (а) се заменува со следново:

`(а) Авионите, освен за ELA1 авионите, се опремени со најмалку еден рачен противпожарен апарат:

(1) во пилотската кабина; и

(2) во секоја патничка кабина која е одделена од пилотската кабина, освен ако кабината е лесно достапна за летачки персонал.

(и) во Поддел Г, Дел 3 се брише;

РЕГУЛАТИВА ЗА СПРОВЕДУВАЊЕ (ЕУ) 2019/1384 НА КОМИСИЈАТА

од 24 јули 2019 година

за изменување и дополнување на Регулативите (ЕУ) бр. 965/2012 и (ЕУ) бр. 1321/2014 во однос на користењето на воздухопловите кои се наведени во уверението на воздушниот оператор за исполнување на безбедносни услови за некомерцијални операции и за специјализирани операции, воспоставувањето на оперативните услови за извршување на летови за сервисна проверка, воспоставувањето на правила за некомерцијални операции со намален кабински персонал во воздухопловот и воведувањето на уреднички ажурирања кои се однесуваат на условите за воздушните операции

(Текст со важност за ЕЕО)

ЕВРОПСКАТА КОМИСИЈА,

имајќи го предвид Договорот за функционирањето на Европската унија,

имајќи ја предвид Регулативата (ЕУ) бр. 2018/1139 на Европскиот парламент и на Советот, од 4 јули 2018 година, за заеднички правила во областа на цивилното воздухопловство и за основање на Агенцијата за безбедност во воздухопловството на Европската унија, и за изменување и дополнување на Регулативите (ЕЗ) бр. 2111/2005, (ЕЗ) бр. 1008/2008, (ЕУ) бр. 996/2010, (ЕУ) бр. 376/2014 и Директивите 2014/30/ЕУ и 2014/53/ЕУ на Европскиот парламент и на Советот, и за укинување на Регулативите (ЕЗ) бр. 552/2004 и (ЕЗ) бр. 216/2008 на Европскиот парламент и на Советот и Регулатива (ЕЕЗ) бр. 3922/91([103]) на Советот, и особено член 17(1) и член 31 од истата,

со оглед на тоа што:

(1) Во Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012[(104)] на Комисијата се утврдуваат деталните правила во однос на операциите на комерцијалниот воздушен превоз (САТ), за некомерцијалните операции на комплексни воздухоплови на моторен погон и за воздухоплови различни од комплексните на моторен погон, за комерцијални специјализирани операции и за некомерцијални специјализирани операции, како и за одредени комерцијални специјализирани операции од висок ризик. Овие правила не го земаат во предвид фактот

([103]) Сл. весник. L 212, 22.8.2018 година, стр. 1.

([104]) Регулатива (ЕУ) бр. 965/2012 на Комисијата за утврдување на технички услови и административни постапки во врска со воздушните операции во согласност со Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 на Европскиот парламент и на Советот (Сл. весник L 296, 25.10.2012 год., стр. 1.)

дека ист воздухоплов може да извршува повеќе видови операции за време на неговиот животен век.

(2) Поради ова, а за промената на употребата на воздухопловите од операции на CAT во некомерцијални операции или специјализирани операции, треба да се воведат нови правила за постојаната употреба на таквите воздухоплови. Таквите правила треба да бидат доволно флексибилни, за да им овозможат на операторите кои што извршуваат некомерцијални операции или специјализирани операции, да го користат истиот воздухоплов, без тој да биде тргнат од уверението за исполнување на безбедносни услови (AOC). Оваа нова оперативна рамка исто така треба да гарантира непречено спроведување и ефикасно следење на таквите операции, а се со цел да не се загрози нивната безбедност.

(3) Во согласност со Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012, надлежниот орган ги одобрува различните оперативни процедури што ги применува имателот на AOC за разни некомерцијални операции. Овој услов претставува нееднаков третман помеѓу имателите на AOC и некомерцијалните оператори кога станува збор за истиот тип на операции, и поради тоа треба да се отстрани за да се обезбеди регулаторна доследност.

(4) Врз основа на безбедносните препораки и повратните информации од земјите-членки и засегнатите страни, вклучувајќи ги и инспекциите за стандардизација, Комисијата смета дека Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012 треба да биде ажурирана, а сè со цел да ја одрази состојбата на досегашниот степен на развој и најдобрата пракса во однос на различните услови во воздушни операции. Треба да се направат уреднички измени, за да се ажурираат некои повикувања од веќе укинатите регулативи, како што се Регулатива (ЕЗ) бр. 2042/2003([105]) на Комисијата и Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 на Европскиот парламент и на Советот ([106]). Покрај тоа, треба да се додаде и нови формулации за да се разјаснат некои од постојните одредби.

(5) Големиот број на несреќи или инциденти во воздух се случиле на летови извршени со воздухоплови на кои им било направено нецелосно или несоодветно одржување, или на летови извршени за да се докаже дека одржувањето на воздухопловите било соодветно (`летови за сервисна проверка`). Во поглед на несреќата на Airbus A320-232 која што се случила на 27 ноември 2008 година на брегот на Канет-Плаж (Франција), Регулатива (ЕУ) бр. 965/2012 треба да се измени и дополни, за точно да се дефинира таа категорија на летови и да се утврдат, каде што е потребно, минималните услови за летачкиот песонал и процедурите кои што треба да се следат при подготовката и извршувањето на тие летови.

(6) Понатаму, треба да се воведат помалку ригорозни услови за некомерцијални операции без кабински персонач во воздухопловот, за воздухоплови со максимална конфигурација на оперативни патнички седишта (MOPSC) повеќе од 19 и со максимум 19 патници, сè додека се исполнети одредени услови. На операторите треба да им се дозволи да ги применат овие

([105]) Регулатива (ЕЗ) бр. 2042/2003 на Комисијата од 20 ноември 2003 год. за постојана пловидбеност на воздухоплови и воздухопловни производи, делови и направи, како и за одобрување на организациите и персоналот вклучени во овие задачи (Сл. весник L 315, 28.11.2003, стр. 1)

([106]) Регулатива (ЕС) бр. 216/2008 на Европскиот парламент и на Советот од 20 февруари 2008 година за општите прописи на полето на цивилното воздухопловство и за воспоставувањето на Европска агенција за воздухопловна безбедност, како и за укинување на Директивата на Советот 91/670/ЕЕС, Регулативата (ЕС) Бр. 1592/2002 и Директивата 2004/36/ЕС (Сл. весник L 79, 19.3.2008, стр. 1)

помалку ригорозни услови само со соодветни мерки за ублажување на ризиците од ваквите операции.

(7) Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012 бара од операторите што вршат САТ на кратко да ги информираат патниците и да им обезбедат картичка со илустративни безбедносни кратки упатства за употреба на опремата за итни случаи и излезите во итни случаи кои би ги користеле патниците. Регулатива (ЕУ) бр. 965/2012 треба да содржи нова дефиниција за излез во итни случаи.

(8) Поради тоа Регулатива (ЕУ) бр. 965/2012 треба да се измени и дополни во согласност со Анекс I на оваа регулатива.

(9) По промената на употребата на воздухопловите од САТ операции во некомерцијалните операции или специјализирани операции, одговорноста за постојаната пловидбеност на воздухопловот кој што е предмет на ваква промена треба да остане на ниво на имателот на АОС. Затоа, Анексите I (Дел-М) и Vб (Дел-ML) од Регулативата (ЕУ) бр. 1321/2014([107]) на Комисијата треба да биде соодветно изменети и дополнети.

(10) Агенцијата подготви нацрт правила за спроведување и ги достави до Комисијата во форма на мислење ([108]) во согласност со членовите 75 и 76 од Регулативата (ЕУ) 2018/1139.

(11) Мерките предвидени со оваа регулатива се во согласност со мислењето на Комитетот наведено во членот 127 од Регулативата (ЕУ) 2018/1139,

ЈА ДОНЕСЕ ОВАА РЕГУЛАТИВА:

Член 1

Измени и дополнувања на Регулатива (ЕУ) бр. 965/2012

Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012 се изменува и дополнува како што следува:

(1) во Член 2, точката (7) се заменува со следново:

[107] Регулатива (ЕУ) бр. 1321/2014 на Комисијата од 26 ноември 2014 година за постојана пловидбеност на воздухоплови и воздухопловни производи, делови и уреди и за одобрување на организации и персонал кој е вклучен во овие задачи (Сл. весник L 362, 17.12.2014 година, стр. 1).

[108] Мислење бр. 04/2017 година на Европската агенција за безбедност во воздухопловството од 29 јуни 2017 година за нацрт Регулатива на Комисијата за ревизија на правилата за воздушни операции и континуираната пловидбеност и Мислењето бр. 01/2017 од 7 март 2017 година на Европската агенција за безбедност во воздухопловството за нацрт на Регулативата на Комисијата за ревизијата на правилата за воздушни операции во однос на летовите за сервисна проверка.

`(7) "Специјализирана операција" е секоја операција, која не претставува операција на комерцијалниот воздушен транспорт, при што воздухопловот се користи за специјализирани активности како што се земјоделството, градежништвото, фотографија, мерење, набљудување и патролирање, воздушно рекламирање, летови за сервисна проверка.`;

(2) во Член 6(3), точката (б) се заменува со следново:

`(б) летови на кои не се превезуваат патници и товар, односно кога авиони или хеликоптери вршат технички прелет за обновување, поправка, инспекции, испораки, извоз или слични намени, под услов воздухопловот да не е наведен во уверението на воздушниот оператор за исполнување на безбедносни услови или на изјавата;

(3) се додава следниов Член 9аа:

`*Член 9аа*

Услови за летачкиот екипаж **на летови за сервисна проверка**

На пилот кој пред 20 август 2019 година, летал во својство на водач на воздухоплов, на лет за сервисна проверка, кој во согласност со дефиницијата од точката SPO.SPEC.MCF.100 од Анекс VIII е категоризиран како лет за сервисна проверка од степен А, ќе му се прифати искуството, со цел да се потврди усогласеноста со точката SPO.SPEC.MCF.115(a)(1) од тој Анекс. Во тој случај, операторот обезбедува дека водачот на воздухопловот е информиран за какви било разлики кои се утврдени помеѓу оперативните практики утврдени пред 20 август 2019 година и обврските предвидени во Деловите 5 и 6 од Поддел Е од Анекс VIII од оваа регулатива, вклучително и оние кои произлегуваат од сродните процедури утврдени од страна на операторот.`;

(4) Анексите I, II, III, IV, V, VI, VII и VIII се изменети и дополнети во согласност со Анексот I на оваа регулатива.

Член 2

Измени и дополнувања на Регулатива (ЕУ) бр. 1321/2014

Анекс I (Дел – M) и Анекс Vб (Дел – ML) од Регулативата (ЕУ) бр. 1321/2014 се изменува и дополнува во согласност со Анекс II од оваа регулатива.

Член 3

Влегување во сила и примена

Оваа регулатива влегува во сила на дваесеттиот ден по нејзиното објавување во *Службениот весник на Европската унија*.

Оваа регулатива е целосно обврзувачка и директно применлива во сите земји-членки.

Брисел, 24 јули 2019 година

За Комисијата

Претседател

Жан-Клод ЈУНКЕР

АНЕКС I

Анексите I, II, III, IV, V, VI, VII и VIII од Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012 се изменети и дополнети како што следува:

(1) Анекс I (Дел – DEF) се изменува и дополнува како што следува:

(а) точката (17) се заменува со следново:

`(16) „категорија А во однос на хеликоптери“ се однесува на повеќемоторен хеликоптер, дизајниран со можност за изолација на моторите и системите дефинирани во применливите спецификации за издавање на уверение, и кој може да врши операции со користење на утврдени податоци за полетување и слетување базирани на концептот на отказ на критичниот мотор, кој обезбедува соодветна одредена површина и соодветни потребни перформанси за продолжување на безбеден лет или безбедно прекинато полетување во случај на отказ на мотор;`

(б) се додава следнава точка (45а):

` (45а) „излез во итни случаи“ се однесува на вградена точка за излез од воздухопловот која што овозможува максимална можност за евакуација од кабината на летачкиот и на кабинскиот персонал во прифатлив временски период и ја вклучува вратата на ниво на подот, излезот од прозорецот или кој било друг вид на излез, како што е на пример отворот во кабината на летачкиот персонал и излезот од врвот на опашката на воздухопловот;`;

(в) се додава следнава точка (48а):

`(48а) „ член на летачкиот персонал “ се однесува на член на екипажот кој има соодветна дозвола, и е одговорен за задачи кои се неопходни за управување со воздухопловот во период на должност за време на лет;`;

(г) се додава следнава точка (49а):

`(49а) „офицер за операции на лет“ или „диспечер на лет“ се однесува на лице кое е назначено од страна на операторот да учествува во контролата и надзорот над

операциите во лет, кој има соодветни квалификации, и кој му пружа поддршка, го информира или му потпомага, или и едното и другото, на водачот на воздухопловот, во безбедно извршување на летот;`;

(д) се додава следнава точка (76а):

`(76а) „лет за сервисна проверка (MCF)“ се однесува на лет на воздухоплов кој има уверение за пловидбеност или дозвола за лет, кој се врши со цел на детектирање на дефект или за проверка на функционирањето на еден или повеќе системи, делови или уреди по спроведеното одржување, доколку функционирањето на системите, деловите или уредите не може да се утврди за време на проверките на земја и кој се спроведува во некоја од следниве ситуации:

(а) доколку тоа го бара прирачникот за одржување на воздухоплови (AMM) или било какви останати податоци за одржувањето издадени од имателот на одобрувањето за дизајн кој е одговорен за постојаната пловидбеност на воздухопловите;

(б) по извршеното одржување, на барање на операторот или на предлог на организацијата одговорна за постојаната пловидбеност на воздухопловите;

(в) на барање на организацијата за одржување за потврда дека дефектот е успешно решен;

(г) да помогне при изолација или детектирање на дефекти;`;

(ѓ) се додаваат следниве точки (95а) и (95б):

`(95а) „систем на уреди за пренос на лица (PCDS)“ се однесува на систем кој вклучува еден или повеќе уреди кои што се или дигалка или кука за товар или е монтиран на воздушната конструкција на ротокоптерот за време на превоз на луѓе како надворешен товар (HEC) или при операции со користење на дигалка (HHO). Овие уреди имаат структурни способности и карактеристики кои се неопходни за превоз на лица надвор од хеликоптерот, на пример, појаси за на рамото со или без брзо ослободување, и јаже со прстен за поврзување, цврста кошница или кафез;

(95б) „едноставен систем на уреди за пренос на лица (едноставен PCDS)“ се однесува на PCDS кој е во согласност со следниве услови:

(а) е во согласност со усогласениот стандард утврден во Регулативата (ЕУ) 2016/425 на Европскиот парламент и на Советот(*) или Директивата 2006/42/ЕЗ на Европскиот парламент и на Советот (**);

(б) дизајниран е да задржи не повеќе од едно лице во кабината (на пример, оператор на дигалка или на кука за карго, специјалистот за задачи или фотограф), или да задржи не повеќе од две лица надвор од кабината;

(в) не е цврста структура како кафез, платформа или корпа;

(*)Регулатива (ЕУ) 2016/425 на Европскиот парламент и на Советот од 9 март 2016 година за опрема за лична заштитна и укинување на Директивата на Советот 89/686 /ЕЕЗ (Сл. весник L 81 31.3.2016, стр. 51).

(**) Директива 2006/42/ЕЗ на Европскиот парламент и на Советот од 17 мај 2006 година за машинерија, и за изменување и дополнување на Директивата 95/16/ЕЗ (Сл. весник L 157, 9.6.2006, стр. 24).`;

(е) се додава следнава точка (103б):

`(103б) „правила на летање“ се однесува на правилата кои се воспоставени во Регулатива за спроведување (ЕУ) бр. 923/2012 на Комисијата (*)`

(*) Регулатива за спроведување (ЕУ) бр. 923/2012 на Комисијата од 26 септември 2012 година, за утврдување на заедничките правила за летање и оперативните одредби во врска со услугите и постапките на воздухопловната навигација и за изменување на Регулатива за спроведување (ЕУ) бр. 1035/2011 и Регулативите (ЕЗ) бр. 1265/2007, (ЕЗ) бр. 1794/2006, (ЕЗ) бр. 730/2006, (ЕЗ) бр. 1033/2006 и (ЕУ) бр. 255/2010 (Сл. весник L 281, 13.10.2012, стр.1).`;

(2) Анекс II (Дел – ARO) се изменува и дополнува како што следува:

(а) точката ARO.GEN.120 се изменува и дополнува како што следува:

(i) точките (а),(б) и (в) се заменуваат со следново:

`(а) Агенцијата мора да подготви прифатливи начини за придржување (АМС), кои можат да бидат искористени за постигнување на усогласување со Регулатива (ЕУ) бр. 2018/2019 и нејзините делегирани акти и акти за спроведување.

(б) За постигнување на усогласување со Регулатива (ЕУ) бр. 2018/2019 и нејзините делегирани акти и акти за спроведување, можат да се користат алтернативни начини за придржување.

(в) Надлежниот орган воспоставува систем за постојана проценка дали алтернативни начини за придржување кои тој ги користи или кои ги користат организациите и лицата кои се под негов надзор се придржуваат кон Регулатива (ЕУ) бр. 2018/2019 и нејзините делегирани акти и акти за спроведување. Тој систем вклучува процедури за ограничување, отповикување или измена на одобрените алтернативни начини на придржување, доколку од страна на надлежниот орган е демонстрирано дека тие алтернативни начини на усогласување не се придржуваат со Регулатива (ЕУ) бр. 2018/2019 и нејзините делегирани акти и акти за спроведување.`;

(i) во третиот став од точката (г), потточката (3) се брише;

(б) во точката ARO.GEN.135 точката (а) се заменува со следново :

`(а) Без да е во спротивност со одредбите од Регулативата (ЕУ) бр. 376/2014 на Европскиот парламент и на Советот (*), надлежниот орган воведува систем за соодветно собирање, анализирање и ширење на информации поврзани со безбедноста.

(*) Регулатива (ЕУ) бр. 376/2014 на Европскиот парламент и на Советот од 3 април 2014 година за пријавување, анализа и последователно постапување во врска со настани во цивилното воздухопловство, со која се изменува Регулатива (ЕУ) бр. 996/2010 на Европскиот парламент и на Советот и се укинува Директива 2003/42/ЕЗ на Европскиот парламент и на Советот и Регулативи (ЕЗ) бр. 1321/2007 и (ЕЗ) бр. 1330/2007 на Комисијата (Сл. весник L 122, 24.4.2014, стр.18).`;

(в) во точката ARO.GEN.300(а), точката (2) се заменува со следново :

`(2) континуираното усогласување со применливите услови за организациите, сертифицирани од негова страна, специјализираните операции кои ги има овластено и организациите од кои има добиено изјава.

(г) во точката ARO.GEN.350(г), точката (4) се заменува со следново :

`(4) Надлежниот орган води евиденција наодите кои ги има покренато или за кои биле соопштени, во согласност со точката (д) и, кога е применливо, ги презема принудните мерките како и сите корективни активности, кои произлегуваат од наодите и датумот на нивото затворање.`

(д) точката ARO.OPS.110 се изменува и дополнува како што следува:

(i) во точката (а), потточката (3) се заменува со следново:

`(3) ORO.AOC.110(д), за давање во наем на воздухоплов без екипаж, на кој било оператор, освен во случаи кои се посочени во точката ORO.GEN.310 од Анекс III;`;

(ii) точката (б) се изменува и дополнува како што следува:

- точката (2) се заменува со следново:

`(2) изнајмувачот е предмет на оперативна забрана во рамките на Регулатива (ЕЗ) бр. 2111/2005 на Европскиот парламент и на Советот (*).

_____

(*) Регулатива (ЕЗ) бр. 2111/2005 на Европскиот парламент и на Советот од 14 декември 2005 година за утврдување на список на Заедницата на авиопревозници кои се предмет на забрана за летање/работа во рамките на Заедницата и за известување на патниците во воздушниот сообраќај за идентитетот на авиопревозниците кои летаат и за укинување на член 9 од Директивата 2004/36/ЕЗ (Сл. весник L 344, 27.12.2005 год., стр. 15)`;

- се додава следнава точка (3)

`(3) овластувањето издадено во согласност со Регулативата (ЕУ) бр. 452/2014 (*) на Комисијата е одземено, повлечено или откажано.

_____

(*) Регулатива (ЕУ) бр. 452/2014 на Комисијата од 29 април 2014 година за утврдување на технички услови и административни процедури кои се однесуваат на операциите за летање на оператори од трети земји согласно Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 на Европскиот парламент и на Советот (Сл. весник L 133 6.5.2014 год., стр. 12)`;

(iii) во точката (г), точките (1) и (2) се заменуваат како што следува:

`(1) правилна координација со надлежниот орган, одговорен за постојаниот надзор на воздухопловот, во согласност со Регулатива (ЕУ) бр. 1321/2014 на Комисијата (*), или за оперирање со воздухопловот, ако органот е различен;

(2) дека воздухопловот е навремено отстранет од АОС на операторот освен за случајот кој е посочен во точката ORO.GEN.310 од Анекс III.

_____

(*) Регулатива (ЕУ) бр. 1321/2014 на Комисијата од 26 ноември 2014 година за постојана пловидбеност на воздухоплови и воздухопловни производи, делови и уреди и за одобрување на организации и персонал кој е вклучен во овие задачи (Сл. весник L 362, 17.12.2014 година, стр. 1).

(ѓ) во точката ARO.OPS.150, потточка (б) се заменува со следново:

`(б) Кога смета дека организацијата ги исполнува важечките услови со проценка на ризикот и стандардни оперативни процедури (SOP), надлежниот орган издава овластување на операторот, во согласност со Додаток IV. Овластувањето се издава на определено или неопределено времетраење. Условите под кои оператор е овластен да врши една или повеќе комерцијални специјализирани операции со висок ризик се наведени во овластувањето.`

(е) во точката ARO.OPS.200(б), потточка (2) се заменува со следново:

`(2) списокот на посебни одобренија, како што е дефинирано во Додаток III, за некомерцијални операции и за специјализирани операции.`

(ж) во точката ARO.RAMP.105(б), потточка (5) се заменува со следново:

`(5) воздухоплов кој се користи од оператор од трета земја, кој за првпат оперира на или надвор од територијата, која е предмет на одредбите од Договорот, или чие овластување, издадено во согласност со Регулатива (ЕУ) бр. 452/2014, е ограничено или обновено откако било привремено одземено или повлечено.`;

(з) во точката ARO.RAMP.115(б), потточка (б) се заменува со следново:

`(3) ја одржуваат валидноста на својата квалификација преку периодично одење на обука и спроведување на минимум 12 инспекции за период од календарска година.`;

(ѕ) точката ARO.RAMP.125 се изменува и дополнува како што следува:

(i) точката (а) се заменува со следново:

`(а) Инспекциите на платформа се вршат на стандардизиран начин.`;

(ii) точката (в) се заменува со следново:

`(в)По завршувањето на инспекцијата на платформа, водачот на воздухопловот или, во негово отсуство, друг член на летачкиот персонал или претставник на операторот се известува за резултатите од инспекцијата на платформа.`;

(и) во точката ARO.RAMP.140, потточка (г)(2) се заменува со следново:

`(2) поседува одобрение за летови во согласност со Регулатива (ЕУ) бр. 748/2012 за воздухоплови, регистрирани во земјата-членка;`;

(ј) во точката ARO.RAMP.150, потточка (а)(1) се заменува со следново:

`(1) информациите, наведени во ARO.RAMP.145.`;

(к) Додатоците од I до IV се заменуваат со следново:

`Додаток I

<table>
<tr><td colspan="3">ОВЛАСТУВАЊЕ ЗА ВОЗДУШЕН ОПЕРАТОР
(Шема за одобрение за воздушни оператори за транспорт)
Типови на операции: Комерцијален воздушен превоз (CAT) □ Патници; □ Товар;
□ Друго ([1])……</td></tr>
<tr><td rowspan="2">([4])</td><td>Земја на операторот ([2])</td><td rowspan="2">([5])</td></tr>
<tr><td>Орган кој издава ([3])</td></tr>
<tr><td>AOC ([6]):</td><td>Назив на операторот ([7])</td><td>Оперативни лица за контакт: ([9])</td></tr>
<tr><td rowspan="2"></td><td>Dba комерцијален назив ([8])</td><td rowspan="2">Податоци за контакт, со кои може да се воспостави постојан контакт со оперативното раководство, се наведени во</td></tr>
<tr><td>Адреса на операторот ([10]):</td></tr>
</table>

	Телефон ([11]): Факс: Електронска пошта:	..... ([12]).
Ова уверение за работа потврдува дека .....([13]) е овластен да врши комерцијални воздушни операции согласно приложените спецификации на операциите и во согласност со Оперативниот прирачник, Анекс V кон Регулатива (ЕУ) бр. 2018/1139 и нејзините делегирани правила и правила за спроведување.		
Датум на издавање ([14]):	Име и потпис ([15]): Функција:	

([1]) Другите видови на превоз треба да се наведат.

([2]) Се заменува со називот на земјата на операторот.

([3]) Се заменува со идентификацијата на надлежен орган кој го издава АОС.

([4]) Се пополнува од надлежниот орган.

([5]) Се пополнува од надлежниот орган.

([6]) Број на одобрението, издадено од надлежниот орган.

([7]) Се заменува со регистрираниот назив на операторот.

([8]) Комерцијален назив на операторот, ако тој е различен. Наведете 'Dba' (за Работи под името/Doing business as) пред комерцијалниот назив.

([9]) Податоците за контакт вклучуваат број на телефон и факс, вклучувајќи го повикувачкиот број на земјата и адреса на електронската пошта (ако има таква), со кои може да се воспостави постојан контакт со оперативното раководство за прашања, поврзани со летечките операции, пловидбеноста, стручна оспособеноста на летечкиот и кабинскиот персонал, опасните материи и други соодветни прашања.

([10]) Адреса на основното место на деловна активност на операторот.

([11]) Број на телефон и факс во основното место на деловна активност на операторот, вклучувајќи го повикувачкиот број на земјата. Се наведува и електронската пошта, ако има таква.

([12]) Се вклучува контролниот документ, кој се носи во воздухопловот, во кој се наведени податоците за контакт, со соодветниот став или страница. На пр.: „Податоците за контакт ... се наведени во оперативниот прирачник, општо/основно, поглавје 1, 1.1"; или „ ... се наведени во спецификациите на операциите, стр. 1"; или „... се наведени како додаток на овој документ".

([13]) Регистриран назив на операторот.

([14]) Датум на издавање на АОС (дд-мм-гггг).

([15]) Функција, име и потпис на претставникот на надлежниот орган. Освен тоа, може да се стави официјален печат на АОС.

Образец 138 на EASA, издание 2

Додаток II

ОПЕРАТИВНИ СПЕЦИФИКАЦИИ (предмет на одобрените услови во оперативниот прирачник)				
Податоци за контакт на орган кој издава Телефон [1]: _____; Факс: _____; Електронска пошта: _____				
AOC [2]: Назив на операторот [3]: Датум [4]: Потпис: Dba комерцијален назив Спецификации на операциите#:				
Модел на воздухоплов [5]: Регистарски ознаки [6]:				
Типови на операции: Комерцијален воздушен транспорт □ патници □ карго □ други (7) _____				
Област на операциите [8]				
Посебни ограничувања [9]				
Посебни одобрувања:	Да	Не	Спецификација [10]	Забелешки
Опасни материи	□	□		
Операции при ограничена видливост Полетување Приод и слетување	□	□	CAT [11] ... RVR ([12]): m DH/H: ft RVR:m	
RVSM [13] □ неприменливо	□	□		
ETOPS [14] □ неприменливо	□	□	Максимално време за пренасочување [15]: min.	
Сложени спецификации за навигација за PBN операции[16]	□	□		[17]
Спецификации за минимални перформанси за навигација	□	□		
Летови на едномоторен турбински	□	□	([18])	

авиони ноќе или во IMC (SET-IMC)				
Операции на хеликоптер со помош на системи за ноќно гледање на пилотот	☐	☐		
Хеликоптерски операции со користење на дигалка (HHO)	☐	☐		
Летови на хеликоптери за инта медицинска помош	☐	☐		
Хеликоптерски операции на отворено море	☐	☐		
Обука на кабинскиот персонал [19]	☐	☐		
Издавање на потврда на кабински персонал [20]	☐	☐		
Користење на тип B од EFB апликацијата	☐	☐	[21]	
Континуирана пловидбеност	☐	☐	[22]	
Друго [23]	☐	☐		

([1]) Податоци за контакт по телефон и факс на надлежниот орган, вклучувајќи го повикувачкиот број на земјата. Се наведува и електронската пошта, ако има таква.

([2]) Се внесува бројот на придружното уверение за исполнување на безбедносни услови (AOC).

([3]) Се внесува регистрираниот назив на операторот и комерцијалниот назив на операторот, ако тие се различни. Наведете 'Dba' (за Работи под името/Doing business as") пред комерцијалниот назив.

([4]) Датум на издавање на спецификациите на операциите (дд-мм-гггг) и потпис на претставникот на надлежниот орган.

([5]) Се внесува ознаката на ICAO за марката, моделот и серијата на воздухопловот, или главната серија, ако серијата е определена (на пр. Boeing-737-3K2 или Boeing-777-232).

([6]) Регистарските ознаки се наведуваат или во спецификациите на операциите или во оперативниот прирачник. Во вториов случај односните спецификации за операциите мора да упатуваат на односната страница во оперативниот прирачник. Во случај кога за моделот на воздухоплов не се применуваат сите посебни одобрувања, неговите регистарски ознаки би можеле да се внесат во колоната за забелешки на односното посебно одобрение.

([7]) Останат тип на транспорт кој е потребно да се наведе (пр. Медицински транспорт).

([8]) Се наведува географската област на одобрената операција (со географски координати или посебни маршрути, области за информации во лет или националните или регионалните граници).

([9]) Се наведуваат важечките посебни ограничувања (на пр. само VFR, само преку ден, итн.).

([10]) Во оваа колона се наведуваат најтолерантните критериуми за секое одобрение или видот на одобрение (со соодветните критериуми).

([11]) Се вметнува важечката категорија за прецизен приод: LTS CAT I, CAT II, OTS CAT II, CAT IIIA, CAT IIIB или CAT IIIC. Се вметнува минимална видливост долж полетно – слетната патека (RVR) во метри и висината на донесување на одлука (DH) во стапки. За наведена категорија на приод се користи по еден ред.

([12]) Се наведува одобрената минимална видливост по должина на полетно – слетната патека за полетување во метри. Може да се користи еден ред за одобрение ако се даваат различни одобренија.

([13]) Квадратчето „неприменливо“ (N/A), може да се обележи, само ако максималното ниво на лет на воздухопловот е под FL290.

([14]) Операции со користење на двомоторни авиони на долги линии (ETOPS) во моментот е применлив само за воздухоплови со два мотори. Оттука, квадратчето „неприменливо“ (N/A) може да се обележи, ако моделот на воздухоплов има повеќе или помалку од два мотори.

([15]) Исто така може да се наведе и растојанието од прагот (во NM), како и типот на мотор.

([16]) Навигација базирана на перформанси (PBN): за секое сложено специфично одобрение за PBN се користи одделен ред (на пр. RNP AR APCH), со соодветните ограничувања наведени во колоните „Спецификации“ и/или „Забелешки“. Индивидуалните одобренија на специфичните процедури RNP AR APCH можат да бидат наброени во спецификациите за операциите или во оперативниот прирачник. Во вториот случај поврзаните спецификации за операциите треба да се однесуваат на соодветната страна од оперативниот прирачник.

([17]) Наведете дали посебното одобрение е ограничено на одредени краеви од полетно – слетната патека и/или аеродроми.

([18]) Се впишува конкретната комбинација на воздухопловната конструкција/мотор

([19]) Одобрението за спроведување на курс за обука и испити, треба да го пополнат кандидатите за потврда за кабински персонал, како што е наведено во Анекс V (Дел-ВВ) кон Регулатива (ЕУ) бр. 1178/2011 на Комисијата.

([20]) Одобрение за издавање на потврди за член на кабински персонал, како што е наведено во Анекс V (Дел-СС) кон Регулатива (ЕУ) бр. 1178/2012/2012 на Комисијата.

([21]) Се додава списокот на апликациите во EFB од типот B заедно со упатувањето кон хардверот на EFB (за преносни EFB). Тој список се наведуваат или во оперативните спецификации или во оперативниот прирачник. Во вториот случај, односните оперативни спецификации мора да се поврзат со соодветните страници од оперативниот прирачник.

([22]) Името на лицето/организацијата, одговорни за обезбедување дека се одржува континуираната пловидбеност на воздухопловот, во согласност со Регулатива (ЕУ) бр. 1321/2014.

([23]) Тука можат да бидат запишани други одобрувања или податоци, користејќи по еден ред (или еден блок квадратче со неколку реда) по овластување (на пр. слетување на кратки растојанија, операции за стрмен приод, операции на хеликоптери кон или од место од јавен интерес, операции на хеликоптери во лоши услови, која се наоѓа надвор од пренаселена/ пренатрупана област, операции на хеликоптери без можности за безбедно принудно слетување, операции со зголемени агли на наклон, максимално растојание од соодветен аеродром за авиони со два мотори без одобрение за ETOPS.

Образец 139 на EASA, издание 5

Додаток III

Список на посебни одобренија

Некомерцијални операции

(предмет на условите наведени во одобрението и содржани во оперативниот прирачник или прирачникот за летање на пилотот)

Надлежен орган кој го издава одобрението ([1]):		
Список на посебни одобренија # ([2]):		
Име на операторот:		
Датум ([3]):		
Потпис:		
Модел на воздухоплов и регистарски ознаки ([4])		
Типови на специјализирани операции (SPO), доколку е применливо: ☐ ([5])		
Посебни одобренија ([6])	Спецификации ([7])	Забелешки
...		
...		
...		
...		

([1]) Се додава име и податоци за контакт
([2]) Се додава соодветниот број
([3]) Датумот на издавање на посебно овластување (ден / месец / година) и потпис на претставникот од надлежниот орган.
([4]) Додавање на ознаката на Тимот за безбедност на комерцијалното воздухопловство CAST/ICAO за марката, моделот и серијата на воздухопловот или на главната серија, доколку серијата е определена (на пример, Боинг 737-3K2 или Боинг 777-232). Таксономија на CAST/ICAO е достапна на: http://www.intlaviationstandards.org/
Регистарските ознаки мора да бидат наведени или во списокот на посебни одобрувања или во упатството за работа. Во вториот случај списокот на посебни одобренија се однесува на соодветната страна од оперативниот прирачник.
([5]) Го определува типот на операција, на пример, земјоделство, градежништво, фотографија, геонабљудување, , патролирање, воздушни реклама, сервисна проверка.
([6]) Во оваа колона наведи ги сите одобрени операции, на пример, опасни материи, LVO, RVSM, PBN,

MNPS, HOFO.
([7]) Во оваа колона наведи ги најблагите критериумите за кое било одобрение, на пример, висината на одлуката и минималниот RVR за CAT II.

ОБРАЗЕЦ EASA 140, Издание 2

Додаток IV

ОВЛАСТУВАЊЕ ЗА КОМЕРЦИЈАЛНИ СПЕЦИЈАЛИЗИРАНИ ОПЕРАЦИИ СО ВИСОК РИЗИК	
Органот кој го издава овластувањето([1]): Број на овластување([2]):	
Назив на операторот([3]): Адреса на операторот([4]): Телефон ([5]): Факс: Електронска пошта:	
Модел на воздухоплов и регистарски ознаки ([6]):	
Овластени специјализирани операции ([7]):	
Овластена област или место на оперирање ([8]):	
Посебни ограничувања ([9]):	
Со ова се потврдува дека ..... е овластен да врши високоризични комерцијални специјализирани операции во согласно со ова овластување, Стандардните оперативни процедури на операторот, Анекс V кон Регулатива (ЕУ) бр. 2018/1139 и нејзините делегирани правила и правила за спроведување.	
Датум на издавање ([10]):	Име и потпис ([11]): Функција:

([1]) Име и податоци за контакт на надлежниот орган ([2])Се додава соодветниот број ([3])Се вметнува регистрираниот назив на операторот и комерцијалниот назив на операторот, ако тие се различни. Наведете 'Dba' (за Работи под името/Doing business as“) пред комерцијалниот назив ([4]) Адреса на основното место на деловна активност на операторот ([5])Број на телефон и факс во основното место на деловна активност на операторот, вклучувајќи го повикувачкиот број на земјата. Се наведува и електронската пошта, ако има таква. ([6]) Додавањето на ознаката на Тимот за безбедност на комерцијалното воздухопловство CAST / IACO за марката, моделот и серијата на воздухопловот или на главната серија, доколку серијата е определена (на пример, Боинг 737-3K2 или Боинг 777-232). Таксономија на CAST / ICAO е достапна на: http://www.intlaviationstandards.org/ Регистарските ознаки мора да бидат наведени во листата за посебно одобрувања или во упатството за работа. Во вториот случај Листа на посебни одобренија се однесуваат на соодветната страна од оперативниот прирачник. ([7]) Посебен тип на операција, на пр. земјоделство, градежништво, фотографирање, надзор, набљудување и патролирање, рекламирање од воздух, летови за сервисна проверка. ([8]) Се наведува географската област на одобрената операција (со географски координати или посебни маршрути, области за летечки информации или национални или регионални граници). ([9]) Се наведуваат применливите посебни ограничувања (на пр. само VFR, само дење, итн.). ([10]) Датум на издавање на овластувањето (дд-мм-гггг). ([11]) Функција, име и потпис на претставникот на надлежниот орган. Освен тоа, може да се стави официјален печат на овластувањето.

EASA FORM 151, Издание 2

(л) Додатоците V и VI се бришат:

(iii) Додаток III (Дел – ORO) се изменува и дополнува како што следува:

(а) во точката ORO.GEN.110, потточка (ж) се заменува со следново:

`(ж) Операторот составува листи за проверка за секој тип на воздухоплов, кои треба да се користат од членовите на екипажот во сите фази на летот во нормални, вонредни и итни услови со цел за да се осигури дека се следат оперативните процедури наведени во оперативниот прирачник. При подготвувањето и употребата на листите за проверка се почитуваат принципите, поврзани со човечкиот фактор, и се зема предвид најновата соодветна документација од имателот на одобрувањето за дизајн.`;

(б) во точката ORO.GEN.135, потточка (а) се заменува со следново:

`(а) Сертификатот на операторот останува валиден, под услов:

(1) операторот да продолжи да ги исполнува соодветните услови од Регулатива (ЕУ) бр. 2018/1139 и нејзините делегирани акти и актите за спроведување, имајќи ги предвид одредбите, поврзани со постапувањето со наодите, како што е наведено во ORO.GEN.150 од овој Анекс;

(2) на надлежниот орган да му е обезбеден пристап до операторот, како што е наведено во ORO.GEN.140 од овој Анекс, за да го утврди континуираното усогласување со соодветните услови од Регулатива (ЕУ) бр. 2018/1139 и нејзините делегирани акти и актите за спроведување;

(3) сертификатот не е одбиен или повлечен.

