

**UREDBA KOMISIJE (EU) broj 965/2012  
od 5. oktobra 2012. godine**

**o tehničkim zahtjevima i administrativnim procedurama za obavljanje vazdušnih operacija shodno  
Uredbi (EK) br. 216/2008 Evropskog Parlamenta i Savjeta**

**Član 1  
Predmet i svrha**

- (1) Ova Uredba propisuje detaljna pravila za komercijalne operacije vazdušnog transporta avionima i helikopterima, uključujući inspekcije na platformi vazduhoplova operatora pod sigurnosnim nadzorom druge Države kada slijeću na aerodrome koji se nalaze na teritoriji koja podliježe odredbama Ugovora.
- (2) Ova Uredba takođe propisuje detaljna pravila o uslovima za izdavanje, održavanje, izmjenu, ograničavanje, obustavljanje ili povlačenje certifikata operatora vazduhoplova datih u članu 4(1)(b) i (c) Uredbe (EK) br. 216/2008 angažovanih u komercijalnim operacijama vazdušnog transporta, prava i odgovornosti imalaca certifikata kao i uslovi pod kojima će letjenje biti zabranjeno, ograničeno ili biti predmet određenih uslova koji su u interesu sigurnosti.
- (3) Ova Uredba se ne primjenjuje na vazdušne operacije koji se pominju u članu 1(2)(a) Uredbe (EK) br.216/2008.

**Član 2  
Definicije**

U svrhe predmetne Uredbe:

- (1) “operacije komercijalnog vazdušnog prevoza (CAT),, su operacije vazduhoplovom za prevoz putnika, tovara ili pošte uz novčanu ili drugu vrstu naknade;
- (2) ”avioni klase performansi B” su avioni sa elisnim motorima sa maksimalnom operativnom konfiguracijom putničkih sjedišta od devet ili manje i maksimalnom masom na polijetanju od 5700 kg ili manje;
- (3) “mjesto javnog interesa (public interest site-PIS)” je mjesto koji se koristi isključivo za operacije od javnog interesa;
- (4) “operacija u preformansama klase 1” je operacija u kojoj, u slučaju kvara kritičnog motora, helikopter može da sleti u okviru raspoložive distance prekinutog polijetanja ili da sigurno nastavi sa letom do odgovarajuće oblasti za slijetanje, u zavisnosti od toga kada je došlo do kvara.

Dodatne definicije su date u Aneksu I u svrhu Aneksa II do V.

**Član 3  
Mogućnosti nadzora**

- (1) Države članice će odrediti jedan ili više subjekata kao nadležnu vlast u okviru te države članice sa potrebnim ovlaštenjima i dodijeljenim odgovornostima za certifikaciju i nadzor lica i organizacija shodno Uredbi (EK) br. 216/2008 i njenim pravilima implementacije.
- (2) Ako Države članica odredi više od jednog subjekta za nadležnu vlast:
  - (a) oblasti nadležnosti svih nadležnih vlasti moraju da budu jasno definisane po pitanju odgovornosti i geografskog ograničenja;

- (b) koordinacija mora da bude ustanovljena između tih subjekata da bi se obezbijedio efikasan nadzor svih organizacija i lica shodno Uredbi (EK) br. 216/2008 i njenih pravila implementacije u okviru njihovih ovlašćenja.
- (3) Države članice će obezbijediti da nadležna(-e) vlast(-i) ima(-ju) neophodne sposobnosti da obezbijede nadzor svih lica i organizacija na koje se odnosi njihov program nadzora, uključujući dovoljna sredstva za ispunjavanje zahtjeva ove Uredbe.
- (4) Države članice će obezbijediti da osoblje nadležnih vlasti ne obavljaju aktivnosti nadzora kada postoji dokaz da bi isto moglo rezultirati, bilo direktno ili indirektno, konfliktom interesa, posebno kada se odnosi na porodicu ili finansijski interes.
- (5) Osoblje ovlašćeno od nadležnih vlasti da sprovodi certifikaciju i/ili zadatke nadzora imaće pravo da obavlja najmanje sljedeće zadatke:
  - (a) Provjeravanje zapisa, podataka, procedura i svakog drugog materijala relevantnog za sprovođenje zadatka certifikacije i/ili nadzora;
  - (b) Uzimanje kopija izvoda iz pomenutih zapisa, podataka, procedura i ostalog materijala;
  - (c) Traži usmeno objašnjenje na licu mjesta;
  - (d) Ulazi u relevantne prostorije, operativna mjesta ili sredstva prevoza;
  - (e) Sprovodi preglede, istrage, procjene, inspekcije, uključujući inspekcije na platformi i nenajavljene inspekcije;
  - (f) Preduzima ili inicira mjere prinude shodno potrebi.
- (6) Zadaci u paragrafu 5 moraju da budu obavljeni u skladu sa zakonskim odredbama odnosne države članice.

#### **Član 4** **Inspekcije na platformi**

Inspekcije na platformi vazduhoplova operatora pod sigurnosnim nadzorom druge države članice ili treće zemlje biće obavljene u skladu sa Pod-dijelom PLATFORMA (RAMP) Aneksa II.

#### **Član 5** **Vazdušne operacije**

- (1) Operatori mogu koristiti vazduhoplov u svrhu komercijalnog vazdušnog transporta (u daljem tekstu “CAT”) samo kako je naznačeno u Aneksima III i IV.
- (2) CAT operatori se moraju ponašati u skladu sa relevantnim odredbama Aneksa V kada koriste:
  - (a) Avione i helikoptere koji se koriste za:
    - (i) operacije u kojima se koristi navigacija na bazi performansi (Performance-based Navigation-PBN);
    - (ii) operacije u skladu sa specifikacijom minimuma navigacijskih performansi (Minimum Navigation Performance Specifications-MNPS);
    - (iii) operacije u vazdušnom prostoru sa smanjenom normom minimalnog vertikalnog razdvajanja (Reduced Vertical Separation Minima-RVSM);
    - (iv) operacije u uslovima smanjene vidljivosti (low visibility operations-LVO);
  - (b) avione i helikoptere za prevoz opasnih materija (DG);
  - (c) avione sa dva motora za operacije povećanog doleta (Extended-range Twin-engine Operational Performance Standards-ETOPS) u komercijalnom vazdušnom prevozu;
  - (d) helikoptere za komercijalni vazdušni prevoz uz pomoć sistema za noćno posmatranje (NVIS);
  - (e) helikoptere za komercijalni vazdušni prevoz pomoću vitla (helicopter hoist operations-HHO); i
  - (f) helikoptere za komercijalni vazdušni prevoz u operacijama hitne medicinske pomoći (HEMS).

## **Član 6**

### **Odstupanja**

- (1) CAT operacije koje počinju i završavaju se na istom aerodromu/operativnom mjestu sa avionima klase performansi B i nekompleksnim helikopterima ne podliježu usaglašavanja sa Aneksima III i IV.

Međutim, oni podliježu sljedećem:

- (a) Za avione, Aneksu III Uredbe (EEZ) br. 3922/91 i pripadajućim nacionalnim izuzecima na osnovu procjene rizika sigurnosti izvršene od strane nadležnih vlasti;
- (b) Za helikoptere, nacionalnim zahtjevima.
- (2) Izuzetno od člana 5 (1), vazduhoplovima koji su navedeni u članu 4(5) Uredbe (EK) br. 216/2008 se koriste pod uslovima naznačenim u Odluci Komisije C(2009) 7633 od 14. oktobra 2009 kada se koristi u CAT operacijama. Svaka promjena operacija koja odstupa od uslova naznačenih u toj Odluci biće saopštena Komisiji i Evropskoj Agenciji za sigurnost vazduhoplovstva (u daljem tekstu "Agencija") prije implementacije promjene.
- Zemlja članica, izuzev primaoca Odluke C(2009) 7633, koji namjerava da iskoristi odstupanje naznačeno u predmetnoj Odluci obavijestiće o svojoj namjeri Komisiju i Agenciju prije implementacije odstupanja. Komisija i Agencija će procijeniti u kojoj mjeri predmetna promjena ili namjeravano korišćenje odstupaju od uslova Odluke C (2009) 7633 ili utiče na inicijalnu procjenu sigurnosti obavljen u kontekstu pomenute Odluke. Ukoliko procjena pokaže da promjena ili namjeravano korišćenje ne odgovaraju inicijalnoj procjeni sigurnosti sprovedenoj za Odluku C(2009)7633, predmetna Zemlja članica će podnijeti novi zahtjev za odstupanje u skladu sa članom 14 (6) Uredbe (EK) br.216/2008.
- (3) Izuzetno od člana 5 (1), letovi koji se odnose na uvođenje ili modifikaciju tipova vazduhoplova sprovedenih od strane projektnih ili proizvodnih organizacija u okviru njihovih prava nastaviće operacije shodno uslovima datim u nacionalnom zakonu države članice.
- (4) Bez obzira na član 5, države članice mogu nastaviti da traže određeno odobrenje i dodatne zahtjeve vezano za operativne procedure, opremu, kvalifikacije posade i obuku za CAT helikopterske operacije na otvorenom moru u skladu sa njihovim nacionalnim zakonom. Države članice će obavijestiti Komisiju i Agenciju o dodatnim zahtjevima koji se primjenjuju na takva posebna odobrenja. Predmetni zahtjevi ne smiju da budumanje restriktivni od onih u Aneksu III i IV.
- (5) Izuzeto od CAT.POL.A.300(a) Aneksa IV, avionima sa jednim motorom, kada se koriste u CAT operacijama, će se koristiti noću ili u instrumentalnim meteorološkim uslovima (Instrument Meteorological Conditions-IMC) pod uslovima naznačenim u postojećim izuzecima datim od Država Članica u skladu sa članom 8(2) Uredbe (EEC) br. 3922/91.
- Svaka izmjena u operacijama ovih aviona koja narušava uslove naznačene u navedenim izuzecima biće saopštena Komisiji i Agenciji prije implementacije izmjene. Komisija i Agencija će procijeniti predloženu izmjen u skladu sa Članom 14 (5) Uredbe (EZ) br. 216/2008.
- (6) Postojeće helikopterske operacije ka/od mjesta od javnog interesa (PIS) mogu se obavljati, odstupajući od CAT.POL.H.225 Aneksa IV, kad god veličina PIS-a, prepreke ili helikopter ne podrazumijevaju usaglašenost sa zahtjevima za operacije u klasi 1 performansi. Takve operacije će se sprovoditi pod uslovima određenim od strane Država članica. Države članice će obavijestiti Komisiju i Agenciju o uslovima koji se primjenjuju.

## **Član 7**

### **Certifikati vazdušnog operatora**

- (1) Certifikati vazdušnog operatora (AOC-i) izdati od strane države članice CAT operatorima aviona prije primijene ove Uredbe u skladu sa Uredbom (EEZ) br. 3922/91 smatraju se izdatim u skladu sa pomenutom Uredbom.

U svakom slučaju, najkasnije do 28. Oktobra 2014. godine:

- (a) Operatori moraju prilagoditi svoje sisteme rukovođenja, programe obuke, procedure i priručnike na način da budu u skladu sa Aneksima III, IV i V, shodno potrebi;
- (b) AOC mora da bude zamijenjen certifikatima izdatim u skladu sa Aneksom II ove Uredbe.
- (2) AOC-i izdati od strane države članice CAT operatoru helikoptera prije primjene ove Uredbe moraju da budu konvertovani u AOC-e koji su u skladu sa ovom Uredbom shodno izvještaju o konverziji ustanovljenom od strane države članice koja je izdala AOC, u konsultaciji sa Agencijom.

Izvještaj o konverziji opisuje:

- (a) Nacionalne zahtjeve na osnovu kojih je AOC izdat;
- (b) Obim prava koja su data operatorima;
- (c) Razlike između nacionalnih zahtjeva na osnovu kojih su AOC-i izdat i zahtjevi Aneksa III, IV i V, zajedno sa naznakom kako i kada će od operatora biti traženo da obezbijede punu usaglašenost sa pomenutim Aneksima.

Izvještaj o konverziji podrazumijeva kopije svih dokumenata neophodnih da se prikažu elementi naznačeni u tačkama od (a) do (c), uključujući kopije relevantnih nacionalnih zahtjeva i procedura.

## **Član 8**

### **Ograničenja radnih vremena, vremena letjenja i vremena odmora**

Ograničenja radnih vremena, vremena letjenja i vremena odmora su predmet:

- (a) Za avione, Člana 8 (4) i Poddijela Q Aneksa III Uredbe (EEZ) br. 3922/91;
- (b) Za helikoptere, nacionalnih zahtjeva.

## **Član 9**

### **Lista minimalne ispravnosti opreme i sistema vazduhoplova**

Lista minimalne ispravnosti opreme i sistema vazduhoplova (Minimum Equipment List-MEL) odobrena prije primjene ove Uredbe od strane Države Operatora ili Registra, u zavisnosti od primjene, će se smatrati odobrenom u skladu sa ovom Uredbom i može se nastaviti sa korišćenjem iste od strane operatora nakon dobijanja odobrenja.

Nakon primjene ove Uredbe, svaka izmjena MEL-a mora da bude obavljena u skladu sa ORO.MLR.105 Aneksa III.

## **Član 10**

### **Stupanje na snagu**

- (1) Ova Uredba stupa na snagu trećeg dana nakon njenog objavljivanja u Službenom Listu Evropske Unije. Ista će se primjenjivati od 28. oktobra 2012. godine.
- (2) Kao izuzeće od drugog podstava stava 1, države članice mogu donijeti odluku da ne primjenjuju odredbe Aneksa I do V do 28. oktobra 2014. godine.

Kada Država članica koristi pomenutu mogućnost, obavijestiće Komisiju i Agenciju. Ovo obavještenje mora opisati razloge pomenutog odstupanja i njegovo trajanje kao i program za implementaciju koji sadrži predviđene aktivnosti i predmetni vremenski okvir.

Ova Uredba je obavezujuća u cjelosti i direktno primjenljiva u svim Državama članicama.

Sačinjeno u Briselu. 5. oktobra 2012. godine

Za Komisiju  
Predsjednik

**Jose Manuel BARROSO**

## ANEKS I

### Definicije za termine koji se koriste u Aneksima II-V

Za potrebe ove Uredbe, primjenjuju se sljedeće definicije:

- (1) “Raspoloživa dužina za ubrzavanje i zaustavljanje (accelerate-stop distance available-ASDA)” je raspoloživa dužina zaleta plus dužina produžetka za zaustavljanje, ako je takav produžetak za zaustavljanje deklarirala upotrebljivim država aerodroma, i ako produžetak može podnijeti masu aviona pod preovlađujućim operativnim uslovima.
- (2) “Prihvatljivi način usaglašavanja” (acceptable means of compliance-AMC) su standardi koji nijesu obavezujući i usvojeni od strane Agencije za opisivanje načina za uspostavljanje usaglašavanja sa Uredbom (EK) br. 216/2008 i njenih Pravila Implementacije.
- (3) “Kontrolna lista za prihvat” (acceptance checklist) je dokument koji se koristi kao pomoć kod spoljašnjeg pregleda pakovanja opasnih materija i pripadajućih dokumenata kako bi ustanovili jesu li ispunjeni svi odgovarajući zahtjevi;
- (4) “Odgovarajući aerodrom” je aerodrom na kojem se vazduhoplov može koristiti, vodeći računa o primjenljivim zahtjevima performansi i karakteristikama poletno-sletne staze.
- (5) U svrhu klasifikacije putnika:
  - (a) Pojam “odrasla osoba (adult)” označava osobu od 12 i više godina;
  - (b) Pojam “dijete/djeca (child/children)” označava osobe koje su starije od 2 godine a mlađe od 12 godina;
  - (c) Pojam “malo dijete (infant)” označava osobu mlađu od dvije godine.
- (6) Avion (aeroplane) je vazduhoplov na motorni pogon, fiksnih krila, teži od vazduha, koji uzgon u letu dobija dinamičkom reakcijom vazduha na krilima.
- (7) “Let podržan sistemom noćnog posmatranja (NVIS)” podrazumijeva, u slučaju (NVIS) operacija, dio noćnog leta pri spoljnoj vidljivosti (VFR) kada član posade koristi naočari za noćno posmatranje.
- (8) “Vazduhoplov” (aircraft) je naprava koja se održava u atmosferi na osnovu reakcije vazduha, osim reakcije vazduha u prema površini zemlje.
- (9) “Alternativni načini usaglašavanja” su načini koji predlažu alternativu (zamjenu) postojećim prihvatljivim načinima usaglašavanja ili oni koji predlažu nove načine uspostavljanja saglasnosti sa Uredbom (EK) br.216/2008 i njenih pravila implementacije za koje nema povezanih prihvatljivih načina usaglašavanja usvojenih od strane Agencije.
- (10) “Postupak protiv zaleđivanja” (anti-icing), u zemaljskom opsluživanju, predstavlja postupak koji pruža zaštitu od stvaranja mraza ili leda i nakupljanja snijega na obrađenim površinama vazduhoplova u ograničenom vremenskom periodu (hold-over time).
- (11) “Član kabinske posade” označava odgovarajuće osposobljenog člana posade, koji nije član letачke ili tehničke posade, a obavlja dužnosti vezane za sigurnost putnika i leta koje mu je dodijelio operator.
- (12) “Operacija prilaza kategorije I (CAT I)” predstavlja precizni instrumentalni prilaz i slijetanje koje upotrebljava sistem instrumentalnog slijetanja (ILS) ili mikrotalasni sistem slijetanja (MLS) ili zemaljski potpomognut globalni navigacijski satelitski sistem (GNSS/GBAS) sistem za slijetanje GLS ili precizni prilazni radar (PAR) ili GNSS koji upotrebljava proširen satelitski sistem (SBAS) sa visinom odluke (DH) ne manjom od 200 ft i horizontalnom vidljivošću duž poletno-sletne staze (RVR) ne manjom od 550 m za avione i 500 metara za helikoptere;

- (13) "operacije kategorije II (CAT II)" predstavljaju precizni instrumentalni prilaz i slijetanje koje upotrebljava ILS ili MLS sa:
- (a) Visinom odluke DH ispod 200 ft, ali ne nižom od 100 ft i
  - (b) Horizontalnom vidljivošću duž poletno-sletne staze RVR ne manjom od 300 m.
- (14) "Operacije kategorije IIIA (CAT IIIA)" predstavljaju precizni instrumentalni prilaz i slijetanje koje upotrebljava ILS ili MLS sa:
- (a) Visinom odluke DH nižom od 100 ft i
  - (b) Horizontalnom vidljivošću duž poletno-sletne staze RVR ne manjom od 200 m.
- (15) "Operacije kategorije IIIB (CAT III B)" predstavljaju precizni instrumentalni prilaz i slijetanje koji upotrebljavaju ILS ili MLS sa:
- (a) Visinom odluke DH nižom od 100 ft ili bez DH i
  - (b) Horizontalnom vidljivošću duž poletno-sletne staze RVR manjom od 200 m, ali ne manjom od 75 m.
- (16) "Kategorija A helikoptera" se odnosi na višemotorne helikoptere čiji dizajn izolacijskih karakteristika motora i sistema odgovara primjenjivim propisima o plovidbenosti i koji može da izvodi operacije koristeći utvrđene podatke za polijetanje i slijetanje bazirane na konceptu otkaza kritičnog motora koji osigurava odgovarajuće određene površine i odgovarajuće potrebne performanse za siguran nastavak leta ili prekinutog polijetanja u slučaju otkaza motora.
- (17) "Kategorija B helikoptera" se odnosi na jednomotorne ili višemotorne helikoptere koji ne zadovoljavaju standarde kategorije A. Helikopteri kategorije B nemaju garantovanu mogućnost nastavka sigurnog leta u slučaju otkaza motora i pretpostavlja se neplanirano slijetanje.
- (18) "Certifikacijske specifikacije" su tehnički standardi prihvaćeni od strane Agencije koji prikazuju način usaglašenosti sa Uredbom (EK) br. 216/2008 i njenih pravila implementacije koji se mogu koristiti od strane organizacije u svrhu certifikacije.
- (19) „Kruženje“ je vizuelni dio instrumentalnog prilaza kako bi se vazduhoplov doveo u poziciju za slijetanje na poletno-sletnu stazu/FATO (Final Approach and Take-off area-područje završenog prilaza i polijetanja) koja nije prikladno smještena za prilaz iz pravca.
- (20) "Uzletna čistina" je određena pravougaona površina na zemlji ili vodi kontrolisana od nadležnih vlasti, odabrana ili pripremljena kao prikladna površina iznad koje avion može izvršiti dio početnog penjanja do određene visine.
- (21) "Baza oblaka" je visina baze najnižeg posmatranog ili prognoziranog elementa oblaka u okolini aerodroma ili operativnog mjesta ili unutar određenog područja letjenjoperacija, normalno mjerena od visine aerodroma ili u slučaju letova iznad otvorenog mora (offshore), iznad srednjeg nivoa mora.
- (22) "Code share" podrazumijeva dogovor shodno kom operator stavlja svoj dodijeljeni kod na let koji obavlja drugi operator, i prodaje i izdaje karte za taj let;
- (23) "Naseljeno područje" se odnosi, kada govorimo o gradu, naselju ili selu, na bilo koje područje koje se u osnovi koristi u svrhu stanovanja, komercijalne svrhe ili rekreacije.
- (24) "Kontaminirana poletno-sletna staza" je poletno-sletna staza kod koje je više od 25% površine unutar zahtijevane dužine i širine koja se koristi pokrivena sljedećim:
- (a) Površinskom vodom dubine veće od 3mm (0.125 in) ili bljuzgavicom ili mekim snijegom, koji odgovara ekvivalentnoj vrijednosti dubine vode veće od 3mm (0.125 in)
  - (b) Snijegom stisnutim u čvrsti oblik koji se ne može više sabiti i postojan je ili koji se raspada u blokove ako se podigne (kompaktni snijeg); ili
  - (c) Led, uključujući mokri led.

- (25) “Gorivo za nepredviđene slučajeve” je gorivo koje se zahtijeva kao nadoknada potrošnje do određene aerodroma zbog nepredviđenih faktora koji bi mogli imati uticaj na potrošnju.
- (26) “Završni prilaz neprekidnim snižavanjem (Continuous descent final approach(CDFA))” je tehnika letjenja, u skladu sa postupkom stabilnog prilaza, za letjenje završnog segmenta nepreciznog instrumentalnog prilaza neprekidnim snižavanjem, bez horizontalnog leta, sa ili iznad apsolutne /visine relativne visine tačke završnog prilaza do približno 15 m (50ft) iznad praga poletno-sletne staze ili tačke gdje započinje postupak ravnjanja za tip vazduhoplova kojim se leti.
- (27) “Preračunata meteorološka vidljivost (converted meteorological visibility-CMV)” je vrijednost jednaka RVR-u koja je izvedena iz objavljene meteorološke vidljivosti.
- (28) “Član posade” je osoba koju je odredio operator za obavljanje poslova u vazduhoplovu.
- (29) “Kritične faze leta” kod aviona su zalet za poletanje, putanja tokom polijetanja, završni prilaz, neuspjeli prilaz, slijetanje, uključujući usporavanje i bilo koju drugu fazu leta koju odredi vođa vazduhoplova ili zapovjednik.
- (30) “Kritične faze leta” kod helikoptera su taksiranje, lebdjenje, polijetanje, završni prilaz, neuspjeli prilaz, slijetanje i bilo koja druga faza leta koju odredi vođa vazduhoplova ili zapovjednik.
- (31) “Vlažna poletno-sletna staza” je staza kojoj površina nije suva, ali vlažnost na njoj ne daje sjaj;
- (32) “Opasne materije (DG)” su predmeti ili supstance koji mogu predstavljati rizik po zdravlje, sigurnost, imovinu ili okolinu i koji se nalaze na listi opasnih materija u Tehničkim instrukcijama ili su klasifikovani u skladu sa tehničkim instrukcijama;
- (33) “Nesreća sa opasnim materijama” je događaj povezan sa prevozom opasnih materija vazduhom koji ima za posledicu smrt, ozbiljno povređivanje osobe ili veliku materijalnu štetu.
- (34) “Nezgodna sa opasnim materijama” je događaj
- (a) povezan sa prevozom opasnih materija vazduhom, koji nije nesreća sa opasnim materijama, i ne mora se dogoditi u vazduhoplovu, a koji ima za posledicu povredu osobe, materijalnu štetu, požar, lom, prosipanje, curenje tečnosti, radijaciju ili drugi trag koji ukazuju na to da nije sačuvana cjelovitost ambalaže.
  - (b) svaki događaj povezan sa prevozom opasnih materija, koji ozbiljno ugrozi vazduhoplov ili osobe u vazduhoplovu.
- (35) “Odleđivanje” je postupak kod zemaljskog opsluživanja, kojim se mraz, led, snijeg ili bljuzgavica otklanjaju sa vazduhoplova da bi se osigurale čiste površine.
- (36) “Određena tačka nakon polijetanja (defined point after take-off –DPATO)” je određena tačka tokom polijetanja i inicijalne faze penjanja prije koje nije osigurana sposobnost helikoptera za siguran nastavak leta pri otkazu kritičnog motora i možda će biti potrebno prinudno slijetanje.
- (37) “Određena tačka prije slijetanja (defined point before landing-DPBL)” je tačka u okviru faze prilaza i slijetanja, nakon koje sposobnost helikoptera da nastavi siguran let sa otkazom kritičnog motora nije osigurana i možda mora da bude potrebno prinudno slijetanje.
- (38) “Udaljenost (distance-DR)” je horizontalna udaljenost koju je prešao helikopter od kraja raspoložive dužine staze za polijetanje.
- (39) “Ugovor o zakupu aviona bez posade” je ugovor između preduzetnika prema kojem se vazduhoplovom leti na osnovu sertifikata vazdušnog operatora zakupca.
- (40) “Suva operativna masa” se odnosi na ukupnu masu vazduhoplova spremnog za određeni tip operacije, bez iskoristivog goriva za let i putnog tereta.
- (41) “Suva poletno-sletna staza” je ona koja nije ni mokra ni kontaminirana, i uključuje zastrte poletno-sletne staze koje su posebno pripremljene sa žljebovima i poroznom podlogom i održavane tako da zadrže efektivno kočenje za suhu stazu iako je prisutna vlažnost.

- (42) “Izdignuto područje završnog prilaza i polijetanja (elevate final approach and take-off area-elevated FATO) je FATO koji je izdignut najmanje 3 m od okolne površine.
- (43) “Alternativni aerodrom na ruti (en-route alternate ERA aerodrome)” je odgovarajući aerodrom duž rute, koji može biti zahtijevan u fazi planiranja leta.
- (44) “Sistem pojačane vidljivosti (Enhanced vision system-EVS)” je sistem koji elektronski prikazuje spoljne prizore u realnom vremenu postignute korišćenjem senzora za sliku.
- (45) “Područje završnog prilaza i polijetanja (Final approach and take-off area-FATO)” je definisano područje za operacije helikoptera, nad kojim je dovršena završna faza prilaza za lebdjenje ili slijetanje, i sa koga se može započeti polijetanje. Za helikoptere koji lete u kategoriji performansi klase 1, ova definisana površina uključuje raspoloživu površinu za prekinuto polijetanje.
- (46) “Praćenje podataka sa leta (Flight data monitoring-FDM)” je proaktivna upotreba digitalnih podataka leta iz svakodnevnih operacija radi povećanja vazduhoplovne sigurnosti, a ne radi kažnjavanja.
- (47) “Uređaj za simuliranje leta (Flight simulation training device-FSTD) se odnosi na uređaj za obuku koji je:
- (a) Kada je riječ o avionima, potpuni simulator leta (full flight simulator-FFS), uređaj za letačku obukuletnj (flight training device-FTD), uređaj za vježbanje letačko-navigacijskih procedura (flight and navigation procedures trainer - FNPT) ili osnovni trenažer za instrumentalnu obukuletnj (basic instrument training device-BITD);
  - (b) Kada je riječ o helikopteru, potpuni simulator leta (full flight simulator-FFS), uređaj za letačku obukuletnj (flight training device-FTD), ili uređaj za vježbanje letačko-navigacijskih procedura (flight and navigation procedures trainer -FNPT).
- (48) “ERA aerodrom za gorivo” se odnosi na ERA aerodrom odabran u svrhu smanjenja goriva za nepredviđene situacije.
- (49) “GBAS sistem slijetanja (GBAS landing system-GLS)” je sistem za prilaz i slijetanje koji koristi informacije globalnog navigacijskog satelitskog sistema potpomognutog zemaljskim stanicama (GNSS/GBAS) i koji omogućava vođenje aviona na osnovu njegovih lateralnih i vertikalnih GNSS pozicija. Za nagib završnog prilaza upotrebljava referencu geometrijske operacijama.
- (50) “Osoblje koje pruža hitnu pomoć na zemlji” je bilo koje osoblje koje pruža hitnu pomoć na zemlji (kao što su policajci, vatrogasci itd.) koje je uključeno u hitnu medicinsku pomoć helikopterom i čiji su zadaci na bilo koji način povezani sa helikopterskim letovima.
- (51) “Prizemljenje” je zvanična zabrana za polijetanje i preduzimanje akcija potrebnih za zadržavanje vazduhoplova na zemlji.
- (52) “Head-up prikaz (head-up display HUD)” se odnosi na sistem prikazivanja podataka o letu na prednjem spoljašnjem vidnom polju pilota koji značajno ne umanjuje pogled na spolašnjost.
- (53) “Head-up sistem za navođenje pri slijetanju (head-up guidance landing system-HULDS)” je cjelovit sistem u vazduhoplovu koji pruža head-up navođenje pilotu za vrijeme prilaza i slijetanja i/ili procedure prekinutog prilaza. Sistem uključuje sve senzore, kompjutere, napajanje, indikacije i kontrole.
- (54) “Helikopter” je vazduhoplov teži od vazduha koji se u vazduhu održava uglavnom zbog reakcija vazduha na jedan ili više pogonskih rotora na približno vertikalnim osovima.
- (55) “Član posade u operacijama sa helikopterskim vitlom (Helicopter hoist operation HHO crew member)” je tehnički član posade koji obavlja dodijeljene zadatke koji se odnose na operacije vitlom.
- (56) “Helikopterska platforma” je FATO smještena na plutajućoj ili fiksnoj strukturi na otvorenom moru.

- (57) "Član posade hitne medicinske pomoći helikopterom (HEMS crew member)" je tehnički član posade koji je određen za HEMS let u svrhu pružanja pomoći osobi kojoj je potrebna medicinska pomoć i koja se prevozi helikopterom, i asistira pilotu tokom zadatka.
- (58) "Let hitne medicinske pomoći helikopterom (HEMS flight)" je let helikopterom koji se obavlja na osnovu odobrenja za HEMS, čija je svrha pružanje hitne medicinske pomoći gdje je neophodan hitan i brz prevoz:
- (a) Medicinskog osoblja;
  - (b) Medicinskih zaliha (opreme, krvi, organa, lijekova); ili
  - (c) Bolesnih ili povrijeđenih osoba i ostalih osoba koje su direktno uključene;
- (59) "Operativna baza helikopterske hitne medicinske pomoći (HEMS Operating Base)" je aerodrom na kome HEMS posada i helikopter mogu biti dežurni za izvođenje HEMS operacija.
- (60) "HEMS operativna mjesto" je površina koju izabere zapovjednik tokom HEMS letova, za operacije helikopterskim vitlom, slijetanje i polijetanje;
- (61) "Helikopterski let u operacijama vitlom (HHO flight)" je let helikopterom koji se obavlja na osnovu odobrenja za HHO, čija je svrha omogućavanje prenošenja osoba i/ili tovara helikopterskim vitlom;
- (62) "HHO na otvorenom moru (HHO offshore)" je let helikopterom koji se obavlja na osnovu odobrenja za HHO, a čija je svrha omogućiti prenošenje osoba i/ili tovara uz pomoć helikopterskog vitla sa ili na plovilo ili konstrukciju u morskom području ili u samo more;
- (63) "HHO putnik" je osoba koja se prenosi helikopterskim vitlom.
- (64) "Mjesto izvršenja helikopterskim vitlom (HHO site)" je određeno područje na kojem se helikopterom obavlja premještanje vitlom.
- (65) "Vrijeme zaštite (Hold-over time HoT)" predstavlja predviđeno vrijeme zaštite od stvaranja leda, mraza i nakupljanja snijega na površinama vazduhoplova kada su zaštićene tečnošću protiv zaleđivanja.
- (66) "Neprijateljsko okruženje" znači:
- (a) Okruženje u kojem:
    - (i) Sigurno prinudno slijetanje nije moguće izvesti zbog neodgovarajuće površine; ili
    - (ii) Osobe u helikopteru se na odgovarajući način ne mogu zaštititi od spoljašnjih uticaja; ili
    - (iii) Pokretanje/sposobnost djelovanja službe za traganje i spašavanje ne odgovara očekivanoj izloženosti opasnosti; ili
    - (iv) Postoji neprihvatljiv rizik ugrožavanja osobe ili imovine na zemlji;
  - (b) Uvijek, sljedeća područja:
    - (i) Za operacije iznad vode, područja otvorenog mora sjeverno od 45N i južno od 45S određeno od strane nadležnih vlasti države o kojoj se radi; i
    - (ii) Oni dijelovi nastanjenog područja bez odgovarajućih površina za sigurno prinudno slijetanje.
- (67) "Tačka odluke za slijetanje (Landing Decision Point-LDP)" je tačka koja se koristi kod određivanja performansi u slijetanju, od koje se nakon otkaza motora slijetanje može sigurno nastaviti ili od koje postupak prekinutog slijetanja može započeti.
- (68) "Raspoloživa distanca za slijetanje (Landing distance available-LDA) je dužina poletno-sletne staze koju je nadležne vlasti odredio kao raspoloživu za usporenje aviona nakon slijetanja.
- (69) "Kopneni avion" je vazduhoplov nepokretnih krila konstruisan za polijetanje i slijetanje na kopno uključujući amfibije kada se njima upravlja kao vazduhoplovima za slijetanje na kopno.
- (70) "Lokalne operacije helikopterom" su komercijalni letovi helikopterom sa najvećom certifikovanom masom pri polijetanju (MCTOM) od preko 3175 kg ili manjom i konfiguracijom sa najvećim operativnim brojem putničkih sjedišta (MOPSC) od 9 ili manje, danju na rutama na osnovu spoljnih

orijentira, letjenjunutar lokalnog i definisanog geografskog područja opisanog u operativnom priručniku.

- (71) "Postupci u uslovima smanjene vidljivosti (Low visibility procedures-LVP)" se odnosi na postupke koji osiguravaju sigurne operacije na aerodromu tokom prilaza i slijetanja niže od standardne kategorije I, nestandardne kategorije II, kategorije II, kategorije III i polijetanja u slovima smanjene vidljivosti.
- (72) "Polijetanje u uslovima smanjene vidljivosti (Low visibility take-off-LVTO) je polijetanje kada je RVR manji od 400 m, ali ne manja od 75 m.
- (73) "Operacija niže od standardne kategorije I (lower than Standard Category I - LTS CAT I)" je operacija instrumentalnog prilaza i slijetanja sa visinom odluke kategorije I i RVR manjom nego što je primjenljivo za pripadajuću visinu odluke ali ne manju od 400 m.
- (74) "Konfiguracija s najvećim operativnim brojem putničkih sjedišta (Maximum operational passenger seating configuration-MOPSC)" se odnosi na najveći mogući broj putničkih sjedišta pojedinog vazduhoplova, koji ne uključuje sjedišta za posadu, utvrđen za operativne svrhe i naveden u operativnom priručniku. Uzimajući konfiguraciju sa najvećim brojem putničkih sjedišta, utvrđenu tokom postupka certifikacije za sertifikat tipa (TC), dodatni sertifikat tipa (STC) ili promjenu sertifikata tipa ili dodatnog sertifikata tipa koja se odnosi na pojedinačni vazduhoplov, kao osnovnu vrijednost, MOPSC može biti utvrđena sa jednakim ili manjim brojem sjedišta, u zavisnosti od operativnih ograničenja.
- (75) "Medicinski putnik" se odnosi na medicinsko osoblje koje se prevozi u helikopteru tokom HEMS leta, uključujući, ali se ne ograničavajući na doktore, medicinske sestre i pomoćno medicinsko osoblje.
- (76) "Noć" je razdoblje između kraja građanskog večernjeg sumraka i početka građanskog jutarnjeg svitanja ili perioda između zalaska i izlaska sunca propisanog od nadležnih vlasti, kao što je definisala država članica.
- (77) "Naočari za noćno posmatranje (Night vision goggles-NVG)" je naprava, dvogled koji se stavlja na glavu, pojačivač svjetla koji poboljšava sposobnost gledanja zemaljskih orijentira noću.
- (78) "Sistem za noćno posmatranje (Night vision imaging system-NVIS)" je integrisani sistem svih elemenata neophodnih za sigurno i uspješno korišćenje naočara za noćno posmatranje (NVG) tokom letjenjoperacija helikopterom. Sistem podrazumijeva najmanje: naočare za noćno posmatranje (NVG), NVIS osvjetljenje, komponente helikoptera, obuku i kontinuiranu plovidbenost.
- (79) "Prijateljsko okruženje" je okruženje u kom:
  - (a) se može izvesti sigurno prinudno slijetanje;
  - (b) se putnici helikoptera mogu zaštititi od spoljašnjih uticaja;
  - (c) je pokretanje/sposobnost djelovanja službe za traganje i spašavanje odgovarajuća za očekivanu izloženosti opasnosti;
- (80) U svakom slučaju, djelovi gusto naseljenih područja sa odgovarajućim površinama za prinudno slijetanje smatraju se prijateljskim;
- (81) "Operacija nepreciznog prilaza (NPA)" je instrumentalni prilaz sa minimalnom visinom snižavanja (MDH), ili DH kada se upotrebljava CDFA tehnika pilotiranja, ne nižom od 250 ft i RVR/CMV ne manjom od 750m za avione i 600m za helikoptere;
- (82) "NVIS član posade" je tehnički član posade dodijeljen za NVIS let;
- (83) "NVIS let" je noćni let u vizuelnim meteorološkim uslovima sa posadom koja koristi naočari za noćno gledanje (NVG) u helikopteru koji se koristi pod NVIS odobrenjem.