(в) во точката ORO.GEN.140, потточка (а) се заменува со следново:

`(а) Со цел утврдување на усогласување со соодветните услови од Регулатива (ЕУ) бр. 2018/1139 и нејзините делегирани акти и актите за спроведување, операторот обезбедува пристап во секое време до сите објекти, воздухоплови, документи, записи, податоци, процедури или какви било други материјали, кои се однесуваат на неговите активности кои се предмет на сертификацијата, овластување за SPO или изјава, без разлика дали е договорено или не, на секое лице овластено од некој од следниве органи:

(1) надлежниот орган, наведен во ORO.GEN.105 од Анекс III од оваа регулатива;

(2) органот што постапува според одредбите од ARO.GEN.300(г), ARO.GEN.300(д) или Поддел RAMP од Анекс III од оваа регулатива.

(г) точката ORO.GEN.160 се изменува и дополнува како што следува:

(i) точката (а) се заменува со следново:

`(а) Операторот го известува надлежниот орган и секоја друга организација, за која земјата на операторот бара да биде известена, за секоја несреќа, сериозен инцидент и настан, како што е утврдено во Регулатива (ЕУ) бр. 996/2010 на Европскиот парламент и на Советот (*) и во Регулативата (ЕУ) бр. 376/2014. Советот (Сл. весник L 295, 12.11.2010 год., стр. 35).`;

_____

(*) Регулатива (ЕУ) бр. 996/2010 на Европскиот парламент и на Советот од 20 октомври 2010 година за истражувањето и спречувањето несреќи и инциденти во цивилното воздухопловство и за укинување на Директива 94/56/ЕЗ. (Сл. весник L 295, 12.11.2010 год., стр. 35).`;

(ii) точката (в) се заменува со следново:

`(в) Без да е во спротивност со одредбите на Регулатива (ЕУ) бр. 996/2010 и Регулатива (ЕУ) бр. 376/2014, извештаите, наведени во ставовите (а) и (б) се прават во форма и на начин, утврдени од надлежниот орган, и мора да ги содржат сите потребни информации за состојбата со која е запознаен операторот.`;

(д) во точката ORO.GEN.205, потточка (а) се заменува со следново:

`(а) Кога договара или набавува било каква услуга или производ, како дел од своите активности, операторот го гарантира следново:

(1) дека договорната или купена услуга или производ е во согласност со важечките услови;
(2) дека системот за управување на операторот ги зема во предвид сите опасности во поглед на воздухопловната безбедност во однос на договорната или купена услуга или производ.`;

(ѓ) во Поддел GEN, се додава следниов Дел 3:

`***Дел 3***

Дополнителни организациски услови

ORO.GEN.310 Употреба на воздухопловите наведени во АОС за некомерцијални операции и специјализирани операции

(а) Воздухопловите кои се наведени во АОС на операторот може да останат во АОС доколку се користат/управуваат во која било од следниве ситуации:

(1) од страна на самиот имател на АОС, за специјализирани операции во согласност со Анекс VIII (Дел-SPO);
(2) од други оператори, за некомерцијални операции со воздухоплови на моторен погон или за специјализирани операции извршени во согласност со Анекс VI (Дел-NCC), Анекс VII (Дел-NCO) или Анекс VIII (Дел-SPO), под услов дека воздухопловот се користи во континуиран период не подолг од 30 дена.

(б) Кога воздухопловот се користи во согласност со точката (а)(2), имателот на АОС кој го обезбедува воздухопловот и операторот кој што го користи воздухопловот треба да воспостават процедура:

(1) каде јасно ќе посочат кој оператор е одговорен за оперативната контрола врз секој лет и

да опишат како се пренесува оперативната контрола помеѓу нив;

(2) каде ќе ја опишат процедурата за примопредавање на воздухопловот, по неговото враќање на имателот на АОС.

Оваа процедура се вклучува во оперативниот прирачникот на секој оператор или во договорот помеѓу имателот на АОС и операторот кој што го користи воздухопловот во согласност со точката (а)(2). Имателот на АОС утврдува образец за таквиот договор. При водење евиденција на тие договори се применува точката ORO.GEN.220.

Имателот на АОС и операторот кој што ги користи воздухопловите, во согласност со точката (а)(2), гарантираат дека засегнатиот персонал е известен за процедурата.

(в) Имателот на АОС ја доставува до надлежниот орган процедурата наведена во точката (б) на претходно одобрување.

Имателот на АОС се договара со надлежниот орган на начинот и зачестеноста на доставувањето на информации во однос на трансферот на оперативната контрола во согласност со точката ORO.GEN.130 (в).

(г) Со постојаната пловидбеност на воздухопловите кои што се користат во согласност со точката (а), управува организацијата која што е одговорна за постојаната пловидбеност на воздухопловите кои што се вклучени во АОС, во согласност со Регулативата (ЕУ) бр. 1321/2014.

(д) Имателот на АОС кој што го нуди воздухопловот во согласност со точката (а), треба:

(1) да ги наведе во својот оперативен прирачник регистарските ознаки на воздухопловите кои што го нуди и типот на операциите кои што се извршени од страна на тие воздухоплови;
(2) да биде информиран во секое време и да води евиденција, за секој оператор кој што ја има оперативната контрола врз воздухопловот, во секој даден момент, се додека воздухопловот не биде вратен на имателот на АОС;
(3) да гарантира дека неговите мерки за идентификација на опасностите, проценката на ризикот и мерките за ублажување се однесуваат на сите операции кои се спроведуваат со тие воздухоплови.

(ѓ) За операциите според Анекс VI (Дел-NCC) и Анекс VIII (Дел-SPO), операторот кој што го користи воздухопловот во согласност со точката (а), мора да го гарантира следново:

(1) дека секој лет кој што се извршува под негова оперативната контрола се евидентира во системот за технички дневник на воздухопловите;
(2) дека не се направени никакви измени во системите на воздухопловите или во нивната конфигурацијата;
(3) дека каков било дефект или техничка неисправност која што се јавува додека воздухопловот е под негова оперативна контрола, се пријавува до САМО на имателот на АОС;
(4) дека имателот на АОС добива копија од каков било извештај од настан поврзан со летовите кои што се извршени со воздухопловите, а составени во согласност со Регулативата (ЕУ) бр. 376/2014 и Регулативата за спроведување (ЕУ) 2015/1018 (*)на Комисијата.

_____

(*) Регулатива за Спроведување (ЕУ) бр. 2015/1018 на Комисијата од 29 јуни 2015 година за утврдување на список со кој се класифицираат настани во цивилното воздухопловство кои

задолжително треба да се пријавуваат во согласност со Регулатива (ЕУ) бр.376/2014 на Европскиот парламент и на Советот (Сл. весник. L 163, 30.06.2015 година, стр. 1.).`;

(е) во точката ORO.AOC.110, потточка (в) се заменува со следново:

` *Изнајмување на воздухоплов со екипаж*

(в) Барателот на одобрение за изнајмување на воздухоплов со екипаж од оператор од трета земја, докажува пред надлежниот орган сè од следново:

(1) дека операторот од трета земја поседува важечко АОС, издадено во согласност со Анекс 6 од Конвенцијата за меѓународно цивилно воздухопловство;
(2) дека стандардите за безбедност на операторот од трета земја во однос на континуираната пловидбеност и воздушните операции се еквивалентни на важечките услови, утврдени во Регулатива (ЕУ) бр. 1321/2014 и оваа регулатива;
(3) дека воздухопловот поседува стандардно уверение за пловидбеност (CofA), издадено во согласност со Анекс 8 од Конвенцијата за меѓународно цивилно воздухопловство.`;

(ж) точката ORO.AOC.125 се заменува со следново:

`ORO.AOC.125 Некомерцијални операции од имателот на АОС со воздухопловите наведени во неговото АОС

(а) Имателот на АОС, може да врши некомерцијални операции со воздухоплов, во согласност со Анекс VI (Дел – NCO) или со Анекс VII (Дел – NCO) со воздухопловите кои се наведени во оперативните спецификации на неговото АОС или во неговиот оперативен прирачник, под услов дека имателот на АОС ги опишува овие операции детално во оперативниот прирачник, вклучувајќи го и следново:

(1) утврдување на важечките услови;
(2) опис на сите разлики помеѓу оперативните процедури кои се користат при вршењето на CAT операциите и некомерцијалните операции;
(3) начин за обезбедување дека целиот персонал, кој учествува во операцијата, е целосно запознаен со поврзаните процедури.

(б) Имателот на АОС се придржува кон:

(1) Анекс VIII (Дел – SPO) кога извршува летови за сервисна проверка со комплексни воздухоплови на моторен погон;
(2) Анекс VII (Дел – NCO) кога извршува летови за сервисна проверка со воздухоплови различни од комплексните на моторен погон;

(в) Од имателот на АОС кој извршува операции наведени во точките (а) и (б) нема да му се бара да поднесе изјава во согласност со овој Анекс.

(г) Имателот на АОС го посочува типот на лет, како што е наведено во неговиот оперативен прирачник, во документите кои се поврзани со летот, (оперативниот план на лет, товарниот лист или пак друг еквивалентен документ).`;

(з) во точката ORO.AOC.135, потточка (а) се заменува со следново:

`(а) Во согласност со ORO.GEN.210(б), операторот назначува лица, кои се одговорни за управување и надзор во следниве области:

(1) летечки операции;
(2) обука на член на екипаж;
(3) операции на земја;
(4) континуирана пловидбеност или за договорот за раководење со постојаната пловидбеност во согласност со Регулатива (ЕУ) бр. 1321/2014, зависно од случајот.`;

(ѕ) во точката ORO.SPO.100, потточка (в) се заменува со следново:

`(в) Комерцијален специјализиран оператор добива претходно одобрение од надлежниот орган и се усогласува со следниве услови:

(1) за воздухоплов изнајмен со екипаж од оператор од трета страна;

(i) дека стандардите за безбедност на операторот од трета земја во однос на континуираната пловидбеност и воздушните операции се еквивалентни на важечките услови, утврдени во Регулатива (ЕУ) бр. 1321/2014 (*) и оваа регулатива;

(ii) дека воздухопловот од оператор од трета страна поседува стандардно уверение за пловидбеност (CofA), издадено во согласност со Анекс 8 од Конвенцијата за меѓународно цивилно воздухопловство;

(iii) дека времетраењето на изнајмување на воздухопловот со екипаж не надминува седум месеци во рамките на секој период од 12 последователни месеци;

(2) за давање во наем на воздухоплов без екипаж, на кој било оператор;

(i) дека е идентификувана оперативна потреба за изнајмување на воздухоплов која не може да биде задоволена преку изнајмување на воздухоплов регистриран во Унијата;

(ii) дека времетраењето на изнајмувањето на воздухоплов без екипаж не надминува седум месеци во рамките на секој период од 12 последователни месеци;

(iii) дека безбедносните стандарди за воздухоплови од трети земји во однос на постојаната пловидбеност се еднакви со важечките услови од Регулатива (ЕУ) бр. 1321/2014;

(iv) дека воздухопловот е опремен во согласност со Анекс VIII (Дел SPO).

(*) Регулатива (ЕУ) бр. 1321/2014 на Комисијата од 26 ноември 2014 година за постојана пловидбеност на воздухоплови и воздухопловни производи, делови и уреди и за одобрување на организации и персонал кој е вклучен во овие задачи (Сл. весник L 362, 17.12.2014 година, стр. 1).`;

(и) точката ORO.CC.100 се заменува со следново:

`**ORO.CC.100 Број и состав на кабинскиот персонал**

(а) При операции со воздухоплов со MOPSC со повеќе од 19, се назначува најмалку еден член на кабинскиот персоналкога се превезуваат еден или повеќе патници.

(б) Со цел постигнување на усогласување со (а), минималниот број на членови на кабинскиот персонал е најголемата вредност од следниве:

(1) бројот на членовите на кабинскиот персонал, утврден за време на процесот на сертификација на воздухопловот во согласност со применливите спецификации за сертифицирање за воздухопловната кабинска конфигурација, користена од операторот;

(2) ако бројот под (1) не е утврден, бројот на членовите на кабинскиотперсонал, утврден за време на процесот на сертификација на воздухопловот за максимална сертифицирана конфигурација на број на патнички седишта, намален за 1 на секоја група од 50 патнички седишта за конфигурација на воздухопловната кабина користена од операторот, а кој е помал од најголемиот сертифициран капацитет на седишта;

(3) еден член на кабинскиот персонал за секои 50, или дел од 50, патнички седишта, монтирани во иста кабина на воздухопловот, со кој ќе се извршуваат операции.

(в) За операции, со повеќе од еден кабинскиот персонал, операторот назначува еден член на кабинскиот персонал, кој се смета за одговорен пред водачот на воздухопловот или пред командантот.

(г) По пат на отстапување од точката (а), некомерцијалните операции со воздухоплов со MOPSC со повеќе од 19 можат да се вршат без оперативен член на кабинскиот персонал,

кој е предмет на претходно одобрување од страна на надлежниот орган. За да се добие таквото одобрение, операторот гарантира дека се обезбедени следниве услови:

(1) дека има максимум 19 патници во воздухопловот;
(2) дека операторот има разработено процедури за таквата операција.`;

(ј) точката ORO.CC.205 се заменува со следново:

`ORO.CC.205 Намалување на бројот на членови на кабинскиот персонал за време на операции на земја или непредвидени околности

(а) Кога на воздухопловот има патници, во патничката кабината мора да има присутен минимален број на членови на кабинскиот персонал во воздухопловот и да бидат спремни да делуваат, во согласност со ORO.CC.100.

(б) По пат на отстапување од точка (а), минималниот број на членови на кабинскиот персонал може да биде намален во некој од следниве случаи:

(1) за време на редовни операции на земја, кои не вклучуваат полнење или празнење на гориво, кога воздухопловот се наоѓа на местото за паркирање;
(2) при непредвидени околности, ако бројот на патниците, превезени во текот на летот, е намален. Во овој случај, по завршувањето на летот на надлежниот орган му се поднесува извештај;
(3) за целите на обезбедување на одмор за време на лет во текот на фазата на крстарење, или во согласност со точката ORO.FTL.205(д) или за целите на ублажување на уморот кој ги одредил операторот.

(в) За целите од точките (б)(1) и (б)(2), процедурите на операторот од оперативниот прирачник гарантираат дека:

(1) е постигнато еквивалентно ниво на безбедност со намалување на членовите на кабинскиот персонал, особено при евакуација на патниците;
(2) и покрај намалување на членовите на кабинскиот персонал, вклучен е постар член на кабинскиот персонал, како што е наведено во ORO.CC.200;
(3) на секои 50 патници или дел од 50 патници, во иста кабина на воздухопловот, се бара најмалку еден член на кабинскиот персонал;
(4) во случај на вообичаени операции на земја, во кои во воздухопловот се бара повеќе од еден член на кабинскиот персонал, бројот, утврден во согласност со точката (3) се зголемува за еден член на кабинскиот персонал, на секој пар излези во итни случаи кои се наоѓаат на нивото на подот.

(г) за целите на точка (б)(3), операторот:

(1) врши проценка на ризикот за да го одреди бројот на членови на кабинскиот персонал кои треба да бидат присутни и спремни да делуваат за целото време на крстарењето;
(2) ги идентификува мерките кои треба да го олеснат влијанието од намалувањето на бројот на членови на кабинскиот персонал кои се присутни и спремни да делуваат за целото време на крстарењето;
(3) во оперативниот прирачник воспоставува специфични процедури вклучувајќи го и одморот за време на летот од страна на постарите членови на кабинскиот

персонал, со кои се гарантира дека непрекинато постапување со патниците и ефикасно управување со сите невообичаени и итни ситуации;

(4) ги утврдува условите според кои се обезбедува одмор за време на летот за членовите на кабинскиот персонал, со посебниот план за време/траење на летот во согласност со точката ORO.FTL.125.;`

(к) Додаток I се заменува со следново:

`Додаток I

ИЗЈАВА во согласност со Регулатива (ЕУ) бр. 965/2012 на Комисијата, за воздушни операции					
Оператор Име: Место каде се наоѓа главното место на деловна активност на операторот или, доколку операторот нема главно место на деловна активност, место каде операторот има престој или место од каде што се управува со операциите: Име и контакт информации на одговорниот раководител:					
Операции на воздухопловот					
Датум на почеток на операцијата или датум од кој се применува измената:					
Информации за воздухопловот, операциите и организацијата за управување со постојаната пловидбеност ([1]):					
MSN воздухоплови	Тип на воздухоплови	Регистрација на воздухоплови ([2])	Главна база	Тип(ови) на операција ([3])	Одговорности на организацијата задолжена за управување со постојаната пловидбеност ([4])
Каде е применливо, детали од одобренијата кои ги поседувате (на изјавата прикачете список на					

специфични одобренија, вклучувајќи посебни одобрувања доделени од трети земји, доколку е применливо).
Каде е применливо, детали од овластувањето кое го поседувате во однос на специјализираните операции (прикачи го овластувањето, доколку е применливо).
Каде е применливо, список на алтернативни методи за усогласување со препораки кон AMC кои тие ги заменуваат (прикачи AltMoC)
Изјави
☐ Операторот се придржува, и продолжува да се придржува, со неопходните услови кои се дадени во Анекс V од Регулативата (ЕУ) 2018/1139 на Европскиот парламент и на Советот и со условите од Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012. ☐Документацијата на системот за управување вклучувајќи го оперативниот прирачник се придржува со условите од Анекс III (Дел-ORO), Анекс V (Дел-SPA), Анекс VI (Дел – NCC), или Анекс VII (Дел – SPO) од Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012 и сите летови се спроведуваат во согласност со одредбите од оперативниот прирачник како што е се бара во точката ORO.GEN.110(б) од Анекс III од таа регулатива..
☐Сите воздухоплови со кои се управува, а кои поседуваат важечко уверение за пловидбеност и се во согласност со Регулатива (ЕУ) бр. 748/2012 на Комисијата или ги исполнуваат специфичните услови за пловидбеност кои се применуваат врз воздухоплови кои се регистрирани во трета земја и се предмет на договор за изнајмување..
☐Сите членови на кабинскиот персонал коипоседуваат дозвола во согласност со Анекс I од Регулативата (ЕУ) бр. 1178/2011 на Комисијата како што се бара во точка ORO.FC.100(в) од Анекс III од Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012 и на кабинскиот персонал, каде што е применливо, се обучени во согласност со Поддел CC од Анекс III од Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012.
☐(ако е применливо) Операторот спроведува и покажува усогласеност со официјално признаен стандард на индустријата. Повикување кон Стандардот: Орган за издавање на уверение за работа: Датум на последна ревизија на сообразност:
☐ Операторот го известува надлежниот орган за сите промени во околностите кои влијаат врз неговото усогласување со неопходните услови кои се дадени во Анекс V од Регулативата (ЕУ) 2018/1139 и со условите од Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012 како што е изјавено кај надлежниот орган преку оваа изјава и за сите промени во однос на информациите и на листите за AltMoC кои се вклучени во и се во прилог на оваа изјава, како што се бара во точката ORO.GEN.120(а) од Анекс III од Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012.

☐Операторот потврдува дека податоците наведени во оваа изјава се точни.
Дата, име и потпис на одговорниот раководител
([1]) Доколку нема доволно простор за да се набројат сите информации во просторот од изјавата, информацијата мора да се наведе во посебен прилог. Прилогот мора да биде со датум и да биде потпишан. ([2]) Доколку воздухопловот е исто така регистрирано од имателот на АОС, наведете го бројот на имателот на АОС. ([3]) „Тип(-ови) на операции“ се однесуваат на типот на операциите кои што се извршуваат со тој воздухоплов, на пр. некомерцијални операции или специјализирани операции, како што се летови за фотографирање од воздух, летовите со рекламирање во воздух, летови за потребите на вести, телевизија и филм, операции со падобрани, акробации во воздух, летовите за сервисна проверка. ([4]) Информациите за организацијата која е одговорна за управувањето со постојаната пловидбеноста ги содржат името, адресата и референцата на одобрението на организацијата.`;

(4) Анекс IV (Дел – CAT) се изменува и дополнува како што следува:

(а) точката CAT.GEN.MPA.105 се заменува со следново:

(i) точката (а) се изменува и дополнува како што следува:

- точките (12) и (13) се заменуваат со следново:

` (12) гарантира дека предполетниот преглед е спроведен во согласност со условите од Анекс I (Дел-M) кон Регулатива (ЕУ) бр. 1321/2014;

(13) се уверува дека пристапот до опремата за итни случаи и спасување е лесен и овозможува непосредно користење.`;

- се додава следнава точка (14)

`(14) по завршувањето на летот, запишете ги информациите за употреба и сите познати или сомнителни неисправности на воздухопловот во техничкиот дневник на воздухопловот или во дневникот на летот на воздухопловот за да обезбедите постојана безбедност на летот.`;

(ii) се додава следнава точка (д):

`(д) Командирот, во најбрз можен рок, ја известува засегнатата единица од

службата за контрола на летањето (ATC) за сите опасни временски услови или услови при летот со кои што се сретнале и кои што можат да влијаат на безбедноста на другите воздухоплови. `;

(б) точката CAT.GEN.MPA.150 се заменува со следново:

`CAT.GEN.MPA.150 Принудно слетување на вода — авиони

Операторот управува авион со конфигурација со повеќе од 30 патнички места при летови над водни површини, на растојание од најблиското копно, погодно за принудно слетување, поголемо од 120 минути при брзина на крстарење или 400 наутички милји, во зависност од тоа кое е помало, само ако авионот ги исполнува условите за принудно слетување на вода, пропишани во применливата спецификациите за издавање на уверение или спецификации.`;

(в) во точката CAT.GEN.MPA.180(а), потточката (10) се заменува со следново:

` (10) техничкиот дневник на воздухопловот, во согласност со Анекс I (Дел-M) кон Регулатива (ЕУ) бр. 1321/2014;`;

(г) точката CAT.GEN.MPA.210 се заменува со следново:

`CAT.GEN.MPA.210 Лоцирање на воздухоплов во неволја - авиони

Следните авиони мора да бидат опремени со робусна и автоматска опрема со која по несреќа за време на која воздухопловот е оштетен, точно се одредува позицијата на крајната точка на летот:

(1) Сите авиони чија MCTOM е поголема од 27 000 килограми, со MOPSC со повеќе од 19, чие индивидуално CofA првично е издадено на или по 1 јануари 2023 година;

(2) Сите авиони чија MCTOM е поголема од 45 500 килограми, чие индивидуално CofA првично е издадено на или по 1 јануари 2023 година.`;

(д) во точката CAT.OP.MPA.170, потточката (б) се заменува со следново:

`(б) картички, кои содржат инструкции за безбедност во форма на слики, кои го покажуваат користењето на опремата за обезбедување и за итни случаи, како и излезите во итни случаи, кои би можеле да се користат од страна на патниците. `;

(ѓ) точката CAT.OP.MPA.320 се заменува со следново:

` **CAT.OP.MPA.320 Категории на авиони**

(а) Категориите на авиони се базираат на индицираната брзина над прагот (V_{AT}), која е еднаква на столинг (брзина на губење на узгонот) (V_{SO}), помножена со 1,3 или брзината на столинг при еден –g (гравитација) VS_{1g} помножена со 1,23 при конфигурација за слетување на воздухопловот при максимална сертифицирана маса на слетување. Ако се достапни V_{SO} и V_{S1g}, се користи повисоката добиена за V_{AT}.

(б) Се употребуваат категориите на авиони, наведени во табелата подолу.

Табела 1: Категории на авиони, кои одговараат на вредностите на V_{AT}

Категорија на авиони	V_{AT}
A	Помалку од 91 јазли
B	Од 91 до 120 јазли
C	Од 121 до 140 јазли
D	Од 141 до 165 јазли
E	Од 166 до 210 јазли

(в) Конфигурацијата за слетување, која треба да биде земена предвид, се определува во оперативниот прирачник.

(г) Операторот може да користи пониска маса за слетување за одредување на V_{AT}, ако тоа е одобрено од страна на надлежниот орган. Оваа пониска маса за слетување е со постојана вредност, независно од променливите услови на секојдневните операции. `;

(е) во точката CAT.IDE.A.100, потточката (б) се заменува со следново:

`(б) Инструментите и опремата, што не се потребни според овој Анекс (Дел-CAT) како и секоја останата опрема која не се бара сооваа регулатива, но се пренесуваат при летот, треба да го исполнуваат следниве услови:

(1) информациите обезбедени од овие инструменти, опрема и уреди, не се користат од членовите на летачкиот екипаж за целите на усогласување со Анекс II кон Регулатива (ЕУ) бр.2018/1139 или точките CAT.IDE.A.330, CAT.IDE.A.335, CAT.IDE.A.340 и CAT.IDE.A.345;
(2) инструментите и опремата не влијаат на пловидбеноста на авионот дури и во случај на откажувања или дефекти. `;

(ж) во точката CAT.IDE.A.105, потточката (б) се заменува со следново:

`(б) операторот добил одобрение од надлежниот орган да користи авион во рамките на ограничувањата на главната листа на минимална опрема (MMEL), во согласност со ORO.MLR.105(s) од Анекс III. `;

(з) точката CAT.IDE.A.125 се изменува и дополнува како што следува:

(i) во точката (а)(1), потточката (iii) се заменува со следново:

`(iii) Висината по барометар; `;

(ii) во точката (б), потточката (1) се заменува со следново:

` (1) Висината по барометар; `;

(s) точката CAT.IDE.A.130 се изменува и дополнува како што следува:

(i) точката (б) се заменува со следново:

`(б) Два уреди за мерење и прикажување на висина по барометар; `;

(ii) во точката (ж), потточката (1) се заменува со следново:

` (1) Висината по барометар; `;

(и) точката CAT.IDE.A.205 се изменува и дополнува како што следува:

(i) во точката (а), потточката (3) се заменува со следново:

` (3) појас за седиште со безбедносен систем за врзување на горниот дел од торзото на секое патничко седиште и сигурносни појаси за секое легло за авиони со максимална сертифицирана маса при полетување (MTCOM) од 5 700 кг или помала, и максимална конфигурација на оперативни патнички седишта (MOPSC) од девет патнички места или помалку, чие индивидуално CofA првично издадено на или по 8 април 2015 година; `;

(ii) во точката (б), потточката (3) се заменува со следново:

` (3) на седиштата за летачкиот екипаж и на секое седиште кое се наоѓа покрај седиштето на пилотот, едно од следниве:

(i) две прерамки и сигурносен појас кои може да се користат независно;
(ii) дијагонална прерамка и сигурносен појас кои можат да се користат независно, за следниве авиони:
(А) авиони со МСТОМ од 5 700 кг или помала и со MOPSC од девет или помалку, кои се во согласност со динамични услови за присилно слетување утврдени со важечката спецификација за издавање на уверение;
(Б) авиони со МСТОМ од 5 700 кг или помалку и со MOPSC од девет или помалку, кои не се во согласност со динамични услови за присилно слетување утврдени со важечката спецификација за издавање на уверение, и кои поседуваат индивидуално CofA првично издадено пред 28 октомври 2014 година;
(В) воздухоплови кои имаат уверение во согласност со CS-VLA или еквивалентни и CS-LSA или еквивалентни.';

(ј) во точката CAT.IDE.A.245, точката (г) се заменува со следново:

`(г) Авионите се опремени со дополнителна пренослива заштитна опрема за дишење која е лоцирана во близина на преносливи противпожарни апарати, наведени во потточките (б) и (в) од точката CAT.IDE.A.250, или во близина на влезот на товарниот простор, кога противпожарниот апарат е лоциран во оваа кабина. `;

(к) во точката CAT.IDE.A.275, точките (в) и (г) се заменува со следново:

`(в) За авиони со максимална конфигурација на оперативни патнички седишта (MOPSC) со 19 патнички места или помалку, кои се одобрени за тип врз основа на спецификациите за издавање на уверение на Агенцијата, системот за осветлување во итна ситуација кој е наведен во точката (а), ја вклучува опремата, наведена во потточките (1), (2) и (3) од точката (б).

(г) За авиони со максимална конфигурација на оперативни патнички седишта (MOPSC) со 19 патнички места или помалку, кои се одобрени за тип врз основа на спецификациите за издавање на уверение на Агенцијата, системот за брзо осветлување, наведен во точката (а), ја вклучува опремата, наведена во точката (б)(1).`;

(л) во точката CAT.IDE.A.285, точката (в) се заменува со следново:

`(в) Хидроавиони, кои се користат над вода, се опремени со следново:

(1) морски котви и друга опрема, потребна за закотвување, засидрување и маневрирање на хидроавион во вода, во согласност со неговата големина, маса и карактеристики за управување;
(2) опрема за создавање на звучни сигнали, како што е наведено во Меѓународните правила за избегнување судири на море, кога тоа е применливо.`;

(љ) во точката CAT.IDE.A.345, точката (в) се заменува со следново:

`(в) И покрај (б), авионите со кои се лета на кратки дестинации во северно – атлантскиот воздушен простор на високо ниво (NAT HLA), и не го преминуваат Северноатлантскиот Океан, се опремени со најмалку еден комуникациски систем со голем дострел, во случај кога за тој воздушен простор се објавуваат алтернативни комуникациски процедури. `;

(м) точката CAT.IDE.H.100 се изменува и дополнува како што следува:

(i) точката (а) се заменува со следново:

`(а) Инструментите и опремата, потребни според овој поддел се одобруваат во согласност со применливите услови за пловидбеност, со исклучок на следниве производи и опрема:

(1) електрични батерии;
(2) прецизен хронометар;
(3) држач на карти;
(4) комплет за прва помош;
(5) мегафони;
(6) опрема за преживување и сигнализација;
(7) морски котви и опрема за укотвување;
(8) систем за сигурносно врзување на деца.`;

(ii) точката (б) се заменува со следново:

`(б) Инструментите и опремата, што не се потребни според овој Анекс (Дел-CAT), кои не подлежат на одобрение согласно оваа регулатива, но се пренесуваат при летот, треба да ги исполнуваат следниве услови:

(1) информациите, обезбедени од тие инструменти, опрема и прибор, не се користат од членовите на летачкиот екипаж за целите на усогласување со овој Анекс II кон Регулатива (ЕУ) бр. 2018/1139 или точките CAT.IDE.H.330, CAT.IDE.H.335, CAT.IDE.H.340 и CAT.IDE.H.345 од овој анекс;

(2) инструментите и опремата не влијаат на пловидбеноста на хеликоптерот дури и во

случај на откажувања или дефекти. `;

(н) точката CAT.IDE.H.105, точката (б) се заменува со следново:

`(б) операторот добил одобрение од надлежниот орган да користи хеликоптер во рамките на ограничувањата на главната листа на минимална опрема (MMEL), во согласност со точката ORO.MLR.105(s) од Анекс III. `;

(нь) точката CAT.IDE.H.125 се изменува и дополнува како што следува:

(i) во точката (а)(1), потточката (iii) се заменува со следново:

`(iii) Висината по барометар; `;

(ii) во точката (б), потточката (1) се заменува со следново:

` (1) Висината по барометар; `;

(о) точката CAT.IDE.H.130 се изменува и дополнува како што следува:

(i) точката (б) се заменува со следново:

`(б) Два уреди за мерење и прикажување на висина по барометар. За ноќни операции, само со еден пилот, по условите на визуелно летање (VFR), едниот висиномер по притисок може да биде заменет со радио висиномер;`;

(ii) во точката (ж), потточката (1) се заменува со следново:

` (1) Висината по барометар; `;

(п) во точката CAT.IDE.H.315, точката (а) се заменува со следново:

`(а) морска котва и друга опрема, потребна за закотвување, засидрување и маневрирање на хеликоптерот на вода, во согласност со неговата големина, маса и карактеристики за управување; и`;

(р) точката CAT.IDE.H.320 се заменува со следново:

` CAT.IDE.H.320 Сите хеликоптери при летови над вода — принудно слетување на вода

(а) Хеликоптерите се дизајнирани за слетување на вода или се овластени за принудно слетување на вода во согласност со соодветната спецификација за издавање на уверение, кога се користат со перформанси од класа 1 или 2 при лет над вода во несоодветна средина на растојание од земјата, што одговара на повеќе од 10 минути време на летање при нормална брзина на крстарење.

(б) Хеликоптерите се конструирани за слетување на вода или се овластени за принудно слетување на вода во согласност со соодветната спецификација за издавање на уверение или опремени со опрема за плутање во случај на опасност, кога се лета:

(1) со перформанси од класа 1 или 2 при лет над вода во соодветна средина, на растојание од земјата, што одговара на повеќе од 10 минути време на летање при нормална брзина на крстарење;

(2) со перформанси од класа 2 при полетување или слетување над вода, со исклучок на хеликоптерската медицинска служба за итна помош (HEMS), каде со цел минимизирање на изложеноста при слетувањето и полетувањето на оперативно место на HEMS, кое се наоѓа во густо населена средина се извршуваат над вода;

(3) со перформанси од класа 3 при лет над вода на растојание од земјата, што го надминува растојанието за безбедно принудно слетување.`;

(5) Анекс V (Дел – SPA) се изменува и дополнува како што следува:

(а) точката SPA.GEN.100 се заменува со следново:

`SPA.GEN.100 Надлежен орган

(а) Органот надлежен за издавање на посебно одобрение треба да биде:

(1) за оператор на комерцијален воздушен сообраќај орган во земјата-членка во која се наоѓа главното место на деловна активност на операторот;

(2) за некомерцијалниот оператор, орган од земјата во која операторот има воспоставено главното место на деловна активност или има престој.

(б) Не земајќи го предвид став (а) точка 2, условите кои се применуваат од овој анекс за одобрување на следниве операции не се применуваат за некомерцијални оператори кои користат воздухоплов регистрирани во трети земји, доколку земјата на регистрација на трета земја го има издадено одобрението:

(1) навигација заснована на перформансите (PBN);

(2) специфицирани минимални навигациски перформанси (MNPS);

(3) операции во воздушен простор со намалено минимално вертикално раздвојување (RVSM).

(4) операции во услови на намалена видливост (LVO);`;

(б) во точката SPA.DG.110, точката (д) се заменува со следново:

`(д) гарантира дека до крајот на летот, за кој се однесуваат информациите, на земја се чува копија од писмените информации до водачот на воздухопловот или командантот, како и дека таа копија, или содржаните информации се лесно достапни на офицерот за операции на лет, диспечерот на лет, или на назначеното лице за прифат и отпрема за нивниот дел од операции на лет се до следното предвидено пристигнување; `;

(в) во точката SPA.NVIS.110, точката (б) се заменува со следново:

`(б) *Радиовисиномер*. Хеликоптерот е опремен со радиовисиномер со звучно предупредување кое се активира кога воздухопловот е под претходно одредената висина, како и звучно и визуелно предупредување, на висина која е поставена од страна на пилотот, веднаш забележливи за време на сите фази од летот со NVIS.`;

(г) точката SPA.HHO.110 се заменува со следново:

` **SPA.HHO.110 Услови за опрема за HHO**

(а) Инсталацијата на целата опремата која се однесува на дигалка за хеликоптер освен едноставен PCDS, вклучувајќи секаква радиоопрема согласно точката SPA.HHO.115, и можните последователни модификации, имаат одобрение за пловидбеност, кое соодветствува на предвиденото користење. Помошната опрема се дизајнира и тестира во согласност со соодветниот стандард според условите од надлежниот орган.

(б) Од операторот, во согласност со производителот, се утврдуваат инструкции за одржување и системи за HHO, кои се вклучуваат во програмата за одржување на хеликоптерот на операторот, како што е предвидено во Регулатива (ЕУ) бр. 1321/2014.`;

(б) Анекс VI (Дел – NCC) се изменува и дополнува како што следува:

(а) точката NCC.GEN.100 се заменува со следново:

` **NCC.GEN.100 Надлежен орган**

Надлежниот орган е органот, назначен од земјата-членка, каде што на операторот има воспоставено главното место на деловна активност или има престој.`;

(б) се додава следнава точката NCC.GEN.101:

`**NCC.GEN.101 Дополнителни услови за организациите за летачка обука**

Одобрените организации за обука од кои се бара да се усогласат со овој Анекс исто така мора да се усогласат и со точката ORO.GEN.310 од Анекс III, каде е тоа соодветно.`;

(в) во точката NCC.IDE.A.100, точката (в) се заменува со следново:

`(в) Инструментите и опремата или додатоците, кои не се потребни според овој Анекс, како и останата опрема која не се бара во согласност со оваа регулатива, но се пренесуваат при лет, треба да ги исполнуваат следниве услови:

(1) информациите кои се добиени со помош на тие инструменти, опрема или додатоци, не се користат од членовите на летачкиот екипаж за усогласување со Анекс II кон Регулатива (ЕУ) бр. 2018/1139 или точките NCC.IDE.A.245 и NCC.IDE.A.250 од овој Анекс;

(2) инструментите и опремата не влијаат на пловидбеноста на авионот, дури и во случај на отказ или дефекти.`;

(г) во точката NCC.IDE.A.105, точката (б) се заменува со следново:

`(б) операторот добил одобрение од надлежниот орган да користи авион во рамките на ограничувањата на главната листа на минимална опрема (MMEL), во согласност со точката ORO.MLR.105(s) од Анекс III; или`;

(д) точката NCC.IDE.A.120 се изменува и дополнува како што следува:

(i) во точката (а), потточката (3) се заменува со следново:

` (3) висината по барометар; `;

(ii) во точката (в), потточката (1) се заменува со следново:

` (3) висината по барометар; `;

(ѓ) точката NCC.IDE.A.125 се изменува и дополнува како што следува:

(i) во точката (а), потточката (3) се заменува со следново:

` (3) висината по барометар; `;

(ii) во точката (в), потточката (1) се заменува со следново:

` (3) висината по барометар; `;

(iii) точката (ж) се заменува со следново:

`(ж) доводот на електрична енергија за итни случаи, независен од главниот систем за снабдување со електрична енергија, за потребите на функционирање и осветлување на системот за прикажување на положбата за најмалку 30 минути. Доводот на електрична енергија за итни случаи се вклучува автоматски, по целосен пад на главниот систем за снабдување со електрична енергија и на инструментите или на инструмент таблата мора јасно да прикаже дека индикаторот за положбата се напојува од доводот на електрична енергија за итни случаи.`;

(е) во точката NCC.IDE.A.180, точката (б) се заменува со следново:

`(б) Појас за седиште со безбедносен систем за врзување на горниот дел на торзото:

(1) се ослободува од една точка;

(2) на седиштата за минималниот потребен број на членови од кабинскиот персонал, вклучува два рамени појаси и сигурносен појас за седиштето, кои можат да се користат самостојно;

(3) на седиштата за летачкиот екипаж и на секое седиште кое се наоѓа покрај седиштето на пилотот, едно од следниве:

(i) две прерамки и сигурносен појас кои може да се користат независно;
(ii) дијагонална прерамка и сигурносен појас кои можат да се користат независно, за следниве авиони:

(А) авиони со MCTOM од 5 700 кг или помала и со MOPSC од девет или помалку, кои се во согласност со динамични услови за присилно слетување утврдени со важечката спецификација за издавање на уверение;

(Б) авиони со MCTOM од 5 700 кг или помалку и со MOPSC од девет или помалку, кои не се во согласност со динамични услови за присилно слетување утврдени со важечката спецификација за издавање на уверение, и кои поседуваат индивидуално CofA првично издадено пред 25 август 2015 година; .';

(ж) во точката NCC.IDE.A.250, се додава следнава точката (д):

`(д) Авионите се опремени со опрема за набљудување во согласност со применливите услови за воздушниот простор`;

(з) во точката NCC.IDE.H.100, точката (в) се заменува со следново:

`(в) Инструментите и опремата или додатоците, кои не се потребни според овој Анекс, како и останата опрема која не се бара во согласност со оваа регулатива, но се пренесуваат при лет, треба да ги исполнуваат следниве услови:

(1) информациите кои се добиени со помош на тие инструменти, опрема или додатоци, не се користат од членовите на летачкиот екипаж за усогласување со Анекс II кон Регулатива (ЕУ) бр. 2018/1139 или точките NCC.IDE.H.245 и NCC.IDE.H.250 од овој Анекс;
(2) инструментите и опремата не влијаат на пловидбеноста на хеликоптерот, дури и во случај на отказ или дефекти.`;

(ѕ) во точката NCC.IDE.H.105, точката (б) се заменува со следново:

`(б) операторот добил одобрение од надлежниот орган да користи хеликоптер во рамките на ограничувањата на главната листа на минимална опрема (MMEL), во согласност со точката ORO.MLR.105(ѕ) од Анекс III; или`;

(и) точката NCC.IDE.H.120 се изменува и дополнува како што следува:

(i) во точката (а), потточката (3) се заменува со следново:

` (3) висината по барометар; `;

(ii) во точката (в), потточката (1) се заменува со следново:

` (3) висината по барометар; `;

(ј) точката NCC.IDE.H.125 се изменува и дополнува како што следува:

(i) во точката (а), потточката (3) се заменува со следново:

` (3) висината по барометар; `;

(ii) во точката (в), потточката (1) се заменува со следново:

` (3) висината по барометар; `;

(к) точката NCC.IDE.H.235 се заменува со следново:

` **NCC.IDE.H 235 Сите хеликоптери при летови над вода — принудно слетување на вода**

Хеликоптерите се дизајнирани за слетување на вода или поседуваат уверение за принудно слетување на вода во согласност со соодветните спецификации за издавање на уверение или се опремени со опрема за пловење на вода, кога се користат при лет над вода во несоодветна средина на растојание од земјата, што одговара на повеќе од 10 минути време на летање при нормална брзина на крстарење.`;

(л) во точката NCC.IDE.H.250, се додава следнава точката (д):

`(д) Хеликоптерите се опремени со опрема за набљудување во согласност со применливите услови за воздушниот простор`;

(7) Анекс VII (Дел – NCO) се изменува и дополнува како што следува:

(а) во точката NCO.GEN.100, точката (б) се заменува со следново:

` (б) Доколку воздухопловот е регистриран во трета земја, надлежниот орган е органот назначен од страна на земјата членка каде операторот има воспоставено главното место на деловна активност или има престој. `;

(б) се додава следнава точката NCO.GEN.104:

`NCO.GEN.104 Користење на воздухоплови вклучени во АОС – од страна на операторот на NCO

(а) Операторот на NCO оператор може да користи воздухоплови различни од комплексните на моторен погон, кои се наведени во АОС на операторот, за извршување на некомерцијални операции во согласност овој Анекс.