- (84) „Operacije iznad otvorenog mora” su operacije koje uobičajeno imaju pretežni dio leta koji se odvija iznad površine mora, prema ili od lokacija iznad otvorenog mora.
- (85) „Operativno mjesto” je mjesto izvan aerodroma odabrano od operatora, zapovjednika ili vođe vazduhoplova za slijetanje, polijetanje i/ili izvođenje letova sa spoljašnjim teretom.
- (86) „Operacije performansi klase 1” su operacije kod kojih u slučaju otkaza kritičnog motora helikopter može sletjeti unutar raspoložive dužine prekinutog polijetanja ili sigurno nastaviti let do odgovarajućeg područja za slijetanje, u zavisnosti od trenutka kada je došlo do otkaza.
- (87) „Operacije performansi klase 2” su operacije kod kojih u slučaju otkaza kritičnog motora, helikopter raspolaže performansama dovoljnim da sigurno nastavi let, osim u slučaju kada se otkaz dogodi u ranoj fazi polijetanja ili kasnoj fazi slijetanja, kada prinudno slijetanje može biti potrebno.
- (88) „Operacije performansi klase 3” su operacije kod kojih, u slučaju otkaza kritičnog motora u bilo kom trenutku tokom leta, može biti neophodno prinudno slijetanje višemotornog helikoptera a neophodno je prinudno slijetanje jednomotornog helikoptera.  
„Operativna kontrola” podrazumijeva odgovornost za početak, nastavljajanje, završavanje ili skretanje leta u interesu sigurnosti.
- (89) „Operacije nestandardne kategorije II (other than Standard Category II (OTS CAT II))” je precizni instrumentalni prilaz i slijetanje korišćenjem ILS ili MLS gdje ne postoje neki ili svi elementi sistema osvjjetljenja preciznog prilaza kategorije II i sa :
- (a) DH manjom od 200 ft ali ne manjom od 100 ft; i
  - (b) RVR ne manjim od 350 m.
- (90) „Avioni performanse klase A” su višemotorni avioni pogonjeni turbo-elisnim motorima sa MOPSC većim od devet ili najvećom masom pri polijetanju većom od 5700 kg i svi višemotorni avioni pokretani turbo-mlaznim motorima.
- (91) „Avioni performansi klase B” su avioni pogonjeni elisnim motorima sa MOPSC od devet ili manje i najvećom dopuštenom masom na polijetanju od 5700 kg ili manje.
- (92) „Avioni performansi klase C” su avioni pogonjeni klipnim motorima sa MOPSC većim od devet ili najveće dopuštene mase na polijetanju preko 5700 kg.
- (93) „vođa vazduhoplova” je pilot određen za zapovjednika i zadužen za sigurno izvođenje leta. U svrhe operacija komercijalnog vazdušnog prevoza umjesto naziva “vođa vazduhoplova” koristiće se termin “zapovjednik”.
- (94) „Glavno mjesto poslovanja” podrazumijeva upravu ili registrovanu kancelariju organizacije unutar koje se obavljaju glavne finansijske djelatnosti i sprovodi operativna kontrola aktivnosti navedenih u ovoj Uredbi.
- (95) „Prioritizacija inspekcija na platformi” je dodjela određenog dijela inspekcija u odnosu na ukupan broj inspekcija na platformi koje sprovodi nadležne vlasti ili se sprovode u ime nadležnih vlasti na godišnjoj osnovi kao što je propisano u Dijelu-ARO.
- (96) „Mjesto od javnog interesa (Public interest site-PIS)” je mjesto koje se koristi isključivo za operacije u svrhu javnog interesa;
- (97) „Inspekcija na platformi” je inspekcija vazduhoplova, kvalifikacija letачke i kabinske posade i dokumentacije za let kako bi se provjerila njihova usaglašenost sa primjenljivim zahtjevima.
- (98) „Rok za otklanjanje nedostataka” označava vremensko ograničenje operacija sa neispravnom opremom.
- (99) „Raspoloživa dužina prekinutog polijetanja (rejected take-off distance available-RTODAH)” je dužina završnog prilaza i područja polijetanja helikoptera deklarirana kao pogodna i raspoloživa za helikoptere koji obavljaju operacije u performansama klase 1 da bi se izvršio prekid polijetanja.

- (100) „Zahtijevana dužina prekinutog polijetanja (rejected take-off distance required-RTODRH)“ je zahtijevana horizontalna udaljenost od početka polijetanja do tačke gdje dolazi do potpunog zaustavljanja helikoptera nakon otkaza motora i odustajanja od polijetanja u tački odluke o polijetanju.
- (101) „Horizontalna vidljivost duž poletno-sletne staze (Runway visual range-RVR)“ je rastojanje do kojeg pilot vazduhoplova može vidjeti oznake površine poletno-sletne staze ako se nalazi na središnjoj liniji ili svjetla koja određuju stazu ili središnju liniju.
- (102) „Sigurno prinudno slijetanje“ je neizbježno slijetanje ili slijetanje na vodu sa razumnim očekivanjem da nemora da bude povrijeđenih osoba u vazduhoplovu ili na površini.
- (103) „Hidroavion“ je vazduhoplov nepokretnih krila konstruisan za polijetanje i slijetanje na vodu i uključuje i amfibije kada se upotrebljavaju kao hidroavioni.
- (104) „Odvojene poletno-sletne staze“ su staze na istom aerodromu koje su odvojene površine za slijetanje. Ove staze se mogu ukrštati ili preklapati na takav način da se ne sprečava planirana vrsta operacija ako je jedna od staza blokirana. Svaka staza ima posebne postupke prilaza koji se zasnivaju na odvojenim navigacijskim sredstvima.
- (105) „Specijalni VFR let“ je VFR let odobren od strane kontrole letjenja u kontrolisanoj zoni u meteorološkim uslovima ispod VMC.
- (106) „Stabilni prilaz (stabilised approach-SAP)“ je prilaz koji se leti na kontrolisan i odgovarajući način u smislu konfiguracije, energije i kontrole putanje leta od unaprijed određene tačke ili apsolutne/relativne visine do tačke 50 ft iznad praga staze ili tačke u kojoj počinje manevar ravnjanja ako je viša.
- (107) „Alternativni aerodrom polijetanja“ je alternativni aerodrom na koji vazduhoplov može sletjeti ukoliko to bude potrebno nedugo nakon polijetanja, a nije moguće koristiti aerodroma polijetanja.
- (108) „Tačka odluke pri uzlijetanju (take-off decision point-TDP)“ je tačka koja se koristi pri određivanju performansi polijetanja sa koje se, kad se u njoj prepozna otkaz motora može ili prekinuti polijetanje ili sigurno nastaviti polijetanje.
- (109) „Raspoloživa dužina za polijetanje (take-off distance available-TODA)“ u slučaju aviona označava raspoloživ zalet i dužinu uzletne čistine (clearway) ako je to raspoloživa;
- (110) „Raspoloživa dužina za polijetanje (take-off distance available -TODAH)“ u slučaju helikoptera je dužina završnog prilaza i područja polijetanja uključujući, ako postoji, uzlet čistinu (clearway) koji su raspoloživi i odgovarajući za helikoptere da završe polijetanje.
- (111) „Zahtijevana dužina za polijetanje (take-off distance available-TODRH)“ u slučaju helikoptera je horizontalna dužina potrebna od početka polijetanja do tačke u kojoj je postignuta sigurna brzina polijetanja (VTOSS), odabrana visina i pozitivan gradijent penjanja, nakon otkaza kritičnog motora koji je prepoznat na (TDP), sa preostalim radećim motorima unutar odobrenih operativnih ograničenja.
- (112) „Putanja tokom polijetanja“ je vertikalna i horizontalna putanja, sa otkazom kritičnog motora od određene tačke u polijetanju od 1500 ft iznad površine zemlje za avione i 1000 ft iznad površine zemlje za helikoptere.
- (113) „Masa na polijetanju“ je ukupna masa uključujući sve i svakog koji se prevozi na početku polijetanja helikoptera i zalijeta za avione.
- (114) „Raspoloživa dužina zaleta (take-off run available-TORA)“ je dužina poletno-sletne staze koju je država aerodroma proglasila upotrebljivom za, a pogodna je za ubrzanje aviona na polijetanju.
- (115) „Tehnički član posade“ je član posade u komercijalnom vazdušnom prevozu HEMS, HHO ili NVIS operacijama, koji nije član letačke ili kabinske posade, kojeg operator određuje na dužnost u

vazduhoplovu ili na zemlji u svrhu pružanja pomoći pilotu tokom HEMS, HHO ili NVIS operacija što može zahtijevati upotrebu specijalne opreme u vazduhoplovu.

- (116) „Tehničke instrukcije (technical instructions-TI)“ predstavljaju poslednje važeće izdanje Tehničkih instrukcija sa sigurnim prevozom opasnih materija vazduhom“, uključujući dodatak i bilo koju dopunu, odobrene i objavljene od strane Međunarodne organizacije za civilno vazduhoplovstvo (ICAO).
- (117) „Putni teret“ je ukupna masa putnika, prtljaga, tovara, specijalne opreme koja se nosi i balasta.
- (118) „Nepodržani NVIS let“ su NVIS operacije kada dio noćnog VFR leta posada ne koristi NVG.
- (119) „Preduzetnik“ je svako fizičko ili pravno lice, bilo da ostvaruje profit ili ne, ili svako službeno tijelo bilo da ima pravnu sposobnost ili ne.
- (120) „V1“ je najveća brzina na polijetanju na kojoj pilot mora preduzeti prvu akciju za zaustavljanje aviona unutar dužine za ubrzavanje i zaustavljanje. V1 takođe označava najmanju brzinu na polijetanju nakon otkaza kritičnog motora na brzini VEF, a na kojoj pilot može nastaviti polijetanje i dostići zahtijevanu relativnu visinu iznad terena unutar dužine za polijetanje.
- (121) „VEF“ je brzina na kojoj se pretpostavlja da će kritični motor otkazati tokom polijetanja.
- (122) „Vizeulni prilaz“ je dio ili cijeli instrumentalni prilaz koji nije dovršen i prilaz je izvršen vizuelnim u odnosu na orijentire na terenu.
- (123) „Ugovor o zakupu vazduhoplova sa posadom“ je ugovor između vazdušnih prevoznika shodno kom se vazduhoplovom upravlja na osnovu AOC-a zakupodavca.
- (124) „Mokra poletno-sletna staza“ je staza čija je površina pokrivena vodom ili ekvivalentom, u manjem obimu od naznačenog u definiciji „kontanimiranu stazu“ ili kada ima dovoljno vlage na površini staze da izgleda reflektujuće, ali bez značajnih djelova gdje se zadržava voda.

**ANEKS II**  
**ZAHTJEVI NADLEŽNIH VLASTI ZA VAZDUŠNE OPERACIJE**  
**(DIO-ARO)**

**ARO.GEN.005 Predmet**

Ovaj Aneks uspostavlja zahtjeve za sistem administracije i upravljanja koje treba da ispune Agencija i države članice za implementaciju i sprovođenje Uredbe (EK) br. 216/2008 i njena pravila implementacije vezano za vazdušne operacije u civilnom vazduhoplovstvu.

**ODJELJAK GEN**

**OPŠTI ZAHTJEVI**

**SEKCIJA I**

**Opšte**

**ARO.GEN.115 Dokumentacija nadzora**

Nadležne vlasti mora obezbijediti relevantnom osoblju sva legislativna akta, standarde, pravila, tehničke publikacije i slična dokumenta da bi im omogućili da obavljaju svoje dužnosti i da ispunjavaju svoje odgovornosti.

**ARO.GEN.120 Načini usaglašavanja**

- (a) Agencija mora izraditi prihvatljive načine usaglašavanja (AMC) koji se mogu koristiti da bi se uspostavila usaglašenost sa Uredbom (EZ) br.216/2008 i njihovim pravilima implementacije. Kada se postigne usaglašenost sa AMC, predmetni zahtjevi pravila implementacije su zadovoljeni.
- (b) Alternativni načini usaglašenosti se mogu koristiti da se uspostavi usaglašenost sa pravilima implementacije.
- (c) Nadležne vlasti moraju uspostaviti sistem da dosledno procijeni da svi alternativni načini usaglašenosti koji se koriste od strane samog nadležnih vlasti ili organizacije i lica pod njegovim nadzorom, dozvoljavaju uspostavljanje saglasnosti sa Uredbom (EZ) br. 216/2008 i njenim pravilima implementacije.
- (d) Nadležne vlasti moraju procijeniti sve alternativne načine usaglašavanja predložene od strane organizacije u skladu sa ORO.GEN.120 (b) analizirajući dostavljenu dokumentaciju i, ako smatra neophodnim, sprovodi inspekciju organizacije.

Kada nadležne vlasti odrede da su alternativni načini usaglašavanja u skladu sa pravilima implementacije, isti moraju bez neopravdanog kašnjenja:

- (1) Obavijestiti podnosioca zahteva da se alternativni načini usaglašavanja mogu implementirati i, ako je primjenljivo izmijeniti odobrenje ili certifikat podnosioca zahteva u skladu sa tim;

- (2) Obavijestiti Agenciju o sadržaju, uključujući kopije sve relevantne dokumentacije;
- (3) Informisati ostale države članice o alternativnim načinima usaglašavanja koja su prihvaćena.
- (e) Kada sam nadležne vlasti koristi alternativne načine usaglašavanja da bi se postigla usaglašenost sa Uredbom (EZ) br.216/2008 i njenim Pravilima implementacije, isti mora:
  - (1) Učiniti da budu raspoloživa za sve organizacije i lica pod njegovim nadzorom; i
  - (2) Bez neopravdanog kašnjenja obavijestiti Agenciju.

Nadležne vlasti moraju dostaviti Agenciji pun opis alternativnih načina usaglašavanja, uključujući sve izmjene i dopune procedura koje mogu biti relevantne, kao i procjenu koja pokazuje da su pravila implementacije ispunjena.

### **ARO.GEN.125 Informisanje Agencije**

- (a) Nadležne vlasti moraju bez neopravdanog kašnjenja obavijestiti Agenciju u slučaju bilo kakvih značajnih problema u vezi implementacije Uredbe (EZ) br.216/2008 i njenih Pravila implementacije.
- (b) Nadležne vlasti moraju dostaviti Agenciji informacije značajne za sigurnost na osnovu izvještaja o događajima koji narušavaju sigurnost dostavljenih istom.

### **ARO. GEN.135 Hitna reakcija po pitanju problema sigurnosti**

- (a) Bez obzira na Direktivu 2003/42/EK Evropskog Parlamenta i Savjeta, nadležne vlasti moraju implementirati sistem da bi na odgovarajući način sakupili, analizirali i distribuirali informacije o sigurnosti.
- (b) Agencija mora implementirati sistem da bi se na odgovarajući način analizirale sve primljene relevantne sigurnosne informacije i da bi se bez neopravdanog kašnjenja dostavile državama članicama i Komisiji sve informacije, uključujući preporuke ili korektivne radnje koje se preduzimaju a koje su neophodne za njih da bi reagovali blagovremeno na problem sigurnosti koji podrazumijeva proizvode, djelove, uređaje, lica ili organizacije koje su predmet Uredbe (EZ) br.216/2008 i njenih Pravila implementacije.
- (c) Po prijemu informacija pomenutih u (a) i (b), nadležne vlasti će preduzeti odgovarajuće mjere za rješavanje sigurnosnih problema.
- (d) Mjere preduzete pod (c) će odmah biti saopštene svim licima ili organizacijama koje moraju da budu u skladu sa njima shodno Uredbi (EZ) br.216/2008 i njenim Pravilima implementacije. Nadležne vlasti će takođe saopštiti te mjere Agenciji i, kada je kombinovana akcija neophodna, druge države članice kojih se to tiče.

## **SEKCIJA II**

### **Upravljanje**

#### **ARO.GEN.200 Sistem upravljanja**

- (a) Nadležne vlasti moraju uspostaviti i održavati sistem upravljanja, uključujući kao minimum:
- (1) dokumentovane politike i procedure da bi se opisala organizacija, sredstva i metode kako se postiže usaglašenost sa Uredbom (EZ) br. 216/2008 i njenim Pravilima implementacije. Procedure će se stalno ažurirati i koristiti kao osnovni radni dokument u okviru tog nadležnih vlasti za sve predmetne zadatke;
  - (2) dovoljan broj osoblja da obavlja svoje zadatke i ispunjava svoje odgovornosti. Predmetno osoblje mora da bude kvalifikovano da obavlja svoje dodijeljene zadatke i ima neophodno znanje, iskustvo, početnu obuku i obnovu znanja da bi se obezbijedila stalna kompetentnost. Mora postojati sistem za planiranje raspoloživosti osoblja, da bi se obezbijedilo odgovarajuće kompletiranje svih zadataka;
  - (3) adekvatne objekte i kancelarije da bi se obavili dodijeljeni zadaci;
  - (4) funkciju za praćenje usaglašenosti sistema upravljanja sa relevantnim zahtjevima i adekvatnošću procedura uključujući postavljanje internog procesa provjera i procesa upravljanja sigurnosnim rizicima. Monitoring usaglašenosti podrazumijeva sistem povratnih informacija nalaza sa provjera višem menadžmentu nadležnih vlasti da bi se obezbijedila implementacija korektivnih radnji kako je neophodno; i
  - (5) lica ili grupa lica, koji su u krajnjem odgovorni višem menadžmentu nadležnih vlasti za funkciju monitoringa usaglašenosti.
- (b) Nadležne vlasti mora, za svako polje aktivnosti, uključujući sistem upravljanja, imenovati jedno ili više lica sa ukupnom odgovornošću za upravljanje relevantnim zadatkom (zadacima).
- (c) Nadležne vlasti moraju uspostaviti procedure za učešće u obostranoj razmjeni svih neophodnih informacija i pružanje pomoći kod ostalih uključenih nadležnih organa, uključujući na sve nađene nedostatke i naknadne akcije preduzete kao rezultat nadzora lica i organizacija koje sprovode aktivnosti na teritoriji države članice, ali certifikovani od strane nadležnih vlasti druge države članice ili Agencije.
- (d) Kopije procedura koje se odnose na sistem upravljanja i njihove dopune moraju da budu stavljenje na raspolaganje Agenciji u svrhu standardizacije.

#### **ARO.GEN.205 Dodjela zadataka kvalifikovanim subjektima**

- (a) države članice dodjeljuju zadatke u vezi prve certifikacije ili stalnog nadzora lica ili organizacija shodno Uredbi (EZ) br. 216/2008 i njenim Pravilima implementacije samo kvalifikovanim subjektima. Prilikom dodjele zadataka, nadležne vlasti će obezbijediti da ima:
- (1) postavljen sistem za prvu i stalnu procjenu da je kvalifikovani subjekat usaglašen sa Aneksom V Uredbe (EZ) br. 216/2008.

- (2) Ovaj sistem i rezultati procjene moraju da budu dokumentovani;
- (3) uspostavljen i dokumentovan sporazum sa kvalifikovanim subjektom, odobren od obje ugovorne strane na odgovarajućem nivou rukovodstva, koji jasno definiše:
  - (i) zadatke koje treba obaviti;
  - (ii) izjave, izvještaje i zapise koje treba pripremiti;
  - (iii) tehničke uslove koji moraju da budu zadovoljeni u obavljanju tih zadataka;
  - (iv) povezano pokrivanje odgovornosti i
  - (v) zaštitu datu informacijama dobijenih prilikom obavljanja predmetnih zadataka.
- (b) Nadležne vlasti moraju obezbijediti da interni proces provjera i proces upravljanja rizikom sigurnosti tražen u ARO.GEN.200(a) pokrivaju sve certifikacije ili stalne zadatke nadzora obavljene u njegovo ime.

#### **ARO.GEN.210 Promjene u sistemu upravljanja**

- (a) Nadležne vlasti moraju imati postavljen sistem radi identifikovanja promjena koje narušavaju njegovu sposobnost da obavlja svoje zadatke i ispunjava svoje odgovornosti kako je definisano u Uredbi (EZ) br. 216/2008 i njenim Pravilima implementacije. Ovaj sistem će mu omogućiti da preduzme odgovarajuće radnje da bi obezbijedio da njegov sistem upravljanja ostane adekvatan i efektivan.
- (b) Nadležne vlasti moraju ažurirati svoj sistem upravljanja na način da odražava sve promjene Uredbe (EZ) br. 216/2008 i njenih pravila implementacije blagovremeno, kako bi se obezbijedila efektivna implementacija.
- (c) Nadležne vlasti moraju obavijestiti Agenciju o promjenama koje narušavaju njihovu sposobnost da obavlja zadatke i ispunjava odgovornosti kako je definisano u Uredbi (EZ) br.216/2008 i njenim Pravilima implementacije.

#### **ARO.GEN.220 Vođenje zapisa**

- (a) Nadležne vlasti uspostavlja sistem vođenja zapisa koji obezbjeđuje adekvatno skladištenje, dostupnost i pouzdano nalaženje:
  - (1) dokumentovanih pravila i procedura sistema upravljanja,
  - (2) obuke, kvalifikacija i autorizacija osoblja,
  - (3) raspodjelu zadataka, koji pokrivaju elemente propisane ARO.GEN.205 kao i detalje o dodijeljenim zadacima,
  - (4) procese certifikacije i stalni nadzor certifikovanih organizacija,

- (5) detalje o kursevima obuke dostavljene od strane certifikovanih organizacija, i ako je moguće, zapise koje se odnosi na FSTD koji je korišćen za tu obuku,
  - (6) nadzor nad licima i organizacijama koje obavljaju delatnost na teritoriji države članice, ali ih nadgleda ili certifikuje nadležne vlasti druge države članice ili Agencija, kao što je dogovoreno između ovih nadležnih organa,
  - (7) procjena i obavještenje Agenciji o alternativnim načinima usaglašenosti predloženih od strane organizacija koje podliježu certifikaciji i procjena alternativnih načina usaglašenosti koje koristi sam nadležne vlasti,
  - (8) nađeni nedostaci, korektivne akcije i datum zatvaranja nedostatka,
  - (9) mjere prinude,
  - (10) informacije o sigurnosti i naknadne mjere i
  - (11) upotreba odredbi fleksibilnosti u skladu sa članom 14 Uredbe (EZ) br. 216/2008.
- (b) Nadležne vlasti će voditi listu svih certifikata organizacija koje je izdao.
- (c) Svi zapisi se moraju čuvati na minimalni period naveden u ovoj Uredbi. U nedostatku takve oznake, zapisi se čuvaju na period od najmanje pet godina što podliježe važećem zakonu o zaštiti podataka..

## SEKCIJA III

### Nadzor, certifikacija i sprovođenje

#### ARO.GEN.300 Nadzor

- (a) Nadležne vlasti su dužne da utvrde:
- (1) usaglašenost sa zahtjevima primjenljivim na organizacije prije izdavanja certifikata ili odobrenja organizaciji, ako je primjenljivo;
  - (2) stalnu usaglašnost sa primjenljivim zahtjevima organizacija koju jenadležne vlasti certifikovao,
  - (3) primjena odgovarajućih mjera sigurnosti koje propisuje nadležne vlasti kao što je definisano u ARO.GEN.135 (c) i (d).
- (b) Ova utvrđivanje mora:
- (1) biti podržano dokumentacijom posebno namijenjenom da obezbijedi osoblju odgovornom za nadzor sigurnosti instrukcije kako da obavljaju svoje funkcije;
  - (2) dostaviti licima i organizacijama kojima se bave rezultate aktivnosti nadzora sigurnosti;
  - (3) biti zasnovano na provjerama i inspekcijama, uključujući inspekcije na platformi i nenajavljene inspekcije i
  - (4) obezbijediti nadležnim vlastima dokaze potrebne u slučaju da je neophodna dalja akcija, uključujući i mjere predviđene ARO.GEN.350 i ARO.GEN.355.
- (c) obim nadzora definisan u (a) i (b) će uzeti u obzir rezultate prethodnih aktivnosti nadzora i sigurnosnih prioriteta.
- (d) Bez obzira na nadležnosti država članica i njihove obaveze date u ARO.RAMP, obim nadzora aktivnosti obavljen na teritoriji jedne države članice, od strane lica ili organizacija osnovanih ili nastanjenih u drugoj državi članici, će se utvrditi na osnovu sigurnosnih prioriteta, kao i prošlih nadzornih aktivnosti.
- (e) Kada aktivnost lica ili organizacije uključuje više od jedne države članice ili Agenciju, nadležne vlasti odgovoran za nadzor pod (a) može dogovoriti da zadatke nadzora obavljaju nadležne vlasti država članica gdje se odvija aktivnost ili od strane Agencije. Svaka osoba ili organizacija koja podliježe takvom sporazumu mora da bude obaviještena o istom i o njegovom obimu.
- (f) Nadležna vlasti je dužna da prikuplja i obrađuje sve informacije koje smatra korisnim za nadzor, uključujući i inspekcije na platformi i nenajavljene inspekcije.

#### ARO.GEN.305 Program nadzora

- (a) Nadležna vlast uspostavlja i održava program nadzora koji pokriva nadzorne aktivnosti tražene u ARO.GEN.300 i ARO.RAMP.

(b) Za organizacije certificovane od strane nadležnih vlasti, program nadzora mora da bude sačinjen uzimajući u obzir specifičnu prirodu organizacije, složenost njenih aktivnosti, rezultate prethodne certifikacije i / ili nadzorne aktivnosti tražene u ARO.GEN i ARO.RAMP i mora da bude zasnovan na procjeni povezanih rizika. On mora obuhvatati u okviru svakog ciklusa planiranja nadzora:

- (1) provjere i inspekcije, uključujući inspekcije na platformu i nenajavljene inspekcije po potrebi, i
- (2) sastanke sazvane između odgovornog rukovodioca i nadležnih vlasti da bi se obezbijedilo da oba budu informisana o značajnim pitanjima.

(c) Za organizacije certificovane od strane nadležnih vlasti, primjenjivaće se ciklus planiranja nadzora koji ne prelazi 24 meseca.

Ciklus planiranja nadzora se može smanjiti ako postoje dokazi da su sigurnosne performanse organizacije smanjene.

Ciklus planiranja nadzora može da se produži na najviše 36 mjeseci, ako nadležne vlasti utvrdi da je tokom prethodna 24 meseca:

- (1) organizacija pokazala efektivnu identifikaciju ugrožavanja vazduhoplovne sigurnosti i upravljanja povezanim rizicima;
- (2) organizacija stalno pokazivala prema ORO.GEN.130 da ima potpunu kontrolu nad svim promjenama;
- (3) nisu nađeni nedostaci nivoa 1; i
- (4) sve korektivne akcije su implementirane u vremenskom periodu prihvaćenom ili produženom od strane nadležnih vlasti kako je definisano u ARO.GEN.350 (d) (2).

Ciklus planiranja nadzora može biti dodatno produžen do najviše 48 mjeseci, ako je, pored navedenog, organizacija ustanovila, i nadležne vlasti odobrio, efektivan kontinuirani sistem izvještavanja nadležnog organa o performansama sigurnosti i regulatornoj usaglašenosti same organizacije.

(d) Za lica koja imaju dozvolu, sertifikat, ovlašćenje, ili potvrdu izdatu od nadležnih vlasti, program nadzora će obuhvatiti inspekcije, uključujući i nenajavljene inspekcije, po potrebi.

(e) Program nadzora obuhvata zapise o datumima kada provjere, inspekcije i sastanci treba da se održe i kada su takve provjere, inspekcije i sastanci sprovedeni.

### **ARO.GEN.310 Procedura prve certifikacije-organizacije**

(a) Po prijemu zahtjeva za prvo izdavanje sertifikata za organizaciju, nadležne vlasti će potvrditi usaglašenost organizacije sa primjenljivim zahtjevima. Ova provjera može da uzme u obzir izjavu iz ORO.AOC.100 (b).

(b) Kada smatra da je organizacija u skladu sa primjenljivim zahtjevima, nadležne vlasti izdaje sertifikat (e), kako je utvrđeno u Prilozima I i II. Sertifikat (i) se izdaje na neodređeno vreme. Prava

i obim aktivnosti koje su organizaciji odobreni da ih sprovodi moraju da budu navedeni u uslovima odobrenja u prilogu certifikata.

- (c) Da bi omogućio organizaciji da implementira izmjene bez prethodnog odobrenja nadležnih vlasti, u skladu sa ORO.GEN.130, nadležne vlasti odobrava postupak podnešen od strane organizacije gdje definiše obim tih izmjena i opisuje kako će pomenute izmjene biti postavljene i saopštene.

### **ARO.GEN. 330 Izmjene – organizacije**

- (a) Po prijemu zahtjeva za izmjenu koja zahtijeva prethodno odobrenje, nadležne vlasti će potvrditi usaglašenost organizacije sa primjenljivim zahtjevima prije izdavanja odobrenja.

Nadležne vlasti propisuje uslove pod kojima organizacija može da djeluje u toku izmjene, izuzev ako nadležne vlasti ne odluči da certifikat organizacije treba suspendovati.

Nadležne vlasti će odobriti izmjene kada bude smatrao da organizacija ispunjava primjenljive zahtjeve.

- (b) Bez obzira na bilo kakve dodatne mjere prinude, kada organizacija sprovodi promjene koje zahtijevaju prethodno odobrenje, bez odobrenja nadležnih vlasti kao što je definisano pod (a), nadležne vlasti će suspendovati, ograničiti ili opozvati certifikat organizacije.
- (c) Za izmjene koje ne zahtijevaju prethodno odobrenje, nadležne vlasti će procijeniti informacije date u obavještenju koje je poslala organizacija u skladu sa ORO.GEN.130 da bi se provjerila usaglašenost sa primjenljivim zahtjevima. U slučaju neusaglašenosti, nadležne vlasti će:
  - (1) obavijestiti organizaciju o neusaglašenosti i zahtijevati dalje promjene;
  - (2) u slučaju nivoa 1 ili 2 nalaza, ponašaće se u skladu sa ARO.GEN.350.

### **ARO.GEN.350 Nalazi i korektivne radnje-organizacije**

- (a) Nadležne vlasti za nadzor u skladu sa ARO.GEN.300 (a) moraju imati sistem za analizu nalaza radi njihovog sigurnosnog značaja.
- (b) Nivo 1 nalaza se izdaje od strane nadležnih vlasti kada je detektovana značajna neusaglašenost u vezi primjenljivih zahtjeva Uredbe (EZ) br. 216/2008 i njenih Pravila implementacije, kod procedura organizacije i priručnika ili vezano za uslove odobrenja ili certifikata koji umanjuju sigurnost ili ozbiljno ugrožavaju sigurnost letjenja.

Nivo 1 nalaza obuhvataju:

- (1) propust da se nadležnim vlastima omogući pristup u objekte organizacije kao što je definisano u ORO.GEN.140 tokom redovnih operativnih sati i poslije dva pisana zahtjeva;
- (2) sticanje ili održavanje važenja certifikata organizacije falsifikovanjem podnešenih dokumentovanih dokaza;
- (3) dokazi o zloupotrebi ili lažno korišćenje certifikata organizacije i
- (4) nepostojanje odgovornog rukovodioca (Accountable Manager-a).

- (c) Nivo 2 nalaza se izdaje od strane nadležnih vlasti kada je detektovana neusaglašenost u vezi primjenljivih zahtjeva Uredbe (EZ) br. 216/2008 i njenih Pravila implementacije, u odnosu na procedure i priručnike organizacije ili u odnosu na uslove odobrenja ili sertifikata koji bi mogli umanjiti sigurnost ili ugroziti sigurnost letjenja.
- (d) Kada je nalaz nađen tokom nadzora ili na bilo koji drugi način, nadležne vlasti će bez obzira na bilo koju dodatnu radnju zahtijevanu shodno Uredbi (EZ) br. 216/2008 i njenim Pravilima implementacije, saopštiti nalaz organizaciji u pisanoj formi i zahtijevati korektivnu akciju za rješavanje identifikovanih neusaglašenosti. Gdje je to relevantno, nadležne vlasti će obavijestiti državu u kojoj je registrovan vazduhoplov.
- (1) U slučaju nalaza nivoa 1, nadležne vlasti će preduzeti hitne i odgovarajuće mjere da zabrani ili ograniči aktivnosti, i ako je potrebno, on će preduzeti radnje da opozove sertifikat ili specifično odobrenje ili da ga ograniči ili suspenduje u cjelini ili dijelom, u zavisnosti od obima nalaza nivoa 1, dok organizacija ne preduzme uspješnu korektivnu akciju.
- (2) U slučaju nalaza nivoa 2, nadležne vlasti će:
- (i) odobriti organizaciji period implementacije korektivnih akcija koji odgovara prirodi nalaza koji u svakom slučaju u početku ne može biti duži od tri mjeseca. Na kraju ovog perioda, i shodno prirodi nalaza, nadležne vlasti može da produži tromjesečni period u skladu sa zadovoljavajućim korektivnim akcionim planom sa kojim se saglasio nadležne vlasti; i
- (ii) procijeniti korektivne radnje i plan implementacije koje je predložila organizacija i, ukoliko procjenom zaključi da su oni dovoljni za rješavanje nalaza, prihvatiti ih.
- (3) Kada organizacija ne podnese prihvatljivi korektivni akcioni plan, ili ne izvrši korektivnu akciju u roku prihvaćenom ili produženom od strane nadležnih vlasti, nalaz se podiže na nalaz nivoa 1 i radnje preduzimaju kako je navedeno u (d) (1).
- (4) Nadležne vlasti će evidentirati sve nalaze koje su pokrenule ili koji su saopšteni i, tamo gdje je primjenljivo, preduzeće mjere prinude, kao i sve korektivne akcije i datum zatvaranja nalaza.
- (e) Bez obzira na bilo kakve dodatne mjere prinude, kada nadležne vlasti države članice koji deluje u skladu sa odredbama ARO.GEN.300 (d) identifikuje neusaglašenost sa primjenljivim zahtjevima Uredbe (EZ) br.216/2008 i njenim Pravilima implementacije od organizacije certificovane od strane nadležnih vlasti druge države članice ili Agencije, isti će obavijestiti nadležne vlasti i ukazati na nivo nalaza.

#### **ARO.GEN.355 Nalazi i mjere prinude-lica**

- (a) Ako je, tokom nadzora ili na bilo koji drugi način, pronađen dokaz od strane nadležnih vlasti odgovornog za nadzor u skladu sa ARO.GEN.300 (a) koja pokazuje neusaglašenost sa primjenljivim zahtjevima od strane lica koje posjeduje dozvolu, sertifikat, ovlaštenje ili potvrdu izdatu u skladu sa Uredbom (EZ) br. 216/2008 i njenim Pravilima implementacije, nadležne vlasti moraju postupiti u skladu sa ARA.GEN.355 od (a) do (d) Aneksa VI (Dio-ARA ) Uredbe Komisije (EU) br. 290/2012.

- (b) Ako je, tokom nadzora ili na bilo koji drugi način, pronađen dokaz koji pokazuje neusaglašenost sa primjenljivim zahtjevima od strane lica u skladu sa zahtjevima utvrđenim u Uredbi (EZ) br. 216/2008 i njenim pravilima implementacije, a koje ne posjeduje dozvolu, sertifikat, ovlašćenje ili potvrdu izdatu u skladu sa tom Uredbom i njenim pravilima implementacije, nadležne vlasti koje su identifikovale neusaglašenost moraju preduzeti mjere prinude potrebne da se spriječi nastavak predmetne neusaglašenosti.

**ODJELJAK OPS**  
**VAZDUŠNE OPERACIJE**  
**SEKCIJA I**

**Certifikacija komercijalnih operatora vazdušnog prevoza**

**ARO.OPS.100 Izdavanje certifikata vazdušnog operatora**

- (a) Nadležne vlasti će izdati certifikat vazdušnog operatora (AOC) kada smatra da je operator prikazao usaglašenost sa elementima zahtijevanim u ORO.AOC.100.
- (b) Certifikat sadrži prateće operativne specifikacije.

**ARO.OPS.105 Code share aranžmani**

U razmatranju sigurnosti code-share ugovora koji uključuje operatora treće zemlje, nadležne vlasti će:

- (1) se uvjeriti, nakon provjere od strane operatora kako je dato u ORO.AOC.115, da je operator treće zemlje usaglašen sa sa važećim standardima ICAO;
- (2) sarađivati sa nadležnim organom države operatora treće zemlje shodno potrebi.