(б) Операторот на NCO кој користи воздухоплови во согласност со точката (а) воспоставува процедура:

(1) каде јасно опишува како се пренесува оперативната контрола врз воздухопловот се пренесува помеѓу имателот на АОС и операторот на NCO, како што е наведено во ORI.GEN.310 од Анекс III;
(2) во која ја опишува процедурата на примопредавање на воздухопловот по неговото враќање на имателот на АОС.

Оваа процедура е дел од договорот помеѓу имателот на АОС и операторот на NCO.

Операторот на NCO мора да гарантира дека за процедурата е известен засегнатиот персонал

(в) Со постојаната пловидбеност на воздухопловите кои што се користат во согласност со точката (а), управува организацијата која што е одговорна за постојаната пловидбеност на воздухопловите кои што се вклучени во АОС, во согласност со Регулативата (ЕУ) бр. 1321/2014.

(г) операторот на NCO кој што го користи воздухопловот во согласност со точката (а), мора да го гарантира следново:

(1) дека секој лет кој што се извршува под негова оперативната контрола се евидентира во системот за технички дневник на воздухопловите;
(2) дека не се направени никакви измени во системите на воздухопловите или во нивната конфигурацијата;
(3) дека каков било дефект или техничка неисправност која што се јавува додека воздухопловот е под негова оперативна контрола, се пријавува до организацијата која е наведена во точка (в) веднаш по летот;
(4) дека имателот на АОС добива копија од каков било извештај од настан поврзано со летовите кои што се извршени со воздухопловите, а составени во согласност со Регулативата (ЕУ) бр. 376/2014 и Регулативата за спроведување (ЕУ) 2015/1018.`;

(г) во точката NCO.IDE.A.100, точките (б) и (в) се заменува со следново:

`(б) Доколку се бараат од овој поддел, следниве предмети нема потреба да се одобрат како опрема:

(1) Резервни осигурувачи;
(2) Рачни преносни светилки;
(3) Прецизен хронометар;
(4) Комплет за прва помош;
(5) Опрема за преживување и сигнализирање;
(6) Морски котви и опрема за укотвување;
(7) Систем за сигурносно врзување на деца;
(8) Едноставен PCDS кој се користи од страна на специјалистот за задача во вид на направа за прицврстување.

(в) Инструментите и опремата или додатоците, кои не се потребни според Анекс VII (Дел – NCO), како и останата опрема која не се бара во согласност со оваа регулатива, но се пренесува ат при лет, треба да ги исполнуваат следниве услови:

(1) информациите кои се добиени со помош на тие инструменти, опрема или додатоци, не се користат од членовите на летачкиот екипаж за усогласување со Анекс II кон Регулатива (ЕУ) бр. 2018/1139 или точките NCC.IDE.A.190 и NCC.IDE.A.195 од Анекс VII;
(2) инструментите и опремата не влијаат на пловидбеноста на авионот, дури и во

случај на отказ или дефекти.`;

(д) во точката NCO.IDE.A.120 (а), потточката (3) се заменува со следново:

` (3) висината по барометар; `;

(ѓ) во точката NCO.IDE.A.125 (а), потточката (3) се заменува со следново:

` (3) висината по барометар; `;

(д) во точката NCO.IDE.A.140 (а), потточката (2) се заменува со следново:

` (2) сигурносен појас за секое седиште и сигурносни појаси за секое легло; `;

(ѓ) во точката NCO.IDE.A.195 (а) се додава следнава точката (д):

`(д) Авионите се опремени со опрема за надзор во согласност со применливите услови за воздушниот простор`;

(е) во точката NCO.IDE.H.100, точките (б) и (в) се заменува со следново :

`(б) Доколку се бараат од овој поддел, следниве предмети нема потреба да се одобрат како опрема:

(1) рачни преносни светилки;
(2) прецизен хронометар;
(3) комплет за прва помош;
(4) опрема за преживување и сигнализирање;
(5) морски котви и опрема за укотвување;
(6) систем за сигурносно врзување на деца;
(7) едноставен PCDS кој се користи од страна на специјалистот за задача во вид на направа за прицврстување

(в) Инструментите и опремата или додатоците, кои не се потребни според Анекс VII (Дел – NCO), како и останата опрема која не се бара во согласност со оваа регулатива, но се пренесуваат при лет, треба да ги исполнуваат следниве услови:

(1) информациите кои се добиени со помош на тие инструменти, опрема или додатоци, не се користат од членовите на летачкиот екипаж за усогласување со Анекс II кон Регулатива (ЕУ) бр. 2018/1139 или точките NCC.IDE.A.190 и NCC.IDE.A.195 од Анекс VII;
(2) инструментите и опремата не влијаат на пловидбеноста на хеликоптерот, дури и во случај на отказ или дефекти.`;

(ж) во точката NCO.IDE.H.120 (а), потточката (3) се заменува со следново:

` (3) висината по барометар; `;

(з) во точката NCO.IDE.H.125 (а), потточката (3) се заменува со следново:

` (3) висината по барометар; `;

(ѕ) во точката NCO.IDE.H.140 (а), потточките (1) и (2) се заменува со следново:

` (1) седиште или легло за секое лице во воздухопловот на возраст од 24 месеци или повеќе, или позиција за секој член на екипаж или специјалист за задача кој е во воздухопловот;

(2) сигурносен појас за секое патничко седиште и сигурносни појаси за секое легло, и сигурносен појас за секоја позиција;`;

(и) точката NCO.IDE.H.185 се заменува со следново:

`NCO.IDE.H.185 Сите хеликоптери при летови над вода — принудно слетување на вода

Хеликоптерите кои извршуваат операции над вода во несоодветна средина на растојание кое надминува 50NM од копното се едни од следниве:

(а) се дизајнирани да слетуваат на вода во согласност со соодветните спецификации за издавање на уверение;

(б) има уверение за принудно слетување на вода во согласност со соодветните спецификации за издавање на уверение;

(в) опремени со опрема за пловење при итни ситуации.`;

(ј) во точката NCO.IDE.H.195, се додава следнава точката (д):

`(д) Хеликоптерите се опремени со опрема за набљудување во согласност со применливите услови за воздушниот простор`;

(к) во точката NCO.SPEC.HEC.105, точката (б) се заменува со следново :

`(б) Монтажа на целата опрема за работа за дигалка или кука, освен за едноставен PCDS, и сите последователни измени мора да поседуваат соодветно одобрение пловидбеност за планираната функција. `;

(л) точката NCO.SPEC.PAR.120 се заменува со следново:

`NCO.SPEC.PAR.120 Испуштање на опасни материи

По исклучок на став NCO.SPEC.160, падобранците можат да носат направи/уреди кои оставаат трага од чад и да излезат од воздухопловот за целите на настап на падобранот над населени места, градови или населби или над група на луѓе над отворен простор, под услов тие да се произведени за оваа намена.`;

(љ) во Поддел Е, се додава следниов Дел 6:

`ПОДДЕЛ 6

Летови за сервисна проверка (MCFs)

NCO.SPEC.MCF.100 Степени на летови за сервисна проверка

Пред започнувањето на летот за сервисна проверка, операторот на следниов начин го утврдува степенот на кое ќе се извршува летот за сервисна проверка:

(а) `Степен А` на лет за сервисна проверка – за лет на кој се очекува користење на процедури за невообичаени или вонредни ситуации, како што е дефинирано во Прирачникот за лет на воздухопловот, или каде се бара за време на летот да се потврди функционирањето на системот за поддршка или на останатите сигурносни уреди;

(б) Степен Б` на лет за сервисна проверка за секој лет за сервисна проверка кој е различен од Степен А` на лет за сервисна проверка.

NCO.SPEC.MCF.105 Оперативни ограничувања

(а) По пат на отстапување од NCO.GEN.105 (а) (4) од овој Анекс, летот за сервисна проверка може да се изврши со воздухоплов кој бил пуштен во употреба со нецелосно спроведено одржување во согласност со точката M.A.801(е) или точката 145.A.50(д) од Анекс I на Регулативата (ЕУ) бр. 1321/2014 на Комисијата.

(б) По пат на отстапување од NCO.IDE.A.105 или NCO.IDE.H.105, водачот на воздухопловот може изврши лет со нефункционални или непостоечки делови од опремата или функциите кои што се потребни за летот, доколку тие нефункционални или непостоечки делови од опремата или функциите се идентификувани во листата за проверка од точката NCO.SPEC.MCF.110.

NCO.SPEC.MCF.110 Листа за проверка и краток извештај за безбедноста

(а) Листата за проверка наведена во точката NCO.SPEC.105 се ажурира по потреба пред секој лет за проверка на одржувањето и ги зема во предвид оперативните процедури кои се планирани да се следат за време на предметниот лет за сервисна проверка..

(б) Без оглед на точката NCO.SPEC.125(б), од специјалистот за задачата се бара краток извештај за безбедноста пред започнување на секој тест за сервисна проверка.

NCO.SPEC.MCF.120 Услови од летачкиот екипаж

При изборот на член на летачкиот екипаж при извршување на тестот за сервисна проверка, операторот мора да ја земе во предвид комплексноста на воздухопловот и степенот на летот на кое ќе се извршува тестот за сервисна проверка, како што е дефинирано во точката NCO.SPEC.MCF.100.

NCO.SPEC.MCF.125 Состав на летачкиот екипаж и лицата во воздухопловот

(а) Водачот на воздухопловот ја идентификува потребата од дополнителни членови на екипажот или на специјалистот за задача, или и за двајцата. пред секој планиран тест за сервисна проверка, земајќи го во предвид очекуваниот обем на работа на членот на летачкиот екипаж или специјалистот и проценката на ризик.

(б) Водачот на воздухопловот нема да дозволи лица во воздухопловот, освен оние што се неопходни а се наведени во точка (а), за време на лет за сервисна проверка од `Степен А`.

NCO.SPEC.MCF.130 Симулирани невообичаени или вонредни процедури во лет

По пат на отстапување од NCO.SPEC.145, водачот на воздухопловот може да симулира ситуации за кои се бара да се применат невообичаени или вонредни процедури додека специјалистот за задачи е во воздухопловот, доколку е симулацијата е потребна за да се реализираат намерите на летот и доколку е тоа идентификувано во листата за проверка која е наведена во точка NCO.SPEC.MCF.110 или во оперативни процедури.

NCO.SPEC.MCF.140 Системи и опрема

Кога целта на летот за сервисна проверка е со цел проверка на правилното функционирање на системот или опремата, тој систем или опрема се сметаат за потенцијално несигурни, и пред летот мора да се договорат соодветни мерки за ублажување на ризикот, за да се доведат на минимум ризиците за безбедноста на летот.`;

(8) Анекс VIII (Дел – SPO) се изменува и дополнува како што следува:

(а) во точката SPO.GEN.005, точката (а) се заменува со следново :

`(а) Овој анекс се однесува на сите специјализирани операции во кои воздухопловот се користи за специјализирани активности како што се земјоделството, фотографија, геодезија, набљудување и патролирање, воздушно рекламирање или летови за сервисна проверка`;

(б) точката SPO.GEN.100 се заменува со следново :

` **SPO.GEN.100 Надлежен орган**

Надлежниот орган е органот, назначен од земјата-членка, каде што на операторот има воспоставено главното место на деловна активност или има престој.`;

(в) во точката SPO.POL.110, точката (а) се заменува со следново :

` (а) Операторот воспоставува систем за маса и баланс со цел за секој лет или серија летови да го одреди следново:

(1) оперативна маса на воздухопловот без екипаж;

(2) масата на товарот;

(3) масата на горивото;

(4) товар на воздухопловот и распоред на товарот;

(5) масата на полетување, масата при слетување и масата без гориво; и

(6) применливите позиции на CG на воздухопловот.`;

(г) во точката SPO.IDE.A.100, точките (б) и (в) се заменуваат со следново:

`(б) Доколку се бараат од овој поддел, следниве предмети нема потреба да се одобрат како опрема:

(1) резервни осигурувачи;
(2) рачни преносни светилки;
(3) прецизен хронометар;
(4) комплет за прва помош;
(5) опрема за преживување и сигнализирање;
(6) морски котви и опрема за укотвување;
(7) систем за сигурносно врзување на деца;
(8) едноставен PCDS кој се користи од страна на специјалистот за задача во вид на направа за прицврстување.

(в) Инструментите и опремата или додатоците, кои не се потребни според Анекс (Дел – SPO), како и останата опрема која не се бара во согласност со оваа регулатива, но се пренесува ат при лет, треба да ги исполнуваат следниве услови:

(1) информациите кои се добиени со помош на тие инструменти, опрема или додатоци, не се користат од членовите на летачкиот екипаж за усогласување со Анекс II кон Регулатива (ЕУ) бр. 2018/1139 или точките SPO.IDE.A.215 и SPO.IDE.A.220 од овој анекс;
(2) инструментите и опремата не влијаат на пловидбеноста на авионот, дури и во случај на отказ или дефекти.`;

(д) точката SPO.IDE.A.105 се заменува со следново :

` **SPO.IDE.A.105 Минимална опрема за лет**

Летот нема да започне кога не функционираат или недостасуваат некои инструменти од авионот, делови од опрема или функции на авионот, потребни за планираниот лет, освен ако е исполнет некој од следниве услови:

(а) авионот се користи според листата на минимална опрема (MEL) на операторот;

(б) за комплексен авион на моторен погон и за сите авиони кои се користат во комерцијални операции, операторот добил одобрение од надлежниот орган да користи авион во рамките на ограничувањата на главната листа на минимална опрема (MMEL) во согласност со точката ORO.MLR.105(s) од Анекс III;

(в) авионот поседува дозвола за летање која е издадена во согласност со применливите услови за пловидбеност.`;

(ѓ) точката SPO.IDE.A.120 се заменува со следново :

(i) ` во точката (а), потточката (3) се заменува со следново

` (3) висината по барометар; `;

(ii) во точката (д), потточката (1) се заменува со следново

` (1) висината по барометар; `;

(е) точката SPO.IDE.A.125 се изменува и дополнува како што следува:

(i) ` во точката (а), потточката (3) се заменува со следново

` (3) висината по барометар; `;

(ii) во точката (в), потточката (1) се заменува со следново

` (1) висината по барометар;

(iii) во точката (д), потточката (4) се заменува со следново:

` (4) доводот на електрична енергија за итни случаи, независен од главниот систем за снабдување со електрична енергија, за потребите на функционирање и осветлување на системот за прикажување на положбата за најмалку 30 минути. Доводот на електрична енергија за итни случаи се вклучува автоматски, по целосен пад на главниот систем за снабдување со електрична енергија и на инструментите или на инструмент таблата мора јасно да прикаже дека индикаторот за положбата се напојува од доводот на електрична енергија за итни случаи.`;

(ж) во точката SPO.IDE.A.160, потточката (д) се заменува со следново :

`(д) Појасот за седиште со безбедносен систем за врзување на горниот дел на торзото кој се бара според точката (г):

(1) се ослободува од една точка;

(2) на седиштата за летачкиот екипаж и на секое седиште кое се наоѓа покрај седиштето на пилотот, едно од следниве:

(i) две прерамки и сигурносен појас кои може да се користат независно;
(ii) дијагонална прерамка и сигурносен појас кои можат да се користат независно, за следниве авиони:

(A) авиони со МСТОМ од 5 700 кг или помала и со МОРSC од девет или

помалку, кои се во согласност со динамични услови за присилно слетување утврдени со важечката спецификација за издавање на уверение;

(Б) авиони со МСТОМ од 5 700 кг или помалку и со МОРSC од девет или помалку, кои не се во согласност со динамични услови за присилно слетување утврдени со важечката спецификација за издавање на уверение, и кои поседуваат индивидуално CofA првично издадено пред 25 август 2015 година; .';

(з) во точката SPO.IDE.A.220 се додава следнава точка:

`(д) Авионите се опремени со опрема за набљудување во согласност со применливите услови за воздушниот простор`;

(и) точката SPO.IDE.H.100 се изменува и дополнува со следново:

(i) точката (б) се заменува со следново :

`(б) Доколку се бараат од овој поддел, следниве предмети нема потреба да се одобрат како опрема:

(1) рачни преносни светилки;
(2) прецизен хронометар;
(3) комплет за прва помош;
(4) опрема за преживување и сигнализирање;
(5) морски котви и опрема за укотвување;
(6) систем за сигурносно врзување на деца;
(7) едноставен PCDS кој се користи од страна на специјалистот за задача во вид на направа за прицврстување.`;

(ii) точката (в) се заменува со следново :

`(в) Инструментите и опремата или додатоците, кои не се потребни според овој анекс (Дел – SPO), како и останата опрема која не се бара во согласност со оваа регулатива, но се пренесуваат при лет, треба да ги исполнуваат следниве услови:

(1) информациите кои се добиени со помош на тие инструменти, опрема или додатоци, не се користат од членовите на летачкиот екипаж за усогласување со Анекс II кон Регулатива (ЕУ) бр. 2018/1139 или точките SPO.IDE.H.215 и

SPO.IDE.H.220 од овој анекс;

(2) инструментите и опремата не влијаат на пловидбеноста на хеликоптерот, дури и во случај на отказ или дефекти.`;

(ј) точката SPO.IDE.H.105 се заменува со следново :

``**SPO.IDE.H.105 Минимална опрема за лет**

Летот не започнува кога не функционираат или недостасуваат некои инструменти од хеликоптерот, делови од опрема или функции на хеликоптерот, потребни за планираниот лет, освен ако е исполнет некој од следниве услови:

(а) хеликоптерот се користи според листата на минимална опрема (MEL) на операторот;

(б) за комплексен хеликоптер на моторен погон и за сите хеликоптери кои се користат во комерцијални операции, операторот добил одобрение од надлежниот орган да користи хеликоптер во рамките на ограничувањата на главната листа на минимална опрема (MMEL) во согласност со точката ORO.MLR.105(s) од Анекс III;

(в) хеликоптерот поседува дозвола за летање која е издадена во согласност со применливите услови за пловидбеност.`;

(к) точката SPO.IDE.H.120 се изменува и дополнува како што следува:

(i) ` во точката (а), потточката (3) се заменува со следново:

` (3) висината по барометар; `;

(ii) во точката (г), потточката (1) се заменува со следново:

` (1) висината по барометар; `;

(л) точката SPO.IDE.H.125 се изменува и дополнува како што следува:

(i) ` во точката (а), потточката (3) се заменува со следново:

` (3) висината по барометар; `;

(ii) во точката (в), потточката (1) се заменува со следново:

` (1) висината по барометар; `;

(љ) во точката SPO.IDE.H.220 се додава следнава точка:

`(д) Хеликоптерите се опремени со опрема за набљудување во согласност со применливите услови за воздушниот простор. `;

(м) точката SPO.SPEC.HESLO.100 се заменува со следново :

` **SPO.SPEC.HESLO.100 Стандардни оперативни процедури**

Стандардните оперативни процедури за HESLO содржат:

(а) опремата која се носи, вклучувајќи ги и нејзините оперативни ограничувања и соодветни записи во списокот со минимална опрема (MEL), каде е применливо;

(б) составот на екипажот и условите на членовите на екипажот во однос на нивното искуство и специјалистот за задачата;

(в) соодветната теоретска и практична обука на членовите на екипажот за извршување на своите задачи, соодветна обука за и специјалистот за задача за извршување на своите должности и квалификациите и определувањето на луѓето кои ја спроведуваат таквата обука врз членовите на екипажот и специјалистот за задача;

(г) одговорности и должности на членовите на екипажот и специјалистот за задача;

(д) потребните критериуми за перформансите на хеликоптерот за спроведување на операциите со HESLO;

(ѓ) нормални, абнормални и итни постапки.`;

(н) точката SPO.SPEC.HEC.100 се заменува со следново :

` **SPO.SPEC.HEC.100 Стандардни оперативни процедури**

Стандардните оперативни процедури за HEC содржат:

(а) опремата која се носи, вклучувајќи ги и нејзините оперативни ограничувања и соодветни записи во списокот со минимална опрема (MEL), каде е применливо;

(б) составот на екипажот и условите на членовите на екипажот во однос на нивното искуство и специјалистот за задачата;

(в) соодветната теоретска и практична обука на членовите на екипажот за извршување на своите задачи, соодветна обука за и специјалистот за задача за извршување на своите задачи и квалификациите и определувањето на луѓето кои ја спроведуваат таквата обука врз членовите на екипажот и специјалистот за задача;

(г) одговорности и должности на членовите на екипажот и специјалистот за задача;

(д) потребните критериуми за перформансите на хеликоптерот за спроведување на операциите со HEC;

(ѓ) нормални, абнормални и итни постапки.`;

(њ) во точката SPO.SPEC.HEC.105, потточката (б) се заменува со следново :

`(б) Монтажа на целата опрема за работа за дигалка или кука, освен за едноставен PCDS, и сите последователни измени мора да поседуваат соодветно одобрение пловидбеност за планираната функција. `;

(о) точката SPO.SPEC.PAR.125 се заменува со следново :

`SPO.SPEC.PAR.125 Испуштање на опасни материи

По исклучок на став SPO.GEN.155, падобранците можат да излезат од воздухоплов за цел на настап на падобранот над населени места, градови или населби или над група на луѓе над отворен простор, додека со себе носат направи/уреди кои оставаат трага од чад, под услов тие да се произведени за оваа намена.`;

(п) во Поддел Е, се додава следниов Дел 5:

`ПОДДЕЛ 5

Летови за сервисна проверка (MCFs)

SPO.SPEC.MCF.100 Степени на летови за сервисна проверка

Пред извршување на летот за сервисна проверка, операторот на следниов начин го утврдува степенот на кое ќе се извршува летот за сервисна проверка:

(а) лет за сервисна проверка од ` Степен А` за лет на кој се очекува користење на процедури за невообичаени или вонредни ситуации, како што е дефинирано во прирачникот за лет на воздухопловот, или каде се бара за време на летот да се потврди функционирањето на системот за поддршка или на останатите безбедносни уреди;

(б) лет за сервисна проверка од ` Степен Б`, за секој лет за сервисна проверка кој е различен од Степен А` на лет за сервисна проверка.

SPO.SPEC.MCF.105 Програма за лет за сервисна проверка од ` Степен А`

Пред извршување на лет за сервисна проверка од ` Степен А`, со комплексни воздухоплови на моторен погон, операторот подготвува и документира програмата за лет.

SPO.SPEC.MCF.110 Прирачник за лет за сервисна проверка кој е наменет на лет за сервисна проверка од ` Степен А`

Оператор кој извршува лет за сервисна проверка од ` Степен А`, мора да:

(а) ги опишете оние операции и поврзани процедури во оперативниот прирачник наведен во точката ORO.MLR.100 од Анекс III или во соодветниот прирачник за лет за сервисна проверка;

(б) го ажурира прирачникот по потреба;

(в) го информира засегнатиот персоналот за прирачникот и за неговите промени кои што се важни за нивните должности;

(г) му го обезбеди прирачникот и неговите ажурирани верзии на надлежната власт.

SPO.SPEC.MCF.115 Услови за летачкиот екипаж за сервисна проверка од ` Степен А`,

(а) Операторот одбира соодветни членови на летачкиот екипаж, земајќи ја предвид сложеноста на воздухопловите и нивото на летот за сервисна проверка. Кога ги одбира членови на летачкиот екипаж за сервисна проверка од ` Степен А` на комплексен воздухоплов на моторен погон, операторот гарантира дека:

(1) водачот на воздухопловот го следел курсот за обука во согласност со точката SPO.SPEC.MCF.120; доколку обуката се спровела во симулатор, пилотот извршува најмалку еден лет за сервисна проверка од ` Степен А`, како пилот кој надгледува или како набљудувач пред да лета како водач на воздухоплов на лет за сервисна проверка од ` Степен А`;

(2) водачот на воздухопловот има завршено најмалку 1 000 часови лет на воздухоплов од иста категорија, како што е и воздухопловот кој што треба да го управува, од кои најмалку 400 часа како водач на комплексен воздухоплов на моторен погон и најмалку 50 часа на тој конкретен тип на воздухоплов.

Без да е во спротивност со точката (2) од првиот параграф, доколку операторот воведе нов тип на воздухоплов во неговите операции и ги процени квалификациите на пилотот во согласност со воспоставена процедура за оценување, операторот може да избере пилот кој има помалку од 50 часа искуство на тој конкретен тип на воздухоплов.

(б) Пилотите кои се иматели на овластување за пробни летови во согласност со Регулативата (ЕУ) бр. 1178/2011, им се признава во целост курсот за обука кој што е наведен во потточката (а)(1) од оваа точка, под услов дека пилотите кои се иматели на овластување за пробни летови да ја имаат завршено потребната почетна обука и обука за обнова на знаењето за управување со ресурси на екипажот во согласност со точките ОРО.FC.115 и ORO.FC.215 од Анекс III.

(в) Водачот на воздухопловот нема да извршува лет за сервисна проверка од ` Степен А`, со комплексен воздухоплов на моторен погон освен доколку водачот на воздухопловот, извршил лет за сервисна проверка од ` Степен А`, со комплексен воздухоплов на моторен погон, во текот на последните 36 месеци.

(г) Неодамнешното искуство на водачот на воздухопловот за лет за сервисна проверка од ` Степен А`, со комплексен воздухоплов на моторен погон, се добива повторно по извршување на лет за сервисна проверка од ` Степен А`, како пилот кој надгледува или како набљудувач, или по вршење на должност на водач на воздухопловот за лет за сервисна проверка од ` Степен А`, во симулатор.

SPO.SPEC.MCF.120 Курс за обука на летачкиот екипаж на лет за сервисна проверка од ` Степен А`

(а) Курсот за обука кој што се бара за лет за сервисна проверка од ` Степен А`, се спроведува во согласност со деталната наставна програма.

(б) Обуката за летање во текот на курсот за обука се спроведува на еден од следниве начини:

(1) во симулатор кој, за целите на обуката, соодветно ја одразува реакцијата на воздухопловот и на неговите системи за време на проверките кои што се спроведуваат;
(2) за време на лет со воздухоплови на кои се демонстрираат техниките на лет за сервисна проверка.

(в) Курс за обука кој што се следи на една категорија на воздухоплови важи за сите типови на воздухоплови.

(г) Кога се зема во предвид воздухоплов кој што се користи за обуката и воздухоплов кој што треба да се управува за време на лет за сервисна проверка, операторот мора да утврди дали е потребна обука за разлики или за цели за запознавање и да ја опише содржината на таквата обука.

SPO.SPEC.MCF.125 Состав на летачкиот екипаж и лицата во воздухопловот

(а) Операторот воспоставува процедура за идентификување на потребата од дополнителен специјалист за задачи.

(б) За време на лет за сервисна проверка од ` Степен А`, операторот во својот прирачник ја дефинира политиката која се однесува на други лица во воздухопловот.

(в) За време на летот за сервисна проверка од ` Степен А`, во кабината на летачкиот екипаж потребно е да се наоѓа специјалистот за задачи или дополнителен пилот, а се со цела да им помогнат на членовите на екипажот на лет, освен доколку тоа не го дозволува конфигурацијата на воздухопловот или доколку операторот може да ја оправда ситуацијата дека на членовите на екипажот на лет не им е потребна дополнителна помош, при тоа земајќи го во предвид обемот на работа на членовите на екипажот на лет, кој се зема од програмата на летот.

SPO.SPEC.MCF.130 Симулирани невообичаени или вонредни процедури во лет

По пат на отстапување од SPO.OP.185 специјалистот за задачи може да биде во воздухопловот за време на лет за сервисна проверка од ` Степен А`, доколку е потребен за да се реализира намерата на летот и доколку е тоа идентификувано во програмата на летот.

SPO.SPEC.MCF.135 Временски ограничувања на летот и услови за одмор

Кога членови на летачкиот екипаж се распоредени на должност на лет за сервисна проверка, оператори на кои се однесува Поддел FTL од Анекс III, (Дел-ORO) мора да ги применуваат одредбите од овој Поддел.

SPO.SPEC.MCF.140 Системи и опрема

Кога целта на летот за сервисна проверка е проверка на правилното функционирање на системот или опремата, тој систем или опрема се смета за потенцијално несигурен, и пред летот мора да се договорат соодветни мерки за ублажување на ризикот, за да се доведат на минимум ризиците за безбедноста на летот.

SPO.SPEC.MCF.145 Условите на имателите на АОС во однос на уредот за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR), записите од уредот за снимање на податоците од летот (FDR) и записите од опремата за пренос на податоци

За лет за сервисна проверка со воздухоплов кој инаку се користи за САТ операции, одредбите за уредот за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR), записите од уредот за снимање на податоците од летот (FDR) и записите од опремата за пренос на податоци (DLRs) од Анекс IV (Дел-САТ) продолжуваат да се применуваат.`.

АНЕКС II

Анексите I и Vб од Регулативата (ЕУ) бр. 1321/2014 се изменети и дополнети како што следува:

(1) во точката M.A.201 од Анекс I (Дел –M), се додава следнава точка (и):

`(и) Доколку воздухоплов кој е вклучен во уверението за исполнување на безбедносни услови на воздушниот оператор се користи за некомерцијални операции или специјализирани операции според точката ORO.GEN.310 од Анекс III или според точката NCO.GEN.104 од Анекс VII од Регулативата (ЕУ) 965/2012, операторот гарантира дека задачите поврзани со постојаната пловидбеност се вршат од страна на CAMO, која е одобрена во согласност со Анекс Vв (Дел-CAMO) или од организација со комбинирани привилегии во однос на пловидбеност (CAO) одобрена во согласност со Анексот Vг (Дел-CAO), зависно од тоа кое е применливо, на имателот на уверението за исполнување на безбедносни услови.`;

(2) во точката ML.A.201 од Анекс Vб (Дел –ML), се додава следнава точка (ж):

`(ж) Во случај на воздухоплов кој е вклучен во уверението за исполнување на безбедносни услови на воздушниот оператор се користи за некомерцијални операции или специјализирани операции според точката ORO.GEN.310 од Анекс III или според точката NCO.GEN.104 од Анекс VII од Регулативата (ЕУ) 965/2012, операторот гарантира дека задачите поврзани со постојаната пловидбеност се вршат од страна на CAMO, која е одобрена во согласност со Анекс Vв (Дел-CAMO) или од организација со комбинирани привилегии во однос на пловидбеност (CAO) одобрена во согласност со Анексот Vг (Дел-CAO), зависно од тоа кое е применливо, на имателот на уверението за исполнување на безбедносни услови.`;

II

(незаконодавни акти)

РЕГУЛАТИВИ

РЕГУЛАТИВА ЗА СПРОВЕДУВАЊЕ (ЕУ) бр. 2019/1387 НА КОМИСИЈАТА

од 1 август 2019 година

за изменување и дополнување на Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012 во однос на условите за пресметување на перформансот на авионот при слетување и стандардите за проценка на состојбата на површината на полетно – слетната патека, како и за новините во однос на одредена опрема за безбедност на воздухопловот и за условите и операциите кои не поседуваат оперативно одобрение за операции со продолжен долет

ЕВРОПСКАТА КОМИСИЈА,

имајќи го предвид Договорот за функционирањето на Европската унија,

имајќи ја предвид Регулативата (ЕУ) бр. 2018/1139 на Европскиот парламент и на Советот, од 4 јули 2018 година, за заеднички правила во областа на цивилното воздухопловство и за основање на Агенција за безбедност во воздухопловството на Европската унија, и за изменување и дополнување на регулативите (ЕЗ) бр. 2111/2005, (ЕЗ) бр. 1008/2008, (ЕУ) бр. 996/2010, (ЕУ) бр. 376/2014 и директивите 2014/30/ЕУ и 2014/53/ЕУ на Европскиот парламент и на Советот, и за укинување на регулативите (ЕЗ) бр. 552/2004 и (ЕЗ) бр. 216/2008 на Европскиот парламент и на Советот и Регулатива (ЕЕЗ) бр. 3922/91([109]) на Советот, и особено член 31 од истата,

со оглед на тоа што:

(12) Во Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012 на Комисијата[110] се утврдуваат деталните правила во однос на сигурносни маргини за условите на перформансот при приод и слетување, за

([109]) Сл. весник. L 212, 22.8.2018 година, стр. 1.

[110] Регулатива (ЕУ) бр. 965/2012 на Комисијата од 5 октомври 2012 година за утврдување на технички услови и административни постапки во врска со воздушните операции во согласност со Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 на Европскиот парламент и на Советот (Сл. весник L 296, 25.10.2012 год., стр. 1.)

летови на двомоторни авиони со еден неоперативен мотор, кои не поседуваат одобрение за операции со продолжен долет (ETOPS), како и техничките услови за поседување на уреди за снимање на летот. Со оваа регулатива исто така се утврдуваат деталните правила за безбедносната врата на пилотската кабина кај авионите со перформанси од класа А кои имаат максимална конфигурација на оперативни патнички седишта (MOPSC) од 19.

(13) Извештаите од истрагите на несреќите укажуваат дека различните методи за проценка на состојбите на површината на полетно – слетната патека пред слетување и нивно пријавувањето по слетувањето значително го зголемуваат ризикот во однос на излетување од полетно – слетната патека, особено кога полетно – слетната патека е мокра или контаминирана. Сегашните стандарди во Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012 на Комисијата кои служат за пресметување на перформансот на авионот, не ги опфаќаат соодветно сите состојби на површината на мокрите и контаминирани полетно – слетни патеки, во однос на методот кој што се користи за проценка и известување на состојбите на површината на полетно – слетна патека.

(14) Како резултат на ова, Меѓународната организација за цивилно воздухопловство (ICAO) измени и дополни голем број од Стандардите и препорачаните практики (SARP) во Анексите 6, 8, 14 и 15 од Конвенцијата за меѓународно цивилно воздухопловство (Чикашка конвенција) и има подготвено опсежен придружен материјал со напатствија. Целта на овие документи е воспоставување на усогласен формат за известување на глобално ниво во однос на состојбите на површината на полетно – слетната патека и на стандардите за пловидбеност, а кои се неопходни за проценката на растојанието при слетување на авионите како и оперативните одредби за пресметки на перформансите при слетување и известување за состојбите на површината од полетно – слетната патека.

(15) Поради тоа, Регулатива (ЕУ) бр. 965/2012 треба да се измени и дополни, а сè со цел да упати на безбедносните препораки издадени од истражните тела, како и за да се спроведат соодветните SARP од ICAO. Со цел да се исполнат препораките на ICAO, изменетите и дополнети услови треба да стапат во сила најдоцна до 5 ноември 2020 година.

(16) Понатаму, кај операциите на комерцијален воздушен превоз (CAT) на авиони од одредени перформанси од класи (А и Б), дозволено им е во други регулаторни системи да слетуваат во рамките на намалената расположлива должина на слетување, која е на располагање на планираната полетно – слетна патека, под услов надлежниот орган да издал претходно одобрение и тие да ги исполнуваат големиот број на услови за намалување на ризикот. Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012 треба да ги дефинира условите според кои можат да се вршат таквите операции, а при тоа да се одржува прифатливо ниво на безбедност. Применливиот административен образец за оперативно одобрение треба соодветно да се измени и дополни, а сè со цел да ги вклучува и тие операции.

(17) Извештаите од истрагите на несреќите укажуваат дека во некои случаи можно е да се обезбедат корисни информации преку непрекинато снимање со уредите за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVRs) и нивните сродни микрофони вградени во пилотската кабина, дури и по прекинот на главниот систем за производство на електрична енергија. Затоа, за да се намали било каков прекин на главниот систем за производство на електрична енергија, потребно е да се обезбеди резервен извор за напојување. Ова е во

согласност со Дел I од Анекс 6 на Чикашката конвенција.

(18) Неодамна усвоените SARPs во Анекс 6 од Чикашката конвенцијата им наметнаа на одредени категории на лесни авиони и хеликоптери обврска за поседување на опрема за снимање за време на лет. Покрај тоа, истражните тела за безбедносни истраги имаат доставено до Агенција за безбедност во воздухопловството на Европската унија (Агенцијата) дванаесет безбедносни препораки за потребата од поседување на опрема за снимање на лесни авиони и хеликоптери за време на лет.