**ARO.OPS.110 Ugovori o zakupu**

- (a) Nadležne vlasti će odobriti ugovor o zakupu kada su uvjerene da je operator certifikovan u skladu sa Aneksom III (Dio-ORO), usaglašen sa:
  - (1) ORO.AOC.110 (d), za zakupljeni vazduhoplov bez posade iz treće zemlje;
  - (2) ORO.AOC.110 (c), za zakupljeni vazduhoplov sa posadom od operatora treće zemlje;
  - (3) ORO.AOC.110 (e), za davanje u zakup vazduhoplova bez posade bilo kom operatoru;
  - (4) odgovarajući zahtjevi stalne plovidbenosti i letjenjvazdušnih operacija, za zakup bez posade vazduhoplova registrovanog u EU i zakupa sa posadom vazduhoplova EU operatora.
- (b) Odobrenje za zakup vazduhoplova sa posadom mora da bude suspendovano ili opozvano kada:
  - (1) AOC zakupodavca ili zakupca bude suspendovan ili opozvan;
  - (2) Zakupodavac podliježe operativnoj zabrani u skladu sa Uredbom (EZ) br.2111/2005 Evropskog parlamenta i Savjeta.
- (c) Odobrenje ugovora o zakupu bez posade mora da bude suspendovano ili opozvano kada je uvjerenje o plovidbenosti vazduhoplova suspendovano ili opozvano.

- (d) Kada se od nadležnih vlasti traži prethodno odobrenje ugovora o davanju u zakup vazduhoplova bez posade u skladu sa ORO.AOC.110 (e), nadležne vlasti će obezbijediti:
- (1) odgovarajuću koordinaciju sa nadležnim organom odgovornim za stalni nadzor vazduhoplova, u skladu sa Uredbom Komisije (EZ) br. 2042/2003, ili za operacije vazduhoplova, ako to nije isti organ;
  - (2) da je vazduhoplov blagovremeno uklonjen iz AOC-a operatora.

## **SEKCIJA II**

### **Odobrenja**

#### **ARO.OPS.200 Procedura za posebna odobrenja**

- (a) Po prijemu zahtjeva za izdavanje posebnog odobrenja ili promjene istog, nadležne vlasti mora da procijeni zahtjev, u skladu sa relevantnim zahtjevima Aneksa V (Dio-SPA) i da sprovede, tamo gdje je to relevantno, odgovarajuću inspekciju operatora.
- (b) Kada smatra da je operator prikazao usaglašenost sa primjenljivim zahtjevima, nadležne vlasti će izdati ili izmijeniti odobrenje. U odobrenju moraju da budu naznačene specifikacije operacija, kao što je utvrđeno u Prilogu II.

#### **ARO.OPS.205 Odobrenje liste minimalne ispravnosti opreme i sistema vazduhoplova (MEL)**

- (a) Prilikom prijema zahtjeva za prvo odobrenje liste minimalne ispravnosti opreme i sistema vazduhoplova (MEL) ili izmjenu iste od strane operatora, nadležne vlasti će procijeniti svaku potrebnu stavku, da provjere usaglašenost sa primjenljivim zahtjevima, prije izdavanja odobrenja.
- (b) Nadležne vlasti će odobriti postupak operatora za produženje primjenljivog roka za otklanjanje nedostataka B, C i D, ako su uslovi dati u ORO.MLR.105 (f) prikazani od strane operatora i verifikovani od strane nadležnih vlasti.
- (c) Nadležne vlasti će odobriti, od slučaja do slučaja, rad vazduhoplova izvan ograničenja u MEL-u ali u okviru ograničenja glavne liste minimalne ispravnosti opreme i sistema vazduhoplova (MMEL), ako su uslovi navedeni u ORO. MLR.105 prikazani od strane operatora i verifikovani od strane nadležnih vlasti.

#### **ARO.OPS.210 Određivanje lokalnog područja**

Nadležne vlasti može da odredi lokalno područje u cilju zahtjeva obuke i provjera letačke posade.

#### **ARO.OPS.215 Odobrenje helikopterskih operacija iznad neprijateljskog okruženja van naseljenog područja**

- (a) Država članica će odrediti ona područja gdje se helikopterske operacije mogu sprovoditi bez obezbijeđenog sigurnog prinudnog slijetanja, kao što je opisano u CAT.POL.H.420.
- (b) Prije izdavanja odobrenja iz CAT.POL.H.420 nadležne vlasti moraju imati razmotreno obrazloženje operatora isključujući korišćenje odgovarajućih kriterijuma performansi.

#### **ARO.OPS.220 Odobrenje helikopterskih operacija od ili ka mjestu javnog interesa**

Odobrenje iz CAT.POL.H.225 će sadržati listu mjesta javnog interesa (e) određenu od strane operatora, a na koje se odobrenje primjenjuje.

## **ARO.OPS.225 Odobrenje operacija na izolovanom aerodromu**

Odobrenje iz CAT.OP.MPA.106 sadrži listu aerodroma koje odredi operator na koji se odobrenje primjenjuje.

## **ODJELJAK PLATFORMA**

### **INSPEKCIJE NA PLATFORMI VAZDUHOPLOVA OPERATORA POD REGULATORNIM NADZOROM DRUGE DRŽAVE**

#### **ARO.RAMP.005 Predmet**

Ovaj Odjeljak utvrđuje uslove koje treba slijediti od strane nadležnih vlasti ili Agencije u sprovođenju svojih zadataka i odgovornosti u vezi obavljanja inspekcija na platformi vazduhoplova kojeg koriste operatori trećih zemalja ili ga koriste operatori pod regulatornim nadzorom druge države članice, kada slete na aerodrome locirane na teritoriji koja podliježe odredbama Ugovora.

#### **ARO.RAMP.100 Opšte**

- (a) Vazduhoplov, kao i njegova posada, moraju da budu provjeravani putem inspekcija u skladu sa primjenljivim zahtjevima.
- (b) Pored sprovođenja inspekcija na platformi uključenih u program nadzora ustanovljen u skladu sa ARO.GEN.305, nadležne vlasti će izvršiti inspekciju na platformi vazduhoplova za koji se sumnja da nije u skladu sa primjenljivim zahtjevima.
- (c) U okviru izrade programa nadzora utvrđenog u skladu sa ARO.GEN.305, nadležne vlasti utvrđuje godišnji program za sprovođenje inspekcija vazduhoplova na platformi. Ovaj program mora:
  - (1) biti zasnovan na metodologiji obračuna koji uzima u obzir istorijske podatke o broju i vrsti operatora i njihovom broju slijetanja na aerodrome, kao i sigurnosne rizike i
  - (2) omogućiti nadležnim vlastima da da prioritet inspekciji vazduhoplova, na osnovu liste iz ARO.RAMP.105 (a).
- (d) Kada to smatra potrebnim, Agencija, u saradnji sa državama članicama na čijoj se teritoriji inspekcija vrši, sprovodi inspekcije vazduhoplova na platformi radi provjere usaglašenosti sa primjenljivim zahtjevima u svrhu:
  - (1) zadataka certifikacije dodijeljenih Agenciji na osnovu Uredbe (EZ) br.216/2008;
  - (2) standardizacionih inspekcija države članice ili,
  - (3) inspekcije organizacije zbog utvrđivanja usaglašenosti sa važećim zahtevima u potencijalno nesigurnim situacijama.

#### **ARO.RAMP.105 Kriterijumi prioritizacije**

- (a) Agencija će obezbijediti nadležnim organima spisak operatora ili vazduhoplova identifikovanih da predstavljaju potencijalni rizik radi prioritizacije inspekcija na platformi.
- (b) Ovaj spisak sadrži:

- (1) operatore vazduhoplova identifikovane na osnovu analize raspoloživih podataka u skladu sa ARO.RAMP.150 (b) (4);
  - (2) operatore ili vazduhoplove saopštene Agenciji od strane Evropske komisije i identifikovane na osnovu:
    - (i) mišljenja izraženog od strane Odbora za sigurnost vazdušnog saobraćaja (ASC) u kontekstu sprovođenja Uredbe (EZ) br.2111/2005 da je neophodna dalja verifikacija efektivnog usaglašavanja sa relevantnim standardima sigurnosti kroz sistematske inspekcije na platformi, ili
    - (ii) informacije dobijene od strane Evropske komisije iz država članica u skladu sa članom 4 (3) Uredbe (EZ) br.2111/2005;
  - (3) vazduhoplov kojim se leti na teritoriji u skladu sa odredbama Ugovora od strane operatora uključenih u Aneksu B liste operatora koji podliježu operativnoj zabrani shodno Uredbi (EZ) br.2111/2005;
  - (4) vazduhoplov koji koriste operatori certificovani u Državi koja sprovodi regulatorni nadzor nad operatorima uključenim u liste pomenute u stavu (3);
  - (5) vazduhoplov korišten od strane operatora treće zemlje koji leti u, unutar ili van teritorije u skladu sa odredbama Ugovora, po prvi put, ili čije ovlašćenje izdato u skladu sa ART.GEN.205 je ograničeno ili vraćeno nakon opoziva ili ukidanja.
- (c) spisak mora da bude izrađen u skladu sa procedurama ustanovljenim od strane Agencije, posle svakog ažuriranja liste operatora koji podliježe operativnoj zabrani a koju izdaje Zajednica u skladu sa Uredbom (EZ) br.2111/2005, a u svakom slučaju najmanje jednom svaka četiri mjeseca.

#### **ARO.RAMP.110 Prikupljanje informacija**

Nadležne vlasti prikuplja i obrađuje sve informacije koje smatra korisnim za obavljanje inspekcije na platformi.

#### **ARO.RAMP.115 Kvalifikacija inspektora na platformi**

- (a) Nadležne vlasti i Agencija moraju imati kvalifikovane inspektore za sprovođenje inspekcija na platformi.
- (b) Inspektori na platformi moraju:
  - (1) posjedovati potrebno vazduhoplovno obrazovanje ili praktično znanje koji su relevantni za njihovu oblast inspekcije;
  - (2) imati uspješno završenu:
    - (i) odgovarajuću posebnu teorijsku i praktičnu obuku, u jednoj ili više sljedećih oblasti inspekcije:

- (A) pilotska kabina;
  - (B) sigurnost u kabini vazduhoplova;
  - (C) stanje vazduhoplova;
  - (D) tovar;
- (ii) odgovarajuću obuku na radnom mjestu održanu od strane starijeg inspektora na platformi imenovanog od strane nadležnih vlasti ili Agencije;
- (3) održavati validnost njihovih kvalifikacija prolazeći periodičnu obuku i sprovoditi najmanje 12 inspekcija u svakom 12-mjesečnom periodu.
- (c) Obuka u (b) (2) (i) mora da bude odrađena od strane nadležnih vlasti ili bilo koje organizacije za obuku odobrene u skladu sa ARO.RAMP.120 (a).
- (d) Agencija će razvijati i održavati nastavne planove i promovisati organizaciju kurseva obuke i radionica za inspektore sa ciljem da poboljša razumevanje i jedinstvenu primjenu ovog pod-dijela.
- (e) Agencija će olakšati i koordinisati program razmjene inspektora u cilju omogućavanja inspektorima da steknu praktična iskustva i doprinesu usaglašavanju procedura.

#### **ARO.RAMP.120 Odobrenje za organizacija za obuku**

- (a) Nadležne vlasti će odobriti organizaciju za obuku, koja ima glavno mjesto poslovanja na teritoriji odgovarajuće države članice, kada smatraju da je organizacija za obuku:
- (1) imenovala rukovodioca obuke koji ima jake menadžerske sposobnosti da obezbijedi da je obuka koja se pruža u skladu sa važećim zahtjevima;
  - (2) ima raspoložive objekte i opremu za obuku pogodne za tip obuke koja se pruža;
  - (3) obezbjeđuje obuku u skladu sa programom obuke razvijenim od strane Agencije, u skladu sa ARO.RAMP.115 (d);
  - (4) koristi kvalifikovane instruktore za obuku.
- (b) Ako je traženo od strane nadležnih vlasti, provjera usaglašenosti i stalna usaglašenost sa zahtjevima koji su navedeni pod (a) će se vršiti od strane Agencije.
- (c) Organizacija za obuku se odobrava za sprovođenje jedne ili više sljedećih tipova obuke:
- (1) početna teorijska obuka;
  - (2) početna praktična obuka;
  - (3) periodična obuka.

### **ARO.RAMP.125 Sprovođenje inspekcija na platformi**

- (a) Inspekcije na platformi se vrše na standardizovan način koristeći obrazac dat u Prilogu III ili Prilogu IV.
- (b) Prilikom obavljanja inspekcije na platformi, inspektor (i) treba da ulože sve moguće napore da izbjegne neopravdano kašnjenje vazduhoplova na kome se vrši inspekcija.
- (c) Po završetku inspekcije na platformi, vođa vazduhoplova ili, u njegovom / njenom odsustvu, neki drugi član letačke posade ili predstavnik operatora mora da bude obaviješten o rezultatima inspekcije na platformi koristeći obrazac dat u Prilogu III.

### **ARO.RAMP.130 Kategorizacija nalaza**

Za svaku stavku inspekcije, kao nalazi definisane su tri moguće kategorije neusaglašenosti sa važećim zahtjevima. Predmetni nalazi moraju da budu kategorisani na sljedeći način:

- (1) kategorija 3 nalaz je svaka nađena značajna neusaglašenost sa važećim zahtjevima ili uslovima sertifikata koja ima veliki uticaj na sigurnost;
- (2) kategorija 2 nalaz je svaka nađena neusaglašenost sa važećim zahtjevima ili uslovima sertifikata koja ima značajan uticaj na sigurnost;
- (3) kategorija 1 nalaz je svaka nađena neusaglašenost sa važećim zahtjevima ili uslovima sertifikata koji ima manji uticaj na sigurnost.

### **ARO.RAMP.135 Naknadne akcije za praćenje nalaza**

- (a) Za kategoriju 2 ili 3 nalaza nadležne vlasti, ili tamo gde je relevantno Agencija, moraju:
  - (1) saopštiti nalaz u pisanoj formi operatoru, uključujući i zahtjev za dokaze o preduzetim korektivnim akcijama i
  - (2) obavijestiti nadležne vlasti države operatora i, gdje je relevantno, državu u kojoj je registrovan vazduhoplov i gdje je izdata dozvola letačke posade. Tamo gdje je to moguće, nadležne vlasti ili Agencija će zatražiti potvrdu o njihovom prihvatanju korektivnih akcija preduzetih od strane operatora u skladu sa ARO.GEN.350 ili ARO.GEN.355.
- (b) Pored (a), u slučaju nalaza kategorije 3, nadležne vlasti preduzimaju hitne korake:
  - (1) nametanjem ograničenja na operacije vazduhoplova;
  - (2) zahtijevajući hitne korektivne akcije;
  - (3) prizemljenjem vazduhoplova u skladu sa ARO.RAMP.140, ili
  - (4) nametanjem hitne operativne zabrane u skladu sa članom 6 Uredbe (EZ) br.2111/2005.
- (c) Kada Agencija ustanovi nalaz kategorije 3, ista će zatražiti od nadležnih vlasti gdje je vazduhoplov sletio da preduzmu odgovarajuće mjere u skladu sa (b).

## **ARO.RAMP.140 Prizemljenje vazduhoplova**

- (a) U slučaju nalaza kategorije 3 kada izgleda da se vazduhoplovom namjerava ili je vjerovatno da će se letjeti bez završetka odgovarajućih korektivnih akcija od strane operatora ili vlasnika, nadležne vlasti će:
  - (1) obavijestiti zapovjednika/vođu vazduhoplova ili operatora da vazduhoplovu nije dozvoljeno da započne let do daljnjeg, i
  - (2) prizemliće vazduhoplov.
- (b) Nadležne vlasti države u kojoj je vazduhoplov prizemljen odmah obavještava nadležne vlasti države operatora i države u kojoj je vazduhoplov registrovan, ukoliko je relevantno, i Agenciju u slučaju prizemljenog vazduhoplova korišćenog od strane operatora treće zemlje.
- (c) Nadležne vlasti, u koordinaciji sa državom operatora ili državom registra, propisuju neophodne uslove pod kojima vazduhoplovu može biti dozvoljeno da poleti.
- (d) Ukoliko neusaglašenost utiče na valjanost uvjerenja o plovidbenosti vazduhoplova, prizemljenje može biti poništeno samo od strane nadležnih vlasti, kada operator pokaže dokaze da je:
  - (1) ponovo uspostavljena usaglašenost sa važećim zahtjevima;
  - (2) dobijena dozvola za let u skladu sa Uredbom Komisije (EZ) br.1702/2003, za vazduhoplov registrovan u državi članici;
  - (3) dobijena dozvola za let ili ekvivalentan dokument države registracije ili države operatora za vazduhoplov registrovan u trećoj zemlji i korišćen u EU ili vazduhoplov operatora treće zemlje, i
  - (4) dozvola od trećih zemalja iznad kojih će se obaviti prelet, ukoliko je primjenljivo.

## **ARO.RAMP.145 Izvještavanje**

- (a) Informacije prikupljene u skladu sa ARO.RAMP.125 (a) upisuju se u centralizovanu bazu podataka navedenu u ARO.RAMP.150 (b) (2), u roku od 21 kalendarskog dana nakon inspekcije.
- (b) Nadležne vlasti ili Agencija unosi u centralizovanu bazu podataka sve informacije korisne za primjenu Uredbe (EZ) br.216/2008 i njenih Pravila za implementaciju i realizaciju od strane Agencije zadataka koje su joj ovim aneksom povjerene, uključujući i relevantne informacije navedene u ARO.RAMP.110.
- (c) Kad god informacija kao što je navedeno u ARO.RAMP.110 pokazuje postojanje potencijalne prijetnje po sigurnost, predmetna informacija će takođe biti saopštena svim nadležnim vlastima i Agenciji, bez odlaganja.
- (d) Kad god je informacija koja se tiče nedostataka vazduhoplova data od strane lica nadležnim vlastima, informacije navedene u ARO.RAMP.110 i ARO.RAMP.125 (a) mora da bude de-identifikovane u pogledu izvora takvih informacija.

## **ARO.RAMP.150 Agencija i zadaci koordinacije**

- (a) Agencija upravlja i koristi alate i procedure neophodne za skladištenje i razmjenu:
  - (1) informacija navedenih u ARO.RAMP.145, koristeći obrasce utvrđene u Prilozima III i IV;
  - (2) informacija dostavljenih od trećih zemalja ili međunarodnih organizacija sa kojima su zaključeni odgovarajući sporazumi sa EU, ili organizacije sa kojima Agencija ima zaključene odgovarajuće aranžmane u skladu sa članom 27 (2) Uredbe (EZ) br.216/2008 .
- (b) Ovo upravljanje obuhvata sljedeće zadatke:
  - (1) skladištenje podataka iz država članica relevantnih za informacije o sigurnosti vazduhoplova koji slijeću na aerodrome koji se nalaze na teritoriji u skladu sa odredbama Ugovora;
  - (2) razvijanje, održavanje i stalno ažuriranje centralizovane baze podataka koja sadrži sve podatke iz (a) (1) i (2);
  - (3) obezbjeđivanje neophodnih izmjena i poboljšanja u vezi sa primjenom baze podataka;
  - (4) analiza centralizovane baze podataka i drugih relevantnih informacija koje se odnose na sigurnost vazduhoplova i vazdušnih prevoznika i, po tom osnovu:
    - (i) davanje informacija Komisiji i nadležnim organima o neposrednim radnjama ili politici praćenja;
    - (ii) prijavljivanje potencijalnih sigurnosnih problema Komisiji i nadležnim vlastima;
    - (iii) predlaganje koordinisanih akcija Komisiji i nadležnim organima, kada je potrebno iz razloga sigurnosti, i obezbjeđivanje koordinacije na tehničkom nivou tih radnji;
  - (5) saradnja sa drugim evropskim institucijama i tijelima, međunarodnim organizacijama i nadležnim organima trećih zemalja na razmjeni informacija.