(19) Во согласност со принципот за пропорционалност и врз основа на проценката на ризикот, обврската за инсталирање на уред за снимање на податоците на летот во нов воздухоплов треба да ја одразува големината и комплексноста на тој воздухоплов и типот на операцијата. Затоа, лесните авиони и хеликоптери кои се ново произведени и кои се користат во операции за CAT или во специјализирани комерцијални операции (SPOs) треба да бидат опремени со уреди за снимање на податоците на летот, кога исполнуваат одредени критериуми во однос на максималната маса на полетување, нивниот погонски тип или максималниот број на лица на летот. Покрај тоа, условите за ракување (во однос на нивното чување, изработка, заштита и користење) со записите од уредите за снимање на податоците на летот треба да бидат изменети за да ги опфатат типовите на уреди за снимање на податоците на летот со новите услови со кои се регулира поседувањето на тие нови уреди за снимање на податоците на летот.

(20) Во однос на условот пилотската кабина да се опреми со безбедносна врата, ICAO ги измени и дополни SARPs со промена на ограничувањето на масата, со што безбедносната врата на пилотската кабина кај авионите ја направи задолжителна. Како резултат на ова, Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012 треба соодветно да се измени и дополни за да се обезбеди усогласување на правилата за воздушните операции и рамноправните услови помеѓу воздушните оператори од Унијата и од трети земји.

(21) Регулатива (ЕУ) бр. 965/2012 утврдува критериуми за исполнување на условите (максимална сертифицирана маса при полетување и сертифицираниот праг на максимална конфигурација на оперативни патнички седишта) при извршување на летови без поседување на одобрение за ETOPS и за перформанси на авиони од класа А на рута која содржи точка што се наоѓа на оддалеченост по 60 минути и до 120 минути на време на лет од соодветниот аеродром со брзина на крстарење кога има отказ на еден мотор. На авионите од класа А кои ги исполнуваат условите за овие критериуми им се дозволува да летаат на оддалеченост помеѓу 120 до 180 минути од соодветниот аеродром, доколку тие добијат одобрение од надлежниот орган и под услов авионот да поседува одобрение за дизајн на тип за ваков вид операции.

(22) Неколку производители на авиони веќе имаат дизајнирано или дизајнираат авиони со перформанси од класа А, кои ги надминуваат тие критериуми за исполнување на условите за операции без ETOPS. Тековните одредби ја нарушуваат конкуренцијата помеѓу воздушните такси оператори со авиони што не ги исполнуваат овие критериуми. Бидејќи ниту едно друго поголемо регулаторно тело не воведе вакви критериуми за работа без ETOPS, Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012 треба соодветно да се измени и дополни.

(23) Во однос на опрема за кислород за прва помош за операциите во CAT, најновите

технолошки достигнувања за таа опрема постигнаа еднакво ниво на безбедност и затоа Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012 треба да се измени и дополни, за да се овозможи употреба на таквата опрема.

(24) Условите за листа на минимална опрема (MEL) утврдени во Анекс III од Регулатива (ЕУ) бр.965/2012 не се однесуваат на одобрената организација за обука (АТО), и поради тоа Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012 треба да се измени и дополни, а се со цел да им се овозможи на надлежните органи да му издадат одобрение на АТО за да состават MEL.

(25) Понатаму, во поглед на скорешните измени и дополнувања во Регулативата (ЕУ) бр. 1321/2014([111]) на Комисијата, Регулативата (ЕУ) 965/2012 треба да се измени и дополни, а се со цел да се поправат вкрстените референци помеѓу двете регулативи.

(26) Агенцијата подготви нацрт правилата за спроведување и ги достави до Комисијата во форма на Мислење бр. 02/2019, во согласност со точките (б) и (в) од член 75(2) и член 76(1) од Регулативата (ЕУ) 2018/1139.

(27) Мерките предвидени со оваа регулатива се во согласност со мислењето на Комитетот формиран со член 127 од Регулативата (ЕУ) 2018/1139,

ЈА ДОНЕСЕ ОВАА РЕГУЛАТИВА:

Член 1

Измени и дополнувања на Регулатива (ЕУ) бр. 965/2012

(5) Член 9аа се заменува со следново:

`*Член 9аа*

Услови за летачкиот екипаж на летови за сервисна проверка

Пилот кој бил во својство на водач на воздухоплов, пред 25 септември 2019 година, на лет за сервисна проверка, кој е во согласност со дефиницијата од точката SPO.SPEC.MCF.100 од Анекс VIII е категоризиран како лет за сервисна проверка од степен А, се признава, со цел да се потврди усогласеноста со точката SPO.SPEC.MCF.115(а)(1) од тој Анекс. Во тој случај, операторот обезбедува дека водачот на воздухопловот е информиран за какви било разлики кои се утврдени помеѓу оперативните практики утврдени пред 25 септември 2019 година и обврските предвидени во Дел 5 од Поддел Е од Анекс VIII од оваа регулатива, вклучително и оние кои произлегуваат од сродните процедури утврдени од страна на операторот.`;

---

[111] Регулатива (ЕУ) бр. 1321/2014 на Комисијата од 26 ноември 2014 година за постојана пловидбеност на воздухоплови и воздухопловни производи, делови и уреди, и за одобрување на организации и персонал вклучен во овие задачи (Сл. весник L 362, 17.12.2014 год., стр. 1.)

(6) Анексите I, II, III, IV, V, VI, VII и VIII кон Регулатива (ЕУ) бр. 965/2012 се изменети и дополнети во согласност со Анексот на оваа регулатива.

Член 2

Влегување во сила и примена

Оваа регулатива влегува во сила на дваесеттиот ден по нејзиното објавување во *Службениот весник на Европската унија*.

Следниве точки од Анексот се применуваат од 25 септември 2019 година:

- точка (4)(а);
- точка (б)(б);
- точка (8)(б).

Следниве потточки од точка (4) од Анексот ќе се применуваат од 5 ноември 2020 година:

- потточка (в);
- потточка (г);
- потточка (д);
- потточка (ѓ);
- потточка (е);
- потточка (л);
- потточка (н).

Оваа регулатива е целосно обврзувачка и директно применлива во сите земји-членки.

Брисел, 1 август 2019 година

За Комисијата

Претседател

Жан-Клод ЈУНКЕР

АНЕКС

Анексите I, II, III, IV, VI, VII и VIII од Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012 се изменети и дополнети како што следува:

(3) Анекс I (Дефиниции за термините кои се користат во Анексите II до VIII) се изменува и дополнува како што следува:

(а) се додава следнава точката (22а):

`(22а) „уред за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR)“ е уред за снимање на летот кој што е заштитен при пад, и кој користи комбинација од микрофони и останати звучни и дигитални начини за да го собере и сними звучното опкружување во кабината на летачкиот екипаж и комуникацијата од, до и помеѓу членовите на летачкиот екипаж.`;

(б) точката (25) се заменува како што следува:

`(24) „контаминирана полетно – слетната патека “ е полетно – слетната патека, на која значаен дел од нејзината површина (без разлика дали е тоа во изолираните области или не е) во склоп на должината и ширината, е покриена со една или повеќе од супстанците кои се наброени како идентификатори за површина на полетно – слетната патека `;

(в) се брише точката (32);

(г) точката (25) се заменува како што следува:

`(41) „сува полетно – слетната патека “ е полетно – слетната патека чија површина е без видлива влага и не е контаминирана во рамките на областа која е планирана за користење;`;

(д) се додава следнава точката (49б):

` (49б) „уредот за снимање на податоците од летот (FDR)“ е уред за снимање на летот кој што е заштитен при пад, и кој користи комбинација од извори на податоци за да ги собере и сними параметрите кои ја одразуваат состојбата и перформансите на воздухопловот;`;

(ѓ) се додава следнава точката (49в):

` (49в) „уред за снимање на податоците од летот“ е секаков вид на уред за снимање кој е монтиран во воздухопловот со цел олеснување на безбедносните истраги поврзани со несреќи и инциденти;`;

(е) се додава следнава точката (70а):

` (70а) „должина на слетување во време на пристигнување (LDTA)“ е должината на слетување која може да се постигнепри нормални операции, а е базирана на податоците за перформансите при слетување и поврзаните процедури кои се одредени како услови кои преовладуваат во времето на слетувањето;`;

(ж) се додава следнава точката (103в):

` (103в) „извештај за условите на полетно – слетната патека (RCR)“ е сеопфатен стандардизиран извештај кој е поврзан со условите на површината од полетно – слетната патека и нејзиното влијание врз перформансите на авионите при слетувањето и полетувањето, кои се опишани со користење на код за условите на полетно – слетната патека;`;

(з) се додава следнава точката (107а):

` (107а) „полетно – слетна патека која е посебно подготвена за зимски услови“ е полетно – слетна патека со сува замрзната површина на компактен снег или мраз кој е обработен со песок или со шљунак или е механички обработен а се со цел да се подобри триењето на полетно – слетната патека;`;

(ѕ) точката (128) се заменува како што следува:

`„(128) „мокра полетно – слетната патека “ е полетно – слетната патека, чија површина е покриена со каква било видлива влага или вода од најмногу 3мм длабочина/талог во рамките на областа која е планирана за користење;`;

(4) Во Анекс II (Дел – ARO), Додаток II се заменува како што следува:

`Додаток II

ОПЕРАТИВНИ СПЕЦИФИКАЦИИ (предмет на одобрените услови во оперативниот прирачник)				
Податоци за контакт на орган кој издава Телефон [1]: _____; Факс: _____; Електронска пошта: _____				
АОС [2]: Назив на операторот [3]: Датум [4]: Потпис: Dba комерцијален назив Спецификации на операциите#:				
Модел на воздухоплов [5]: Регистарски ознаки [6]:				
Типови на операции: Комерцијален воздушен транспорт □ патници □ карго □други(7) _____				
Област на операциите [8]				
Посебни ограничувања [9]				
Посебни одобрувања:	Да	Не	Спецификација [10]	Забелешки
Опасни материи	□	□		
Операции при ограничена видливост Полетување Приод и слетување	□	□	CAT [11] … RVR ([12]): m DH/H: ft RVR:m	
RVSM [13] □ неприменливо	□	□		
ETOPS [14] □ неприменливо	□	□	Максимално време за промена на патека [15]: min.	

Сложени спецификации за навигација за PBN операции[16]	□	□		[17]
Спецификации за минимални перформанси за навигација	□	□		
Летови на едномоторен турбински авиони ноќе или во IMC (SET-IMC)	□	□	([18])	
Операции на хеликоптер со помош на системи за ноќно гледање на пилотот	□	□		
Хеликоптерски операции со користење на дигалка (HHO)	□	□		
Летови на хеликоптери за инта медицинска помош	□	□		
Хеликоптерски операции на отворено море	□	□		
Обука на кабинскиот персонал [19]	□	□		
Издавање на потврда на кабински персонал [20]	□	□		
Користење на тип B од EFB апликацијата	□	□	[21]	
Континуирана пловидбеност	□	□	[22]	
Друго [23]	□	□		

([1]) Податоци за контакт по телефон и факс на надлежниот орган, вклучувајќи го повикувачкиот број на земјата. Се наведува и електронската пошта, ако има таква.

([2]) Се внесува бројот на придружното уверение за исполнување на безбедносни услови (AOC).

([3]) Се внесува регистрираниот назив на операторот и комерцијалниот назив на операторот, ако тие се различни. Наведете 'Dba' (за Работи под името/Doing business as“) пред комерцијалниот назив.

([4]) Датум на издавање на спецификациите на операциите (дд-мм-гггг) и потпис на претставникот на надлежниот орган.

([5]) Се внесува ознаката на ICAO за марката, моделот и серијата на воздухопловот, или главната серија, ако серијата е определена (на пр. Boeing-737-3K2 или Boeing-777-232).

([6]) Регистарските ознаки се наведуваат или во спецификациите на операциите или во оперативниот прирачник. Во вториов случај односните спецификации за операциите мора да упатуваат на односната страница во оперативниот прирачник. Во случај кога за моделот на воздухоплов не се применуваат сите посебни одобрувања, неговите регистарски ознаки би можеле да се внесат во колоната за забелешки на односното посебно одобрение.

([7]) Останат тип на транспорт кој е потребно да се наведе (пр. Медицински транспорт).

([8]) Се наведува географската област на одобрената операција (со географски координати или посебни маршрути, области за информации во лет или националните или регионалните

граници).

([9]) Се наведуваат важечките посебни ограничувања (на пр. само VFR, само преку ден, итн.).

([10]) Во оваа колона се наведуваат најтолерантните критериуми за секое одобрение или видот на одобрение (со соодветните критериуми).

([11]) Се вметнува важечката категорија за прецизен приод: LTS CAT I, CAT II, OTS CAT II, CAT IIIA, CAT IIIB или CAT IIIC. Се вметнува минимална видливост долж полетно – слетната патека (RVR) во метри и висината на донесување на одлука (DH) во стапки. За наведена категорија на приод се користи по еден ред.

([12]) Се наведува одобрената минимална видливост по должина на полетно – слетната патека за полетување во метри. Може да се користи еден ред за одобрение ако се даваат различни одобренија.

([13]) Квадратчето „неприменливо“ (N/A), може да се обележи, само ако максималното ниво на лет на воздухопловот е под FL290.

([14]) Операциите со продолжен долет (ETOPS) на кои се користат двомоторни авиони во моментот е применлив само за воздухоплови со два мотори. Оттука, квадратчето „неприменливо“ (N/A) може да се обележи, ако моделот на воздухоплов има помалку или повеќе од два мотори.

([15]) Исто така може да се наведе и растојанието од прагот (во NM), како и типот на мотор.

([16]) Навигација базирана на перформанси (PBN): за секое сложено специфично одобрение за PBN се користи одделен ред (на пр. RNP AR APCH), со соодветните ограничувања наведени во колоните „Спецификации“ и/или „Забелешки“. Индивидуалните одобренија на специфичните процедури RNP AR APCH можат да бидат наброени во спецификациите за операциите или во оперативниот прирачник. Во вториот случај поврзаните спецификации за операциите треба да се однесуваат на соодветната страна од оперативниот прирачник.

([17]) Наведете дали посебното одобрение е ограничено на одредени краеви од полетно – слетната патека и/или аеродроми.

([18]) Се впишува конкретната комбинација на воздухопловната конструкција или мотор

([19]) Одобрението за спроведување на курс за обука и испити, треба да го пополнат кандидатите за потврда за кабински персонал, како што е наведено во Анекс V (Дел-ВВ) кон Регулатива (ЕУ) бр. 1178/2011.

([20]) Одобрение за издавање на потврди за член на кабински персонал, како што е наведено во Анекс V (Дел-ВВ) кон Регулатива (ЕУ) бр. 1178/2011.

([21]) Се додава списокот на апликациите во EFB од типот B заедно со упатувањето кон хардверот на EFB (за преносни EFB). Тој список се наведуваат или во оперативните спецификации или во оперативниот прирачник. Во вториот случај, односните оперативни спецификации мора да се поврзат со соодветните страници од оперативниот прирачник.

([22]) Името на лицето или организацијата, одговорни за обезбедување дека се одржува

континуираната пловидбеност на воздухопловот како и повикувањето кон регулативата која го бара извршувањето, пр. Поддел Е од Анекс I (Дел – М) од Регулатива (ЕУ) бр. 1321/2014.

([23]) Тука можат да бидат запишани други одобрувања или податоци, користејќи по еден ред (или еден блок квадратче со неколку реда) по овластување (на пр. слетување на кратки растојанија, операции за стрмен приод, побарано намалено растојание при слетување, операции на хеликоптери кон или од место од јавен интерес, операции на хеликоптери во лоши услови, која се наоѓа надвор од пренаселена/ пренатрупана област, операции на хеликоптери без можности за безбедно принудно слетување, операции со зголемени агли на наклон, максимално растојание од соодветен аеродром за авиони со два мотори без одобрение за ETOPS).

Образец 139 на EASA, издание 6`

(5) Анекс III (Дел – ORO) се изменува и дополнува со следново:

(а) точката ORO.GEN.310(ѓ)(3) се заменува како што следува:

`(3) дека кој било дефект или техничка неисправност која настанува додека воздухопловот е под негова оперативна контрола се пријавува до организацијата од точката (г);`;

(б) точката ORO.SEC.100 се заменува како што следува:

` **ORO.SEC.100 Обезбедување на пилотската кабината– авиони**

(а) Во авионот во кој пилотската кабината е одвоена со безбедносна врата, вратата ќе биде со можност за заклучување и ќе се обезбедат средства преку кои кабинскиот персонал го известува летачкиот екипаж во случај на сомнителни активности или нарушувања на безбедноста во патничката кабината.

(б) Сите патнички авиони кои се вклучени во комерцијалниот превоз на патници, се опремени со одобрена безбедносна врата на пилотската кабина, која е со можност за заклучување и отклучување од оперативното место на секој пилот и е конструирана така што да одговара на сите применливи услови за пловидбеност, каде таквите авиони потпаѓаат под некоја од следниве категории:

(1) авиони со МСТОМ поголема од 54 500 кг;

(2) авиони со МСТОМ поголема од 45 500 и со МОРSC со над 19 патнички места; или

(3) авиони со МОРSC со над 60 патнички места.

(в) Во сите авиони, опремени со безбедносна врата на пилотската кабина во согласност со точка (б) погоре:

(1) оваа врата е затворена пред стартување на моторите за полетување и мора да се заклучи, кога тоа се бара согласно процедурите за обезбедување или од водачот на воздухопловот, до исклучување на моторите по слетувањето, освен во случаи кога е неопходен влез или овластените лица во согласност да добијат право на пристап или излез во согласност со националните програми за обезбедување во цивилното воздухопловство;

(2) ќе се обезбедат средства за следење од било кое пилотско место над целиот простор пред вратата од пилотската кабина, со цел идентификација на лицата, кои бараат право на пристап, и на откривање на сомнително однесување или на потенцијална закана.`;

(б) Анекс IV (Дел – CAT) се изменува и дополнува со следново:

(а) точката CAT.GEN.MPA.195 се заменува како што следува:

`CAT.GEN.MPA.195 Ракување со снимките од уредите за снимање на летот: чување, изработка, заштита и користење

(а) По несреќа, сериозен инцидент или настан, кој е утврден од страна на истражните органи, операторот ги чува оригиналните запишани податоци од уредот за снимање на летот, во текот на 60 денови, ако не е определено поинаку од страна на истражниот орган.

(б) Операторот врши оперативни проверки и проценки на записите за да се обезбеди континуираното функционирање на овие уреди за снимање на летот кои според оваа регулатива мора да се носат.

(в) Операторот гарантира дека записите од параметрите на летот и комуникациските пораки од пренос на податоци кои треба да бидат снимени на уреди за снимање во текот

на летот, се зачувани. Меѓутоа, за целите на тестирање и одржување на тие уреди за снимање на летот, дозволено е бришење на информациите до еден час од најстарите запишани податоци во времето на тестирање.

(г) Операторот чува и одржува ажурирана документација, која ги прикажува информациите, потребни за претворање на необработените податоци од податоците од летот во параметри од летот, изразени во технички единици.

(д) Операторот ги става на располагање сите зачувани записи од уредот за снимање на податоците од летот, доколку надлежниот орган го побара тоа.

(ѓ) Без да е во спротивност со Регулатива (ЕУ) бр. 996/2010 и Регулативата (ЕУ) 2016/679 на Европскиот парламент и на Советот (*):

(1) Освен за обезбедување на исправноста на уредот за снимање на летот, гласовните звучните записи од уредот за снимање на летот, не смеат да се откријат ниту пак да се користат, освен доколку не се исполнат следниве услови:

(i) да има пропишана постапка која се однесува на ракување со таквите гласовни записите и со нивните транскрипти;

(ii) сите засегнати членови на екипажот и техничките лица/членови на екипаж да се согласуваат со тоа;

(iii) таквите гласовни записи да се употребуваат само за одржување или подобрување на безбедноста.

(1а) Кога се проверуваат гласовните записи од уредот за снимање на летот, со цел да се докаже исправноста на уредот за снимање на летот, операторот мора да ја заштити приватност на гласовните записите и да се осигура дека тие не се откриени или користени за други цели освен за целта да се докаже дека уредот за снимање на летот е исправен;

(2) Параметрите од летот или комуникациски пораки преку за пренос на податоци снимени од уредот за снимање на летот нема да се користат за цели кои не се испитување за воздухопловна несреќа или инцидент, а кои се предмет на задолжително известување, освен доколку таквите записи ги исполнат следниве услови:

(i) се користат од страна на операторот единствено за целите на одржување на пловидбеноста или одржувањето;

(ii) се анонимни;

(iii) се откриваат преку безбедносни процедури.

(3) Освен за гарантирање на исправноста на уредот за снимање на летот, сликите од пилотската кабина кои се снимени со тој уред, смеат да се обелоденат и користат, само доколку се исполнети следниве услови:

(i) доколку е пропишана процедура која е поврзана со постапувањето со такви записи на слики;

(ii) со претходна согласност од сите членови на екипажот и персоналот за одржување кои се засегнати;

(iii) ваквите записи со слики се користат само за одржување или за подобрување на безбедноста.

(3.а) Кога сликите од пилотската кабина кои се снимени со уредот за снимање на летот се проверуваат за да се гарантира исправноста на тој уред, тогаш:

(i) тие слики не смеат да бидат обелоденети или користени за која било друга цел, освен за да се гарантира исправноста на уредот за снимање на летот;

(ii) доколку на сликите можат да бидат видливи делови од членовите на екипажот, операторот ќе ја гарантира приватноста за тие слики.

(*)Регулатива (ЕУ) 2016/679 на Европскиот парламент и на Советот од 27 април 2016 година за заштита на приватноста на лицата во однос на обработката на личните податоци и за слободна дистрибуција на таквите податоци, и за укинување на Директивата 95/46/ЕЗ (Регулатива за генерална заштита на податоците) (Сл. весник L 119, 4.5.2016 година, стр. 1).`

(б) точката CAT.OP.MPA.140 се изменува и дополнува со следново:

- точката (а) се заменува како што следува:

` (а) Освен во случаите кога има одобрение од надлежниот орган во согласност со Поддел Ѓ од Анекс V (Дел-SPA), операторот не смее да врши операции со двомоторни авиони по маршрута која има точка која е поодделечена од соодветниот аеродром, при стандардни услови без ветер, од соодветната оддалеченост за даден тип на авион, а помеѓу нив се и следниве:

(1) авиони со перформанси од класа А со максимална конфигурација на оперативни патнички седишта (MOPSC) од 20 или повеќе, растојанието, што може да биде прелетано за 60 минути со брзина на крстарење со еден неоперативен мотор (OEI), определена во согласност со точката (б);

(2) авиони со перформанси од класа А со MOPSC од 19 или помалку, растојанието, што може да биде прелетано за 120 минути или, е предмет на одобрение од надлежниот орган, до 180 минути за турбомлазни авиони, со брзина на крстарење со OEI определена во согласност со точката (б);

(3) за авиони со перформанси од класа В или С, во зависност од тоа кое е помало:

(i) растојание, што може да биде прелетано за 120 минути со брзина на летање со еден неоперативен мотор (OEI), определена во согласност со точката (б);

(ii) 300 NM.;`

- точката (г) се заменува како што следува:

`(г) За да го добие одобрението, наведено во (а)(2), операторот обезбедува докази дека:

(1) се воспоставени процедурите за планирање на лет и за подготовка на авионот;

(2) специфични инструкции за одржување и процедури за да се гарантираат нивоата на постојана пловидбеност и сигурноста на авионот и на неговите мотори, дека се вклучени во програмата на операторот за одржување на воздухопловот во согласност со Анекс I (Дел-М) од Регулативата (ЕУ) бр. 1321/2014, вклучуваат:

(i) програма за потрошувачка на масло од страна на моторот;

(ii) програма за надзор над состојбата на моторот;`;

(в) точката CAT.OP.MPA.300 се заменува како што следува:

` **CAT.OP.MPA.300 Услови за приод и слетување - авиони**

Пред да го започне приодот за слетување, командантот мора:

(а) да биде сигурен во согласност со информации кои им се дадени нему или нејзе на располагање, дека временските услови на аеродромот и условите на полетно – слетна патека, нема да го попречуваат извршувањето на безбеден приод, слетување или неуспешен приод, имајќи ги предвид перформансите, содржани во оперативниот прирачник(ОМ);

(б) да извршуваат проценка на должината за слетување во согласност со точка CAT.OP.MPA.303`;

(г) се додава следнава точка CAT.OP.MPA.301:

` **CAT.OP.MPA.301 Услови за приод и слетување – хеликоптери**

Пред да го започне приодот за слетување, командантот мора да биде сигурен во согласност со информациите кои им се дадени нему или нејзе на располагање, дека временските услови на аеродромот и условите на зона на завршно приоѓање и полетување (FATO), нема да го попречуваат извршувањето на безбеден приод, слетување или неуспешен приод, имајќи ги предвид перформансите, содржани во оперативниот прирачник (ОМ).`;

(д) се додава следнава точка CAT.OP.MPA.303:

`CAT.OP.MPA.303 Проверка во лет на должината за слетување при моментот на пристигнување - авиони

(а) Приодот кон земја нема да продолжи се додека расположлива должина за слетување (LDA) на предвидената полетна – слетна патека е најмалку 115% од должината за слетување за проценетото време на слетување, кое е утврдено во согласност со информациите за перформансите кои се користени за проценка на должина на слетување во време на пристигнување (LDTA), и приодот кон земја за слетување е извршен со авиони со перформанси од класа А, кои поседуваат уверение во согласност со која било од

следниве спецификации за издавање на уверение, како што е наведено во уверението за тип:

(1) CS-25 или еквивалентно;

(2) CS-23 на ниво 4 со перформанси на ниво „голема брзина“ или еквивалентно.

(б) Авиони со перформанси од класа А кои не се опфатени со точката (а) нема да продолжат со приодот кон земја за слетување, освен во некоја од следниве ситуации:

(1) LDA на предвидената полетна – слетна патека да е најмалку 115% од должината за слетување во проценетото време на слетување, кое е утврдено во согласност со информациите за перформанси кои се користени за проценка на LTDA;

(2) доколку информациите за перформансите кои се користени за проценка на LTDA не се достапни, LDA на предвидената полетно – слетна патека при проценето време на слетување мора да биде барем најмалку бараната должина за слетување утврдена во согласност со точка CAT.POL.A.230 или точка CAT.POL.A.235, зависно од случајот.

(в) Авиони со перформанси од класа Б нема да продолжат со приод кон земја за слетување, освен во некоја од следниве ситуации:

(1) LDA на предвидената полетна – слетна патека да е најмалку 115% од должината за слетување во проценетото време на слетување, кое е утврдено во согласност со информациите за перформанси кои се користени за проценка на LTDA;

(2) доколку информациите за перформансите кои се користени за проценка на LTDA не се достапни, LDA на предвидената полетно – слетна патека при проценето време на слетување мора да биде барем најмалку бараната должина за слетување утврдена во согласност со точка CAT.POL.A.330 или точка CAT.POL.A.335, зависно од случајот.

(г) Авиони со перформанси од класа Ц нема да продолжат со приод за слетување, освен во некоја од следниве ситуации:

(1) LDA на предвидената полетна – слетна патека да е најмалку 115% од должината за слетување во проценетото време на слетување, кое е утврдено во согласност со информациите за перформанси кои се користени за проценка на LTDA;

(2) доколку информациите за перформансите кои се користени за проценка на LTDA не се достапни, LDA на предвидената полетно – слетна патека при проценетото време на слетување мора да биде барем најмалку потребната должина за слетување утврдена во согласност со точка CAT.POL.A.430 или точка CAT.POL.A.435, зависно од случајот.

(д) Информациите за перформансите за проценката на LDTA, мора да се засноваат на одобрените податоци содржани во AFM. Доколку одобрените информации кои се содржани во AFM не се доволни за проценката на LDTA, тие ќе бидат дополнети со други податоци кои се или утврдени во согласност со важечките стандарди за сертификација на авионите или се утврдени во согласност со AMC, издадени од Агенцијата.

(ѓ) Операторот во ОМ мора да ги наведе информациите за перформансите користени за проценка на LTDA, и претпоставките кои се направени за неговиот развој, вклучувајќи ги и други податоци кои, во согласност со точката (д), кои можат да се користат за дополнување на податоците кои ги содржи AFM.`;

(ѓ) се додава следнава точка CAT.OP.MPA.311;

`CAT.OP.MPA.311 Известување за перформанси на кочење на полетно – слетната патека

Доколку перформансите за кочење на полетно – слетната патека за време на слетувањето не се толку добри како што се тие кои се дадени во извештајот за условите на полетно – слетната патека (RCR) на операторот на аеродромот, командантот, колку што е можно поскоро, ги известува службите на контрола на летање (ATS) преку посебните извештаи од воздух (AIREP).`;

(е)во точката CAT.POL.A.105, потточката (г) се заменува како што следува:

`(г) Операторот ја зема предвид прецизноста на дијаграмот на при проценката на перформансите за време на условите за полетување од важечките поглавја.`;

(ж)во точката CAT.POL.A.105, потточката (д) се брише.

(з)во точката CAT.POL.A.215, потточките (б), (в) и (г) се заменуваат како што следува:

`(б) Градиентот на вкупната траекторија на летот е позитивен на висина од најмалку 1 000 ft над теренот и препреките во текот на маршрутата во опсег од 9,3 км (5 NM) од двете страни на планираната патека.

(в) Вкупната траекторија на летот му овозможува на авионот да го продолжи летот од неговата висина на крстарење до аеродромот, каде што слетувањето би можело да се изврши во согласност со CAT.POL.A.230 или CAT.POL.A.235, во зависност од потребата. Вкупната траекторија на летот вертикално ги надвиснува на најмалку 2 000 ft над теренот и сите препреки во должина на маршрутата, во опсег од 9,3 km (5 NM) од секоја страна од планираната патека, земајќи ги во предвид следниве елементи:

(1) се претпоставува дека моторот откажал во најкритичната точка во должина на маршрутата;

(2) се зема предвид влијанието на ветрот на траекторијата на летот;

(3) дозволено е испуштањето на гориво за време на летот, до количество што е доволно за да се стигне до аеродромот каде авионот се претпоставува дека ќе слета по отказ на моторот со потребните резерви на гориво во согласност со точката CAT.OP.MPA.150, како што е соодветно за алтернативен аеродром, ако се користи безбедносна процедура;

(4) аеродромот, на кој се планира да слета авионот по отказ на моторот, ги исполнува следниве критериуми:

(i) условите за перформансите за очекуваната маса при слетување се исполнети;

(ii) метеоролошките извештаи или прогнози и извештаи за состојбата на полетно – слетната патека покажуваат дека може да се изврши безбедно слетување во предвиденото време за слетување.

(5) Доколку AFM не ги содржи податоците од траекторија на маршрутата на летот, бруто траекторијата на летот со еден неоперативен мотор (OEI) се намалува со градиент на качување од 1.1% за двомоторни авиони, 1,4% за тримоторни авиони, и 1,6% за четворомоторни авиони.

(г) Операторот го зголемува опсегот на маргините кој што е даден во точките (б) и (в) до 18,5 км (10 NM), ако навигациската точност не одговара најмалку на потребните навигациски карактеристики RNAV 5.`;

(s) точката CAT.POL.A.220 се заменува како што следува:

` **CAT.POL.A.220 Летање по маршрута— авиони со три или повеќе мотори, од кои два мотора неисправни**

(а) Авион кој има три или повеќе мотори, во текот на неговата планирана рута, не смее да биде повеќе од 90 минути оддалечен од аеродромот кој ги исполнува условите за очекуваната маса при слетување од точките CAT.POL.A.230 или CAT.POL.A.235(а), со сите мотори оперативни при крстаречка моќност или потисок, во зависност од потребата, при стандардна температура и без ветер, освен ако ги исполнува условите од точки (б) до (ѓ).

(б) Вкупната траекторија на летање со два откажани мотора мора да биде одредена за да му овозможува на авионот да го продолжи летот, во очекуваните метеоролошки услови, од точката, во која се претпоставува дека два мотора откажале истовремено, до аеродромот, каде што е можно слетување и целосно запирање, применувајќи ја утврдената процедура за слетување со два неоперативни мотори. Вкупната траекторија на летот обезбедува минимална висина над површината и препреките од најмалку 2 000 ft во опсег до 9,3 km (5 NM) од секоја страна на планираната патека. На висини и при метеоролошки услови, кои условуваат вклучување на системите за заштита од замрзнување, треба да се земе во предвид влијанието од нивната употреба врз вкупната траекторија на летот. Ако навигациската точност не одговара најмалку на RNAV 5, операторот ги зголемува пропишаните вредностите, дадени во втората реченица на 18,5 km (10 NM).

(в) Се претпоставува дека двата мотора откажуваат во најкритичната точка на делот од маршрутата каде што авионот, при крстаречката моќност или потисок, зависно од потребата, со сите мотори оперативни, при стандардна температура и без ветер, е повеќе од 90 минути лет оддалечен од аеродромот кој се спомнува во точката (а).

(г) Вкупната траекторијата на летот има позитивен градиент на висина од 1 500 ft над аеродромот, каде авионот може да слета по отказ на двата мотори.

(д) Дозволено е испуштањето на гориво до количество, што одговара на потребните резерви за стигнување до аеродромот за слетување кој се спомнува во точката (ѓ), ако се користи безбедносната процедура.

(ѓ) Очекуваната маса на авионот во точката во која се претпоставува дека двата мотора откажале, не е помала од масата која го вклучува потребното гориво за лет до аеродромот на кој се претпоставува дека ќе се изврши слетување и за пристигнувањето на авионот на најмалку 450м (1 500 ft) над зоната за слетување, по што тој има вкупно време на летање од уште 15 минути, на крстаречка моќност или потисок, зависно од потребата.`;

(и) точката CAT.POL.A.230 се заменува како што следува:

` **CAT.POL.A.230 Слетување — суви полетно – слетни патеки**

(а) Масата на авионот при слетување, утврдена во согласност со точката CAT.POL.A.105(а), за проценетото време на слетување на аеродромот на дестинација или на кој било алтернативен аеродром овозможува слетување со целосно запирање од висина од 50 ft над прагот:

(1) за авиони со турбомлазен погон, во границите на 60 % од расположливата должина на ПСП за слетување (LDA);

(2) за авиони со турбопропелерски погон, во границите на 70 % од расположливата должина на ПСП за слетување (LDA);

(3) по пат на отстапување о точките (а)(1) и (а)(2), за авиони кои што се одобрени за слетување на намалена далечина според точката CAT.POL.A.235, во границите на 80 % од расположливата должина на ПСП за слетување (LDA) .

(б) Кога се применуваат процедури за стрмен приод за слетување, операторот ги користи податоците за расположливата должина на ПСП за слетување (LDA) во однос на она што е наведено во точките (а)(1) и (а)(2), во зависност од потребата, врз основа на проектираната висината, која е пониска од 60 ft, но не пониска од 35 ft, и ги исполнува условите предвидени во CAT.POL.A.245.

(в) При операции на кратки слетувања, операторот ги користи податоците за расположливата должина на ПСП за слетување (LDA) во однос на она, наведено во точките (а)(1) и (а)(2), во зависност од потребата, и го почитува предвиденото во CAT.POL.A.250.

(г) При утврдување на масата при слетување, операторот го зема предвид следново:

(1) не повеќе од 50 % од челната компонента на ветрот или не помалку од 150 % од грбна компонента на ветрот;

(2) корекциите кои се дадени во AFM.

(д) За подготовка на летот, авионот или ќе:

(1) слетува на најсоодветната полетно – слетната патека без ветар;

(2) слетува на полетно – слетната патека, која ќе биде одредена, земајќи ја предвид можната насока и брзина на ветрот, карактеристиките на управување со авионот на земја, како и други услови, како што се средствата за слетување и теренот.

(ѓ) Ако операторот не може да ги исполни условите, наведени во точка (д)(2), за аеродромот на дестинација, авионот може да се подготви за лет само ако е определен алтернативен аеродрома кој овозможуваат целосно усогласување со едно од следниве:

(1) точките од (а) до (г) доколку полетно слетната патека во предвиденото време на слетување е сува:
(2) точките од (а) до (г) од CAT.POL.A.235, доколку полетно - слетната патека во предвиденото време на слетување е мокра и контаминирана.`;

(ј) точката CAT.POL.A.235 се заменува како што следува:

`**CAT.POL.A.235 Слетување — мокри и контаминирани полетно – слетни патеки**

(а) Кога соодветните метеоролошки извештаи или прогнози, или и двете, покажуваат дека во проценетото време за слетување, полетно – слетната патека може да биде мокра, расположливата должина на ПСП за слетување (LDA), ќе биде една од следниве растојанија:

(1) растојанието за слетување кое е дадено во AFM за користење на мокри полетно – слетни патеки во периодот на подготовка на летот, но не помалку од она кое што се бара во точката CAT.POL.A.230(а)(1) или (а)(2), во зависност од потребата;

(2) доколку растојанието за слетување не е дадено во AFM за користење на мокри полетно – слетни патеки во периодот на подготовка на летот, најмалку 115% од потребното растојание за слетување, кое е одредено во согласност со точката CAT.POL.A.230(а)(1) или (а)(2), во зависност од потребата;

(3) растојание за слетување кое е пократко од она кое се бара во точката (а)(2), но не помалку од она кое што се бара во точката CAT.POL.A.230(а)(1) или (а)(2), во зависност од потребата, доколку полетно – слетната патека има посебна карактеристика за подобрување на триењето и AFM вклучува специфични дополнителни информации за растојанието на слетување за тој тип на полетно – слетна патека;

(4) по пат на отстапување од точките (а)(1), (а)(2) и (а)(3), за авиони кои се одобрени за намалено растојание за слетување според точката CAT.POL.A.255, растојанието за слетување е одредено според точката CAT.POL.A.255 (б)(2)(т)(Б).

(б) Кога соодветните метеоролошки извештаи или прогнози покажуваат дека во проценетото време за слетување, полетно – слетната патека може да биде контаминирана, расположлива должина на ПСП за слетување (LDA)), ќе биде една од следниве растојанија:

(1) најмалку на растојанието за слетување, одредено во согласност со (а), или најмалку на 115 % од растојанието за слетување, одредено во согласност со одобрените податоци за растојанието за слетување на контаминирана полетно – слетна патека или еквивалентно, во зависност од тоа која вредност е поголема.

(2) на полетно - слетни патеки кои се посебно подготвени за зимски услови, растојание за слетување кое е пократко од она кое е наведено во точката (б)(1), но да не е помало од она кое се бара во точката (а), може да се користи доколку во AFM се наоѓаат дополнителни информации во однос на растојанието за слетување на контаминирани полетно – слетни патеки. Таквите полетно – слетни патеки мора да бидат најмалку на 115 % од растојанието за слетување кое е дадено во AFM.

(в) По пат на отстапување од точката (б), не е потребно да се примени зголемување од 15% доколку тоа е претходно вклучено во одобрените податоците за растојание за слетување или во некои еднакви на ним.

(г) За точките (а) и (б) се применуваат соодветните критериуми од потточките (б), (в) и (г) од точката CAT.POL.A.230.

(д) За подготовка на летот, авионот или ќе:

(1) слетува на најсоодветната полетно – слетната патека без ветар;

(2) слетува на полетно – слетната патека, која ќе биде одредена, земајќи ја предвид можната насока и брзина на ветрот, карактеристиките на управување со авионот на земја, како и други услови, како што се навигациските средства за слетување и теренот.

(ѓ) Ако операторот не може да ги исполни условите, наведени во точка (д)(1) за аеродром на дестинација каде, соодветните временски извештаи и прогнози укажуваат дека полетно – слетната патека во времето на пристигнување може да биде контаминирана и каде слетувањето зависи од посебната карактеристика на ветрот, авионот ќе биде спремен за полетување само доколку се определени два алтернативни аеродроми.

(е) Ако операторот не може да ги исполни условите, наведени во точка (д)(2) за аеродром на дестинација каде, соодветните временски извештаи и прогнози укажуваат дека полетно – слетната патека во времето на пристигнување може да биде мокра или контаминирана, авионот ќе биде спремен за полетување само доколку се определени два алтернативни аеродроми.

(ж) За точките (г) и (е), определениот/те алтернативен аеродром или аеродроми мора да овозможат постапување со една од следните:

(1) потточките од (а) до (д) од точката CAT.POL.A.230, доколку полетно слетната патека во предвиденото време на слетување е сува:
(2) точките од (а) до (г) од CAT.POL.A.235, доколку полетно слетната патека во предвиденото време на слетување е мокра и контаминирана.`;

(к) во точката CAT.POL.A.250(б) се додава следнава точка (11а):

`(11а) се забрануваат операции во кои бараното растојание за слетување е намалено во согласност со точката CAT.POL.A.255.`;

(л) се додава следнава точка CAT.POL.A.255:

` **CAT.POL.A.255 Одобрување на операции во кои бараното растојание за слетување е намалено**

(а) Операторот на воздухоплов може да изведува операции на слетување во склоп на 80% од расположлива должина за слетување (LDA) ако се исполнети следниве услови:

(1) авионот да има MOPSC 19 или помалку;

(2) во AFM-то на авионот да е наведена изјава за прифатливо намалено растојание за слетување;

(3) авионот да се користи за нередовни CAT на барање;

(4) масата при слетување на авионот треба да биде таква да може да овозможи целосно запирање на намалено растојание за слетување;

(5) операторот да добил претходно одобрение од надлежниот орган.

(б) За да се добие одобрението кое е наведено во точката (а)(5), операторот мора да достави докази за едно од следниве случаи:

(1) дека е извршена проценка на ризик за да се докаже дека е постигнато ниво на безбедност кое е еднакво на онаа од точката CAT.POL.A.230(а)(1) или (2), во зависност од потребата;

(2) дека се исполнети следниве услови:

(i) забранети се специјални процедури за приод, како што се стрмни приоди, со проектирани височини поголеми од 60ft или помали од 35ft, операции со мала видливост, приод надвор од критериумите за стабилизиран приод според точката CAT.OP.MPA.115(а);

(ii) забранети се операции со краток приод во согласност со точката CAT.POL.A.250;

(iii) забрането е слетување на контаминирана полетно - слетна патека;

(iv) воспоставен е процес на соодветна обука, проверка и мониторинг на летачкиот екипаж;

(v) операторот воспоставува програма за анализа на слетување на аеродром (ALAP) за да гарантира дека се исполнети следниве услови:

(А) дека во моментот на пристигнување не се прогнозира грбен ветер;

(Б) доколку прогнозата предвидува дека полетно – слетната патека ќе биде мокра во проценетото време на пристигнување, растојанието за слетување при подготовката на авионот се утврдува или во согласност со точката CAT.OP.MPA.303 (а) или (б), во зависност од потребата, или ќе биде 115% од растојанието за слетување одредено за суви полетно – слетни патеки, зависи кое е подолго;

(В) во очекуваното време на пристигнување не се прогнозира дека постојат услови полетно – слетната патека да биде загадена;

(Г) во очекуваното време на пристигнување не се прогнозира дека постојат услови полетно – слетната патека да има неповолни временски услови;

(vi) целата опрема што влијае врз перформансите на слетување е во функција пред почетокот на летот;

(vii) летачкиот екипаж се состои од најмалку два квалификувани и обучени пилоти со неодамнешно искуство во операции во кои што се бара намалено растојание при слетување;

(viii) врз основа на преовладувачките услови за планираниот лет, командантот донесува конечна одлука да изврши операции во кои е скратено потребното растојание за слетување и не мора да спроведува операции ако смета дека не се исполнети безбедносните услови;

(ix) дополнителни услови на аеродромот, ако се утврдени од надлежен орган што го овластил аеродромот, земајќи ги предвид орографските карактеристики на зоната за приод, достапните помагала за приод и можноста за неуспешни пристапи и прекинати слетувања. `;

(љ) точката CAT.POL.A.330 се заменува како што следува:

` **CAT.POL.A.330 Слетување — суви полетно – слетни патеки**

(а) Масата на авионот при слетување, утврдена во согласност со CAT.POL.A.105(а), за проценетото време на слетување на аеродромот на дестинација или на кој било алтернативен аеродром, кој овозможува слетување со целосно запирање од висина од 50 ft над прагот и слетување во граници од 70 % од расположлива должина на ПСП за слетување (LDA).

(б) По пат на отстапување од точката (а), а под услов дека се постапува во согласност со точката CAT.POL.A.335, масата на авион при слетување, која што е одредена во согласност со CAT.POL.A.105 (а), за проценетото време на слетување на аеродромот на дестинација, е таква при што овозможува слетување со целосно запирање од висина од 50 ft над прагот и слетување во граници од 80 % од расположлива должина на ПСП за слетување (LDA).

(в) Кога се одредува масата за слетување, операторот го зема во предвид следново:

(1) надморската висина на аеродромот;

(2) не повеќе од 50 % од челната компонента на ветрот или не помалку од 150 % од грбната компонента на ветрот;

(3) видот на површината на полетно – слетната патека;

(4) наклонот на полетно – слетната патека во правец на слетувањето.

(г) Кога се применуваат процедури за стрмен приод на слетување, операторот ги користи факторизираните податоци за растојанието за слетување во согласност со точката (а), врз основа на проектираната висина пониска од 60 ft, но не пониска од 35 ft, при почитување на предвиденото во CAT.POL.A.345.

(д) При операции за слетување на кратка полетно – слетна патека, операторот користи поголем дел од факторизираните податоци за растојанието за слетување во согласност со точката (а) и го почитува предвиденото во CAT.POL.A.350.

(ѓ) За подготовка на авионот за лет, авионот или:

(1) слетува на најсоодветната полетно – слетната патека, без ветар;

(2) слетува на полетно – слетната патека, која ќе биде одредена земајќи ја предвид можната брзина и насока на ветрот, карактеристиките за управување на авионот на земја, како и други услови, како што се навигациските средства за слетување и теренот.

(д) Ако операторот не може да ги исполни барањата од точката (ѓ)(2) за аеродромот на дестинација, авионот може да се подготви за лет само ако е определен алтернативен аеродром, кој овозможува целосно усогласување со условите од (а) до (ѓ).`;

(м) точката CAT.POL.A.335 се заменува како што следува:

` **CAT.POL.A.335 Слетување — мокри и контаминирани полетно – слетни патеки**

(а) Кога соодветните метеоролошки извештаи или прогнози, покажуваат дека во проценетото време за пристигнување, полетно – слетната патека може да биде мокра, расположливата должина на ПСП за слетување (LDA), ќе биде една од следниве растојанија:

(1) растојанието за слетување кое е дадено во AFM за користење на мокри полетно – слетни патеки во периодот на подготовка на летот, но не помалку од она кое што се бара во точката CAT.POL.A.330;

(2) доколку растојанието за слетување не е дадено во AFM за користење на мокри полетно – слетни патеки во периодот на подготовка на летот, најмалку 115% од потребното растојание за слетување, кое е одредено во согласност со точката CAT.POL.A.330(а);

(3) растојание за слетување кое е пократко од она кое се бара во точката (а)(2), но не помалку од она кое што се бара во точката CAT.POL.A.330(а), зависно од потребата, доколку полетно – слетната патека има посебна карактеристика за подобрување на триењето и AFM вклучува специфични дополнителни информации за растојанието на слетување за тој тип на полетно – слетна патека;

(4) по пат на отстапување од точките (а)(1), (а)(2) и (а)(3), за авиони кои се одобрени за намалено растојание за слетување според точката CAT.POL.A.355, растојанието за слетување е одредено според точката CAT.POL.A.255 (б)(7)(iii).

(б) Кога соодветните метеоролошки извештаи или прогнози покажуваат дека во проценетото време за слетување, полетно – слетната патека може да биде контаминирана, растојанието за слетување не треба да ја надмине расположлива должина на ПСП за слетување (LDA). Операторот ги наведува во оперативниот прирачник, податоците за проценка на растојанието за слетување кои ќе се применуваат.`;

(н) се додава следнава точка CAT.POL.A.355:

` **CAT.POL.A.355 Одобрување на операции во кои бараното растојание за слетување е намалено** `;

(а) Операции со маса на авион при слетување кој овозможува слетување со целосно запирање во граници од 80 % од расположлива должина на ПСП за слетување (LDA) бараат претходно одобрување од надзорните органи. Таквото одобрување мора да се добие за секоја ПСП на која се извршуваат операциите со намалено растојание за слетување.

(б) За да се добие одобрувањето од точката (а), операторот спроведува проценка на ризик за да докаже дека е постигнато ниво на безбедност кое е еднакво на онаа од точката CAT.POL.A. 330(а) и дека е исполнет најмалку еден од следниве услови:

(1) земјата каде што е аеродромот има одредено јавен интерес и оперативна неопходност за операцијата, или поради зафрленоста на аеродромот или поради физичките ограничувања кои се поврзани со продолжението на ПСП;

(2) забранети се операции со краток приод во согласност со точката CAT.POL.A.350 и приоди кои се надвор од стабилизираните критериуми за приод одобрени според точката CAT.OP.MPA.115(а);

(3) забрането е слетување на контаминирана полетно - слетна патека;

(4) процедурата за посебна контрола на областа каде што се врши контакт со земја е дефинирана во Оперативниот прирачник (ОМ) и е имплементирана; оваа процедура мора да вклучува соодветни инструкции за неуспешен приод и прекинато слетување кога контактот со земја не може да се постигне во дефинираната област.

(5) воспоставен е процес на соодветна обука и проверка над летачкиот екипаж;

(6) летачкиот екипаж е квалификуван и има неодамнешно искуство во операции во кои што се бара намалено растојание при слетување на односниот аеродром;

(7) операторот воспоставува програма за анализа на слетување на аеродром (ALAP) за да гарантира дека се исполнети следниве услови:

(i) дека во моментот на пристигнување не се прогнозира грбен ветер;

(ii) доколку прогнозата предвидува дека полетно – слетната патека ќе биде мокра во проценетото време на пристигнување, растојанието за слетување при подготовката на авионот се утврдува или во согласност со точката CAT.OP.MPA.303(в), или ќе биде 115% од растојанието за слетување одредено за суви полетно – слетни патеки, зависи кое е подолго;

(iii) во очекуваното време на пристигнување не се прогнозира дека постојат услови полетно – слетната патека да биде контаминирана;

(iv) во очекуваното време на пристигнување не се прогнозираа неповолни метеоролошки услови на полетно – слетната патека;

(8) оперативните процедури се воспоставени и на должината на слетување за да се гарантира дека:

(i) целата опрема што влијае на перформансите на намалување на брзината е во функција пред почетокот на летот;

(ii) уредите за забавување се користат правилно од страна на летачкиот екипаж;

(9) воспоставени се посебни инструкции за одржување и оперативни процедури за уреди со кои се намалува брзината на авионите за да се зголеми довербата во тие системи;

(10) финалниот приод и слетувањето се извршуваат само во метеоролошки услови за визуелно летање (VMC);

(11) дополнителни услови во аеродромот, ако се утврдени од надлежен орган што го овластил аеродромот, земајќи ги предвид орографските карактеристики на зона на приод, достапните помагала за приод и можноста за неуспешни приод и прекинати слетувања. `;

(о) во точката CAT.POL.A.415, потточките (г) и (д) се заменуваат како што следува:

`(г) Границите на опсегот кои се дадени во точката (а) се зголемуваат за 18.5 км (10 NM), ако навигациската точност не одговара најмалку на навигациски карактеристики RNAV 5.

(д) Дозволено е испуштањето на гориво до количество, што одговара на потребните резерви за стигнување до аеродромот каде што се претпоставува дека авионот би слетал по отказ на мотор, во согласност со точка CAT.OP.MPA.150, соодветно за алтернативен аеродром, ако се користи безбедносна процедура.`;

(п) точката CAT.POL.A.420 се заменува како што следува:

`CAT.POL.A.420 Летање по маршрута— авиони со три или повеќе мотори, од кои два мотори се нефункционални

(а) Авион кој има три или повеќе мотори, во текот на неговата планирана рута, не смее да биде повеќе од 90 минути оддалечен од аеродромот кој ги исполнува условите за очекуваната маса при слетување од точката CAT.POL.A.430, со сите активни мотори при крстаречка моќност или потисок, во зависност од потребата, при стандардна температура и без ветер, освен ако ги исполнува условите од точки (б) до (д).

(б) Траекторијата на летање по маршрута со два нефункционални мотори му овозможува на авионот да го продолжи летањето во очекуваните временски услови, со надминување на сите препреки во опсег од 9.3 km (5 NM) од двете страни на предвидената маршрута со вертикално надвишување од најмалку од 2000 ft, до аеродром на кој се исполнети применливите услови за перформанси при очекуваната маса на слетување

(в) Се претпоставува дека двата мотора откажуваат во критичната точка од овој дел од маршрутата, каде што авионот, при брзина на крстарење или потисок, зависно од потребата, со сите мотори активни, при стандардна температура и без ветер, е повеќе од 90 минути лет оддалечен од аеродромот кој се спомнува во точката (а).

(г) Очекуваната маса на авионот во точката, во која се претпоставува дека двата мотори откажале, не е помала од масата, која го вклучува потребното гориво за лет до аеродромот, на кој се претпоставува дека ќе се изврши слетување и за пристигнувањето на авионот на висина од најмалку 450 м (1 500 ft) директно над зоната за слетување, по што тој има вкупно време на летање од уште 15 минути на крстаречка моќност или потисок, зависно од потребата.

(д) Расположливата брзина на искачување на авионот е 150 ft за минута, помалку од пропишаната.

(ѓ) Границите на ширината од точката (б) се зголемува до 18.5 км (10 NM) доколку навигациската прецизност не задоволува најмалку навигациски карактеристики RNAV 5.

(е) Дозволено е испуштањето на гориво до количество, што одговара на потребните резерви за стигнување до аеродромот за слетување, во согласност со точката (г), ако се користи безбедносна процедура.`;

(р) во точката CAT.POL.A.430(а), потточката (4) се заменува како што следува:

`(4) наклонот на полетно – слетната патека е во правецот за слетување.`;

(с) во точката CAT.POL.A.435, потточката (а) се заменува како што следува:

`(а) Кога соодветните метеоролошки извештаи или прогнози, покажуваат дека во проценетото време за слетување, полетно – слетната патека може да биде мокра, расположливата должина на ПСП за слетување (LDA), ќе биде една од следниве растојанија:

(1) растојанието за слетување кое е дадено во AFM за користење на мокри полетно – слетни патеки во периодот на подготовка на летот, но не помалку од она кое што се бара во точката CAT.POL.A.430;

(2) доколку растојанието за слетување не е дадено во AFM за користење на мокри полетно – слетни патеки во периодот на подготовка на летот, најмалку 115% од потребното растојание за слетување, кое е одредено во согласност со точката CAT.POL.A.430.`;

(т) во точката CAT.IDE.A.185, се додава следнава потточката (i):

`(i)) За авиони со максимална сертифицирана маса на полетување (MCTOM)) поголема од 27.000 кг, чии првично уверение за пловидбеност (CofA) издадено на или по 5 септември 2011 година, се опремени со алтернативен извор на енергија, на кој CVR и нивните сродни микрофони вградени во пилотската кабина автоматски се приклучуваат во случај на целосен прекин на напојувањето на CVR.`;

(ќ) се додава следнава точка CAT.IDE.A.191:

`CAT.IDE.A.191 Лесен уред за снимање на летот

(а)Авиони со турбински мотор со MCTOM од 2 250 кг или повеќе и авиони со MOPSC поголема од 9 мора да бидат опремени со уред за снимање на летот , ако се исполнети сите следни услови:

(1) тие да не се опфатени со CAT.IDE.A.190(а);

(2) нивниот индивидуален сертификат за пловидбеност (CofA) прв пат им беше издаден на или по 5 септември 2022 година.

(б) Уредот за снимање на летот ги снима, во вид на податоци за летот или слики, информациите кои што се доволни за да се одреди патеката на летот и брзината на воздухопловот.

(в) Уредот за снимање на летот мора да биде во можност да ги задржи податоците од летот или сликите снимени најмалку во последните 5 часа.

(г) Уредот за снимање на летот започнува со снимање автоматски пред авионот да биде во можност да се движи самостојно, а снимањето ќе престане автоматски откако авионот веќе не е во можност да се движи самостојно.

(д) Ако уредот за снимање на летот снима слики или звук во кабината на летачкиот екипаж , командантот мора да има на располагање функција што ги менува визуелните и звучните снимки направени пред да се активира функцијата, така што овие записи не можат да се репродуцираат или копираат со вообичаени техники.`;

(у) точката CAT.IDE.A.230(б) се заменува како што следува:

`(б) Количеството на кислород наведено во (а) треба да бидат доволни за остатокот од летот по декомпресија на кабината, кога висината на која се наоѓа кабината надминува 8 000 ft ама не надминува 15 000 ft за најмалку 2 % од превезените патници, но во никој случај за помалку од едно лице.`;

(ф) точката CAT.IDE.A.230(г) се заменува како што следува:

`(г) Опремата за кислород за прва помош треба да има можност да генерира голем проток на секое лице.`;

(х) точката CAT.IDE.A.345 се изменува и дополнува со следново:

(i) Насловот на членот се заменува како што следува:

` **CAT.IDE.A.345 Комуникациска, навигациска опрема и опрема за набљудување за извршување на летови по правилата за летање по инструменти (IFR) или правилата за визуелно летање (VFR) по маршрути, кај кои навигацијата не се одвива според визуелните ориентири**`;

(ii) точката CAT.IDE.A.345(а) се заменува како што следува

`(а) Авиони, кои се користат по правилата за летање по инструменти (IFR) или правила за визуелно летање (VFR), се опремени со радиокомуникациска, навигациска опрема и опрема за набљудување согласно применливите услови за воздушниот простор.`;

(аа) се додава следнава точка CAT.IDE.H.191:

`CAT.IDE.H.191 Лесен уред за снимање на летот

(а)Хеликоптери со турбински мотор со МСТОМ од 2 250 кг или повеќе мора да бидат опремени со уред за снимање на летот, ако се исполнети сите следни услови:

(1) тие да не се опфатени со CAT.IDE.H.190(а);

(2) нивниот индивидуален сертификат за пловидбеност (CofA) прв пат им беше издаден на или по 5 септември 2022 година.

(б) Уредот за снимање на летот ги снима, во вид на податоците за летот или слики, информациите кои што се доволни за да се одреди патеката на летот и брзината на воздухопловот.

(в) Уредот за снимање на летот мора да биде во можност да ги задржи податоците од летот или сликите снимени најмалку во последните 5 часа.

(г) Уредот за снимање на летот започнува со снимање автоматски пред хеликоптерот да биде во можност да се движи самостојно, а снимањето ќе престане автоматски откако хеликоптерот веќе не е во можност да се движи самостојно.

(д) Ако уредот за снимање на летот снима слики или звук во кабината на летачкиот екипаж, командантот мора да има на располагање функција што ги менува визуелните и звучните снимки направени пред да се активира функцијата, така што овие записи не можат да се репродуцираат или копираат со вообичаени техники.`;

(бб) точка CAT.IDE.H.345 се изменува и дополнува со следново:

(i) Насловот на членот се заменува како што следува:

` **CAT.IDE.H.345 Комуникациска, навигациска опрема и опрема за набљудување за извршување на летови по правилата за летање по инструменти (IFR) или правилата за визуелно летање (VFR) по маршрути, кај кои навигацијата не се одвива според визуелните ориентири**`;

(ii) точката CAT.IDE.H.345(а) се заменува како што следува

`(а) Хеликоптери, кои се користат по правилата за летање по инструменти (IFR) или правилата за визуелно летање (VFR), се опремени со радиокомуникациска, навигациска опрема и опрема за набљудување согласно применливите услови за воздушниот простор.`;

(7) Анекс V (Дел – SPA), се изменува и дополнува со следново:

(а) точката SPA.SET-IMC.105(б) се заменува како што следува:

`(б) посебни упатства и процедури за одржување со цел да се да се обезбедат планираните нивоа на постојана пловидбеност и сигурност на воздухопловот на операторот во согласност со Регулативата (ЕУ) бр. 1321/2014, вклучувајќи и сè од следниве работи:

(1) програма за следење на параметрите на моторот, освен за авиони со првичен поединечно издаден сертификат за пловидбеност по 31 декември 2004 година, кој мора да има автоматски систем за следење на трендот;

(2) програма за обезбедување на сигурност на погонскиот систем и другите придружни системи;`

(8) Анекс VI (Дел – NCC), се изменува и дополнува со следново:

(а) точката NCC.GEN.101 се заменува како што следува:

'Одобрените организации за обука од кои се бара да се усогласат со овој Анекс, исто

така, се во согласност и со:

(а) ORO.GEN.310, во зависност од потребата; и

(б) ORO.MLR.105. ';

(б) точката NCC.GEN.145 се заменува како што следува:

` **CAT.GEN.145 Ракување со снимките од уредите за снимање на податоците од летот: чување, изработка, заштита и користење**

(а) По несреќа, сериозен инцидент или настан, кој е утврден од страна на истражните органи, операторот ги чува оригиналните запишани податоци од уредите за снимање на податоците, во текот на 60 денови, ако не е определено поинаку од страна на истражниот орган.

(б) Операторот врши оперативни проверки и проценки на записите за да се обезбеди континуираното функционирање на уредите за снимање на летот кои мора да се носат.

(в) Операторот гарантира дека записите од параметрите на летот и комуникациски пораки преку пренос на податоци кои се бараат да бидат снимени на уреди за снимање на летот се чуваат. Меѓутоа, за целите на тестирање и одржување на тие уреди за снимање на летот, дозволено е бришење на информациите до еден час од најстарите запишани податоци во времето на тестирање.

(г) Операторот чува и одржува ажурирана документација, која ги прикажува информациите, потребни за претворање на необработените податоци од податоците од летот во параметри од летот, изразени во технички единици.

(д) Операторот ги става на располагање сите зачувани записи од уредот за снимање на податоците од летот, доколку надлежниот орган го утврди тоа.

(ѓ) Без да е во спротивност со Регулатива (ЕУ) бр. 996/2010 и Регулативата (ЕУ) 2016/679:

(1) освен за обезбедување на исправноста на уредот за снимање на летот, гласовните записи од уредот за снимање на летот, не смеат да се откријат ниту пак да се користат, освен доколку не се исполнат следниве услови:

(i) да има пропишана постапка која се однесува на ракување со таквите гласовни звучни записите и со нивните транскрипти;

(ii) сите засегнати членови на екипажот и техничките лица/членови на екипаж да се согласуваат со тоа;

(iii) таквите звучни записи да се употребуваат само за одржување или подобрување на безбедноста.

(1а) Кога гласовните звучните записи од уредот за снимање на летот се проверуваат, за да се докаже исправноста на уредот за снимање на летот, операторот мора да ја заштити приватност на звучните записите и да се осигура дека тие не се откриени или користени за други цели освен за целта да се докаже дека уредот за снимање на летот е исправен;

(2) Параметрите од летот или комуникациски пораки снимени од уредот за снимање на летот преку пренос на податоци нема да се користат за цели кои не се испитување за воздухопловна несреќа или инцидент, а кои се предмет на задолжително известување, освен доколку таквите записи ги исполнат следниве услови:

(i) се користат од страна на операторот единствено за целите на одржување на пловидбеноста или одржувањето;

(ii) се анонимни;

(iii) се откриваат преку безбедносни процедури.

(3) Освен за гарантирање на исправноста на уредот за снимање на летот, сликите од кабината на летачкиот екипаж кои се снимени со тој уредот, смеат да се обелоденат и користат, само доколку се исполнети следниве услови:

(i) доколку е пропишана процедура која е поврзана со постапувањето со такви записи на слики;

(ii) со претходна согласност од сите членови на екипажот и персоналот за одржување кои се засегнати;

(iii) ваквите записи со слики се користат само за одржување или за подобрување на безбедноста.

(3.а) Кога сликите од кабината на летачкиот екипаж кои се снимени со уредот за снимање на летот се проверуваат за да се гарантира исправноста на тој уред, тогаш:

(i) тие слики не смеат да бидат обелоденети или користени за која било друга цел, освен за да се гарантира исправноста на уредот за снимање на летот;

(ii) доколку на сликите да бидат видливи делови од членовите на екипажот, операторот ќе ја гарантира приватноста за тие слики. `;

(в) точката NCC.OP.225 се заменува како што следува:

`NCC.OP.225 Услови за приод и слетување - авиони

Пред да го започне приодот за слетување, водачот на воздухопловот мора да утврди дека, во согласност со расположливите информации, временските услови на аеродромот или оперативното место и условите на планираната полетно-слетна патека, нема да го попречуваат извршувањето на безбеден приод, слетување или неуспешен приод.`;

(г) се додава следнава точка NCC.OP.226:

`NCC.OP.226 Услови за приод и слетување -хеликоптери

Пред да го започне приодот за слетување, водачот на воздухопловот мора да утврди дека, во согласност со расположливите информации, временските услови на аеродромот или оперативното место и условите во зоната на завршно приоѓање и полетување (FATO) кои што се планираат да се користат, нема да го попречуваат извршувањето на безбеден приод, слетување или неуспешен приод.`;

(9) Анекс VII (Дел – NCO) се изменува и дополнува со следново:

(а) точката NCO.OP.205 се заменува како што следува:

`NCO.OP.205 Услови за приод и слетување - авиони

Пред да го започне приодот за слетување, водачот на воздухопловот мора да утврди дека, во согласност со расположливите информации, временските услови на аеродромот или оперативното место и условите на планираната полетно-слетна патека, нема да го попречуваат извршувањето на безбеден приод, слетување или неуспешен приод.`;

(б) се додава следнава точка NCO.OP.206:

`NCO.OP.206 Услови за приод и слетување - хеликоптери

Пред да го започне приодот за слетување, водачот на воздухопловот мора да утврди дека, во согласност со расположливите информации, временските услови на аеродромот или оперативното место и условите во зоната на завршно приоѓање и полетување (FATO), нема да го попречуваат извршувањето на безбеден приод, слетување или неуспешен приод.`;

(в) точката NCO.SPEC.MCF.105(а) се заменува како што следува:

`(а) По пат на отстапување од NCO.GEN.105(а)(4) од овој Анекс, летот за сервисна проверка може да се изврши со воздухоплов кој бил пуштен во употреба со нецелосно спроведено одржување во согласност со точката M.A.801(ѓ) од Анекс I (Дел – M), 145.A.50(д) од Анекс II (Дел – 145) или ML.A.801(ѓ) од Анекс Vб од (Дел – ML) од Регулативата (ЕУ) бр. 1321/2014 на Комисијата. `;

(г) точката NCO.SPEC.MCF.130 се заменува како што следува:

`NCO.SPEC.MCF.130 Симулирани невообичаени или вонредни процедури во лет

По пат на отстапување од NCO.SPEC.145, водачот на воздухопловот може да симулира ситуации за кои се бара да се применат невообичаени или вонредни процедури додека специјалистот за задачи е во воздухопловот, доколку симулацијата е потребна за да се реализира целта на летото и доколку е тоа идентификувано во листата за проверка која е наведена во точка NCO.SPEC.MCF.110 или во оперативни процедури. `;

(10) Анекс VIII (Дел – SPO) се изменува и дополнува со следново:

(а) точката SPO.GEN.140(A)(10) се заменува како што следува:

`(10) техничкиот дневник на воздухопловот, во согласност со Регулативата (ЕУ) бр. 1321/2014, во зависност од потребата.`;

(б) точката SPO.GEN.145 се заменува како што следува:

`SPO.GEN.145 Ракување со снимките од уредите за снимање на летот: чување, изработка, заштита и користење

(а) По несреќа, сериозен инцидент или настан, кој е утврден од страна на истражните органи, операторот ги чува оригиналните запишани податоци од уредот за снимање на летот, во текот на 60 денови, ако не е определено поинаку од страна на истражниот орган.

(б) Операторот врши оперативни проверки и проценки на записите за да се обезбеди континуираното функционирање уредите за снимање на летот кои мора да се носат.

(в) Операторот гарантира дека записите од параметрите на летот и комуникациски пораки преку пренос на податоци кои се бараат да бидат снимени на уреди за снимање на летот се чуваат. Меѓутоа, за целите на тестирање и одржување на тие уреди за снимање на

летот, дозволено е бришење на информациите до еден час од најстарите запишани податоци во времето на тестирање.

(г) Операторот чува и одржува ажурирана документација, која ги прикажува информациите, потребни за претворање на необработените податоци од податоците од летот во параметри од летот, изразени во технички единици.

(д) Операторот ги става на располагање сите зачувани записи од уредот за снимање на податоците од летот, доколку надлежниот орган го утврди тоа.

(ѓ) Без да е во спротивност со Регулатива (ЕУ) бр. 996/2010 и Регулативата (ЕУ) 2016/679, освен за обезбедување на исправноста на уредот за снимање на летот.

(1) гласовните звучните записи од уредот за снимање на летот, не смеат да се откријат ниту пак да се користат, освен доколку не се исполнат следниве услови:

(i) да има пропишана постапка која се однесува на ракување со таквите гласовни звучни записи и со нивните транскрипти;

(ii) сите засегнати членови на екипажот и техничките лица/членови на екипаж да се согласуваат со тоа;

(iii) таквите звучни записи да се употребуваат само за одржување или подобрување на безбедноста.

(1а) Кога гласовните записи од уредот за снимање на летот се проверуваат, за да се докаже исправноста на уредот за снимање на летот, операторот мора да ја заштити приватност на звучните записите и да се осигура дека тие не се откриени или користени за други цели освен за целта да се докаже дека уредот за снимање на летот е исправен;

(2) Параметрите од летот или комуникациски пораки снимени со уредот за снимање на летот нема да се користат за цели кои не се испитување за воздухопловна несреќа или инцидент, а кои се предмет на задолжително известување. Тоа ограничување нема да се применува, освен доколку таквите записи ги исполнат следниве услови:

(i) се користат од страна на операторот единствено за целите на одржување на пловидбеноста или одржувањето;

(ii) се анонимни;

(iii) се откриваат преку безбедносни процедури.

(3) Освен за гарантирање на исправноста на уредот за снимање на летот, сликите од кабината на летачкиот екипаж кои се снимени со тој уредот, смеат да се обелоденат и користат, само доколку се исполнети следниве услови:

(i) доколку е пропишана процедура која е поврзана со постапувањето со такви записи на слики;

(ii) со претходна согласност од сите членови на екипажот и персоналот за одржување кои се засегнати;

(iii) ваквите записи со слики се користат само за одржување или за подобрување на безбедноста.

(3.а) Кога сликите од кабината на летачкиот екипаж кои се снимени со уредот за снимање на летот се проверуваат за да се гарантира исправноста на тој уред, тогаш:

(i) тие слики не смеат да бидат обелоденети или користени за која било друга цел, освен за да се гарантира исправноста на уредот за снимање на летот;

(ii) доколку на сликите да бидат видливи делови од членовите на екипажот, операторот ќе ја гарантира приватноста за тие слики.

(в) точката SPO.OP.210 се заменува како што следува:

`SPO.OP.210 Услови за приод и слетување - авиони

Пред да го започне приодот за слетување, водачот на воздухопловот мора да утврди дека, во согласност со расположливите информации, временските услови на аеродромот или оперативното место и условите на планираната полетно-слетна патека, нема да го попречуваат извршувањето на безбеден приод, слетување или неуспешен приод.`;

(г) се додава следнава точка SPO.OP.211:

`SPO.OP.211 Услови за приод и слетување - хеликоптери

Пред да го започне приодот за слетување, водачот на воздухопловот мора да утврди дека, во согласност со расположливите информации, временските услови на аеродромот или оперативното место и условите во зоната на завршно приоѓање и полетување (FATO), нема да го попречуваат извршувањето на безбеден приод, слетување или неуспешен приод.`;

(д) се додава следнава точка SPO.IDE.A.146:

` **SPO.IDE.A.146 Лесен уред за снимање на летот**

(а)Авиони со турбински мотор со MCTOM од 2 250 кг или повеќе и авиони со MOPSC поголема од 9 мора да бидат опремени со уред за снимање на летот , ако се исполнети сите следни услови:

(1) тие да не се опфатени со SPO.IDE.A.145(а);

(2) тие се користат за комерцијални цели;

(3) нивниот индивидуален сертификат за пловидбеност (CofA) прв пат им беше издаден на или по 5 септември 2022 година.

(б) Уредот за снимање на летот ги снима, во вид на податоци од летот или слики, информациите кои што се доволни за да се одреди патеката на летот и брзината на воздухопловот.

(в) Уредот за снимање на летот мора да биде во можност да ги задржи податоците од летот или сликите снимени најмалку во последните 5 часа.

(г) Уредот за снимање на летот започнува со снимање автоматски пред авионот да биде во можност да се движи самостојно, а снимањето ќе престане автоматски откако авионот веќе не е во можност да се движи самостојно.

(д) Ако уредот за снимање на летот снима слики или звук во кабината на летачкиот екипаж, водачот на воздухопловот мора да има на располагање функција што ги менува визуелните и звучните снимки направени пред да се активира функцијата, така што овие записи не можат да се репродуцираат или копираат со вообичаени техники.`;

(ѓ) се додава следнава точка SPO.IDE.H.146:

` **SPO.IDE.H.146 Лесен уред за снимање на летот**

(а)Хеликоптери со турбински мотор со МСТОМ од 2 250 кг или повеќе со МОРSС поголема од 9 мора да бидат опремени со уред за снимање на летот, ако се исполнети сите следни услови:

(1) тие да не се опфатени со SPO.IDE.H.145(a);

(2) тие се користат за комерцијални цели;

(3) нивниот индивидуален сертификат за пловидбеност (CofA) прв пат им беше издаден на или по 5 септември 2022 година.

(б) Уредот за снимање на летот ги снима, во вид на податоците од летот или слики, информациите кои што се доволни за да се одреди патеката на летот и брзината на воздухопловот.

(в) Уредот за снимање на летот мора да биде во можност да ги задржи податоците од летот или сликите снимени најмалку во последните 5 часа.

(г) Уредот за снимање на летот започнува со снимање автоматски пред хеликоптерот да биде во можност да се движи самостојно, а снимањето ќе престане автоматски откако хеликоптерот веќе не е во можност да се движи самостојно.

(д) Ако уредот за снимање на летот снима слики или звук во кабината на летачкиот екипаж, водачот на воздухопловот мора да има на располагање функција што ги менува визуелните и звучните снимки направени пред да се активира функцијата, така што овие записи не можат да се репродуцираат или копираат со вообичаени техники.`;

(е) точката SPO.SPE.MCF.100(a) се заменува како што следува:

`(а) `Ниво А` на лет за сервисна проверка – за лет на кој се очекува користење на процедури за невообичаени или вонредни процедури, како што е дефинирано во Прирачникот за лет на воздухопловот, или каде се бара за време на летот да се потврди функционирањето на системот за поддршка или на останатите безбедносни уреди;`.

РЕГУЛАТИВА ЗА СПРОВЕДУВАЊЕ (ЕУ) Бр.2020/1176

на КОМИСИЈАТА

од 7 август 2020 година,

за изменување на Регулативата (ЕУ) Бр. 2019/1387 во насока на одложување на роковите за примена на определени мерки во контекст на COVID – 19 пандемијата

(Текст со важност за ЕЕО)

ЕВРОПСКАТА КОМИСИЈА,

имајќи го предвид Договорот за функционирањето на Европската унија,

Имајќи ја предвид Регулативата (ЕУ) 2018/1139 на Европскиот Парламент и Советот од 4 јули 2018 за заедничките правила во областа на цивилното воздухопловство и за основање на Агенцијата за безбедност во воздухопловството на Европската унија, изменувајќи ги Регулативите (ЕК) Бр. 2111/2005, (ЕУ) Бр. 1008/2008, (ЕУ) Бр. 996/2010, (ЕУ) Бр. 376/2014 и Директивите 2014/30/ЕУ и 2014/53/ЕУ на Европскиот Парламент и Советот, и укинувајќи ги Регулативите Бр. (ЕУ) 552/2004 и (ЕУ) Бр. 216/2008 на Европскиот Парламент и Советот и Регулатива (ЕЕУ) Бр. 3992/91([112]) на Советот, а особено Член 31,

Каде што:

[112] OJ L 212, 22.8.2018, p.1.

(1) Мерките воведени по однос на COVID – 19 пандемијата сериозно ја отежнуваат способноста на земјите – членки и на воздухопловната индустрија да се подготват за примена на голем број неодамна усвоени регулативи за спроведување во областа на воздухопловната безбедност.

(2) Ограничувањето и промените на условите за работа како и достапноста на вработените, во комбинација со дополнителниот обем на работа потребен за управување со значајните негативни последици од пандемијата COVID – 19 за сите засегнати страни ги нарушуваат подготовките за примена на овие регулативи за спроведување.

(3) ЕУ Регулативата за спроведување ЕУ 2019/1387([113]) ги пропишува новите стандарди за пресметување на перформансот на авионите при слетување, кои се применливи од 5 ноември 2020. Со цел да се избегне примената на овие стандарди да го нарушат лесниот процес на продолжување на летовите во насока на закрепнување од COVID – 19 пандемијата поради дополнителни оперативни услови, нивната примена треба да биде одложена со цел да им се дозволи на одговорните национални власти и засегнатите страни да се подготват за нивна имплементација.

(4) Агенцијата за безбедност во воздухопловството на Европската унија и потврди на Комисијата дека одложувањето на примената на одредбите наведени во точка 3 е возможно без истото да има штетен ефект врз безбедноста во воздухопловството, со оглед на тоа што тие содржат технички олеснувања за индустријата кои најдобро се применуваат во нормална оперативна средина.

(5) Со цел да се обезбеди итно олеснување за националните воздухопловни власти и сите засегнати страни за време на COVID – 19 пандемијата и да им се овозможи да го прилагодат својот план за одлагањето на примената на одредбите кои се во прашање, оваа регулатива влегува во сила наредниот ден од денот на нејзиното објавување во *Службениот Весник на Европската унија*.

(6) Мерките предвидени со оваа регулатива се во согласност со мислењето на Комитетот основан согласно Член 127 од Регулативата (ЕУ) 2018/1139,

ЈА ДОНЕСЕ ОВАА РЕГУЛАТИВА:

Член 1

[113] РЕГУЛАТИВА ЗА СПРОВЕДУВАЊЕ (ЕУ) бр. 2019/1387 НА КОМИСИЈАТА
од 1 август 2019 година
за изменување и дополнување на Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012 во однос на условите за пресметување на перформансот на авионот при слетување и стандардите за проценка на состојбата на површината на полетно – слетната патека, како и за новините во однос на одредена опрема за безбедност на воздухопловот и за условите и операциите кои не поседуваат оперативно одобрение за операции со продолжен долет (OJ L 229, 5.9.2019, p.1)

Во ставот три на Член 2 од Регулативата (ЕУ) 2019/1387, ‘5 ноември 2020’се заменува со ‘12 август 2021’.