## **ARO.RAMP.155 Godišnji izvještaj**

Agencija priprema i dostavlja Komisiji godišnji izvještaj o sistemu inspekcije na platformi koji sadrži najmanje sljedeće informacije:

- (a) status napretka sistema;
- (b) status inspekcija izvršenih u toku godine;
- (c) analiza inspeksijskih rezultata sa naznakom kategorija nalaza;
- (d) radnje koje su preduzete tokom godine;
- (e) predloge za dalje poboljšanje sistema inspekcija na platformi i
- (f) anekse koji sadrže spiskove inspekcija razvrstane na državu operacija, tip vazduhoplova, operatora i učestalost po stavkama.

## **ARO.RAMP.160 Informisanje javnosti i zaštita informacija**

- (a) Države članice koriste informacije koje su primile shodno ARO.RAMP.105 i ARO.RAMP.145 isključivo za potrebe Uredbe (EZ) br.216/2008 i njenih pravila implementacije i iste se štite shodno tome .
- (b) Agencija objavljuje zbirne godišnje izvještaje koji moraju da budu dostupni javnosti a koji sadrže analizu informacija dobijenih u skladu sa ARO.RAMP.145. Izvještaj treba da budu jednostavan i lak za razumijevanje, a izvor informacija mora da bude deidentifikovan.

Prilog 1

**CERTIFIKAT VAZDUŠNOG OPERATORA**

**(Lista odobrenja za vazdušne operatore)**

**Vrsta djelatnosti:** Komercijalni vazdušni prevoz (CAT) ☐ Putnici; ☐ Teret;

☐ Ostalo <sup>(1)</sup> .....

Specijalizovana komercijalna djelatnost (SPO) ☐ <sup>(2)</sup> .....

|                                                                                                                                                                                                                                                                                        |                                           |                                                                                                                              |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 5                                                                                                                                                                                                                                                                                      | Država operatora <sup>(3)</sup>           | <sup>(5)</sup>                                                                                                               |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                        | Izdato od <sup>(4)</sup>                  |                                                                                                                              |
| AOC <sup>(6)</sup>                                                                                                                                                                                                                                                                     | Naziv operatora <sup>(7)</sup>            | Operativni kontakt detalji <sup>(9)</sup>                                                                                    |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                        | Poslovni naziv <sup>(8)</sup>             | Kontakt detalji u skladu sa kojima operativni menadžment može biti kontaktiran bez odlaganja su dati u ..... <sup>(12)</sup> |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                        | Adresa operatora <sup>(10)</sup>          |                                                                                                                              |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                        | Telefon <sup>(11)</sup> :                 |                                                                                                                              |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                        | Faks:                                     |                                                                                                                              |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                        | Elektronska pošta:                        |                                                                                                                              |
| Ovim certifikatom se potvrđuje da je..... <sup>(13)</sup> ovlašćen da obavlja komercijalne vazdušne operacije, kao što je definisano u priloženoj operativnoj specifikaciji, u skladu sa operativnim priručnikom, Aneksom IV Uredbe (EZ) Br. 216/2008 i njenih Pravila implementacije. |                                           |                                                                                                                              |
| Datum izdavanja <sup>(14)</sup> :                                                                                                                                                                                                                                                      | Ime i potpis <sup>(15)</sup> :<br>Zvanje: |                                                                                                                              |

<sup>(1)</sup> Drugi tip prevoza da bude naveden.

<sup>(2)</sup> Navedi tip operacija, npr. poljoprivreda, konstrukcije, fotografija, mjerenje, posmatranje i patroliranje, reklamiranje u vazduhu.

<sup>(3)</sup> Zamijenjeno imenom države operatora.

<sup>(4)</sup> Zamijenjeno identifikacijom nadležnih vlasti za izdavanje dokumenta.

<sup>(5)</sup> Za upotrebu od strane nadležnih vlasti.

<sup>(6)</sup> Referenca odobrenja, definisana od strane nadležnih vlasti.

<sup>(7)</sup> Zamijenjeno registrovanim nazivom operatora.

<sup>(8)</sup> Poslovni naziv operatora, ako je drugačiji od imena operatora. Ubaciti "Dba-Doing business as" (za "Obavlja poslovne djelatnosti kao") ispred poslovnog naziva.

<sup>(9)</sup> Kontakt detalji podrazumijevaju brojeve telefona i faksa koji uključuju telefonski kod države, elektronsku poštu (ako je dostupna) operativnog menadžmenta koji može biti kontaktiran bez odlaganja za pitanja u vezi letaćkih operacija, plovidbenosti, kompetentnosti letaćkog i kabinskog osoblja, opasnih materija i ostalih odgovarajućih razloga.

<sup>(10)</sup> Adresa glavnog mjesta poslovanja operatora.

<sup>(11)</sup> Brojevi telefona/faksa koji uključuju telefonski kod države. Dodati i E-mail ako postoji.

<sup>(12)</sup> Ubacivanje kontrolisanog dokumenta, na vazduhoplovu, gdje su navedeni kontakt detalji, sa odgovarajućim brojem paragrafa ili stranice. Npr. " Kontakt detalji ... su dati u operativnom priručniku, gen/basic, poglavlje 1, 1.1"; ili "... su dati u operativnim specifikacijama, str. 1"; ili "... su dati u prilogu ovog dokumenta".

<sup>(13)</sup> Registrovan naziv operatora.

<sup>(14)</sup> Datum izdavanja AOC-a (dd-mm-gggg).

<sup>(15)</sup> Zvanje, ime i potpis predstavnika nadležnih vlasti. Kao dodatak, i službeni pečat može biti postavljen na AOC.

Prilog II

| OPERATIVNE SPECIFIKACIJE<br>(podliježu odobrenim uslovima u operativnom priručniku) |                          |                                  |                                                         |                        |
|-------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|----------------------------------|---------------------------------------------------------|------------------------|
| Kontakt detalji nadležnih vlasti koje izdaju dokument                               |                          |                                  |                                                         |                        |
| Telefon <sup>(1)</sup> : _____; Faks: _____;                                        |                          |                                  |                                                         |                        |
| E-mail: _____                                                                       |                          |                                  |                                                         |                        |
| AOC <sup>(2)</sup> :                                                                |                          | Naziv operatora <sup>(3)</sup> : |                                                         | Datum <sup>(4)</sup> : |
| Potpis:                                                                             |                          |                                  |                                                         |                        |
| Poslovni naziv                                                                      |                          |                                  |                                                         |                        |
| Operativne specifikacije:                                                           |                          |                                  |                                                         |                        |
| Model vazduhoplova <sup>(5)</sup> :                                                 |                          |                                  |                                                         |                        |
| Registarska oznaka <sup>(6)</sup> :                                                 |                          |                                  |                                                         |                        |
| Komercijalna djelatnost <input type="checkbox"/> .....                              |                          |                                  |                                                         |                        |
| Područje operacija <sup>(7)</sup>                                                   |                          |                                  |                                                         |                        |
| Posebna ograničenja <sup>(8)</sup>                                                  |                          |                                  |                                                         |                        |
| Posebna odobrenja:                                                                  | Da                       | Ne                               | Specifikacija <sup>(9)</sup>                            | Primjedbe              |
| Opasne materije                                                                     | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>         |                                                         |                        |
| Operacije pri smanjenoj vidljivosti                                                 |                          |                                  | RVR <sup>(11)</sup> : m                                 |                        |
| Polijetanje                                                                         |                          |                                  | CAT <sup>(10)</sup> ... RVR: m DH: ft                   |                        |
| Prilaz i slijetanje                                                                 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>         |                                                         |                        |
| Polijetanje                                                                         | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>         |                                                         |                        |
| RVSM <sup>(12)</sup> <input type="checkbox"/> N/A                                   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>         |                                                         |                        |
| ETOPS <sup>(13)</sup> <input type="checkbox"/> N/A                                  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>         | Maksimalno vrijeme preusmjerenja <sup>(14)</sup> : min. |                        |
| Navigacijske specifikacije za PBN operacije <sup>(15)</sup>                         | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>         |                                                         | <sup>(16)</sup>        |
| Specifikacija minimalnih navigacijskih performansi                                  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>         |                                                         |                        |
| Operacije helikopterom sa sistemom na noćno posmatranje                             | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>         |                                                         |                        |
| Operacije helikopterskim vitlom                                                     | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>         |                                                         |                        |
| Helikopterske operacije hitne medicinske službe                                     | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>         |                                                         |                        |
| Obuka kabinske posade <sup>(17)</sup>                                               | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>         |                                                         |                        |
| Izdavanje CC potvrde <sup>(18)</sup>                                                | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>         |                                                         |                        |
| Kontinuirana plovidbenost                                                           | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/>         | <sup>(19)</sup>                                         |                        |
| Ostalo <sup>(20)</sup>                                                              |                          |                                  |                                                         |                        |

- (1) Telefon i faks kontakt detalji nadležnih vlasti, uključujući i pozivni broj države. Ukoliko postoji, dodati i E-mail.
- (2) Unošenje broja certifikata vazdušnog operatora (AOC).
- (3) Unošenje registracijskog naziva operatora, kao i operatorovog poslovnog naziva ukoliko se razlikuju. Ubaciti "Dba" ispred poslovnog naziva (za "Obavlja poslovnu djelatnost kao").
- (4) Datum izdavanja operativne specifikacije (dd-mm-gggg) i potpis predstavnika nadležnog organa.
- (5) Unošenje ICAO oznake proizvođača vazduhoplova, modela i serije, odnosno glavne serije ukoliko su podserije označene (na primjer: Boeing-737-3K2, ili Boeing-777-232).
- (6) Registarske oznake su prikazane u operativnoj specifikaciji, ili u operativnom priručniku. U drugom slučaju, za određene operativne specifikacije mora se pozvati na određenu stranicu iz operativnog priručnika. U slučaju da se ne odnose sva posebna odobrenja na model vazduhoplova, registracijske oznake vazduhoplova mogu se unijeti u kolonu primjedbi za određeno posebno odobrenje.
- (7) Spisak ovlašćenih geografskih područja za operacije (geografske koordinate ili posebne rute, oblast informisanja u letu ili državne, odnosno regionalne granice).
- (8) Spisak primjenjivih posebnih ograničenja (na primjer samo VFR, samo Dnevni, itd.).
- (9) U ovoj koloni prikazati najblaži kriterijum za svako odobrenje ili vrstu odobrenja (shodno kriterijumu).
- (10) Unošenje primjenljive kategorije preciznog prilaza: CAT I, II, IIIA, IIIB ili IIIC. Unošenje najmanje horizontalne vidljivosti duž poletno-sletne staze (RVR) u metrima i visine odluke (DH) u stopama. Jedna linija se koristi za prikazanu kategoriju prilaza.
- (11) Unošenje odobrenog najmanjeg RVR za polijetanje u metrima. Jedna linija po odobrenju se može koristiti ukoliko se radi o različitim odobrenjima.
- (12) Rubrika za nije primjenljivo (N/A) može biti čekirana jedino ukoliko je plafon leta ispod FL290.
- (13) Operacije sa povećanim doletom (ETOPS) se trenutno primjenjuju samo na dvomotorne vazduhoplove. Zbog toga, rubrika nije primjenljivo (N/A) može biti čekirana ukoliko model vazduhoplova ima više ili manje od dva motora.
- (14) Dužina od praga može takođe biti prikazana (u NM), kao i tip motora.
- (15) Navigacija bazirana na performansama (PBN): jedna linija se koristi za svako PBN odobrenje (na primjer oblast navigacije (RNAV) 10, RNAV 1, zahtijevana navigaciona performansa (RNP) 4,...), sa odgovarajućim ograničenjima ili uslovima datim u kolonama za "Specifikacije" i/ili "Primjedbe".
- (16) Ograničenja, uslovi i regulatorna osnova za odobrenje operacije u vezi sa PBN odobrenjem (na primjer: sistem globalne satelitske navigacije (GNSS), sistem za mjerenje udaljenosti/DME/Inercijalna referentna jedinica (DME/DME/IRU),...).
- (17) Odobrenje za sprovođenje kursa obuke i ispita koji moraju biti završeni od strane kandidata za potvrdu kabinskog osoblja, kako je dato u Aneksu V (Dijelu-CC) Uredbe komisije (EU) br.290/2012.
- (18) Odobrenje za izdavanje potvrde o kabinskoj posadi, kako je dato u Aneksu V (Dijelu-CC) Uredbe komisije (EU) br.290/2012.
- (19) Ime osobe/organizacije odgovorne za obezbjeđivanje održavanja kontinuirane plovidbenosti vazduhoplova i referenca uredbe po kojoj se to obavlja, recimo Aneks I (Dio-M), Odjeljak G Uredbe Komisije (EU) br.2042/2003.
- (20) Ostala odobrenja ili podaci ovdje mogu biti unešeni, korišćenjem jedne linije (ili jednog bloka sa više linija) po odobrenju (na primjer: operacije kratkog slijetanja, operacije srtmog prilaza, operacije helikoptera ka/od mjesta od javnog interesa, operacije helikoptera iznad nepristupačnog okruženja lociranog izvan naseljenog područja, operacije helikoptera bez mogućnosti sigurnog prinudnog slijetanja, operacije sa povećanim uglom nagiba, maksimalna udaljenost od adekvatnog aerodroma za dvomotorne vazduhoplove bez ETOPS odobrenja, vazduhoplov koji se koristi za nekomercijalne operacije...).

### Prilog III

| Dokaz o inspekciji na platformi   |  |                   |  |                       |  |                             |  |                                                                                               |  |
|-----------------------------------|--|-------------------|--|-----------------------|--|-----------------------------|--|-----------------------------------------------------------------------------------------------|--|
| Datum:                            |  | Vrijeme:          |  | Mjesto:               |  |                             |  | Slobodan format za informacije o nadležnim vlastima (logo, kontakt, telefon, faks, e-mail...) |  |
| Operator:                         |  |                   |  | Država:               |  | AOC Br:                     |  |                                                                                               |  |
| Dolazak iz:                       |  | Broj leta:        |  | Odlazak ka:           |  | Broj leta:                  |  |                                                                                               |  |
| Tip leta:                         |  | Čarter operatora: |  | Tip vazduhoplova:     |  | Konfiguracija vazduhoplova: |  |                                                                                               |  |
| Država čarter operatora :         |  |                   |  | Registracija:         |  | Serijski broj vazduhoplova: |  |                                                                                               |  |
| Država(e) dozvole letačke posade: |  |                   |  | Potvrda o prijemu (*) |  |                             |  |                                                                                               |  |
|                                   |  |                   |  | Ime:.....             |  | Potpis:.....                |  |                                                                                               |  |
|                                   |  |                   |  | Funkcija:.....        |  |                             |  |                                                                                               |  |
|                                   |  |                   |  | Funkcija:.....        |  |                             |  |                                                                                               |  |

| Provjera Primjedba |                                          |  |  | Provjera Primjedba |                                                                   |  |  | Provjera Primjedba |                                                |  |  |
|--------------------|------------------------------------------|--|--|--------------------|-------------------------------------------------------------------|--|--|--------------------|------------------------------------------------|--|--|
| <b>A</b>           | <b>Letačka kabina</b>                    |  |  |                    | <b>Letačko osoblje</b>                                            |  |  | <b>C</b>           | <b>Stanje vazduhoplova</b>                     |  |  |
| 1                  | Opšte stanje                             |  |  | 20                 | Dozvole letačkog osoblja / sastav                                 |  |  | 1                  | Opšte stanje spoljašnjosti                     |  |  |
| 2                  | Izlaz u slučaju opasnosti                |  |  |                    | <b>Knjiga dnevnih izvještaja/Knjiga održavanja ili ekvivalent</b> |  |  | 2                  | Vrata i otvori                                 |  |  |
| 3                  | Oprema                                   |  |  | 21                 | Knjiga dnevnih izvještaja ili ekvivalent                          |  |  | 3                  | Komande leta                                   |  |  |
|                    | <b>Dokumentacija</b>                     |  |  | 22                 | Izveštaj / dokaz održavanja                                       |  |  | 4                  | Točkovi, gume i kočnice                        |  |  |
| 4                  | Priručnici                               |  |  | 23                 | Izveštaj o defektima i odloženim                                  |  |  | 5                  | Stajni trap, skije / plovci                    |  |  |
| 5                  | Ček liste                                |  |  | 24                 | Predpoletni pregled                                               |  |  | 6                  | Prostor za točkove                             |  |  |
| 6                  | Navigacione/instrumentalne karte         |  |  |                    |                                                                   |  |  | 7                  | Pogonska grupa i pripadajući nosači            |  |  |
| 7                  | Spisak minimalne opreme                  |  |  | <b>B</b>           | <b>Sigurnost kabine</b>                                           |  |  | 8                  | Fenske lopatice, elise, rotor (glavni / repni) |  |  |
| 8                  | Uvjerjenje o registraciji                |  |  | 1                  | Opšte stanje unutrašnjosti                                        |  |  | 9                  | Očigledne popravke                             |  |  |
| 9                  | Uvjerjenje o buci (gdje je primjenljivo) |  |  | 2                  | Sjedišta kabinskog osoblja i prostor za odmor posade              |  |  | 10                 | Očigledna nepopravljena oštećenja              |  |  |
| 10                 | AOC ili ekvivalent istog                 |  |  | 3                  | Oprema za prvu/hitnu medicinsku pomoć                             |  |  | 11                 | Curenje                                        |  |  |
| 11                 | Radio dozvola                            |  |  | 4                  | Ručni aparati za gašenje požara                                   |  |  |                    |                                                |  |  |
| 12                 | Uvjerjenje o plovidbenosti               |  |  | 5                  | Prsluk za spašavanje / Uređaj za plutanje                         |  |  |                    |                                                |  |  |
|                    | <b>Podaci o letu</b>                     |  |  | 6                  | Pojasevi i stanje sjedišta                                        |  |  | <b>D</b>           | <b>Teret</b>                                   |  |  |
| 13                 | Priprema leta                            |  |  | 7                  | Izlaz u slučaju opasnosti, osvjetljenje i baterijske lampe        |  |  | 1                  | Opšte stanje odjeljka za teret                 |  |  |

|    |                                             |  |  |  |    |                                                    |  |  |  |          |                     |  |  |
|----|---------------------------------------------|--|--|--|----|----------------------------------------------------|--|--|--|----------|---------------------|--|--|
| 14 | Proračun mase i centraže                    |  |  |  | 8  | Tobogan/Čamac za spasavanje (ako je potreban), ELT |  |  |  | 2        | Opasne materije     |  |  |
|    | <b>Sigurnosna oprema</b>                    |  |  |  | 9  | Snadbijevanje kiseonikom (posada i putnici)        |  |  |  | 3        | Skladištenje tereta |  |  |
| 15 | Ručni aparati za gašenje požara             |  |  |  | 10 | Sigurnosna uputstva                                |  |  |  |          |                     |  |  |
| 16 | Prsluci za spašavanje / Uređaji za plutanje |  |  |  | 11 | Kabinsko osoblje                                   |  |  |  | <b>E</b> | <b>Opšte</b>        |  |  |
| 17 | Kaiševi                                     |  |  |  | 12 | Pristup izlazima za slučaj opasnosti               |  |  |  | 1        | Opšte               |  |  |
| 18 | Kiseonička oprema                           |  |  |  | 13 | Prostor za putnički prtljag                        |  |  |  |          |                     |  |  |
| 19 | Baterijska lampa                            |  |  |  | 14 | Broj sjedišta                                      |  |  |  |          |                     |  |  |

| Preduzete mjere                                      | Redni broj insp. | Kategorija | Primjedbe |
|------------------------------------------------------|------------------|------------|-----------|
| (3d) Trenutna zabrana letjenjleta                    |                  |            |           |
| (3c) Vazduhoplov prizemljen na osnovu inspekcije ACV |                  |            |           |
|                                                      |                  |            |           |
| (3b) Korektivne akcije prije poletanja               |                  |            |           |
|                                                      |                  |            |           |
| (3a) Ograničenja operacija vazduhoplova              |                  |            |           |
|                                                      |                  |            |           |
| (2) Informisanje nadležnih vlasti i operatora        |                  |            |           |
|                                                      |                  |            |           |
| (1) Informisanje vođe vazduhoplova                   |                  |            |           |
|                                                      |                  |            |           |
| (0) Bez primjedbi                                    |                  |            |           |
| Potpis inspektora ili identifikacioni kod            |                  |            |           |
|                                                      |                  |            |           |
|                                                      |                  |            |           |
|                                                      |                  |            |           |
| Komentari posade (ukoliko ih ima):                   |                  |            |           |

(\*)Potpis bilo kog člana posade ili drugog predstavnika kontrolisanog operatora, ni na koji način ne podrazumijeva prihvatanje navedenih nalaza, već jednostavno potvrdu da je obavljena inspekcija vazduhoplova navedenog datuma i na mjestu koje je naznačeno u ovom izvještaju.