Член 2

Оваа регулатива влегува во сила наредниот ден од денот на нејзиното објавување во *Службениот Весник на Европската унија*.

Оваа регулатива е целосно обврзувачка и директно применлива во сите земји-членки.

Брисел, 7 август 2020.

За Комисијата

Претседател

Урсула ВОН ДЕР ЛЕЈЕН

ПРИЛОГ 3

РЕГУЛАТИВА ЗА СПРОВЕДУВАЊЕ (ЕУ) Бр.1332/2011
на КОМИСИЈАТА

од 16 декември 2011 година,

за утврдување на заеднички услови за користење на воздушниот простор и оперативни процедури за избегнување на судир во воздух

(Текст со важност за ЕЕО)

ЕВРОПСКАТА КОМИСИЈА,

имајќи го предвид Договорот за функционирањето на Европската унија,

имајќи ја предвид Регулативата (ЕУ) бр. 216/2008 на Европскиот парламент и на Советот, од 20 февруари 2008 година, за заеднички правила во областа на цивилното воздухопловство и за основање на Европската агенција за безбедност на воздухопловството, а за укинување на Директива 91/670/ЕЕЗ, Регулативата (ЕЗ) бр. 1592/2002 и Директива 2004/36/ЕЗ на Советот ([114]), и особено членовите 8(1), 8(5) и 9(4) од истата,

со оглед на тоа што:

(1) Со условите за безбедноста треба да им се наметне на операторите на воздухоплови, кои се регистрирани во земја–членка или се регистрирани во трета

([114]) Сл. весник. L 79, 19.3.2008 година, стр. 1.

земја, а со нив управува оператор на Унијата, како и на операторите на воздухоплови кои, во рамките на Унијата, ги користи оператор на трета земја.

(2) После серијата блиски средби во воздух во кои било нарушено безбедното растојание, вклучувајќи ги и несреќите во Јаизу (Јапонија) во 2001 година, и во Уберлинген (Германија) во 2002 година, потребно е да се подобри моменталната верзија на софтверот за системот за избегнување на судири во воздух. Од студиите се дојде до заклучок дека со моменталната верзија на софтверот за системот за избегнување на судири во воздух постои веројатност за ризик од судир во воздух од 2.7 x 10^{-8} по час на лет. Заради тоа моменталната верзија на ACAS II, верзија 7.0 се смета дека претставува неприфатлив ризик по безбедноста.

(3) Потребно е да се воведе нова верзија на софтверот за системот за избегнување на судири во воздух (ACAS II), со цел да се избегне судир во воздух на сите воздухоплови кои летаат во воздушниот простор кој е опфатен со Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008.

(4) Со цел да се обезбедат највисоки можни стандарди за безбедноста, воздухопловите кои не се во рамките на обемот на задолжителниот услов за превоз, но кои се опремени со ACAS II, пред влегување во сила на оваа регулатива треба да инсталираат ACAS II, кој ја содржи најновата верзија на софтверот за избегнување на судири.

(5) За да се осигура дека се постигнуваат безбедносните добивки поврзани со новата верзија на софтверот, сите воздухоплови треба да се опремат во најкраток можен рок. Сепак, на воздухопловната индустрија треба да и се даде реален временски рок за да се прилагоди кон оваа нова регулатива, имајќи ја предвид расположливоста со нова опрема.

(6) Агенцијата изготви нацрт правила за спроведување и истите ги достави до Комисијата за мислење согласно член 19(1) од Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008.

(7) Мерките кои се предвидуваат во оваа регулатива се во согласност со мислењето на Комитетот на Европската агенција за безбедност на воздухопловството, основана согласно член 65 од Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008,

ЈА ДОНЕСЕ СЛЕДНАТА РЕГУЛАТИВА:

Член 1

Предмет и опсег

Со оваа регулатива се утврдуваат заеднички услови за користење на воздушниот простор, како и оперативни процедури за избегнување на судири во воздух, кои треба да ги исполнуваат:

(а) операторите на воздухоплови спомнати во член 4(1)(б) и (в) од Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008, кои вршат летови во, во рамките на или вон Унијата; и

(б) операторите на воздухоплови спомнати во член 4(1)(г) од Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008, кои вршат летови во рамките на воздушниот простор над територијата на која се применува Договорот, како и во кој било друг воздушен простор во кој земјите–членки ја применуваат Регулатива (ЕЗ) бр. 551/2004 на Европскиот парламент и на Советот ([115]).

Член 2

Дефиниции

За потребите на оваа регулатива се применуваат следните дефиниции:

(1) 'систем за избегнување на судири во воздух (ACAS) (airborne collision avoidance system (ACAS))' е систем за воздухопловите, кој работи врз основа на сигналите на транспондерот на надзорниот радар (SSR) и кој работи независно од опремата на земја, со цел на пилотот да му се дадат информации за воздухоплови кои го загрозуваат, а кои се опремени со транспондери на SSR;

(2) 'систем за избегнување на судири во воздух II (ACAS II) (airborne collision avoidance system II (ACAS II))' е систем за избегнување на судири во воздух, кој, покрај известувањата за други авиони во сообраќајот, дава и совети за разрешување на конфликтна ситуација во вертикална рамнина;

(3) 'индикација за советодавно известување (за разрешување на конфликтна состојба, блиска средба) (RA) (resolution advisory (RA) indication))' е известување кое му се дава на екипажот на летање, со кое се препорачува маневар со цел да се обезбеди растојание од сите закани, или ограничување на маневар со цел да се задржи постојното растојание;

(4) 'индикација за известување за други авиони во сообраќајот (TA) (traffic advisory (TA) indication))' е известување кое му се дава на екипажот на летање за тоа дека близината на друг воздухоплов претставува потенцијална закана.

Член 3

Систем за избегнување на судири во воздух (ACAS)

1. Авионите спомнати во Оддел I од Анексот кон оваа регулатива се опремени и делуваат согласно правилата и процедурите наведени во Анексот.

2. Земјите–членки обезбедуваат дека авионите спомнати во член 1(2)(а) од

([115]) Сл. весник. L 96, 31.3.2004 година, стр. 20.

Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 летаат во склад со правилата и процедурите утврдени во Анексот согласно условите наведени во тој член.

Член 4

Посебни одредби кои се применуваат на оператори кои подлежат на Регулатива (ЕЕЗ) бр. 3922/91 ([116])

1. По пат на отстапување од наведеното во одредбите OPS 1.668 и OPS 1.398 од Анекс III кон Регулатива (ЕЕЗ) бр. 3922/91, член 3 и Анексот кон оваа регулатива се применуваат на операторите на авиони спомнати во член 1(а).

2. Кој било друга обврска која со Регулатива (ЕЕЗ) бр. 3922/91 се наметнува на авиопревозниците, во врска со одобрението, инсталацијата или работата на опрема и понатака се применува на ACAS II.

Член 5

Влегување во сила и примена

1. Оваа регулатива влегува во сила на 20^{от} ден од денот на нејзиното објавување во *Службениот весник на Европската унија.*

2. Членовите 3 и 4 се применуваат од 1 март 2012 година.

3. По пат на отстапување од наведеното во став 2, во случај на воздухоплови со индивидуално уверение за пловидбеност, кое е издадено пред 1 март 2012 година, почнувајќи од 1 декември 2015 година, се применуваат одредбите од член 3 и 4.

Оваа регулатива е целосно обврзувачка и директно применлива во сите земји–членки

Брисел, 16 декември 2011 година.

За Комисијата
Претседател
Хозе Мануел БАРОСО

([116]) Сл. весник. L 373, 31.12.1991 година, стр. 4.

АНЕКС

Системи за избегнување на судири во воздух (ACAS) II

(Дел–ACAS)

Поддел I – Опрема за ACAS II

AUR.ACAS.1005 **Услов за карактеристиките**

(1) Следните авиони на турбински погон се опремени со систем за избегнување на судири ACAS II, верзија 7.1:

(а) авионите со максимална дозволена маса при полетување поголема од 5 700 kg;

(б) авионите со одобрение да превезуваат повеќе од 19 патници.

(2) Воздухопловите кои не се спомнати во точка 1, а кои, врз доброволна основа, се опремени со ACAS II, имаат верзија 7.1 на софтверот за избегнување на судири.

(3) Точка 1 не се применува на системите за воздухоплови без екипаж.

Поддел II – Операции

AUR.ACAS.2005 **Користење на ACAS II**

(1) ACAS II се користи за време на лет, освен како што се предвидува во списокот за минимална, неопходна опрема како што е утврдено во Анекс III кон Регулатива (ЕЕЗ) бр. 3922/91, на начин со кој се овозможува известувањата за RA да им се дадат на екипажите, кога ќе се идентификува друг воздухоплов во непосредна близина, освен кога RA модот за индикација е инхибиран поради абнормална процедура или услови кои ги лимитираат перформансите, (при што исклучиво се користи модот за индикација на TA или негов еквивалент).

(2) Кога ACAS II дава индикации за RA:

(а) пилотот кој управува со авионот веднаш постапува согласно индикациите на известувањето за RA, дури и да е во спротивно со упаството на контролата на летање (ATC), освен ако со таквата постапка не би се загрозила безбедноста на воздухопловот;

(б) екипажот на летање, веднаш штом работното оптоварување тоа го дозволува, ја известува соодветната единица на ATC за кое било RA, со кое се бара отстапување од тековното упатство или одобрение од ATC;

(в) откако конфликтот ќе се разреши, воздухопловот:

(i) веднаш ќе започне да се придржува кон условите на потврденото упатство или одобрение од ATC и ја известува ATC за тој маневар; или

(ii) се придржува кон секоја измена или дополнувања на издаденото упатство или одобрение од ATC.

AUR.ACAS.2010 **Обука за ACAS II**

Операторите ги утврдуваат оперативните процедури и програми за обука за ACAS II, така што екипажот на летање е соодветно обучен за избегнување на судири и стручен да ја користи опремата на ACAS II.

РЕГУЛАТИВА ЗА СПРОВЕДУВАЊЕ (ЕУ) Бр. 2016/583
на КОМИСИЈАТА

од 15 април 2016 година,

со која се изменува и дополнува Регулатива (ЕУ) бр. 1332/2011, за утврдување на заеднички услови за користење на воздушниот простор и оперативни процедури за избегнување на судир во воздух

(Текст со важност за ЕЕО)

ЕВРОПСКАТА КОМИСИЈА,

имајќи го предвид Договорот за функционирањето на Европската унија,

имајќи ја предвид Регулативата (ЕУ) бр. 216/2008 на Европскиот парламент и на Советот, од 20 февруари 2008 година, за заеднички правила во областа на цивилното воздухопловство и за основање на Европската агенција за безбедност на воздухопловството, а за укинување на Директива 91/670/ЕЕЗ, Регулативата (ЕЗ) бр. 1592/2002 и Директива 2004/36/ЕЗ на Советот ([117]), и особено член 8(5) и 9(4) од истата,

со оглед на тоа што:

(1) Со Регулатива (ЕУ) бр. 1332/2011 на Комисијата ([118]), од авионите на турбински погон, со максимално одобрена маса при полетување (МСТОМ) поголема од 5 700 kg, или со кои е дозволен превоз на повеќе од 19 патници, се бара да се опремени со нова верзија на софтвер 7.1 на системот за избегнување на судири во воздух (ACAS II), со цел да се избегнат судири во воздух. Исто така, овој услов се применува и на операторите со одредени авиони кои се регистрирани во трета земја.

(2) Исто така, со Регулатива (ЕУ) бр. 1332/2011, и од авиопревозниците на Унијата, кои подлежат на Регулатива (ЕЕЗ) бр. 3922/91 на Советот ([119]), се бара да ја инсталираат новата верзија на софтверот 7.1 на ACAS II на своите авиони. Меѓутоа, оваа одредба е застарена, бидејќи Регулативата (ЕЕЗ) бр. 3922/91 повеќе не се применува на тие оператори, бидејќи нејзиниот Анекс III е избришан. На тие

([117]) Сл. весник. L 79, 19.3.2008 година, стр. 1.
([118]) Регулатива (ЕУ) бр. 1332/2011 на Комисијата, од 16 декември 2011 година, за утврдување на заеднички услови за користење на воздушниот простор и оперативни процедури за избегнување на судири во воздух (Сл. весник. L 336, 20.12.2011 година, стр. 20).
([119]) Регулатива (ЕЕЗ) бр. 3922/91 на Советот, од 16 декември 1991 година, за хармонизација на техничките услови и административни постапки во областа на цивилното воздухопловство (Сл. весник. L 373, 31.12.1992, стр. 4).

операторите сега се применува Регулатива (ЕУ) бр. 965/2012 на Комисијата ([120]), во која се содржани потребните правила во тој поглед. Заради тоа, застарената одредба од Регулатива (ЕУ) бр. 1332/2011 треба да се избрише.

(3) Регулатива (ЕУ) бр. 1332/2011 содржи правила за оперативни процедури кои важат во ситуации кога ACAS II му дава индикација на летачкиот екипаж, препорачувајќи маневар за да се постигне безбедно растојание на авионот од сите закани или за одржување на постојното растојание (RA-Resolution Advisory). Бидејќи овие правила се клучни од аспект на безбедноста и за пилотите и за контролорите, особено во поглед на интеракцијата помеѓу нив, тие се подобро обработени во Регулатива за спроведување (ЕУ) бр. 923/2012 на Комисијата ([121]). Затоа, правилата кои се однесуваат на тие оперативни процедури, а се наведени во Регулатива (ЕУ) бр. 1332/2011 треба да се избришат.

(4) Заради тоа, Регулативата (ЕУ) бр. 1332/2011 треба соодветно да се измени и дополни.

(5) Мерките кои се предвидуваат во оваа регулатива се засноваат врз мислењата на Агенцијата согласно член 76(1) од Регулатива (ЕУ) бр. 2018/1139.

(6) Мерките кои се предвидуваат во оваа регулатива се во согласност со мислењето на Комитетот, кој е основан со член 127(3) од Регулатива (ЕУ) бр. 2018/1139.

ЈА ДОНЕСЕ СЛЕДНАТА РЕГУЛАТИВА:

Член 1

Регулатива (ЕУ) бр. 1332/2011 се менува и дополнува како што следи:

(1) Член 4 се брише;

(2) Во член 5, ставовите 2 и 3 се заменуваат со следното:

'2. Член 3 се применува од 1 март 2012 година.

3. По пат на отстапување од наведеното во став 2, во случај на воздухоплов кој има индивидуално уверение за пловидбеност издадено пред 1 март 2012 година, почнувајќи од 1 декември 2015 година ќе се применува член 3.';

(3) Анексот се заменува со текстот од Анексот кон оваа регулатива.

Член 2

Оваа регулатива влегува во сила на дваесеттиот ден од денот на нејзиното објавување во *Службениот весник на Европската унија*.

Таа се применува од 25 август 2016 година.

Оваа регулатива е целосно обврзувачка и директно применлива во сите земји–членки

Брисел, 15 април 2016 година.

За Комисијата
Претседател
Жан–Клод ЈУНКЕР

([120]) Регулатива (ЕУ) бр. 965/2012 на Комисијата, од 5 октомври 2012 година, за утврдување на технички услови и административни постапки кои се однесуваат на воздушни операции согласно Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 на Европскиот парламент и на Советот (Сл. весник. L 296, 25.10.2012 година, стр. 1).

([121]) Регулатива за спроведување (ЕУ) бр. 923/2012 на Комисијата, од 26 септември 2012 година, за утврдување на заедничките правила за воздушниот сообраќај и оперативните одредби во врска со услугите и процедурите во воздухопловната навигација и за изменување и дополнување на Регулатива за спроведување (ЕУ) бр. 1035/2011 и Регулативите (ЕЗ) бр. 1265/2007, (ЕЗ) бр. 1794/2006, (ЕЗ) бр. 730/2006, (ЕЗ) бр. 1033/2006 и (ЕУ) бр. 255/2010 (Сл. весник. L 281, 13.10.2012 година, стр. 1).

АНЕКС

'АНЕКС

Системи за избегнување на судири во воздух (ACAS) II

(Дел–ACAS)

AUR.ACAS.1005 Услов за карактеристиките

(1) Следните авиони на турбински погон се опремени со систем за избегнување на судири ACAS II, верзија 7.1:

(а) авионите со максимална дозволена маса при полетување поголема од 5 700 kg;

(б) авионите со одобрение да превезуваат повеќе од 19 патници.

(2) Воздухопловите кои не се спомнати во точка 1, а кои, врз доброволна основа, се опремени со ACAS II,имаат верзија 7.1 на софтверот за избегнување на судири.

(3) Точка 1 не се применува на системите за воздухоплови без екипаж.

AUR.ACAS.1010 Обука за ACAS II

Операторите ги утврдуваат оперативните процедури и програми за обука за ACAS II, така што екипажот на летање е соодветно обучен за избегнување на судири и стручен да ја користи опремата за ACAS II.'

ПРИЛОГ 4

Летачки операции

со Анекс I воздухоплови од ЕУ Регулативата 2018/1139

1.Општи Услови

Член 1

Летачките операции со Анекс I воздухоплови за вршење на јавен воздуен превоз (CAT) не можат да се извршуваат.

Член 2

Некомерцијални летачки операции (NCC) со Анекс I воздухоплови се вршат согласно одредбите од ЕУ Регулативата 965/2012 дадена во Прилог 2 на овој правилник.

Член 3

Специјализирани услуги (SPO) со Анекс I воздухоплови се вршат согласно Дел 2 на овој прилог.

Условите за вршење специјализирани услуги со Анекс I воздухоплови пропишани во Глава 2 од овој прилог се применуваат и на специјализирани летачки операции за гаснење пожари од воздух, потрага и спасување (SAR) со воздухоплови кои поседуваат уверение за тип издадено од страна на EASA.

2. Посебни услови за вршење специјализирани услуги со Анекс I воздухоплов (SPO) како и посебни услови во однос на потребниот персонал, воздухопловите, опремата и другите посебни услови неопходни за безбедни и уредни летачки операции со Анекс I воздухоплови

I Општи одредби

Член 4

Специјализирани услуги со воздухоплов (Aerial Work) се воздухопловни активности при кои воздухопловот се користи за давање на специјализирани услуги во земјоделството, шумарството, здравството, градежништвото, како и за фотографирање и снимање, набљудување и патролирање, панорамско летање, рекламни цели (фрлање на летоци, влечење на рекламни пароли), односно за услуги кои не спаѓаат во превоз на лица, предмети и пошта.

Специјализираните услуги со Анекс I воздухоплов од став 1 на овој член кои се вршат над област каде постои голема веројатност дека безбедноста на трети лица на земја ќе биде загрозена во случај на вонредна ситуација или кои поради специфичната природа и локалните карактеристики во кои се вршат, претставуваат висок ризик за трети лица на земја се сметаат за високо ризични специјализирани комерцијални операции.

Член 5

Специјализираните услуги со Анекс I воздухоплов се делат на:

I. Исфрлање на хемиски средства и вода од Анекс I воздухоплов и тоа:

1) уништување на инсекти во земјоделството;

2) спречување на ширење на растителни болести во земјоделството и шумарството;

3) уништување на плевел и грмушки;

4) уништување на животински штетници;

5) исфрлање на ѓубриво и микроелементи;

6) уништување на лисја (дефолијација);

7) сеидба;

8) засејување на облаци заради предизвикување на врнежи;

9) гасење на шумски пожари;

10) исфрлање на храна и лекови за животни;

11) обновување на рибен фонд и на други животински врсти и

12) гасење на пожари во населени места.

II. Испитување од воздух и тоа:

1) топографско картографирање

2) геолошки истражување

3) поларни истражувања

4) заштита на земја и вода

5) испитувања во земјоделството

6) испитување во шумарството

7) планирање и развој на градовите

8) испитување во градежништвото

9) археолошки испитувања и

10) хидролошки испитувања.

III. Набљудување и патролирање со Анекс I воздухоплов и тоа:

1) набљудување на посеви, стада и земјоделстко земјиште

2) патролирање на шумите

3) надгледување на животинскиот свет во дивината

4) патролирање на цевоводи

5) инспекција и контрола на поплавени и опустошени региони

6) контрола на патниот сообраќај и јавни манифестации

7) обалска стража и гранична патрола

8) патрола на ледени површини

9) метеоролошки набљудувања

10) испитување на космичко зрачење

11) телевизиски и филмски снимања и

12) надзор на градежни работи.

IV. Градба со помош на Анекс I воздухоплов и тоа:

1) изградба на електрични далеководи и железнички напонски водови

2) изградба на цевоводи

3) подигање и преместување на опрема за бушење

4) подигање на огради

5) изградба и опремување на високи зграда

6) поставување на монтажни градби и

7) изградба на лесни мостови.

V. Рекламирање и соопштување со Анекс I воздухоплови и тоа:

1) испишување на набото, влечење на транспаренти, исфлање на летоци и објавување со помош на звучник и

2) радио и телевизиски емитувања.

VI. Прозведување на воздушни турбуленции со Анекс I воздухоплов и тоа:

1) спречување на создавање на мраз

2) сушење на овошје и игралишта

3) берба на зрело и јаткасто овошје

4) спречување на штети од снег во шуми и

5) растерување на птици од посеви и рибници.

VII. Услуги со Анекс I воздухоплов во вонредни ситуации и тоа:

1) операции за трагање и спасување

2) медицински услуги со воздухоплов (прва помош, транспорт и лекарски услуги) и

3) исфрлање на персонал, храна и други намирници и продукти.

Член 6

Специјализирани услуги со Анекс I воздухоплов може да врши оператор кој ќе достави до Агенцијата Изјава за исполнетост на условите пропишани со овој прилог.

За вршење на специјализирани услуги со Анекс I воздухоплов операторот треба да:

- има обезбедено соодветно опремени воздухоплови со уреди и опрема зависно од категоријата и намената на воздухопловот и услугата што се врши од кои најмалку еден впишан во Регистарот на воздухоплови на Република Северна Македонија или во Книгата за евиденцијата на воздухоплови кои не се по ICAO стандарди;

- обезбеди соодветно квалификуван воздухопловен персонал во доволен број соодветно на планираните операции;

- назначи раководен кадар кој е доволно стручен и може да обезбеди операциите и одржувањето на воздухопловите да се финансираат и вршат на прифатливо ниво;

- има организациона структура способна да врши оперативна контрола и надзор за било кој лет;

-воспостави Систем за управување со безбедноста соодветно на големината на операторот и комплексноста на операциите што ги извршува;

- има Оперативен прирачник (Operations Manual) изработен согласно меѓународните стандарди (ICAO Doc. 9408), или друг прифатен меѓународен воздухопловен стандард или препорачана практика кои се соодветни за типот на воздухопловот и специјализираните услуги кои се планира да се вршат одобрен од Агенцијата.

- да обезбеди секој лет да е најавен на надлежната контрола на летање и да се извршува во согласност со правилата утврдени со одобрениот Оперативен прирачник.

- има обезбедено техничко одржување согласно одобрениот технички систем за одржување на воздухопловите и да се придржува до стандардите за одржување на воздухопловите.

- има на располагање соодветни објекти за опслужување на воздухопловите магацински простор и работилница во сопственост или под закуп.

За вршење на специјализирани услуги во меѓународниот воздушен сообраќај со големи или млазни авиони во согласност со ICAO Annex 6, Part II, Section III, покрај условите од став (1) на овој член операторот треба да воспостави систем за управување со безбедноста (SMS) согласно ICAO Annex 19 – Safety Management System.

Член 7

Оперативниот прирачник од член 6 став 2 алинеа 5 на овој прилог треба да ги содржи сите информации неопходни за безбедното и ефикасно извршување на планираните специјализирани услуги со Анекс I воздухоплов.

Во Оперативниот прирачник детално треба да биде опишан начинот на вршење на специјализираните услуги со Анекс I воздухоплов кој извршителот планира да ги изведува.

Начинот за изведување на специјализирани услуги со Анекс I воздухоплов треба да биде во согласност со Законот за воздухопловство и со последната публикација на ICAO Doc. 9408 (Manual on Aerial Work) или друг прифатен меѓународен воздухопловен стандард или препорачана практика кои се соодветни за типот на воздухопловот и специјализираните услуги кои се планира да се вршат и кој Агенцијата го објавува на официјалната интернет страна.

При опишување на начинот за вршење на специјализираните услуги со Анекс I воздухоплов, во својот Оперативен прирачник операторот, може да пропише и построги правила од оние утврдени со последната публикација на ICAO Doc. 9408 (Manual on Aerial Work) или друг прифатен меѓународен воздухопловен стандард или препорачана практика кои се соодветни за типот на воздухопловот и специјализираните услуги кои се планира да се вршат.

Член 8

Високо ризични комерцијални специјализирани услуги со Анекс I воздухоплов од член 4 став 2 на овој прилог може да врши оператор кој ги исполнува условите од член 6 став 2 и член 7 како и од подглава II на овој прилог и има изработено Анализа на ризиците со мерки за нивно ублажување која е одобрена од Агенцијата.

Анализата од став (1) на овој член особено треба да го содржи следното:

-цел на специјализираната комерцијална операција од висок ризик;

-тип, регистарска ознака, максимална маса на полетување и доказ за пловидбеноста на Анекс I воздухопловот со кој ќе се врши специјализираната комерцијална операција од висок ризик;

-реон/област/град/село или рута на операцијата, односно летот;

-максимална/минимална висина на која ќе се спроведува специјализираната комерцијална операција од висок ризик;

-аеродроми/летилишта кои ќе се користат за полетување, слетување и алтернација;

-навигациска карта на зоната на летање со исцртана рута на летот, највисоки препреки и препреки повисоки од планираната рута во радиус од 600 метри, алтернативни летилишта или површини кои се планираат да се користат во случај на вонредни ситуации и

-идентификација и проценка на ризиците, мерките кои се предлагаат за нивно ублажување и проценка на ефективноста на преземените мерки.

На операторот кој ќе ги исполни условите од став 1 на овој член Агенцијата му издава Овластување за вршење на високо ризични комерцијални специјализирани услуги на начин утврден во член 8 на овој правилник.

II. Услови и начин на вршење на специјализирани услуги со Анекс I воздухоплов

ИСФРЛАЊЕ НА ХЕМИСКИ СРЕДСТВА И ВОДА ОД АНЕКС I ВОЗДУХОПЛОВ

Член 9

Исфрлањето на хемиски средства и вода од Анекс I воздухоплов со методите: расфрлање, прскање, оросување, запрашување, замаглување и гранулирање, исфрлање на храна за риби и гаснење на шумски пожари и други пожари (во натамошниот текст: пожари), во смисла на овој прилог се смета како лет на авиотретирање.

Член 10

Анекс I воздухопловите наменети за летови на авиотретирање (во натамошен текст: воздухоплови) можат да бидат: воздухопловите со наменска конструкција, посебни категории на воздухоплови со ограничување и други цивилни и воени воздухоплови на кои се извршени соодветни адаптации заради вршење на летови на авиотретирање.

Адаптациите на воздухопловите од став 1 од овој член можат да се вршат само врз основа на предходно одобрена конструктивна и техничка документација, со која се утврдува дека тие воздухоплови и по адаптацијата ќе ги исполнуваат аеродинамичките и летачките услови.

Член 11

Воздухопловот треба да ги исполнува техничките услови за пловидбеност на определена категорија, со ограничување во начинот на користењето соодветно на операциите за кои се користи.

Член 12

Воздухопловот треба да ги исполнува следните аеродинамички услови:

1) да има безбеден и лесен маневар на мали височини и брзини;

2) да има безбеден и поволен распон помеѓу најмалата и најголемата брзина во текот на летот;

3) да има способност за слетување и полетување на кратки расквасени леталишта освен воздухопловите за гасење на пожари;

4) да има безбедна прегледност од пилотската кабина во секоја фаза од летот (видокруг од 160°).

Член 13

Секој воздухоплов за аеротретирање треба да е изграден од материјал кој е отпорен на дејството на хемиските средства.

Член 14

За ноќни летови на авиотретирање воздухопловот треба да биде опремен со рефлектор за осветлување на работниот зафат како и преден рефлектор за осветлување на препреки со светлосен сноп од 30о во левата и десната страна од правецот на летот.

Член 15

За секое летање заради авиотретирање се определува раководител на летањето.

Раководител на летањето е пилотот на воздухопловот со кој се вршат летовите на авиотретирање.

Раководителот на летањето е одговорен за правилно и безбедно користење на леталиштето, за безбедноста на воздухопловот, опремата и средствата, воздухопловниот и другиот персонал за време на подготовките и вршењето на летовите на авиотретирање.

Член 16

За гасење на пожари од воздухоплов раководителот на летањето треба да воспостави контакт и да соработува со раководителот на противпожарната служба на земја доколку пожарот се гасне во содејство и координација со противпожарна единица на земја.

Раководителот на противпожарната служба на земја раководи со сите акции и учесници при гаснењето на пожар, воспоставува радио-врска со раководителот на летањето, дава метеоролошки податоци, известувања неопходни за безбедното одвивање на летот и го известува раководителот на летањето да го прекине летањето ако тоа стане опасно за лицата и материјалните добра или ако повеќе не е потребно.

Ако раководителот на противпожарната служба на земја утврди дека на одалеченост од најмалку 200 метри од местото на пожарот нема лица, дава согласност за започнување на гасењето на пожарот од воздухоплов, а на барање на раководителот на летање, и согласност за начинот на гаснењето на пожарот.

Раководителот на противпожарната служба на земја на пет минути пред започнувањето на гасењето на пожарот со воздухоплов, е должен за тоа да ги извести лицата на земја.

Член 17

Секој воздухоплов, за време на вршење на летови на авиотретирање, се одржува од стручен технички персонал соодветно на потребите на Техничкиот систем за одржување на конкретен тип на воздухоплов и Оперативниот прирачник за работа.

Член 18

Горивото што го користат воздухопловите треба да биде складирано така што да се обезбедува пропишаниот квалитет за тоа гориво.

Полнењето на воздухопловот со гориво треба да се врши исклучиво низ соодветен филтер.

Член 19

Полнењето на хемиските средства и вода во воздухопловот се врши на места определени за таа цел, каде што не е дозволен пристап на неовластени лица.

Член 20

Воздухопловниот и другиот персонал што врши определени работи во врска со авиотретирањето, треба да биде обучен за работа со хемиски средства и со други штетни материјали што се исфрлаат од воздухопловот.

Член 21

Како воздухопловен персонал кој може да врши работи на авиотретирање се сметаат:

1) пилоти што имаат CPL или повисока категорија на дозволи со соодветен тип на воздухоплов и кои имаат положено посебен испит за авиотретирање,

2) воздухопловни механичари-техничари што имаат соодветна дозвола со впишан тип за работа на воздухопловот кој се користи за конкретните летови на авиотретирање.

Како друг персонал кој врши определени работи во врска со авиотретирањето се подразбираат: сигналисти, заштитари и помошни работници кои ракуваат со хемиските и други средства и со механизацијата неопходна за вршење на летови на авиотретирање.

Член 22

Ноќни летови на авиотретирање пилот може да ги врши доколку;

1) има најмалку три години летање на работи на дневно авиотретирање

2) има налет од најмалку 800 часови на работи на дневно авиотретирање

3) има завршено обука за летови на ноќно авиотретирање

4) има налет од најмалку 50 часови со инструктор или во случај на воздухоплов едносед под надзор на инструктор на работи на ноќно авиотретирање.

Член 23

Летови на авиотретирање над населени места можат да вршат само пилоти кои имаат најмалку 500 часови летање од кои 250 часови во авиотретирање.

Член 24

Воздухопловните механичари-техничари кои го одржуваат и подготвуваат воздухопловот треба да имаат положено посебен испит за работа на такви воздухоплови и важечки рејтинг во нивната дозвола.

Член 25

Прегледите и подготовките на воздухопловот се делат на први стартни прегледи и подготовки, меѓулетни прегледи и преглед и подготовка на воздухопловот на крајот на летачкиот ден.

Првиот стартен преглед и подготовка на воздухопловот се вршат секој ден пред извршувањето на првиот лет.

Меѓулетните прегледи на воздухопловот се вршат помеѓу два лета.

Прегледот и подготовката на воздухопловот на крајот на летачкиот ден се врши после последното слетување на воздухопловот.

Член 26

Првиот стартен преглед и подготовка на воздухопловот се врши согласно Техничкото упатство за конкретниот воздухоплов (Maintenance Manual) и опфаќа особено:

1) ослободување на подвижните површини од блокирачките уреди и командите на уредите;

2) визуелен преглед на внатрешниот дел на конструкцијата на трупот на воздухопловот и опашните

површини заради утврдување на степенот на корозија од хемикалиите;

3) проверка на стојните органи на воздухопловот, командите на летот и командите на уредите за наменска работа во летовите на авиотретирање;

4) проверка на пополнетоста на сите резервоари до пропишаните нивоа.

Член 27

Меѓулетниот преглед на воздухопловот се врши согласно Техничкото упатство за конкретниот воздухоплов (Maintenance Manual) и опфаќа особено:

1) проверка на количината на погонското гориво;

2) проверка на количината на заостанатите хемикалии и други материјали во резервоарите на воздухопловот;

3) проверка на затнатоста на инсталациите за прскање и димење;

4) проверка на затнатоста на пилотската кабина;

5) проверка на видливоста низ ветробранското стакло на пилотската кабина;

6) проверка на затвореноста на облогата на моторот, капакот на резервоарот на горивото и хемикалиите;

7) проверка на исправноста на стојните органи.

Член 28

Прегледот и подготовката на воздухопловот на крајот на летачкиот ден се врши согласно Техничкото упатство за конкретниот воздухоплов (Maintenance Manual) и опфаќа особено:

1) детален преглед на воздухопловот, моторот и системите;

2) миење на целиот воздухоплов ако се употребувани агресивни хемикалии и други материјали и

3) преглед на опремата и инсталациите со кои се врши растурање хемикалиите и други материјали од воздухопловот.

Член 29

Работната подготовка за изведување на летови на авиотретирање го опфаќа обележувањето на теренот, давање упатства за работа на сигналистите и метеоролошка и летачка подготовка на пилотот.

Член 30

Сигналистите на обележаниот терен за време на изведувањето на летовите на авиотретирање треба да бидат облечени во воочлива работна облека.

Сигналистите се распоредуваат во правец на налетот на воздухопловот. Нивниот број и меѓусебната одалеченост зависат од брановитоста на теренот над кој се извршува летот, а мора да ги има најмалку три.

Секој сигналист треба да има визуелен контакт со друг сигналист во обете насоки во однос на правецот на движење на воздухопловот.

Член 31

Сигнализирањето за време на ноќни летови се врши со светлосни уреди.

Почетната и крајната точка на налетот се обележува со зелени, а меѓуточките со бели светла.

Површината над која се вршат летовите на ноќното авиотретирање треба да се обележи и со акумулаторски фар-повикувач со зелена боја.

Член 32

Ако помеѓу раководителот на летањето и раководителот на противпожарните служби на земја не постои радио-врска комуникација се врши на следниот начин:

1) од земја: со испалување на зелена ракета со која се означува одобрување на почетокот на авиотретирањето, со испалување на црвена ракета со која се означува моментален престанок на авиотретирањето и со испалување на црвена и бела ракета истовремено се означува крај на авиотретирањето.

2) од воздух: со нишање на воздухопловот околу неговата надолжна оска се означува враќање на воздухопловот во базата заради неисправност.

Член 33

Метеоролошката подготовка за летовите на авиотретирање се врши врз основа на метеоролошки извештај и метеоролошка прогноза.

Извештајот и прогнозата од став 1 на овој член ги прибавува раководителот на летањето.

Прибавувањето на метеоролошки извештаи и прогнози се врши еднаш или повеќе пати во текот на изведувањето на летовите на авиотретирање, зависно од временските прилики, а врз основа на оцената на раководителот на летањето.

Член 34

Метеоролошки минимуми за вршење на летовите на авиотретирање се:

1) долната база на облаците да не биде пониска од 150 метри, а хоризонталната видливост да не биде помала од 1.500 метри;

2) брзината на страничниот ветер на леталиштето да не биде поголема од 7 м/с;

3) брзината на ветерот над површината над која се вршат летовите на авиотретирање да не биде поголема од:

- 8 м/с - при исфрлање на грануларни хемиски средства;

- 3 м/с - при исфрлање на течни хемиски средства и вода;

- 2 м/с - при запрашување

По исклучок на одредбите од став 1 точка 1 на овој член гаснење на пожар од воздухоплов може да се врши ако во подрачјето на гасење на пожарот долната база на облаци не е пониска од 300 метри, а хоризонталната видливост не е помала од 4000 метри.

Член 35

Ноќните летови на авиотретирање можат да се вршат при најмала хоризонтална видливост од 10 км и брзина на ветерот до 3 м/с.

Член 36

Врз основа на метеоролошка прогноза, како и врз основа на метеоролошките минимуми предвидени со овој прилог, раководителот на летање ги определува:

1) времето на почнување и завршување на авиотретирањето;

2) подготовка на воздухопловот, на воздухопловниот и другиот персонал;

3) начинот на обележувањето на теренот и поставувањето и распоредувањето на сигналистите;

4) постапките во случај нагла промена на метеоролошката ситуација додека се изведуваат летови на авиотретирање.

Член 37

Летачката подготовка опфаќа запознавање на леталиштето и на сите услови за летање на него, запознавање на зоната на леталиштето и на сите опасни пречки во неа и запознавање со работната површина над која се вршат летовите на авиотретирање.

Член 38

Пред почетокот на работите на авиотретирање, освен за гасење на пожари, се врши пробно облетување на зоната на леталиштето и на работната површина заради проверка на полетно-слетната патека, воочување на препреките од воздух, распоред на сигналистите и работата на сите сигнални и други уреди.

Пред почетокот на гасењето на пожар од воздухоплов, раководителот на летање, од воздух врши разгледување на местото на кое настанал пожарот, околината и сите препреки кои би можеле да го загрозат летот, воспоставува радио-врска со раководителот на противпожарната служба на земја доколку пожарот се гасне во содејство со противпожарни единици на земја и откако ќе добие негова согласност одлучува за начинот на гасење на пожарот, како и прибавува други потребни информации.

Пред почетокот на авиотретирањето на шуми и гаснење на пожари раководителот на летање со другите пилоти кои ќе го вршат авиотретирањето треба задолжително да го запознаат теренот на работа.

Член 39

Со подготовките за летови на авиотретирање над населени места и градови, освен за гасење на пожари, раководи шефот на пилотите на операторот кое го врши авиотретирањето.

Подготовките од став 1 на овој член се вршат според подробно разработен план кој мора во форма на извод да се објави преку средствата за јавно информирање. Изводот особено содржи: ден и време на авиотретирање, реонот над кој се изведуваат летовите и мерките на предпазливост врзани за извршување на летовите на авиотретирање.

Член 40

Маневрите во летовите на авиотретирање треба да бидат прилагодени на работната површина.

Скратување и отстапување од утврдените маневри се дозволува само во случај кога воздухопловот ќе се најде во состојба на крајна нужда.

Член 41

Маневрите со воздухоплов се вршат така што:

1) со полн воздухоплов да не се преминува наклонот кој може да услови странично лизгање и губење на безбедната брзина;

2) со празен воздухоплов да не се преминува страниченот наклон од 45°

3) во ноќни летови да не се преминува страничниот наклон од 15°

4) зајдовното свртување да почнува во правец на ветерот, а да завршува со ветерот на височина поголема 50 метри дење и 100 метри ноќе над пречките и теренот;

5) ниту еден маневар да не се врши со минимална брзина утврдена за определениот тип на воздухоплов.