Ovaj izvještaj predstavlja pokazatelj onoga što je nađeno tom prilikom i ne smije se tumačiti kao odluka da je vazduhoplov podesan za namjeravani let. Podaci navedeni u ovom izvještaju mogu biti podložni promjeni prilikom unosa u centralnu bazu podataka.



Nadležne vlasti (*naziv*)

(*Država*)

## Izvjestaj o inspekcij na platformi

Br: . . . - . . . - . . .

Izvor: RI Mjesto: \_\_\_\_\_

Datum: . . .

Lokalno vrijeme: \_\_\_\_\_:

Operator:

AOC broj:

Država:

Tip operacije: \_\_\_\_\_

Ruta od:.....

Broj leta: \_\_\_\_\_

Ruta ka:.....

Broj leta:

Oznaka operatora:\*

Oznaka države: \_\_\_\_\_

\*(ako je primjenljivo)

Tip vazduhoplova:.....

Registracija vazduhoplova: \_\_\_\_\_

Konfiguracija vazduhoplova: \_\_\_\_\_

Serijski broj vazduhoplova: \_\_\_\_\_

Letačko osebje: Država licenciranja: \_\_\_\_\_

druga Država licenciranja\*:

*\*(ako je primjenljivo)*

Nalazi:

Kod / Std / Ref / Kat / Nalaz

### Detaljan opis

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

Vrsta preduzete akcije:

### Detaljan opis

- |                                                                                           |       |
|-------------------------------------------------------------------------------------------|-------|
| <input type="checkbox"/> 3d) Trenutna zabrana letjenja                                    | ..... |
| <input type="checkbox"/> 3c) Vazduhoplov prizemljen na osnovu inspekcije nadležnih vlasti | ..... |
| <input type="checkbox"/> 3b) Korektivne akcije prije polijetanja                          | ..... |
| <input type="checkbox"/> 3a) Ograničenja operacija vazduhoplova                           | ..... |
| <input type="checkbox"/> 2) Informisati nadležne vlasti i operatora                       | ..... |
| <input type="checkbox"/> 1) Informisati vođu vazduhoplova                                 | ..... |

Dodatne informacije (ako ih ima)

Ime inspektora ili broj: .....

- Ovaj izvještaj predstavlja pokazatelj onoga što je nađeno tom prilikom i ne smije se tumačiti kao odluka da je vazduhoplov podesan za namjeravani let.
- Podaci navedeni u ovom izvještaju mogu biti podložni promjeni prilikom unosa u centralnu bazu podataka.

| Broj stavke                                                                  | Provjeren                    | Primjedba                    |
|------------------------------------------------------------------------------|------------------------------|------------------------------|
| <b>A. Letačka kabina</b>                                                     |                              |                              |
| <b>Opšte</b>                                                                 |                              |                              |
| 1. Opšte stanje .....                                                        | 1. <input type="checkbox"/>  | 1. <input type="checkbox"/>  |
| 2. Izlaz u slučaju opasnosti .....                                           | 2. <input type="checkbox"/>  | 2. <input type="checkbox"/>  |
| 3. Oprema .....                                                              | 3. <input type="checkbox"/>  | 3. <input type="checkbox"/>  |
| <b>Dokumentacija</b>                                                         |                              |                              |
| 4. Priručnici .....                                                          | 4. <input type="checkbox"/>  | 4. <input type="checkbox"/>  |
| 5. Ček liste .....                                                           | 5. <input type="checkbox"/>  | 5. <input type="checkbox"/>  |
| 6. Radio navigacione karte .....                                             | 6. <input type="checkbox"/>  | 6. <input type="checkbox"/>  |
| 7. Spisak minimalne opreme .....                                             | 7. <input type="checkbox"/>  | 7. <input type="checkbox"/>  |
| 8. Uvjerenje o registraciji .....                                            | 8. <input type="checkbox"/>  | 8. <input type="checkbox"/>  |
| 9. Uvjerenje o buci (gdje je primjenljivo) .....                             | 9. <input type="checkbox"/>  | 9. <input type="checkbox"/>  |
| 10. AOC ili ekvivalent .....                                                 | 10. <input type="checkbox"/> | 10. <input type="checkbox"/> |
| 11. Radio dozvola .....                                                      | 11. <input type="checkbox"/> | 11. <input type="checkbox"/> |
| 12. Uvjerenje o plovidbenosti (C ili A) .....                                | 12. <input type="checkbox"/> | 12. <input type="checkbox"/> |
| <b>Podaci o letu</b>                                                         |                              |                              |
| 13. Priprema leta .....                                                      | 13. <input type="checkbox"/> | 13. <input type="checkbox"/> |
| 14. Proračun mase i centraže .....                                           | 14. <input type="checkbox"/> | 14. <input type="checkbox"/> |
| <b>Sigurnosna oprema</b>                                                     |                              |                              |
| 15. Ručni aparati za gašenje požara .....                                    | 15. <input type="checkbox"/> | 15. <input type="checkbox"/> |
| 16. Prsluk za spašavanje / Uređaj za plutanje .....                          | 16. <input type="checkbox"/> | 16. <input type="checkbox"/> |
| 17. Kaiševi (spregnuti rameni pojasevi) .....                                | 17. <input type="checkbox"/> | 17. <input type="checkbox"/> |
| 18. Kiseonička oprema .....                                                  | 18. <input type="checkbox"/> | 18. <input type="checkbox"/> |
| 19. Ručna baterijska lampa .....                                             | 19. <input type="checkbox"/> | 19. <input type="checkbox"/> |
| <b>Letačko osoblje</b>                                                       |                              |                              |
| 20. Dozvole letačkog osoblja / sastav .....                                  | 20. <input type="checkbox"/> | 20. <input type="checkbox"/> |
| <b>Knjiga dnevnih izvještaja/Knjiga održavanja ili ekvivalent</b>            |                              |                              |
| 21. Knjiga dnevnih izvještaja ili ekvivalent .....                           | 21. <input type="checkbox"/> | 21. <input type="checkbox"/> |
| 22. Izvještaj / dokaz održavanja .....                                       | 22. <input type="checkbox"/> | 22. <input type="checkbox"/> |
| 23. Izvještaj o defektima i odloženim radovima (sa knjigom održavanja) ..... | 23. <input type="checkbox"/> | 23. <input type="checkbox"/> |
| 24. Predpoletni pregled .....                                                | 24. <input type="checkbox"/> | 24. <input type="checkbox"/> |
| <b>B. Sigurnost kabine</b>                                                   |                              |                              |
| 1. Opšte stanje unutrašnjosti .....                                          | 1. <input type="checkbox"/>  | 1. <input type="checkbox"/>  |
| 2. Sjedišta kabinskog osoblja i prostor za odmor posade .....                | 2. <input type="checkbox"/>  | 2. <input type="checkbox"/>  |
| 3. Oprema za prvu/hitnu medicinsku pomoć .....                               | 3. <input type="checkbox"/>  | 3. <input type="checkbox"/>  |
| 4. Ručni aparati za gašenje požara .....                                     | 4. <input type="checkbox"/>  | 4. <input type="checkbox"/>  |
| 5. Prsluci za spašavanje / Uređaji za plutanje .....                         | 5. <input type="checkbox"/>  | 5. <input type="checkbox"/>  |
| 6. Pojasevi sjedišta i njihovo stanje .....                                  | 6. <input type="checkbox"/>  | 6. <input type="checkbox"/>  |
| 7. Izlaz u slučaju opasnosti, osvjetljenje i baterijske lampe .....          | 7. <input type="checkbox"/>  | 7. <input type="checkbox"/>  |
| 8. Tobogan/Čamac za spasavanje (ako je potreban), ELT .....                  | 8. <input type="checkbox"/>  | 8. <input type="checkbox"/>  |
| 9. Snadbijevanje kiseonikom (posada i putnici) .....                         | 9. <input type="checkbox"/>  | 9. <input type="checkbox"/>  |
| 10. Sigurnosna uputstva .....                                                | 10. <input type="checkbox"/> | 10. <input type="checkbox"/> |
| 11. Kabinsko osoblje .....                                                   | 11. <input type="checkbox"/> | 11. <input type="checkbox"/> |
| 12. Pristup izlazima za slučaj opasnosti .....                               | 12. <input type="checkbox"/> | 12. <input type="checkbox"/> |
| 13. Prostor za putnički prtljag .....                                        | 13. <input type="checkbox"/> | 13. <input type="checkbox"/> |
| 14. Broj sjedišta .....                                                      | 14. <input type="checkbox"/> | 14. <input type="checkbox"/> |

| Broj stavke                                             | Provjeren                | Primjedba                |
|---------------------------------------------------------|--------------------------|--------------------------|
| <b>D. Stanje vazduhoplova</b>                           |                          |                          |
| 1. Opšte stanje spoljašnjosti .....                     | 1. <input type="text"/>  | 1. <input type="text"/>  |
| 2. Vrata i otvori .....                                 | 2. <input type="text"/>  | 2. <input type="text"/>  |
| 3. Upravljačke površine .....                           | 3. <input type="text"/>  | 3. <input type="text"/>  |
| 4. Točkovi, gume i kočnice .....                        | 4. <input type="text"/>  | 4. <input type="text"/>  |
| 5. Skije / plovci .....                                 | 5. <input type="text"/>  | 5. <input type="text"/>  |
| 6. Prostor za točkove .....                             | 6. <input type="text"/>  | 6. <input type="text"/>  |
| 7. Pogonska grupa i pripadajući nosači .....            | 7. <input type="text"/>  | 7. <input type="text"/>  |
| 8. Fenske lopatice, elise, rotor (glavni / repni) ..... | 8. <input type="text"/>  | 8. <input type="text"/>  |
| 9. Očigledne popravke .....                             | 9. <input type="text"/>  | 9. <input type="text"/>  |
| 10. Očigledna nepopravljena oštećenja .....             | 10. <input type="text"/> | 10. <input type="text"/> |
| 11. Curenje .....                                       | 11. <input type="text"/> | 11. <input type="text"/> |
| <b>D. Teret-</b>                                        |                          |                          |
| 1. Opšte stanje odjeljka za teret .....                 | 1. <input type="text"/>  | 1. <input type="text"/>  |
| 2. Opasne materije .....                                | 2. <input type="text"/>  | 2. <input type="text"/>  |
| 3. Skladištenje tereta .....                            | 3. <input type="text"/>  | 3. <input type="text"/>  |
| <b>E. Opšte</b>                                         |                          |                          |
| 1. Opšte .....                                          | 1. <input type="text"/>  | 1. <input type="text"/>  |

**ANEKS III**  
**ORGANIZACIONI ZAHTJEVI ZA VAZDUŠNE OPERACIJE**  
**[DIO-ORO]**

**ORO.GEN.005 Predmet**

Ovaj Aneks uspostavlja zahtjeve koje mora ispunjavati (slijediti) vazdušni operator koji obavlja komercijalne vazdušne operacije prevoza.

**ODJELJAK GEN**

**OPŠTI ZAHTJEVI**

**SEKCIJA I**

**Opšte**

**ORO.GEN.105 Nadležne vlasti**

Za potrebe ovog Aneksa, nadležne vlasti koje vrše nadzor nad operatorima koji podliježu obavezi certifikacije biće, za operatere koji imaju svoje glavno mesto poslovanja u državi članici, vlasti određene od strane te države članice.

**ORO.GEN.110 Odgovornosti operatora**

- (a) Operator je odgovoran za operacije vazduhoplova u skladu sa Aneksom IV Uredbe (EZ) br.216/2008, relevantnim zahtjevima ovog Aneksa i njegovog sertifikata.
- (b) Svaki let mora da bude obavljen u skladu sa odredbama operativnog priručnika.
- (c) Operator je dužan da uspostavi i održava sistem za sprovođenje operativne kontrole nad bilo kojim letom koji se obavlja pod uslovima njegovog sertifikata.
- (d) Operator je dužan da obezbijedi da su njegovi vazduhoplovi opremljeni i posade kvalifikovane u skladu sa zahtjevima za oblast i tip letenjoperacija.
- (e) Operator je dužan da obezbijedi da je svo osoblje koje radi na, ili je direktno uključeno u zemaljske i letačke operacije, pravilno obučeno, da je pokazalo svoje sposobnosti u posebnim dužnostima kao i da su svjesni svojih odgovornosti i odnosa tih dužnosti prema letenjoperacijama u cjelini.
- (f) Operator je dužan da uspostavi procedure i instrukcije za sigurne operacije svakog tipa vazduhoplova, koje sadrže dužnosti i odgovornosti zemaljskog osoblja i članova posade za sve tipove operacija na zemlji i u letu. Ove procedure ne smiju zahtijevati od članova posade da obavljaju bilo kakve aktivnosti u toku kritičnih faza leta osim onih koje su potrebne za sigurno funkcionisanje vazduhoplova.
- (g) Operator je dužan da obezbijedi da je svo osoblje svjesno da se mora ponašati u skladu sa zakonima, propisima i procedurama onih država u kojima se sprovede operacije i koje su od značaja za obavljanje njihovih dužnosti.
- (h) Operator mora uspostaviti sistem čeklisti za svaki tip vazduhoplova koji koriste članovi posade u svim fazama leta u normalnim, vanrednim i hitnim uslovima da bi obezbijedio poštovanje

operativnih procedura iz operativnih priručnika. Izrada i korišćenje ček-listi moraju odražavati principe ljudskog faktora i uzeti u obzir poslednju relevantnu dokumentaciju od proizvođača vazduhoplova.

- (i) Operator utvrđuje procedure planiranja letjenja da bi obezbijedio sigurno sprovođenje leta na osnovu analiza performansi vazduhoplova, ostalih operativnih ograničenja i relevantnih očekivanih uslova na ruti koje treba poštovati uključujući aerodrome ili predmetne operativne površine . Ove procedure moraju da budu sastavni dio operativnih priručnika.
- (j) Operator uspostavlja i održava programe obuke za opasne materije za osoblje shodno zahtjevima iz tehničkih instrukcija koje moraju da budu predmet razmatranja i odobrenja od strane nadležnih vlasti. Programi obuke moraju da budu u skladu sa odgovornostima osoblja.

### **ORO.GEN.115 Podnošenje zahtjeva za sertifikat operatora**

- (a) Podnošenje zahtjeva za sertifikat operatora ili izmjenu i dopunu postojećeg sertifikata mora da bude napravljeno u obliku i na način utvrđen od strane nadležnih vlasti, uzimajući u obzir primjenljive zahtjeve Uredbe (EZ) br.216/2008 i njenih Pravila implementacije.
- (b) Podnosioci zahtjeva za prvi sertifikat dostavljaju nadležnim vlastima dokumentaciju pokazujući kako će se uskladiti sa zahtjevima datim u Uredbi (EZ) br.216/2008 i njenim Pravilima implementacije. Takva dokumentacija obuhvata proceduru koja opisuje kako se upravlja promjenama koje ne zahtijevaju prethodno odobrenje i kako će se iste saopštavati nadležnim vlastima.

### **ORO.GEN.120 Načini usaglašavanja**

- (a) Alternativni načini usaglašavanja u odnosu na ona koja su usvojena od strane Agencije operator može koristiti radi uspostavljanja usaglašenosti sa Uredbom (EZ) br.216/2008 i njenim Pravilima implementacije.
- (b) Kada operator koji podliježe certifikaciji želi da koristi alternativne načine usaglašavanja u odnosu na prihvatljive načine usaglašavanja (AMC) usvojene od strane Agencije da bi se uspostavila usaglašenost sa Uredbom (EZ) br.216/2008 i njenim Pravilima implementacije, on mora, prije implementacije istih, dostaviti nadležnim vlastima puni opis alternativnih načina usaglašavanja. Opis treba da sadrži sve izmjene priručnika ili procedura koje mogu biti od značaja, kao i procjenu koja pokazuje da su ispunjena Pravila implementacije.

Operator može primjenjivati ove alternativne načine usaglašavanja koja podliježu prethodnom odobrenju od strane nadležnih vlasti i po prijemu obavještenja kao što je propisano u ARO.GEN.120 (d).

### **ORO.GEN.125 Uslovi odobrenja i prava operatora**

Certifikovani operator je dužan da se ponaša u skladu sa oblašću primjene (djelokrugom) i pravima definisanim u operativnim specifikacijama u prilogu sertifikata operatora.