Член 42

Височината на летот над работната површина зависи од видот на авиотретирањето, обликот на теренот, бројот и распоредот на препреките.

Најниската височина за дневни летови над препреки и дрвја при третирање на шумски површини е 10 метри.

Најниската височина за летови над земјоделски култури е од 1 до 3 метри.

Најниската височина за летови заради гасење на пожари е 40 метри над врвовите на пламенот.

Сите наведени височини се сметаат од врвот на препреките односно земјоделските култури до најниската точка на воздухопловот кога се наоѓа над нив.

Член 43

При налетите на работната површина кои се вршат паралелно со раб на шума, дрворед и електричен вод, најмалата оддалеченост од вакви препреки треба да биде 30 метри.

Летовите на авиотретирање над наклонети и брегoвити површини се вршат на начин кој обезбедува да наклонот на воздухопловот при искачувањето треба да биде поголем од наклонот на теренот.

Ако летовите на авиотретирање не можат да се вршат на начинот предвиден во ставот 2 на овој член, тогаш тие летови треба да се вршат во правец на снижување на теренот или од височина на која може да се обезбеди сигурна хоризонтална брзина на воздухопловот.

Член 44

Во секоја фаза на летот пилотот е должен да обезбеди резервна брзина на воздухопловот која треба да биде повисока за 20% од минималната брзина на воздухопловот.

При летови на авиотретирање над населени места процентот на резервна брзина треба да изнесува 30% од минималната брзина на воздухопловот.

Член 45

Не се вршат летови на авиотретирање со преоптоварен воздухоплов.

Член 46

За време на вршење на летови на авиотретирање пилотот не смее да пролетува под електрични водови, да исфрла хемикалии и други материјали врз електрични водови и да полетува и слетува во правец на ниско изгревно и зајдовно сонце.

ИСПИТУВАЊЕ ОД ВОЗДУХ

Член 47

Како воздухопловен персонал кој може да врши работи на испитување од воздух се сметаат:

1) пилоти што имаат CPL или повисока категорија на дозволи со впишан соодветен тип на Анекс I воздухоплов,

2) воздухопловни механичари-техничари што имаат соодветна дозвола со впишан тип за работа на Анекс I воздухопловот кој се користи за конкретните летови.

Член 48

Начинот за изведување на лет за испитување од воздух треба да биде во согласност со типот на Анекс I воздухоплов со кој се оперира, дозволата и овластувањата на пилотот.

Член 49

За секое летање заради испитување од воздух се определува раководител на летањето.

Раководител на летањето е пилот на Анекс I воздухопловот со кој се вршат летовите на испитување од воздух.

Раководителот на летањето е одговорен за правилно и безбедно користење на леталиштето, за безбедноста на Анекс I воздухопловот, опремата и средствата, воздухопловниот и другиот персонал за време на подготовките и вршењето на летовите на испитување од воздух.

Член 50

Анекс I воздухопловите наменети за испитување од воздух (во натамошен текст: воздухоплови) можат да бидат: воздухопловите со наменска конструкција, посебни категории на воздухоплови со ограничување и други цивилни или воени воздухоплови на кои заради вршење на летови за испитување од воздух се извршени соодветни адаптации.

Адаптациите на воздухопловите од став 1 од овој член можат да се вршат само врз основа на предходно одобрена конструктивна и техничка документација, со која се утврдува дека тие воздухоплови и по адаптацијата ќе ги исполнуваат аеродинамичките и летачките услови.

Член 51

Воздухопловот треба да ги исполнува техничките услови за пловидбеност на определена категорија, со ограничување во начинот на користењето согласно операциите за кои се користи..

Член 52

Секој воздухоплов, за време на вршење на летови на испитување од воздух, треба да се одржува од стручен технички персонал соодветно на потребите на Техничкиот систем за одржување на тип на воздухоплов и Оперативниот прирачник за работа.

Член 53

Горивото што го користат воздухопловите треба да биде складирано така што да се обезбедува пропишаниот квалитет за тоа гориво.

Полнењето на воздухопловот со гориво може да се врши исклучиво низ соодветен филтер.

Член 54

Летови на испитување од воздухоплов над населени места можат да вршат само пилоти кои имаат најмалку 500 часови летање.

Член 55

Прегледите и подготовките на воздухопловот се делат на први стартни прегледи и подготовки, меѓулетни прегледи и преглед и подготовка на воздухопловот на крајот на летачкиот ден.

Првиот стартен преглед и подготовка на воздухопловот се вршат секој ден пред извршувањето на првиот лет.

Меѓулетните прегледи на воздухопловот се вршат помеѓу два лета.

Прегледот и подготовката на воздухопловот на крајот на летачкиот ден се врши после последното слетување на воздухопловот.

Член 56

Првиот стартен преглед и подготовка на воздухопловот се врши согласно Техничкото упатство за конкретниот воздухоплов (Maintenance Manual) и опфаќа особено:

1) ослободување на подвижните површини од блокирачките уреди и командите на уредите;

2) проверка на стојните органи на воздухопловот, командите на летот и командите на уредите за наменска работа во летовите на испитување од воздухоплов;

3) проверка на пополнетоста на сите резервоари до пропишаните нивоа.

Член 57

Меѓулетниот преглед на воздухопловот се врши согласно Техничкото упатство за конкретниот воздухоплов (Maintenance Manual) и опфаќа особено:

1) проверка на количината на погонското гориво;

2) проверка на затнатоста на пилотската кабина;

3) проверка на видливоста низ ветробранското стакло на пилотската кабина;

4) проверка на затвореноста на облогата на моторот и на капакот на резервоарот на горивото;

5) проверка на исправноста на стојните органи.

Член 58

Прегледот и подготовката на воздухопловот на крајот на летачкиот ден се врши согласно Техничкото упатство за конкретниот воздухоплов (Maintenance Manual) и опфаќа особено: детален преглед на воздухопловот, моторот и системите и преглед на опремата со кои се врши испитувањето.

НАБЉУДУВАЊЕ И ПАТРОЛИРАЊЕ

Член 59

Како воздухопловен персонал кој може да врши работи на набљудување и патролирање со Анекс I воздухоплов се сметаат:

1) пилоти што имаат CPL или повисока категорија на дозволи со впишан соодветен тип на Анекс I воздухоплов и

2) воздухопловни механичари-техничари што имаат соодветна дозвола со впишан тип за работа на Анекс I воздухопловот кој се користи за конкретните летови.

Член 60

Начинот на изведување на лет за набљудување и патролирање со Анекс I воздухоплов треба да биде во согласност со типот на Анекс I воздухоплов со кој се оперира, дозволата и овластувањата на пилотот.

Член 61

За секое летање заради набљудување и патролирање со Анекс I воздухоплов се определува раководител на летањето.

Раководител на летањето е пилот на воздухопловот со кој се вршат летовите на набљудување и патролирање со Анекс I воздухоплов.

Раководителот на летањето е одговорен за правилно и безбедно користење на леталиштето, за безбедноста на Анекс I воздухопловот, опремата и средствата, воздухопловниот и другиот персонал за време на подготовките и вршењето на летовите за набљудување и патролирање со Анекс I воздухоплов.

Член 62

Анекс I воздухопловите наменети за летови на набљудување и патролирање (во натамошен текст: воздухоплови) можат да бидат: воздухопловите со наменска конструкција, посебни категории на воздухоплови со ограничување и други цивилни и воени воздухоплови на кои заради вршење на летовина набљудување и патролирање со воздухоплов се извршени соодветни адаптации.

Адаптациите на воздухопловите од став 1 од овој член можат да се вршат само врз основа на предходно одобрена конструктивна и техничка документација, со која се утврдува дека тие воздухоплови и по адаптацијата ќе ги исполнуваат аеродинамичките и летачките услови.

Член 63

Воздухопловот треба да ги исполнува техничките услови за пловидбеност на определена категорија, со ограничување во начинот на користењето согласно операциите за кои се користи.

Член 64

Секој воздухоплов, за време на вршење на летови на набљудување и патролирање со воздухоплов, треба да се одржува од стручен технички персонал соодветно на потребите на Техничкиот систем за одржување на тип на воздухоплов и Оперативниот прирачник за работа.

Член 65

Горивото што го користат воздухопловите треба да биде складирано така што да се обезбедува пропишаниот квалитет за тоа гориво.

Полнењето на воздухопловот со гориво може да се врши исклучиво низ соодветен филтер.

Член 66

Прегледите и подготовките на воздухопловот се делат на први стартни прегледи и подготовки, меѓулетни прегледи и преглед и подготовка на воздухопловот на крајот на летачкиот ден.

Првиот стартен преглед и подготовка на воздухопловот се вршат секој ден пред извршувањето на првиот лет.

Меѓулетните прегледи на воздухопловот се вршат помеѓу два лета.

Прегледот и подготовката на воздухопловот на крајот на летачкиот ден се врши после последното слетување на воздухопловот.

Член 67

Првиот стартен преглед и подготовка на воздухопловот се врши согласно Техничкото упатство за конкретниот воздухоплов (Maintenance Manual) и опфаќа особено:

1) ослободување на подвижните површини од блокирачките уреди и командите на уредите;

2) проверка на стојните органи на воздухопловот, командите на летот и командите на уредите за наменска работа во летовите за набљудување и патролирање со воздухоплов;

3) проверка на пополнетоста на сите резервоари до пропишаните нивоа.

Член 68

Меѓулетниот преглед на воздухопловот се врши согласно Техничкото упатство за конкретниот воздухоплов (Maintenance Manual) и опфаќа особено:

1) проверка на количината на погонското гориво;

2) проверка на затнатоста на пилотската кабина;

3) проверка на видливоста низ ветробранското стакло на пилотската кабина;

4) проверка на затвореноста на облогата на моторот и на капакот на резервоарот на горивото;

5) проверка на исправноста на стојните органи.

Член 69

Прегледот и подготовката на воздухопловот на крајот на летачкиот ден се врши согласно Техничкото упатство за конкретниот воздухоплов (Maintenance Manual) и опфаќа особено: детален преглед на воздухопловот, моторот и системите и преглед на опремата со кои се врши набљудување и патролирање.

ГРАДБА СО ПОМОШ НА АНЕКС I ВОЗДУХОПЛОВ

Член 70

Како воздухопловен персонал кој може да врши работи на градба со помош на Анекс I воздухоплов се сметаат:

1) пилоти што имаат CPL или повисока категорија на дозволи со впишан соодветен тип на Анекс I воздухоплов и завршена соодветна обука за носење на подвесен товар,

2) воздухопловни механичари-техничари што имаат соодветна дозвола со впишан тип за работа на Анекс I воздухопловот кој се користи за конкретните летови.

Член 71

Изведувањето на лет за градба со помош на Анекс I воздухоплов треба да биде во согласност со типот на Анекс I воздухопловот со кој се оперира, дозволата и овластувањата на пилотот.

Член 72

За секој лет за градба со помош на Анекс I воздухоплов се определува раководител на летањето.

Раководител на летањето е пилот на Анекс I воздухопловот со кој се вршат летовите на градба со помош на Анекс I воздухоплов.

Раководителот на летањето е одговорен за правилно и безбедно користење на леталиштето, за безбедноста на Анекс I воздухопловот, опремата и средствата, воздухопловниот и другиот персонал за време на подготовките и вршењето на летовите на градба со помош на Анекс I воздухоплов.

Член 73

Анекс I воздухопловите наменети за летови на градба со помош на воздухоплов (во натамошен текст: воздухоплови) можат да бидат: воздухопловите со наменска конструкција, посебни

категории на воздухоплови со ограничување и други цивилни и воени воздухоплови на кои заради вршење на летови за градба со помош на воздухоплов се извршени соодветни адаптации.

Адаптациите на воздухопловите од став 1 од овој член можат да се вршат само врз основа на предходно одобрена конструктивна и техничка документација, со која се утврдува дека тие воздухоплови и по адаптацијата ќе ги исполнуваат аеродинамичките и летачките услови.

Член 74

Воздухопловот треба да ги исполнува техничките услови за пловидбеност на определена категорија, со ограничување во начинот на користењето согласно операциите за кои се користи.

Член 75

Секој воздухоплов, за време на вршење на летови на градба со помош на воздухоплов, треба да се одржува од стручен технички персонал соодветно на потребите на Техничкиот систем за одржување на тип на воздухоплов и Оперативниот прирачник за работа.

Член 76

Горивото што го користат воздухопловите треба да биде складирано така што да се обезбедува пропишаниот квалитет за тоа гориво.

Полнењето на воздухопловот со гориво може да се врши исклучиво низ соодветен филтер.

Член 77

Летови на градба со помош на воздухопловоплов во населени места можат да вршат само пилоти кои имаат најмалку 1000 часови летање.

Член 78

Прегледите и подготовките на воздухопловот се делат на први стартни прегледи и подготовки, меѓулетни прегледи и преглед и подготовка на воздухопловот на крајот на летачкиот ден.

Првиот стартен преглед и подготовка на воздухопловот се вршат секој ден пред извршувањето на првиот лет.

Меѓулетните прегледи на воздухопловот се вршат помеѓу два лета.

Прегледот и подготовката на воздухопловот на крајот на летачкиот ден се врши по последното слетување на воздухопловот.

Член 79

Првиот стартен преглед и подготовка на воздухопловот се врши согласно Техничкото упатство за конкретниот воздухоплов (Maintenance Manual) и опфаќа особено:

1) ослободување на подвижните површини од блокирачките уреди и командите на уредите;

2) проверка на стојните органи на воздухопловот, командите на летот и командите на уредите за наменска работа во летовите за градба со помош на воздухоплов;

3) проверка на пополнетоста на сите резервоари до пропишаните нивоа.

Член 80

Меѓулетниот преглед на воздухопловот се врши согласно Техничкото упатство за конкретниот воздухоплов (Maintenance Manual) и опфаќа особено:

1) проверка на количината на погонското гориво;

2) проверка на затнатоста на пилотската кабина;

3) проверка на видливоста низ ветробранското стакло на пилотската кабина;

4) проверка на затвореноста на облогата на моторот и на капакот на резервоарот на горивото;

5) проверка на исправноста на стојните органи.

Член 81

Прегледот и подготовката на воздухопловот на крајот на летачкиот ден се врши согласно Техничкото упатство за конкретниот воздухоплов (Maintenance Manual) и опфаќа особено: детален преглед на воздухопловот, моторот и системите и преглед на опремата и со кои се врши активноста за градба со помош на воздухоплов.

РЕКЛАМИРАЊЕ И СООПШТУВАЊЕ

Член 82

Како воздухопловен персонал кој може да врши рекламирање и соопштување со Анекс I воздухоплов се сметаат:

1) пилоти што имаат CPL или повисока категорија на дозволи со впишан соодветен тип на Анекс I воздухоплов,

1.1) за рекламирање со испишување на небото со чад, потребно е CPL или повисока категорија на дозвола со впишано овластување за акробатско летање.

1.2) за влечење на реклами, потребно е CPL или повисока категорија на дозвола со впишано овластување за влечење.

2) воздухопловни механичари-техничари што имаат соодветна дозвола со впишан тип за работа на Анекс I воздухопловот кој се користи за конкретните летови.

Член 83

Начинот за изведување на летови за рекламирање и соопштување со Анекс I воздухоплов треба да бидат во согласност со типот на Анекс I воздухопловот со кој се оперира, дозволата и овластувањата на пилотот.

Летови заради фрлање на летоци од Анекс I воздухоплов се вршат на минимална висина од 300 метри над земјата.

Доколку Анекс I воздухопловот со кој се фрлаат летоци е двосед, задолжително е пилотот да има помошник кој ќе ги фрла летоците. Ако летоците се исфрлаат низ отворена врата на Анекс I воздухопловот, помошникот треба да биде врзан за конструкцијата на Анекс I воздухопловот на начин кој нема да дозволи негово излетување од кабината.

Член 84

За секое летање заради рекламирање и соопштување со Анекс I воздухоплов се определува раководител на летањето.

Раководител на летањето е пилот на Анекс I воздухопловот со кој се вршат летовите на рекламирање и соопштување.

Раководителот на летањето е одговорен за правилно и безбедно користење на леталиштето, за безбедноста на Анекс I воздухопловот, опремата и средствата, воздухопловниот и другиот персонал за време на подготовките и вршењето на летовите на рекламирање и соопштување.

Член 85

Анекс I воздухопловите наменети за летови за рекламирање и соопштување (во натамошен текст: воздухоплови) можат да бидат: воздухопловите со наменска конструкција, посебни категории на воздухоплови со ограничување и други цивилни или воени воздухоплови на кои заради вршење на летови за рекламрање и соопштување се извршени соодветни адаптации.

Воздухопловите наменети за влечење на реклами треба да поседуваат атестирана кука за влечење на едрилици.

За испишување на небото со чад, исклучиво смеат да се користат акробатски типови на воздухоплови.

Адаптациите на воздухопловите од став 1 од овој член можат да се вршат само врз основа на предходно одобрена конструктивна и техничка документација, со која се утврдува дека тие воздухоплови и по адаптацијата ќе ги исполнуваат аеродинамичките и летачките услови.

Член 86

Воздухопловот треба да ги исполнува техничките услови за пловидбеност на определена категорија, со ограничување во начинот на користењето согласно операциите за кои се користи.

Член 87

Секој воздухоплов, за време на вршење на летови на рекламирање и соопштување од воздух, треба да се одржува од стручен технички персонал соодветно на потребите на Техничкиот систем за одржување на тип на воздухоплов и Оперативниот прирачник за работа.

Член 88

Горивото што го користат воздухопловите треба да биде складирано така што да се обезбедува пропишаниот квалитет за тоа гориво.

Полнењето на воздухопловот со гориво може да се врши исклучиво низ соодветен филтер.

Член 89

Прегледите и подготовките на воздухопловот се делат на први стартни прегледи и подготовки, меѓулетни прегледи и преглед и подготовка на воздухопловот на крајот на летачкиот ден.

Првиот стартен преглед и подготовка на воздухопловот се вршат секој ден пред извршувањето на првиот лет.

Меѓулетните прегледи на воздухопловот се вршат помеѓу два лета.

Прегледот и подготовката на воздухопловот на крајот на летачкиот ден се врши после последното слетување на воздухопловот.

Член 90

Првиот стартен преглед и подготовка на воздухопловот се врши согласно Техничкото упатство за конкретниот воздухоплов (Maintenance Manual) и опфаќа особено:

1) ослободување на подвижните површини од блокирачките уреди и командите на уредите;

2) проверка на стојните органи на воздухопловот, командите на летот и командите на уредите за наменска работа во летовите на авиотретирање;

3) проверка на пополнетоста на сите резервоари до пропишаните нивоа.

Член 91

Меѓулетниот преглед на воздухопловот се врши согласно Техничкото упатство за конкретниот воздухоплов (Maintenance Manual) и опфаќа особено:

1) проверка на количината на погонското гориво;

2) проверка на затнатоста на пилотската кабина;

3) проверка на видливоста низ ветробранското стакло на пилотската кабина;

4) проверка на затвореноста на облогата на моторот и на капакот на резервоарот на горивото;

5) проверка на исправноста на стојните органи.

Член 92

Прегледот и подготовката на воздухопловот на крајот на летачкиот ден се врши согласно Техничкото упатство за конкретниот воздухоплов (Maintenance Manual) и опфаќа особено: детален преглед на воздухопловот, моторот и системите и преглед на опремата со кои се врши рекламирањето и соопштувањето со воздухоплов.

ПРОИЗВЕДУВАЊЕ НА ВОЗДУШНИ ТУРБУЛЕНЦИИ

Член 93

Како воздухопловен персонал кој може да врши произведување на турбуленции со Анекс I воздухоплов се сметаат:

1) пилоти што имаат CPL или повисока категорија на дозволи со впишан соодветен тип на Анекс I воздухоплов и положен испит за авиотретрање,

2) воздухопловни механичари-техничари што имаат соодветна дозвола со впишан тип за работа на Анекс I воздухопловот кој се користи за конкретните летови.

Член 94

Начинот за изведување на лет за произведување на турбуленции со Анекс I воздухоплов треба да бидат во согласност со типот на Анекс I воздухоплов со кој се оперира, дозволата и овластувањата на пилотот.

Член 95

За секое летање за изведување на лет за произведување на турбуленции со Анекс I воздухоплов се определува раководител на летањето.

Раководител на летањето е пилот на Анекс I воздухопловот со кој се вршат летовите за произведување на турбуленции со Анекс I воздухоплов.

Раководителот на летањето е одговорен за правилно и безбедно користење на леталиштето, за безбедноста на Анекс I воздухопловот, опремата и средствата, воздухопловниот и другиот персонал за време на подготовките и вршењето на летовите за произведување на турбуленции со Анекс I воздухоплов.

Член 96

Анекс I воздухопловите наменети за летови за произведување на воздушни турбуленции (во натамошен текст: воздухоплови) можат да бидат: воздухопловите со наменска конструкција, посебни категории на воздухоплови со ограничување и други цивилни и воени воздухоплови на кои заради произведување на турбуленции со воздухоплов се извршени соодветни адаптации.

Адаптациите на воздухопловите од став 1 од овој член можат да се вршат само врз основа на предходно одобрена конструктивна и техничка документација, со која се утврдува дека тие воздухоплови и по адаптацијата ќе ги исполнуваат аеродинамичките и летачките услови.

Член 97

Воздухопловот треба да ги исполнува техничките услови за пловидбеност на определена категорија, со ограничување во начинот на користењето согласно со операциите за кои се користи.

Член 98

Секој воздухоплов, за време на летовите за произведување на турбуленции со воздухоплов, треба да се одржува од стручен технички персонал соодветно на потребите на Техничкиот систем за одржување на тип на воздухоплов и Оперативниот прирачник за работа.

Член 99

Горивото што го користат воздухопловите треба да биде складирано така што да се обезбедува пропишаниот квалитет за тоа гориво.

Полнењето на воздухопловот со гориво може да се врши исклучиво низ соодветен филтер.

Член 100

Прегледите и подготовките на воздухопловот се делат на први стартни прегледи и подготовки, меѓулетни прегледи и преглед и подготовка на воздухопловот на крајот на летачкиот ден.

Првиот стартен преглед и подготовка на воздухопловот се вршат секој ден пред извршувањето на првиот лет.

Меѓулетните прегледи на воздухопловот се вршат помеѓу два лета.

Прегледот и подготовката на воздухопловот на крајот на летачкиот ден се врши после последното слетување на воздухопловот.

Член 101

Првиот стартен преглед и подготовка на воздухопловот се врши согласно Техничкото упатство за конкретниот воздухоплов (Maintenance Manual) и опфаќа особено:

1) ослободување на подвижните површини од блокирачките уреди и командите на уредите;

2) проверка на стојните органи на воздухопловот, командите на летот и командите на уредите за наменска работа во летовите на авиотретирање;

3) проверка на пополнетоста на сите резервоари до пропишаните нивоа.

Член 102

Меѓулетниот преглед на воздухопловот се врши согласно Техничкото упатство за конкретниот воздухоплов (Maintenance Manual) и опфаќа особено:

1) проверка на количината на погонското гориво;

2) проверка на затнатоста на пилотската кабина;

3) проверка на видливоста низ ветробранското стакло на пилотската кабина;

4) проверка на затвореноста на облогата на моторот и на капакот на резервоарот на горивото;

5) проверка на исправноста на стојните органи.

Член 103

Прегледот и подготовката на воздухопловот на крајот на летачкиот ден се врши согласно Техничкото упатство за конкретниот воздухоплов (Maintenance Manual) и опфаќа особено: детален преглед на воздухопловот, моторот и системите и преглед на опремата и инсталациите со кои се врши произведување на турбуленции со воздухоплов.

ВРШЕЊЕ НА УСЛУГИ СО АНЕКС I ВОЗДУХОПЛОВ ВО ВОНРЕДНИ СИТУАЦИИ

Член 104

За услуги со Анекс I воздухоплов во вонредни ситуации се сметаат: медицински услуги со Анекс I воздухоплов (прва помош, транспорт и лекарски услуги), исфрлање на персонал, храна, лекови и други продукти.

Член 105

Како воздухопловен персонал кој може да врши услуги со Анекс I воздухоплов во вонредни ситуации се сметаат:

1) пилоти што имаат CPL или повисока категорија на дозволи со впишан соодветен тип на Анекс I воздухоплов,

2) воздухопловни механичари-техничари што имаат соодветна дозвола со впишан тип за работа на Анекс I воздухопловот кој се користи за конкретните летови.

Член 106

Исфрлањето на храна, лекови и други продукти како помош од воздух се врши на начин кој нема да предизвика штета на трети лица на земја ниту пак ќе ја оштетиш помошта од воздух.

Член 107

За примарен медицински превоз се смета превозот со Анекс I воздухоплов од местото на повредување до соодветната здравствена установа. За примарен превоз на повредени или болни лица Анекс I воздухоплвот се користи врз оцена на лекар кој дава итна медицинска помош.

Превозот на повредени или болни лица од една здравствена установа до друга се нарекува секундарен превоз. За секундарен превоз на повредени или болни лици, Анекс I воздухопловот се користи врз основа на оцена на одговорен лекар од здравствената установа од која овој превоз се врши и со согласност на одговорен лекар од здравствената установа во која лицето се превезува.

Член 108

За секое летање заради извршување на услуги со Анекс I воздухоплов во вонредни услови се определува раководител на летањето.

Раководител на летањето е пилот на Анекс I воздухопловот со кој се вршат летовите во вонредни ситуации.

Раководителот на летањето е одговорен за правилно и безбедно користење на леталиштето, за безбедноста на Анекс I воздухопловот, опремата и средствата, воздухопловниот и другиот персонал за време на подготовките за летови во вонредни ситуации.

Раководителот на летањето е должен точно да ја определи целта каде што ќе биде исфрлена помошта од воздух и начинот на исфрлување.

Член 109

Анекс I воздухопловите наменети за летови во вонредни ситуации (во натамошен текст: воздухоплови) можат да бидат: воздухопловите со наменска конструкција, посебни категории на воздухоплови со ограничување и други цивилни или воени воздухоплови на кои заради вршење на летови за пружање на услуги во вонредни ситуации се извршени соодветни адаптации

Адаптациите на воздухопловите од став 1 од овој член можат да се вршат само врз основа на предходно одобрена конструктивна и техничка документација, со која се утврдува дека тие воздухоплови и по адаптацијата ќе ги исполнуваат аеродинамичките и летачките услови.

Член 110

Воздухопловот кој е специјализиран за превоз на повредени или болни лица треба да биде опремен со медицинска опрема, и тоа:

1) Алат за спасување

2) Носило со сајла за кревање и подметнувачи

3) Средства за имобилизација:

- Вакуум душеци

- Кремерови шини

- Манжетни за врат

- Држачи за раце

4) Вреќи за загревање на болниот

5) Средства за одржување на дишните функции:

- Прибор за интубација

- Амбу балон

- Апарат за вештачко дишење

- Боци со кислород

- Уреди за аспирација

6) Средства за одржување и следење на кардиоваскуларните функции:

- Дефибрилатор со полнач

- Уреди и средства за мониторинг (ЕКГ со печатач)

- Пејс-мејкер за електрична стимулација на срцето

7) Куфери со прибор за итна интервенција на местото на несреќата

8) Хируршки ургентен комплет

9) Стетоскоп

10) Чекан и батериска ламба за невролошки преглед

11) Апарат за мерење на крвниот притисок

12) Гастрична сонда

13) Лекови (анестетици, релаксанти, седативи, атропин, простигмин, аналгин, кардиотоници, диуретици, бета-стимулатори, бета-блокатори, кортикостероиди, артихистаминици, спазмолитици, антиаритмитици, антихипертензиви, инсулин и серум антивуиперинум)

14) инфузиони течности

15) дезинфекциони средства

16) завоен материјал со комплет за опекотини

17) заштитници од бучава

Член 111

По исклучок на член 110 на овој правилник, во исклучителни ситуации, за превоз на повредени и болни лица може да се користи било каков воздухоплов со одобрение на одговорен лекар.

Член 112

Воздухопловот треба да ги исполнува техничките услови за пловидбеност на определена категорија, со ограничување во начинот на користењето согласно операциите за кои се користи.

Член 113

Секој воздухоплов, за време на вршење на летови за услуги во вонредни ситуации, треба да се одржува од стручен технички персонал соодветно на потребите на Техничкиот систем за одржување на тип на воздухоплов и Оперативниот прирачник за работа.

Член 114

Горивото што го користат воздухопловите треба да биде складирано така што да се обезбедува пропишаниот квалитет за тоа гориво.

Полнењето на воздухопловот со гориво може да се врши исклучиво низ соодветен филтер.

Член 115

Прегледите и подготовките на воздухопловот се делат на први стартни прегледи и подготовки, меѓулетни прегледи и преглед и подготовка на воздухопловот на крајот на летачкиот ден.

Првиот стартен преглед и подготовка на воздухопловот се вршат секој ден пред извршувањето на првиот лет.

Меѓулетните прегледи на воздухопловот се вршат помеѓу два лета.

Прегледот и подготовката на воздухопловот на крајот на летачкиот ден се врши после последното слетување на воздухопловот.

Член 116

Првиот стартен преглед и подготовка на воздухопловот се врши согласно Техничкото упатство за конкретниот воздухоплов (Maintenance Manual) и опфаќа особено:

1) ослободување на подвижните површини од блокирачките уреди и командите на уредите;

2) проверка на стојните органи на воздухопловот, командите на летот и командите на уредите за наменска работа во летовите на авиотретирање;

3) проверка на пополнетоста на сите резервоари до пропишаните нивоа.

Член 117

Меѓулетниот преглед на воздухопловот се врши согласно Техничкото упатство за конкретниот воздухоплов (Maintenance Manual) и опфаќа особено:

1) проверка на количината на погонското гориво;

2) проверка на затнатоста на пилотската кабина;

3) проверка на видливоста низ ветробранското стакло на пилотската кабина;

4) проверка на затвореноста на облогата на моторот и на капакот на резервоарот на горивото;

5) проверка на исправноста на стојните органи.

Член 118

Прегледот и подготовката на воздухопловот на крајот на летачкиот ден се врши согласно Техничкото упатство за конкретниот воздухоплов (Maintenance Manual) и опфаќа особено: детален преглед на воздухопловот, моторот и системите и преглед на опремата и инсталациите со кои се врши давање на услуги во вонредни ситуации.

ПРИЛОГ 5

РЕГУЛАТИВА (ЕУ) бр. 452/2014 НА КОМИСИЈАТА

од 29 април 2014 година,

за утврдување на технички барања и административни процедури кои се однесуваат на операциите за летање на оператори од трети земји согласно Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 на Европскиот парламент и на Советот

(Текст со важност за ЕЕО)

ЕВРОПСКАТА КОМИСИЈА,

имајќи го предвид Договорот за функционирање на Европската Унија,

имајќи ја предвид Регулативата (ЕЗ) бр. 216/2008 на Европскиот парламент и на Советот од 20 февруари 2008 година за заеднички правила во областа на цивилното воздухопловство и за воспоставување на Европска агенција за воздухопловна безбедност и за укинување на Директива 91/670/ЕЕЗ на Советот, Регулатива (ЕЗ) бр. 1592/2002 и Директива 2004/36/ЕЗ ([122]), а особено член 9 (4) од истата,

со оглед на тоа што:

(1) Согласно Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008, операторите од трети земји кои вршат операции со воздухоплови во комерцијалниот воздушниот сообраќај мора да се придржуваат кон применливите стандарди на Меѓународната организација за цивилно воздухопловство (ИКАО).

(2) Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008, не се применува на оператори од трети земји кои летаат над територијата која е предмет на одредбите на Договорот.

(3) Со Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008, се бара, во случај да не постојат релевантни стандарди на ИКАО, операторите од трети земји да мораат да се придржуваат кон релевантните битни барања одредени во анексите I, III, IV и, ако е применливо, Vб кон Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008, под услов овие барања да не се во спротивност со правата на трети земји согласно меѓународни конвенции.

(4) Со Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008, се бара Европската агенција за воздухопловна безбедност (во понатамошниот текст како „Агенцијата“) да издава одобренија и континуирано да ги следи одобренијата кои таа ги издала. Одобрението претставува еден предуслов во постапката за добивање на оперативна дозвола или ист таков документ на односната земја–членка на ЕУ врз основа на постојни спогодби за воздушен сообраќај склучени помеѓу земји–членки на ЕУ и трети земји.

(5) За потребите на првично одобрение и континуирано следење, Агенцијата треба да изврши проценка и да ги преземе сите мерка со цел да спречи понатамошно кршење на прописите.

(6) Постапката на одобрување на оператори од трети земји треба да е едноставна, сразмерна,

([122]) Сл. весник L 79, 19.3.2008 година, стр. 1.

исплатлива, ефикасна и да ги има предвид резултатите од Универзалната програма на ИКАО за ревизија на надзорот на безбедност, проверките на платформа и останатите признати информации за безбедносните аспекти што се однесува на операторите од трети земји.

(7) Проценките за оператори од трети земји кои се предмет на забрана за летање согласно Регулатива (ЕЗ) бр. 2111/2005 на Европскиот парламент и на Советот ([123]) може да опфаќаат и ревизија во просториите на операторот. За потребите за укинување на привремено одземање на одобрение, Агенцијата може да разгледа да изврши ревизија на операторот од трета земја.

(8) Со цел да се обезбеди непречен преод и високо ниво на безбедност на цивилното воздухопловство во Европската Унија, мерките за спроведување треба да ги земат предвид препорачаните практики и документите со упатства кои се усогласени под покровителство на ИКАО.

(9) На воздухопловната индустрија и управата на Агенцијата треба да им се обезбеди доволно време за да се прилагодат кон новата регулаторна рамка и под одредени услови да ги признаат оперативните дозволи или исти такви документи кои ги издала земја–членка на воздухоплов да лета во, во рамките на или вон нејзината територија.

(10) Европската агенција за воздухопловна безбедност изготви нацрт правила за спроведување и ги достави како мислење до Комисијата согласно член 19(1) од Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008.

(11) Мерките кои се предвидуваат во оваа регулатива се во склад со мислењето на Комитетот кој е основан согласно член 65 од Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008.

ЈА ДОНЕСЕ ОВАА РЕГУЛАТИВА:

Член 1

Предмет и опсег

Со оваа регулатива се утврдуваат детални правила за операторите од трети земји наведени во член 4(1)(г) од Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008, кои вршат операции во комерцијалниот воздушен превоз во, во рамките на или вон територијата која е предмет на одредбите на Договорот, вклучително и условите за издавање, одржување, изменување, ограничување, привремено одземање или повлекување на нивните одобренија, правата и одговорностите на имателите на одобренијата како и условите под кои летањето се забранува, ограничува или е предмет на одредени услови во интерес на безбедноста.

([123]) Регулатива (ЕЗ) бр. 2111/2005 на Европскиот парламент и на Советот од 14 декември 2005 година, за утврдување на список на Заедницата на авиопревозници кои се предмет на забрана на летање во рамките на Заедницата и за известување на патниците во воздушниот сообраќај за идентитетот на авиопревозникот кој го врши летот и за укинување на член 9 од Директива 2004/36/ЕЗ (Службен весник L 344, 27.12.2005 год., стр. 15).

Член 2
Дефиниции

За целите на оваа регулатива:

1. „алтернативни средства за придржување (alternative means of compliance)“ се оние со кои се предлага алтернатива за постојните Прифатливи средства за придржување (АМС) (Acceptable Means of Compliance) или оние со кои се предлагаат нови средства за воспоставување на придржување кон Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 и нејзините правила за спроведување за кои Агенцијата не донела соодветни АМС;

2. „операција во комерцијален воздушен превоз (CAT) (commercial air transport (CAT))“ е операција со воздухоплов за превоз на патници, товар или пошта за надомест или друг вид на надомест;

3. „лет (flight)“ е заминување од утврден аеродром кон утврдена аеродром на одредиштето;

4. „оператор од трета земја (third country operator)“ е секој авиопревозник кој има уверение за авиопревозник кое го издала трета земја.

Член 3
Одобренија

Операторите од трети земји летаат во комерцијален воздушен сообраќај само во рамките, во или надвор од територијата која е предмет на одредбите од Договорот ако се придржуваат кон условите наведени во Анекс 1 и ако имаат одобрение кое го издава Агенцијата согласно Анекс 2 кон оваа регулатива.

Член 4
Влегување во сила

1. Оваа регулатива влегува во сила на дваесеттиот ден од денот на нејзиното објавување во *Службениот весник на Европската Унија*.

Таа се применува од дваесеттиот ден од денот на нејзиното објавување во *Службениот весник на Европската Унија*.

2. Отстапувајќи од наведеното во вториот потстав од став 1, земјите–членки кои до датумот на влегување во сила на оваа регулатива издаваат оперативни дозволи или исти такви документи на оператори од трети земи согласно нивниот национален закон, ќе продолжат да го прават тоа. Операторите од трети земји се придржуваат кон обемот и правата кои се утврдени во дозволата или во ист таков документ кој го издава земјата–членка додека Агенцијата не донесе одлука согласно Анекс 2 кон оваа регулатива. Земјите–членки ја известуваат Агенцијата за издавањето на овие оперативни дозволи или исти такви документи.

По датумот на кој Агенцијата ќе донесе одлука за односниот оператор од трета земја, или по период од најмногу 30 месеци по влегување во сила на оваа регулатива, зависи што е прво, земјата–членка при издавање на оперативни дозволи повеќе не врши процена на безбедноста на

тој оператор од трета земја согласно нејзиниот национален закон.

3. Операторите од трети земји кои до датумот на влегување во сила имаат оперативна дозвола, поднесуваат до Агенцијата барање за одобрение, не подоцна од 6 месеци по влегување во сила на оваа регулатива. Барањето содржи информации за кои било оперативни дозволи кои ги издава земја–членка.

4. По приемот на барање, Агенцијата го оценува придржувањето на операторот од трета земја кон важечките услови. Проценката треба да се изврши најдоцна 30 месеци по влегувањето во сила на оваа регулатива.

Оваа регулатива е целосно обврзувачка и директно применлива во сите земји–членки.

Брисел, 29 април 2014 год.

За Комисијата
Претседател
Жозе Мануел БАРОСО

АНЕКС 1

ДЕЛ–TCO

ОПЕРАТОРИ ОД ТРЕТИ ЗЕМЈИ

ОДДЕЛ I

Општи барања

TCO.100 Опсег

Во овој анекс (во понатамошниот текст како Дел–TCO) се утврдуваат барања кон кои оператор од трета земја, кој учествува во операции на комерцијалниот воздушен превоз, треба да се придржува во, во рамките на или вон територијата која е предмет на одредбите од Договорот.

TCO.105 Начини за придржување

(а) За да воспостави придржување кон Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 ([124]) и Дел–TCO оператор од трета земја може да користи алтернативни начини за придржување во однос на АМС кои ги донела Агенцијата.

(б) Кога оператор од трета земја кој е предмет на одобрение сака заради воспоставување на придржување кон Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 ([1]) и Дел–TCO да користи алтернативни начини за придржување во однос на АМС кон ги донела Агенцијата, тој пред да ги спроведува истите ја известува Агенцијата за тоа доставувајќи целосен опис на алтернативните начини за придржување. Во описот се опфатени сите измени на прирачниците или процедурите кои би можело да се битни, како и проценатa со која се докажува дека се исполнети правилата за спроведување.

Оператор од трета земја може да ги спроведува овие алтернативни начини за придржување кои подлежат на претходно одобрение од Агенцијата, и по приемот на известувањето како што е пропишано во ART.105 од Анекс 2 (во понатамошниот текст како 'Дел–ART').

TCO.110 Мерки за ублажување

(а) Кога земјата на операторот или земјата на регистрацијата пријавиле разлики на стандардите на ИКАО, кои Агенцијата ги утврдила согласно ART.200(г) во Дел–ART, операторот од трета земја може заради воспоставување на придржување кон Дел–TCO да предложи мерки за ублажување.

(б) Операторот од трета земја и докажува на Агенцијата дека со овие мерки се обезбедува ниво на безбедност кое е еднакво на она кое се постигнува со стандардот за кој се пријавени

([124]) Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 на Европскиот парламент и на Советот од 20 февруари 2008 година, за заеднички правила во областа на воздухопловството и за основање на Европската агенција за воздухопловна безбедност, со која се укинуваат Директива 91/670/ЕЕЗ на Советот, Регулатива (ЕЗ) бр. 1592 и Директива 2004/36/ЕЗ (Сл. весник L 79, 19.3.2008 година, стр. 1). Регулатива како што е последен пат изменета со Регулатива (ЕУ) бр. 6/2013 од 8 јануари 2013 (Сл. весник L 4, 9.1.2013 година, стр. 34).

разлики.

ТСО.115 Пристап

(а) Операторот од трета земја обезбедува дека на секое лице кое го овластила Агенцијата или земјата–членка на чија територија слетал еден од неговите воздухоплови, во секое време ќе му се дозволи пристап до тој воздухоплов, со или без претходно известување заради:

(1) проверка на документите и прирачниците кои треба да се носат во воздухоплов и проверки за да се обезбеди придржување кон Дел–ТСО; или

(2) вршење на проверка на платформа како што е наведено во Анекс II кон Регулатива (ЕУ) 965/2012 ([125]) на Советот.

(б) Операторот од трета земја обезбедува дека секое лице кое Агенцијата го овластила добива пристап до секој негов објект или документ во врска со неговите активности, вклучувајќи ја секоја активност од поддоговори заради утврдување на придржување кон Дел–ТСО.

([125]) Регулатива (ЕУ) бр. 965/2012 од 5 октомври 2012 година, за утврдување на технички барања и административни процедури во врска со воздухопловни операции согласно Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 на Европскиот парламент и на Советот (Сл. весник L 296, 25.10.2012 година, стр. 1).

ОДДЕЛ II

Операции за летање

ТСО.200 Општи барања

(а) Операторот од трета земја се придржува кон:

(1) важечките стандарди кои се содржат во Анексите кон Конвенцијата за меѓународно цивилно воздухопловство, особено Анексите 1 (Издавање на дозволи), 2 (Правила на летање) 6 (Експлоатација на воздухоплови, Дел I (Меѓународен комерцијален воздушен превоз – Авиони) или Дел III (Меѓународни операции – Хеликоптери)), ако е применливо, 8 (Пловидбеност на воздухопловите), 18 (Опасни материи) и 19 (Управување со безбедноста);

(2) мерките за ублажување кои ги прифатила Агенцијата согласно ART.200 (г);

(3) битните услови од Дел–ТСО; и

(4) важечките правила за летање на Унијата.

(б) Операторот од трета земја обезбедува дека воздухоплов кој лета во, во рамките на или надвор од територијата која е предмет на одредбите на Договорот лета во согласност со:

(1) неговото уверение за исполнување на безбедносните услови (АОС) и придружните оперативни спецификации; и

(2) одобрението издадено согласно оваа регулатива и обемот и правата кои се утврдени во спецификациите приложени кон истото.

(в) Операторот од трета земја обезбедува дека воздухоплов кој лета во, во рамките на или надвор од Унијата има уверение за пловидбеност на воздухоплов (CofA) кое го издава или потврдува:

(1) земјата на регистрација; или

(2) земјата на операторот, под услов дека земјата на операторот и земјата на регистрација склучиле спогодба според член 83bis од Конвенцијата за меѓународно цивилно воздухопловство со кој се пренесува одговорноста за издавање на CofA.

(г) На барање, операторот од трета земја и ги доставува на Агенцијата сите информации кои се битни за проверка на придржувањето кон Дел–ТСО.

(д) Без да е во спротивност со наведеното во Регулатива (ЕУ) бр. 996/2010 на Европскиот парламент и на Советот ([126]), операторот од трета земја веднаш ја пријавува секоја несреќа во Агенцијата како што е утврдено во Анекс 13 кон ИКАО, во која е вклучен воздухоплов кој се користи во рамките на неговото АОС.

([126]) Регулатива (ЕУ) бр. 996/2010 на Европскиот парламент и на Советот од 20 октомври 2010 година, за истраги и спречување на несреќи и инциденти во цивилното воздухопловство, а за укинување на Директива 94/56/ЕЗ (С. весник L 295, 12.11.2010 година, стр. 35).

ТСО.205 Опрема за навигација, комуникација и надзор

Кога лета во рамките на воздушниот простор над територијата на која се применува Договорот, операторот од трета земја ги опремува своите воздухоплови со опрема за навигација, комуникација и надзор како што се бара во тој воздушен простор.

ТСО.210 Документи, прирачници и записи кои треба да се носат во воздухоплов

Операторот од трета земја обезбедува дека сите документи, прирачници и записи кои треба да се носат во воздухоплов се важечки и ажурирани.

ТСО.215 Покажување на документацијата, прирачниците и записите

Во разумен рок откако тоа ќе го побара лице кое го овластила Агенцијата или надлежен орган на земјата–членка во која воздухопловот слетал, водачот на воздухопловот му ја покажува на тоа лице документацијата, прирачниците и записите кои треба да се носат во воздухоплов.

ОДДЕЛ III

Одобрение на оператор од трета земја

ТСО.300 Барање на одобрение

(а) Пред да започне со операции во комерцијалниот воздушен превоз врз основа на Дел–ТСО, операторот од трета земја поднесува барање и добива одобрение кое го издава Агенцијата.

(б) Барањето за одобрение:

(1) се поднесува најмалку 30 дена пред планираниот датум на операцијата; и

(2) се подготвува во форма и на начин кои ги утврдува Агенцијата.

(в) Без да е во спротивност со важечките билатерални спогодби, подносителот на барањето и ги доставува на Агенцијата сите информации кои се потребни да се оцени дали планираната операција ќе се врши во согласност со важечките услови наведени во ТСО.200(а). Овие информации го опфаќаат следното:

(1) уредно пополнето барање;

(2) службеното име, деловното име, адресата и адресата за прием на поштенски пратки на подносителот на барањето;

(3) копија од АОС и придружните оперативни спецификации на подносителот на барањето, или ист таков документ, со кој се потврдува способноста на имателот за извршување на планираните операции, кој го издала земјата на операторот;

(4) извод од актот за основање или од регистрацијата на трговски друштва или сличен документ на подносителот на барањето кој го издал централниот регистар на трговски друштва во земјата каде се наоѓа главното деловно седиште;

(5) предложениот датум на отпочнување, типот и географското подрачје на операцијата.

(г) По потреба, Агенцијата може да побара какво било друга дополнителна релевантна документација, прирачници или посебни одобренија кои ги издала или одобрила земјата на операторот или земјата на регистрација.

(д) За оние воздухоплови кои не се регистрирани во земјата на операторот, Агенцијата може да побара:

(1) детали од спогодбата за закуп за секој воздухоплов кој лета на таа основа; и

(2) ако е применливо, копија од спогодбата помеѓу земјата на операторот согласно член 83bis од Конвенцијата за меѓународно цивилно воздухопловство, што го опфаќа воздухопловот.

ТСО.305 Нередовни летови – еднократно известување

(а) По пат на отстапување од ТСО.300(а) оператор од трета земја може да врши летови во медицински цели или нередовен лет или серија на нередовни летови со цел да се надмине непредвидлива, непосредна и итна оперативна потреба без претходно да добие одобрение, под услов дека операторот:

(1) ја известил Агенцијата пред предвиденият датум на првиот лет, во форма и на начин кој ќе ги утврди Агенцијата;

(2) не е предмет на забрана за летање согласно Регулатива (ЕЗ) бр. 2111/2005 на Европскиот парламент и на Советот ([127]);

(3) ќе поднесе барање за одобрение во рок од 10 работни дена по датумот на известувањето до Агенцијата согласно ТСО.300.

(б) Летот(летовите) наведени во известувањето пропишано во (а)(1) може да се изврши(извршат) во период од најмногу шест последователни недели по датумот на известувањето или додека Агенцијата не донесе одлука за барањето во согласност со Дел–ART, кое се случи порано.

(в) Оператор може да испрати известување само еднаш на секои 24 месеци.

ТСО.310 Права на имателот на одобрение

Правата на операторот се наведуваат во список на спецификации кон одобрението и не смеат да ги надминат правата кои ги дала земјата на операторот.

ТСО.315 Измени

(а) За секоја измена, освен оние кои се усогласени врз основа на ART.210(в), која влијае врз условите на одобрението или придружните спецификации потребно е претходно одобрение од Агенцијата.

(б) Барањето за претходно одобрение од Агенцијата операторот од трета земја го поднесува најмалку 30 дена пред датумот на спроведување на планираната измена.

Операторот од трета земја и ги доставува на Агенцијата информациите споменати во ТСО.300, кои се ограничени на опсегот на измената.

По поднесувањето на барање за измена, операторот од трета земја делува во склад со условите кои ги пропишува Агенцијата согласно ART.225(б).

(в) Агенцијата се известува за сите измени за кои не е потребно претходно одобрение, како што е усогласено во согласност со ART.210(в), пред да се направи измената.

([127]) Регулатива (ЕЗ) бр. 2111/2005 на Европскиот парламент и на Советот од 14 декември 2005 година, за утврдување на список на авиопревозници на кои им е забрането летање во рамките на Заедницата и за информирање на патниците за идентитетот на авиопревозникот кој го врши летот и за укинување на член 9 од Директива 2004/36/ЕЗ (Сл. весник L 344, 27.12.2005 година, стр. 15).

ТСО.320 Постојана важност

(а) Одобрението останува важечко под услов:

(1) операторот од трета земја да се придржува кон релевантните услови од Дел–ТСО. Одредбите кои се однесуваат на постапувањето со наоди, како што е наведено во ТСО.325 исто така се земаат предвид;

(2) да е важечко АОС или истиот таков документ кој го издала земјата на операторот како и односните оперативни спецификации, ако е применливо;

(3) на Агенцијата да и се одобри пристап до операторот од трета земја како што е утврдено во ТСО.115;

(4) операторот од трета земја да не е предмет на забрана за летање согласно Регулатива (ЕЗ) бр. 2111/2005;

(5) одобрението да не е откажано, привремено одземено или повлечено;

(6) операторот од трета земја, во рамките на одобрението, на секои 24 календарски месеци да извршил најмалку еден лет, во, во рамките на и надвор од територијата што е предмет на одредбите на Договорот.

(б) По откажување или повлекување, одобрението се враќа во Агенцијата.

ТСО.325 Наоди

По приемот на известувањето за наоди согласно ART.230 кои ги утврдила Агенцијата, операторот од трета земја:

(а) ја утврдува главната причина за непридржувањето;

(б) воспоставува план на корективни активности за решавање на главната причина за непридржувањето во прифатлив временски рок и истиот го доставува до Агенцијата;

(в) и дава на Агенцијата задоволителен доказ за спроведување на корективните активности во рокот договорен со Агенцијата, како што е утврдено во ART.230(д)(1).

АНЕКС 2

ДЕЛ–ART

БАРАЊА ЗА НАДЛЕЖНИОТ ОРГАН ВО ВРСКА СО ОДОБРУВАЊЕТО НА ОПЕРАТОРИ ОД ТРЕТИ ЗЕМЈИ

ОДДЕЛ I

Општо

ART.100 Обем

Со овој анекс (Дел–ART) се утврдуваат административните барања кон кои земјите–членки и Агенцијата треба да се придржуваат, особено што се однесува на:

(а) издавањето, одржувањето, измените, ограничувањето, привременото одземање или повлекување на одобренија на оператори од трети земји кои вршат операции во комерцијалниот воздушен транспорт; и

(б) надзорот врз овие операции.

ART.105 Алтернативни начини на придржување

Агенцијата ги оценува сите алтернативни начини на придржување кои операторите од трети земји ги предлагаат согласно TCO.105(б), преку анализа на доставената документација и, ако смета дека е потребно, со вршење на инспекциски преглед на операторот од трета земја.

Кога Агенцијата ќе утврди дека алтернативните начини на придржување се во согласност со Дел– TCO, таа без непотребно одлагање го известува подносителот на барањето дека може да ги спроведува алтернативните начини на придржување и, ако е применливо, соодветно го изменува одобрението на подносителот на барањето.

ART.110 Размена на информации

(а) Агенцијата ја известува Комисијата и земјите–членки кога таа:

(1) ќе одбие барање за одобренија;

(2) ќе наметне ограничување заради безбедносни прашања, привремено ќе го одземе или ќе го повлече одобрението.

(б) Агенцијата ги известува земјите–членки за известувањата кои таа ги добила согласно TCO.305, во рок од еден работен ден по приемот на известувањето.

(в) Агенцијата редовно им става на располагање на земјите–членки ажуриран список во кој се наведени одобренијата кои таа ги издала, ограничила, изменила, привремено одзела или повлекла.

(г) Земјите–членки ја известуваат Агенцијата кога планираат да преземат мерка согласно член 6(1) од Регулатива (ЕЗ) бр. 2111/2005.

ART.115 Водење на евиденција

(а) Агенцијата воспоставува систем за водење на евиденција, со кој се предвидува соодветно складирање, достапност и сигурно следење на:

(1) обуката, квалификацијата и овластувањата на нејзиниот персонал;

(2) издадените одобренија на оператори од трети земји или примените известувања;

(3) постапките за одобрување и постојаното следење на одобрени оператори од трети земји;

(4) наодите, договорените корективни активности и датумот на завршување на активноста;

(5) преземените принудни мерки, вклучувајќи ги и паричните казни кои ги побарала Агенцијата согласно Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008;

(6) спроведувањето на корективните активности кои ги наложила Агенцијата согласно член 22(1) од Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008; и

(7) користењето на одредби за флексибилност согласно член 18(г) од Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008.

(б) Евиденцијата се чува најмалку 5 години, предмет на важечкиот закон за заштита на податоци.

ОДДЕЛ II

Одобрение, следење и спроведување

ART.200 Процедура за почетно оценување – општо

(а) По приемот на барање за одобрение согласно ТСО.300, Агенцијата го оценува придржувањето на операторот од трета земја кон важечките услови наведени во Дел–ТСО.

(б) Почетното оценување завршува во рок од 30 дена од приемот на барањето или 30 дена пред предвидениот датум за отпочнување со операциите, во зависност што е подоцна.

Кога почетното оценување бара дополнителна процена или ревизија, периодот на оценувањето се продолжува за времетраењето на дополнителното оценување или ревизија, по потреба.

(в) Почетното оценување се заснова врз:

(1) документацијата и податоците кои ги доставил операторот од трета земја;

(2) релевантните информации за ефикасноста на безбедноста на операторот од трета земја, вклучувајќи ги и извештаите од инспекциските прегледи на платформа, информациите кои се

доставени согласно ARO.RAMP.145(в), признаените стандарди на индустријата, евиденцијата за несреќи и принудните мерки кои ги презела трета земја;

(3) релевантните информации за способноста за надзор на земјата на операторот или земјата на регистрација, како што е применливо, вклучувајќи ги и резултатите од ревизиите кои се извршени врз основа на меѓународни конвенции или националните програми за процена на безбедноста; и

(4) одлуките, истрагите во согласност со Регулатива (ЕЗ) бр. 2111/2005 или заедничките консултации согласно Регулатива (ЕЗ) бр. 473/2006 ([128]).

(г) Агенцијата во консултации со земјите-членки ги утврдува оние стандарди на ИКАО за кои може да прифати мерки за ублажување во случај земјата на операторот или земјата на регистрација да го известиле ИКАО за разлика. Агенцијата ќе ја прифати мерката за ублажување кога ќе смета дека мерката гарантира еквивалентно ниво на безбедност со она што се постигнува со стандардот за кој се известило за разлики.

(д) Кога Агенцијата не може да утврди задоволително ниво на увереност во операторот од трета земја и/или земјата на операторот при првичната оценка:

(1) ја одбива апликацијата кога исходот на оценката посочува дека понатамошната оценка нема да резултира во издавање на одобрение; или
(2) ќе направи понатамошно оценување до степенот до кој е неопходно за да утврди дека планираната операција ќе се изврши во согласност со применливите барања од Дел-ТСО.

ART.205 Процедура за почетно оценување – оператори од трети земји кои се предмет на забрана за летање

(а) По приемот на барање за одобрение од оператор кој е предмет на забрана за летање или на оперативно ограничување согласно Регулатива (ЕЗ) бр. 2111/2005, Агенцијата ја применува односната процедура за оценување како што е опишано во ART.200.

(б) Кога оператор е предмет на забрана за летање од причина што земјата на операторот не врши соодветен надзор, Агенцијата ја известува Комисијата за дополнително оценување на операторот и на земјата на операторот врз основа на Регулатива (ЕЗ) бр. 2111/2005.

(в) Агенцијата врши ревизија кога:

(1) операторот од трета земја се согласува на ревизија;

(2) резултатот од проценте наведени во (а) и (б) укажуваат дека постои можност ревизијата да има позитивен резултат; и

(3) ревизијата може да се спроведе во објектите на операторот од трета земја без ризик по

([128]) Регулатива (ЕЗ) бр. 473/2006 на Комисијата, од 22 март 2006 година, за утврдување на правила за спроведување за списокот на Заедницата на авиопревозници со забрана за летање во рамките на Заедницата наведено во Поглавје II од Регулатива (ЕЗ) бр. 2111/2005 на Европскиот парламент и на Советот (Сл. весник L 84,23.3.2006 година, стр. 8).

загрозување на обезбедувањето на персоналот на Агенцијата.

(г) Ревизијата на операторот од трета земја може да опфати и оценување на надзорот кој го врши земјата на операторот кога постојат докази за поголеми недостатоци во надзорот врз подносителот на барањето.

(д) Агенцијата ја известува Комисијата за резултатите од ревизијата.

ART.210 Издавање на одобрение

(а) Агенцијата го издава одобрението, вклучително и придружните спецификации, како што е утврдено во додатоците I и II, кога:

(1) е уверена дека операторот од трета земја има важечко АОС или ист таков документ и придружни оперативни спецификации кои ги издала земјата на операторот;

(2) е уверена дека операторот од трета земја е одобрен од земјата на операторот да врши летови во ЕУ;

(3) е уверена дека операторот од трета земја воспоставил:

(i) придржување кон важечките услови од Дел–ТСО;

(ii) транспарентна, соодветна и навремена комуникација како одговор на понатамошната процена и/или ревизија на Агенцијата, ако е применливо; и

(iii) навремена и успешна корективна активност која е предложена како одговор на утврдено непридржување, ако постои.

(4) нема докази за поголеми недостатоци во способноста на земјата на операторот или земјата на регистрација, како е применливо, за да го потврди и врши надзор врз операторот и/или воздухопловите согласно важечките стандарди на ИКАО;

(5) подносителот на барањето не е предмет на забрана за летање согласно Регулатива (ЕЗ) бр. 2111/2005.

(б) Одобрението се издава на неодредено време.

Правата и обемот на активностите за кои операторот од трета земја има одобрение да ги спроведува, се наведуваат во спецификациите кои се приложени кон одобрението.

(в) Агенцијата се договара со операторот од трета земја за опсегот на измени на операторот од трета земја за кои не е потребно претходно одобрение.

ART.115 Следење

(а) Агенција го оценува:

(1) постојаното придржување на операторите од трети земји кои таа ги одобрила со

важечките услови од Дел–ТСО;

(2) ако е променливо, спроведувањето на корективните активности кои ги наложила Агенцијата во согласност со член 22(1) од Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008.

(б) При ова оценување:

(1) се зема предвид документацијата и податоците кои се релевантни за безбедноста, а кои ги доставил операторот од трета земја;

(2) се земаат предвид релевантните информации за ефикасноста на безбедноста на операторот од трета земја, вклучувајќи ги и извештаите од инспекциските прегледи на платформа, информациите доставени согласно ARO.RAMP.145(в), признатите стандарди на индустријата, евиденцијата за несреќи и принудните мерки кои ги презела трета земја;

(3) се земаат предвид релевантните информации за можностите за надзор на земјата на операторот или земјата на регистрација да вршат надзор, како што е применливо, вклучително и резултатите од ревизиите кои се извршени врз основа на меѓународните конвенции или националните програми за процена на безбедноста;

(4) се земаат предвид одлуките и истрагите во склад со Регулатива (ЕЗ) бр. 2111/2005 или заедничките консултации во согласност со Регулатива (ЕЗ) бр. 473/2006;

(5) се земаат предвид претходните оцени или ревизии, ако се извршени; и

(6) и се пружаат на Агенцијата докази кои се потребни во случај ако се бара дополнителна активност, вклучувајќи ги и мерките кои се предвидуваат со ART.235.

(в) Обемот на надзорот дефиниран во (а) и (б) се утврдува врз основа на резултатите од активностите од минатото одобрение и/или следење.

(г) Кога, врз основа на достапни информации, постои сомнеж дека ефикасноста на безбедноста на операторот од трета земја и/или можностите за надзор на земјата на операторот се намалила под важечките стандарди кои се содржат во Анексите кон Конвенцијата за меѓународното цивилно воздухопловство, Агенцијата врши дополнителни процени до степен кој е потребен да се утврди дека планираната операција ќе се спроведува во склад со важечките услови од Дел–ТСО.

(д) Агенцијата ги собира и обработува сите информации во врска со безбедноста за кои смета дека се соодветни за следење.

ART.220 Програма за следење

(а) Агенцијата воспоставува и одржува програма за надзор во која се опфатени активностите кои се бараат со АРТ.215 и, ако е применливо, со Поддел ARO.RAMP.

(б) Програмата за надзор се подготвува земајќи ги предвид резултатите од активностите од минатото одобрение и/или следење.

(в) Агенцијата врши преглед на оператори од трети земји во временски интервали кои не се

подолги од 24 месеци.

Временскиот интервал може да се скрати ако постојат индикации дека ефикасноста на безбедноста на операторот од трета земја и/или можностите за надзор на земјата на операторот се намалила под важечките стандарди наведени во анексите кон Конвенцијата за меѓународно цивилно воздухопловство.

Агенцијата може да го продолжи временскиот интервал најмногу на 48 часа ако утврдила дека за време на претходниот период на следење:

(1) нема индикации дека надлежниот орган на земјата на операторот не врши ефикасен надзор врз операторите кои се под негова одговорност за надзор;

(2) операторот од трета земја континуирано и навремено известувал за измените од TCO.315;

(3) не се издадени наоди за ниво 1 наведени во ART.230(б); и

(4) сите корективни активности се спроведени во рокот кој го прифатила или продолжила Агенцијата како што е утврдено во ART.230(д)(1).

(г) Програмата за надзор опфаќа евиденција на датумите на активностите за следење, вклучувајќи ги и состаноците.

ART.225 Измени

(а) По приемот на барање за измена за која е потребно претходно одобрение, Агенцијата ја применува соодветната процедура како што е опишано во ART.200, која е ограничена на опсегот на измената.

(б) Агенцијата ги пропишува условите под кои операторот од трета земја може да лета во рамките на своето одобрение за време на измената, освен ако Агенцијата не утврди дека одобрението треба привремено да се одземе.

(в) За измените за кои не е потребно претходно одобрение, Агенцијата ги оценува информациите кои се доставени во известувањето кое го испратил операторот од трета земја согласно TCO.315, за да го провери придржувањето кон важечките услови. Во случај на непридржување, Агенцијата:

(1) го известува операторот од трета земја за непридржувањето и бара ревидиран предлог со цел да се постигне придржување; и

(2) во случај на наоди од ниво 1 или ниво 2, делува во согласност со ART.230 и ART.235, како што е соодветно.

ART.230 Наоди и корективни активности

(а) Агенцијата има систем за анализа на наоди во однос на нивното значење за безбедноста.

(б) Агенцијата издава наод од ниво 1 кога ќе се открие какво било значајно непридржување кон важечките услови наведени во Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 и Дел–ТСО, или кон условите од одобрението кои ја намалуваат безбедноста или сериозно ја загрозуваат безбедноста на летањето.

Наодите од ниво 1 опфаќаат, но не се ограничени на:

(1) необезбедување пристап за Агенцијата до објектите на операторот од трета земја како што е утврдено во ТСО.115(б), за време на вообичаеното работно време и по писмено барање;

(2) спроведување на измени за кои е потребно претходно одобрение без да се добие одобрение како што е утврдено во ART.210;

(3) добивање или одржување на важноста на одобрението со фалсификување на документираните докази;

(4) докази за злоупотреба или измамничко користење на одобрението.

(в) Агенцијата издава наод од ниво 2 кога ќе се открие какво било значајно непридржување кон важечките барања наведени во Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 и Дел–ТСО, или кон условите од одобрението кои би можеле да ја намалат безбедноста или сериозно би можеле да ја загрозат безбедноста на летањето.

(г) Ако за време на следењето се открие наод, Агенцијата, без да биде во спротивност со која било дополнителна активност побарана со Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 и нејзините правила за спроведување, го проследува наодот до операторот од трета земја, во писмена форма, и бара корективна активност со цел да се отстрани или ублажи основната причина за да се спречи повторното појавување на утврденото (утврдените) непридржување (непридржувања).

(д) Во случај на наоди од ниво 2, Агенцијата:

(1) му дава на операторот од трета земја период за спроведување на корективната активност кој период е соодветен на природата на наодот. На крај од периодот, и во зависност од природата на наодот, Агенцијата може да го продолжи тој период, што подлежи на втор задоволителен план на корективни активности со кој Агенцијата се сложила; и

(2) врши процена на корективната активност и планот за спроведување кои ги предложил операторот од трета земја. Ако со проценатa се заклучи дека истата содржи анализа на основната причина (основните причини) и активности за ефикасно отстранување или ублажување на основната причина (основните причини) со цел да се спречи повторно појавување на непридржувањето (непридржувањата), во тој случај се прифаќа корективната активност и планот за спроведување.

Ако операторот од трета земја не успее да достави прифатлив план на корективни активности споменат во ART.230(д)(1), или не успее да ги спроведе корективните активности во рокот кој Агенцијата го прифатила или продолжила, наодот се издига на наод од ниво 1, а се презема активност како што е утврдено во ART.235(а).

(ѓ) Агенцијата води евиденција и ја известува земјата на операторот или земјата на регистрација, како што е применливо, за сите наоди кои таа ги утврдила.

ART.235 Ограничување, привремено одземање и повлекување на одобренија

(а) Без да е во спротивност со кои било принудни мерки, Агенцијата презема активност со цел да го ограничи или привремено одземе одобрението во случај на:

(1) наод од ниво 1;

(2) докази кои можат да се проверат дека земјата на операторот или земјата на регистрација, како што е применливо, не е способна да му издаде уверение или да врши надзор врз операторот и/или воздухопловите согласно важечките стандарди на ИКАО; или

(3) операторот од трета земја е предмет на мерка согласно член 6 ставови (1) и (2) од Регулатива (ЕЗ) бр. 2111/2005.

(б) Одобрението привремено се одзема за период од максимум 6 месеци. На крајот од шестмесечниот период Агенцијата може да го продолжи периодот на привремено одземање за дополнителни 3 месеци.

(в) Ограничувањето или привременото одземање се укинуваат кога Агенцијата е уверена дека операторот од трета земја и/или земјата на операторот презеле задоволителни корективни активности.

(г) При разгледувањето дали да се укине привременото одземање, Агенцијата врши ревизија на операторот од трета земја кога се исполнети условите наведени во ART.205(в). Во случај на привремено одземање кое се должи на поголеми недостатоци во надзорот на подносителот на барањето од страна на земјата на операторот или земјата на регистрација, како што е применливо, во ревизијата може да се опфати и процена со цел да се провери дали се поправени недостатоците на надзорот.

(д) Агенцијата го повлекува одобрението кога:

(1) истекол периодот споменат во (б); или

(2) операторот од трета земја ќе стане предмет на забрана за летање согласно Регулатива (ЕЗ) бр. 2111/2005.

(ѓ) Ако по ограничувањето наведено во (а) се наметне оперативно ограничување на операторот од трета земја во согласност со Регулатива (ЕЗ) бр. 2111/2005, Агенцијата го задржува ова ограничување сè додека не се повлече оперативното ограничување.

Додаток I

Заштитен знак на EASA

ОДОБРЕНИЕ

Вид на сообраќај: Комерцијален воздушен превоз (CAT)	
Одобрение ([1]):	Име на операторот: Dba Деловно име ([2]): Земја на операторот ([3]): Број на AOC или на ист таков документ:
Со ова одобрение се потврдува дека ..... ([4]) ги исполнува барањата од Дел TCO и има право да поднесе барање за издавање на индивидуални оперативни дозволи или исти такви документи за вршење на операции во комерцијалниот воздушен превоз во, во рамките на или надвор од територијата предмет на одредбите од Договорот во согласност со условите кои се утврдени во спецификациите во нивните најнови верзии кои се објавени во електронска форма.	
Ова одобрение може да се користи за поднесување на барање за индивидуални оперативни дозволи ([5]).	
Ова одобрение е важечко сè додека одобрениот оператор се придржува кон Дел–TCO.	
Предмет на усогласеност со гореспоменатиот услов, ова одобрение ќе остане да важи, освен ако одобрението или уверението на операторот кои ги издала земјата на операторот не се откажани, привремено одземени или повлечени.	
Датум на издавање ([6]):	Име и потпис (7) Функција:

([1]) Упатување на одобрението како што го издала Агенцијата.
([2]) Деловно име на операторот, ако е различно. Внесете DBA (за „работи под име“) пред деловното име.
([3]) Внесете го името на земјата на операторот.
([4]) Регистриран назив на операторот.
([5]) Индивидуалните оперативни дозволи или исти такви документи кои се однесуваат на „сообраќајните права“ во рамките на спогодбите склучени помеѓу земјите–членки на ЕУ и трети земји мора да се добијат од земјите–членки на ЕУ, покрај ова одобрение, пред планираниот датум за отпочнување со летањето.
([6]) Датум на издавање на одобрението (дд-мм-гггг).
([7]) Функција, име и потпис на претставникот на EASA.

Додаток II

СПЕЦИФИКАЦИЈА поврзана со ТСО одобрение

(предмет на одобрените услови во АОС и придружните оперативни спецификации)

EASA

Европска агенција за воздухопловна безбедност

Одобрение ([1]): ..... Датум ([2]): .....

Име на операторот ([3]):..... Спецификации: .....

Деловно име .....

Потпис: .....

Модел на воздухоплов([4])

Забелешка: Одобрените регистрациски ознаки се наведени во електронското издание на Агенцијата.

Вид на сообраќај:

Комерцијален воздушен превоз

☐ Патнички ☐ Товарен ☐ Друго ([5]): .....

Посебни ограничувања ([6])

ПОСЕБНИ ОДОБРЕНИЈА	**ДА**	**НЕ**	**СПЕЦИФИКАЦИЈА ([7])**	**ЗАБЕЛЕШКИ**
Опасни материи	☐	☐		
Операции при намалена видливост Полетување Приод и слетување	 ☐ ☐	 ☐ ☐	 RVR ([8]): ..... m CAT ([9]): ..... DH: ..... ft RVR: ..... m	
RVSM ([10]) ☐ N/A	☐	☐		
ETOPS ([11]) ☐ N/A	☐	☐	Максимално време за пренасочување ([12]): ..... min	
Навигациски спецификации за PBN операции	☐	☐		
Друго ([13])	☐	☐		

(1) Внесување на поврзаниот број на одобрението на операторот.
(2) Датум на издавање на оперативните спецификации (дд-мм-гггг).
(3) Регистрираниот назив на операторот и деловниот назив на оператороt, ако е различно.
(4) Внесете ја ознаката CAST (Commercial Aviation Safety Team)/ИКАО за марката, моделот и серијата на воздухопловите, ако е определена серијата (на пр., Boeing–737–3K2 или Boeing–777–232). Таксономијата на CAST/ИКАО е достапна на http://www.intlaviationsstandards.org/
(5) Друг вид на превоз кој треба да се наведе (на пр., итен медицински превоз).
(6) Наведете ги важечките посебни ограничувања (на пр., само VFR, само дење)
(7) Наведете ги во оваа колона најдозволивите критериуми за секое одобрение или тип на одобрение (заедно со соодветните критериуми).

(8) Внесете го одобрениот минимум за RVR за полетување во метри. Може да се користи еден ред за секое одобрение, ако се издадени различни одобренија.
(9) Внесете ја важечката категорија за прецизен приод (CAT II, IIIA, IIIB или IIIC). Внесете го минимумот за RVR во метри како и висината на носење одлуки во стапки. Се користи еден ред за секоја наведена категорија за приод.

(10)Полето „Не е применливо (N/A)“ може да се означи само ако е максималната висина на базата на облаци на воздухопловот под FL 290.
(11)Операциите за користење на двомоторни авиони на долги линии (ETOPS) моментално се применуваат само за дво-моторни воздухоплови. Затоа полето „Не е применливо (N/A)“ може да се означи само ако моделот на воздухопловот има повеќе од 2 мотора.
(12)Исто така може да се наведе и прагот на оддалеченост (во NM), како и типот на моторот.
(13)Овде може да се внесат други одобренија или податоци, користејќи еден ред (или едно поле со повеќе редови) за секое одобрение (на пр., одобрение за посебен приод, MNPS, одобрени перформанси за навигација).

РЕГУЛАТИВА (ЕУ) Бр. 2016/1158 на КОМИСИЈАТА

од 15 јули 2016 година,

со која се изменува и дополнува Регулатива (ЕУ) бр. 452/2014, во врска со бришењето на обрасците за одобренија кои им се издаваат на оператори од трети земји и со нив поврзаните спецификации

(Текст со важност за ЕЕО)

ЕВРОПСКАТА КОМИСИЈА,

имајќи го предвид Договорот за функционирањето на Европската унија,

имајќи ја предвид Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 на Европскиот парламент и на Советот, од 20 февруари 2008 година, за заеднички правила во областа на цивилното воздухопловство и за основање на Европската агенција за безбедност на воздухопловството, и за укинување на Директива 91/670/ЕЕЗ, Регулатива (ЕЗ) бр. 1592/2002 и Директива 2004/36/ЕЗ на Советот ([129]), и особено член 9(4) на истата,

со оглед на тоа што:

(1) Во Регулатива (ЕУ) бр. 452/2014 на Комисијата ([130]), се наведува како на операторите со воздухоплови од трети земји, наведени во член 4(1) од Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008, кои вршат сообраќај во комерцијалниот воздушен превоз во, во рамките на или вон територијата што подлежи на одредбите од Договорот, им се издава одобрение што се однесува на важечките стандарди на Меѓународната организација за цивилно воздухопловство (ICAO). Во таа регулатива, во Додатоците I и II кон нејзиниот Анекс 2 (Дел–ART) се дадени обрасци за одобрението и со него поврзаните спецификации.

(2) Искуството од примената на Регулатива (ЕУ) бр. 452/2014, покажа дека, со цел навремено да се земат предвид честите измени на стандардите на ICAO, овие обрасци би требало редовно да се менуваат и дополнуваат, што резултира со непотребно административно оптоварување. Условот да се користат овие обрасци не е оправдан, бидејќи Европската агенција за безбедност на воздухопловството и без тој услов може самата да ги утврди и ажурира потребните обрасци. Заради тоа, тој услов и тие обрасци треба да се избришат од Регулатива (ЕУ) бр. 452/2014.

([129]) Сл. весник. L 79, 19.3.2008, стр. 1.

([130]) Регулатива (ЕУ) бр. 452/2014 на Комисијата, од 29 април 2014 година, за утврдување на технички услови и административни процедури во врска со операциите на летање на авиопревозниците на трети земји согласно Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 на Европскиот парламент и на Советот (Сл. весник. L 133, 6.5.2014, стр. 12).

(3) Заради тоа, Регулативата (ЕУ) бр. 452/2014 треба соодветно да се измени и дополни.

(4) Мерките кои се предвидуваат во оваа регулатива се во согласност со мислењето на Комитетот, основан со член 65 од Регулативата (ЕЗ) бр. 216/2008.

ЈА ДОНЕСЕ СЛЕДНАТА РЕГУЛАТИВА:

Член 1

Анекс 2 кон Регулатива (ЕУ) бр. 452/2014 се менува и дополнува согласно Анексот кон оваа регулатива.

Член 2

Оваа регулатива влегува во сила на дваесеттиот ден од денот на нејзиното објавување во *Службениот весник на Европската унија*.

Оваа регулатива е целосно обврзувачка и директно применлива во сите земји–членки

Брисел, 15 јули 2016 година.

За Комисијата
Претседател
Жан–Клод ЈУНКЕР

АНЕКС

Анексот 2 кон Регулатива (ЕУ) бр. 452/2014 се менува и дополнува како што следи:

(1) точка ART.210(a) се заменува со следното:

'(a) Агенцијата го издава одобрението, вклучително и со него поврзаните спецификации, кога:

(1) е уверена дека операторот од трета земја има важечко АОС или еквивалентен документ, како и со него поврзани спецификации кои ги издала земјата на операторот;

(2) е уверена дека земјата на операторот му одобрила на операторот од трета

земја да врши летови во ЕУ;

(3) е уверена дека операторот од трета земја воспоставил:

(i) придржување кон важечките услови од Дел–ТСО;

(ii) прегледна, соодветна и навремена комуникација како одговор на понатамошната процена и/или ревизија на Агенцијата, по потреба; и

(iii) навремена и успешна поправна мерка како одговор на утврдено непридржување, ако постои такво;

(4) не постојат докази за поголеми недостатоци што се однесува на способноста на земјата на операторот или земјата на регистрација, што е применливо, да му издаде уверение и да врши надзор на операторот и/или воздухопловот согласно важечките стандарди на ICAO;

(5) подносителот на барањето не е предмет на забрана за летање согласно Регулатива (ЕЗ) бр. 2111/2005.';

(2) Додатоците I и II се бришат.

СЛУЖБЕН ВЕСНИК
на Република Северна Македонија

www.slvesnik.com.mk contact@slvesnik.com.mk
Издавач: ЈП СЛУЖБЕН ВЕСНИК НА РЕПУБЛИКА СЕВЕРНА МАКЕДОНИЈА, ц.о. – Скопје
бул. „Партизански одреди" бр. 29. Поштенски фах 51.
в. д. директор и одговорен уредник – Татијана Лалчевска
телефон: +389-2-55 12 400
телефакс: +389-2-55 12 401

Претплатата за 2020 година изнесува 12.200,00 денари.
„Службен весник на Република Северна Македонија" излегува по потреба.
Рок за рекламации: 15 дена.
Жиро-сметка: 300000000188798.
Депонент на Комерцијална банка, АД – Скопје.
Печат: Печатница НАПРЕДОК ДООЕЛ Тетово.
Цената на овој број е 450 денари.

ISSN 0354-1622
2020283