### **ORO.GEN.130 Promjene**

- (a) Svaka promjena koja utiče na:
  - (1) predmet certifikata ili operativne specifikacije operatora, ili
  - (2) bilo koji od elemenata sistema upravljanja operatora kao što se zahtjeva u ORO.GEN.200 (a) (1) i (a) (2), zahtijevaće prethodno odobrenje nadležnih vlasti.
- (b) Za sve promjene koje zahtijevaju prethodno odobrenje u skladu sa Uredbom (EZ) br.216/2008 i njenim Pravilima implementacije, operator će tražiti i pribaviti odobrenje izdato od strane nadležnih vlasti. Zahtjev se podnosi prije nego što se izvrši takva promjena, kako bi se omogućilo da nadležne vlasti utvrdi stalnu usaglašenost sa Uredbom (EZ) br.216/2008 i njenim Pravilima implementacije, i da se izmijeni, ako je potrebno, certifikat operatora i uslove odobrenja u njegovom prilogu.

Operator će dostaviti nadležnim vlastima svu relevantnu dokumentaciju.

Promjena može biti jedino sprovedena po prijemu zvaničnog odobrenja od strane nadležnih vlasti, u skladu sa ARO.GEN.330.

Operator će poslovati pod uslovima propisanim od strane nadležnih vlasti u toku tih promjena, kako je primjenljivo.

- (c) Sve promjene koje ne zahtijevaju prethodno odobrenje moraju da budu rješavane i saopštene nadležnim vlastima kao što je definisano u proceduri odobrenoj od strane nadležnih vlasti, u skladu sa ARO.GEN.310 (c).

### **ORO.GEN.135 Važenje certifikata**

- (a) Certifikat operatora je važeći ukoliko:
  - (1) je operator usaglašen sa relevantnim zahtjevima Uredbe (EZ) br.216/2008 i njenim Pravilima implementacije, uzimajući u obzir odredbe koje se odnose na rješavanje nalaza kao što je navedeno u ORO.GEN.150;
  - (2) je nadležnim vlastima dat pristup operatoru kao što je definisano u ORO.GEN.140 radi utvrđivanja stalne usaglašenosti sa relevantnim zahtjevima Uredbe (EZ) br.216/2008 i njenim Pravilima implementacije; i
  - (3) kada certifikat nije predat ili opozvan.
- (b) Nakon oduzimanja ili predavanja, certifikat mora da bude vraćen nadležnim vlastima bez odlaganja.

### **ORO.GEN.140 Pristup**

- (a) Radi utvrđivanja usaglašenosti sa relevantnim zahtjevima Uredbe (EZ) br.216/2008 i njenim Pravilima implementacije, operator mora odobriti pristup u bilo koje vrijeme bilo kojem objektu, vazduhoplovu, dokumentu, zapisu, podatku, proceduri ili bilo kojem drugom materijalu relevantnom za njegovu djelatnost koja podliježe certifikaciji bilo da je ugovorena ili ne, bilo kom licu ovlašćenom od strane jednog od sljedećih vlasti:
  - (1) Nadležnih vlasti definisanih u ORO.GEN.105;

- (2) vlasti koja postupaju u skladu sa odredbama ARO.GEN.300 (d), ARO.GEN.300 (e) ili ARO.RAMP.
- (b) Pristup vazduhoplovu navedenom pod (a) podrazumijeva mogućnost da se uđe i ostane u vazduhoplovu tokom leta, osim ako drugačije ne odluči zapovjednik vezano za kokpit u skladu sa CAT.GEN.MPA.135 u interesu sigurnosti.

### **ORO.GEN.150 Nalazi**

Po prijemu obavještenja o nalazima, operator mora:

- (a) da Identifikuje pravi uzrok neusaglašenosti;
- (b) da odredi korektivni akcioni plan i
- (c) da pokaže implementaciju korektivnih radnji na način koji je zadovoljavajući za nadležne vlasti u roku dogovorenom sa organom kao što je definisano u ARO.GEN.350 (d).

### **ORO.GEN.155 Hitno reagovanje na problem sigurnosti**

Operator mora da primijeni:

- (a) Bilo koje mjere sigurnosti propisane od strane nadležnih vlasti, u skladu sa ARO.GEN.135 (c) i
- (b) bilo koje relevantne obavezne sigurnosne informacije izdate od strane Agencije, uključujući direktive o plovidbenosti.

### **ORO.GEN.160 Izvještavanje o događajima koji ugrožavaju sigurnost**

- (a) Operator je dužan prijaviti nadležnim vlastima, kao i bilo kojoj drugoj organizaciji zahtevanoj od strane države operatora da budu informisana, bilo koju nesreću, ozbiljan incident i događaj koji ugrožava sigurnost kao što je definisano u Uredbi (EU) br.996/2010 Evropskog parlamenta i Savjeta i Direktivi 2003/42/EZ.
- (b) Bez obzira na tačku (a) operator je dužan da prijavi nadležnim vlastima i organizaciji koja je odgovorna za projektovanje vazduhoplova bilo koji incident, kvar, tehnički nedostatak, prekoračenje tehničkih ograničenja, događaj koji bi istakao netačne, nepotpune ili dvosmislene informacije sadržane u podacima utvrđenim u skladu sa Uredbom Komisije (EZ) br.1702/2003 ili drugu neregularnu okolnost koja jeste ili je mogla da ugrozi sigurnu operaciju vazduhoplova, a koja nije rezultirala nesrećom ili ozbiljnom nezgodom.
- (c) Bez obzira na Uredbu (EU) br.996/2010, Direktivu 2003/42/EZ, Uredbu Komisije (EZ) br.1321/2007 i Uredbu Komisije (EZ) br.1330/2007, izvještaji iz stava (a) i (b) moraju da budu napravljeni u obliku i na način utvrđen od strane nadležnih vlasti i da sadrže sve relevantne informacije o stanju koje je poznato operatoru.
- (d) Izvještaji moraju da budu mora da bude sačinjeni u najkraćem mogućem roku, ali u svakom slučaju u roku od 72 časa od momenta kada operator identifikuje stanje na koje se izvještaj odnosi, osim ukoliko izuzetne okolnosti ne spriječe isto.
- (e) Tamo gdje je to bitno, operator mora da napravi naknadni izvještaj sa detaljima o radnjama koje isti namjerava da preduzme kako bi se ubuduće spriječili slični događaji, čim se ove radnje identifikuju. Ovaj izvještaj mora da bude mora da bude sačinjen u obliku i na način utvrđen od strane nadležnih vlasti.

## **SEKCIJA 2**

### **Upravljanje**

#### **ORO.GEN.200 Sistem upravljanja**

- (a) Operator je dužan da uspostavi, primijeni i održava sistem upravljanja koji uključuje:
  - (1) jasno definisane linije dužnosti i odgovornosti za kompletnu organizacionu cjelinu operatora, uključujući i direktnu odgovornost za sigurnost odgovornog rukovodioca (Accountable Manager-a);
  - (2) opis ukupne filozofije i principa operatora u pogledu sigurnosti, koja se naziva politika sigurnosti;
  - (3) identifikaciju vazduhoplovnih sigurnosnih hazarda(opasnosti-rizika) koji mogu biti posljedica aktivnosti operatora, njihovu procjenu i upravljanje pripadajućim rizicima, uključujući preduzimanje mjera za ublažavanje rizika i provjeru njihove efikasnosti;
  - (4) održavanje obučenosti i kompetentnosti osoblja da bi obavljali svoje zadatke;
  - (5) dokumentovanje svih ključnih procesa sistema upravljanja, uključujući proces da se osoblje učini svjesnim svojih odgovornosti i procedura za izmjenu ove dokumentacije;
  - (6) funkciju praćenja usaglašenosti operatera sa odgovarajućim zahtjevima. Praćenje usaglašenosti podrazumijeva sistem povratnih informacija o nalazima prema odgovornom rukovodiocu da bi se obezbijedila efektivnost primjene korektivnih akcija shodno potrebi, i
  - (7) sve dodatne zahtjeve koji su propisani u odgovarajućim pod-djelovima ovog Aneksa ili drugim važećim aneksima.
- (b) Sistem upravljanja mora odgovarati veličini operatora i prirodi i složenosti njegovih aktivnosti, uzimajući u obzir opasnosti i povezane rizike svojstvene ovim aktivnostima.

#### **ORO.GEN.205 Ugovorene aktivnosti**

- (a) Ugovorene aktivnosti obuhvataju sve aktivnosti u opsegu odobrenja operatora koje obavlja druga organizacija koja je sama certificovana za obavljanje takvih aktivnosti, ili ukoliko nije certificovana, radi pod odobrenjem operatora. Operator mora da obezbijedi da kada ugovara ili nabavlja bilo koji dio svoje djelatnosti, ugovorena ili nabavljana usluga ili proizvod bude u skladu sa primjenljivim zahtjevima.
- (b) Kada certificovani operator ugovori bilo koji dio svojih aktivnosti sa organizacijom koja nije certificovana za obavljanje predmetne aktivnosti u skladu sa ovim Dijelom , ugovorna organizacija mora da radi pod odobrenjem operatora. Ugovorna organizacija je dužna da obezbijedi da nadležne vlasti imaju pristup istoj, radi utvrđivanja stalne usaglašenosti sa primjenljivim zahtjevima.

#### **ORO.GEN.210 Zahtjevi zaosoblje**

- (a) Operator mora da imenuje odgovornog rukovodioca, koji ima ovlašćenje da obezbijedi da se sve aktivnosti finansiraju i sprovode u skladu sa važećim zahtjevima. Odgovorni rukovodilac je odgovoran za uspostavljanje i održavanje efikasnog sistema upravljanja.

- (b) Operator imenuje jedno lice ili grupu lica mora da bude, uz odgovornost da obezbijede da operater ostane u skladu sa primjenljivim zahtjevima. Pomenuta lica su krajnje odgovorna odgovornom rukovodiocu.
- (c) Operator je dužan da ima dovoljno kvalifikovanog osoblja za planirane zadatke i aktivnosti koji se obavljaju u skladu sa primjenljivim zahtjevima.
- (d) Operator je dužan da održava odgovarajuće iskustvo, kvalifikacije i zapise o obuci radi pokazivanja usaglašenosti sa tačkom (c).
- (e) Operator je dužan da obezbijedi da je svo osoblje svjesno pravila i procedura koje su relevantne za vršenje njihovih dužnosti.

#### **ORO.GEN.215 Zahtjevi zaobjekte**

Operator mora da ima objekte koji omogućavaju obavljanje i upravljanje svim planiranim zadatacima i aktivnostima u skladu sa primjenljivim zahtjevima.

#### **ORO.GEN.220 Čuvanje zapisa**

- (a) Operator mora da uspostavi sistem čuvanja zapisa koji omogućava adekvatno skladištenje i pouzdano praćenje svih razvijenih aktivnosti, posebno pokrivajući sve elemente navedene u ORO.GEN.200.
- (b) Forma zapisa mora da bude naznačena u procedurama operatora.
- (c) Zapisi se čuvaju na način koji obezbeđuje zaštitu od oštećenja, izmjena i krađe.

## **ODJELJAK AOC**

### **CERTIFIKACIJA VAZDUŠNOG OPERATORA**

#### **ORO.AOC.100 Podnošenje zahtjeva za certifikat vazdušnog operatora**

- (a) Bez obzira na Uredbu (EZ) br.1008/2008 Evropskog parlamenta i Savjeta, prije početka komercijalnih vazdušnih operacija, operator mora podnijeti zahtjev i dobiti certifikat vazdušnog operatora (AOC) izdat od strane nadležnih vlasti.
- (b) Operator dostavlja sljedeće informacije nadležnim vlastima:
  - (1) službeni naziv i poslovno ime, adresu i poštanska adresu podnosioca zahtjeva;
  - (2) opis predloženih operacija, uključujući tip (ove), i broj vazduhoplova kojima upravlja;
  - (3) opis sistema upravljanja, uključujući organizacionu strukturu;
  - (4) ime odgovornog rukovodioca;
  - (5) imena nominovanih lica zahtijevanih u ORO.AOC.135 (a) zajedno sa njihovim kvalifikacijama i iskustvom; i
  - (6) primjerak operativnog priručnika zahtijevanog u ORO.MLR.100.
  - (7) izjavu da je sva dokumentacija koja je poslata nadležnim vlastima verifikovana od strane podnosioca zahtjeva i da je ista u skladu sa primjenljivim zahtjevima.
- (c) Podnosilac zahtjeva je dužan da prikaže nadležnim vlastima da:
  - (1) je u skladu sa svim primjenljivim zahtjevima iz Aneksa IV Uredbe (EZ) br.216/2008, ovim Aneksom i Aneksom IV (Dio-CAT) i Aneksom V (Dio-SPA) ove Uredbe, kako je primjenljivo;
  - (2) svi operativni vazduhoplovi imaju uvjerenje o plovidbenosti (CofA), u skladu sa Uredbom (EZ) br.1702/2003, i
  - (3) su njegova organizacija i rukovodstvo pogodni i propisno usklađeni sa obimom i vrstom operacija letjenj.

#### **ORO.AOC.105 Operativne specifikacije i prava imaoca AOC**

Prava operatora, uključujući i ona koja se odobravaju u skladu sa Aneksom V (Dio-SPA), biće naznačeni u operativnim specifikacijama certifikata.

#### **ORO.AOC.110 Ugovor o zakupu**

Bilo koje uzimanje u zakup

- (a) Bez obzira na Uredbu (EZ) br.1008/2008, svaki ugovor o zakupu u vezi vazduhoplova koji koristi operator certifikovan u skladu sa ovim Dijelom podliježe prethodnom odobrenju nadležnih vlasti.
- (b) Operator certifikovan u skladu sa ovim Dijelom može uzeti u zakup vazduhoplov i posadu samo od operatora koji ne podliježe operativnoj zabrani shodno Uredbi (EZ) br.2111/2005.

Uzimanje u zakup vazduhoplova i posade

- (c) Podnosilac zahtjeva za odobrenje za uzimanje u zakup vazduhoplova i posade operatora iz treće zemlje mora da prikaže nadležnim vlastima da:
  - (1) operator treće zemlje ima važeći AOC izdat u skladu sa ICAO Aneksom 6;

- (2) su standardi sigurnosti operatora treće zemlje u pogledu kontinuirane plovidbenosti i vazdušnih operacija ekvivalentni sa primjenljivim zahtjevima ustanovljenim Uredbom (EZ) br.2042/2003, i ovom Uredbom, i
- (3) vazduhoplov ima standardno Uvjerenje o plovidbenosti izdato u skladu sa ICAO Aneksom 8.

#### Uzimanje u zakup vazduhoplova

- (d) Podnosilac zahtjeva za odobrenje uzimanja u zakup vazduhoplova registrovanog u trećoj zemlji je dužan da prikaže nadležnim vlastima nadležnim vlastimada:
  - (1) je identifikovana operativna potreba koja ne može biti zadovoljena putem uzimanja u zakup vazduhoplova registrovanog u Crnoj Gori ili EU;
  - (2) trajanje uzimanja u zakup vazduhoplova ne prelazi sedam mjeseci u bilo kom periodu od 12 uzastopnih meseci, i
  - (3) je osigurana usaglašenost sa primjenljivim zahtjevima Uredbe (EZ) br.2042/2003.

#### Davanje u zakup vazduhoplova

- (e) Operator certifikovan u skladu sa ovim Dijelom a koji ima namjeru da da u zakup jedan od svojih vazduhoplova dužan je da podnese zahtjev za prethodno odobrenje nadležnog organa. Uz zahtjev treba dostaviti kopije namijenjenih ugovora o zakupu ili opise odredbi o zakupu, izuzev finansijskih aranžamana, i svu ostalu relevantnu dokumentaciju.

#### Davanje u zakup vazduhoplova i posade

- (f) Prije davanja u zakup vazduhoplova i posade, operator certifikovan u skladu sa ovim Dijelom obavještava nadležne vlasti.

### **ORO.AOC.115 Code-share ugovori**

- (a) Bez obzira na važeće EU sigurnosne zahtjeve za operatore i vazduhoplove trećih zemalja, operator certifikovan u skladu sa ovim Dijelom stupa u Code-share ugovore sa operatorom treće zemlje tek nakon sljedećeg:
  - (1) pošto je provjerio da se operator treće zemlje ponaša u skladu sa primjenljivim ICAO standardima i
  - (2) pošto je dostavio nadležnim vlastima dokumentovane informacije koje omogućavaju pomenutom nadležnim vlastima da bude usaglašen sa ARO.OPS.105.
- (b) Prilikom implementiranja code-share ugovora operator će pratiti i redovno procjenjivati postojeću usaglašenost operatora treće zemlje sa primjenljivim ICAO standardima.
- (c) Operator certifikovan u skladu sa ovim Dijelom ne smije prodavati i izdavati karte za let kojim upravlja operator treće zemlje kada operator treće zemlje podliježe operativnoj zabrani shodno Uredbi (EZ) br.2111/2005, ili ne uspijeva da održi usaglašenost sa primjenljivim ICAO standardima.

### **ORO.AOC.120 Odobrenja za obuku kabinske posade i izdavanje potvrde o osposobljenosti kabinske posade**

- (a) Kada namjerava da obezbijedi obuke zahtjevano u Aneksu V (Dio-CC) Uredbe (EU) br.290/2012, operator mora podnijeti zahtjev i dobiti odobrenje koje izdaju nadležne vlasti. Za ovu svrhu, podnositelj zahtjeva je dužan da prikaže usaglašenost sa zahtjevima za sprovođenje i sadržaj obuke ustanovljenim u CC.TRA.215 i CC.TRA.220 tog Aneksa i dostavlja nadležnim vlastima sljedeće:
- (1) datum početka namjeravane aktivnosti;
  - (2) lične podatke i kvalifikacije instruktora relevantnog za elemente obuke koji mora da bude obuhvaćaju;
  - (3) naziv (-e) i adresa (e) mjesta na kojima se vrši obuka;
  - (4) opis objekata, metoda obuke, priručnika i tipičnih uređaja koji će se koristiti, i
  - (5) nastavni plan i prateće programe za obuku.
- (b) Ukoliko država članica odluči, u skladu sa ARA.CC.200 Aneksa VI (Dio-ARA) Uredbe (EU) br.290/2012, da operatori mogu biti odobreni da izdaju potvrde o osposobljenosti kabinskog osoblja, podnositelj zahtjeva mora, pored navedenog pod (a):
- (1) da prikaže nadležnim vlastima da:
    - (i) organizacija ima sposobnost i odgovornost za obavljanje tog zadatka;
    - (ii) je osoblje koje vrši ispitivanje adekvatno kvalifikovano i bez sukoba interesa; i
  - (2) obezbijedi procedure i naznačene uslove za:
    - (i) sprovođenje ispita iz CC.TRA.220;
    - (ii) izdavanje potvrda o osposobljenosti kabinskog osoblja; i
    - (iii) dostavljanje nadležnim vlastima svih relevantnih informacija i dokumentacije u vezi sa potvrdama koje će izdati i njihovih imalaca, radi čuvanja zapisa, nadzora i izvršnih radnji od strane tih nadležnih vlasti.
- (c) Odobrenja pomenuta pod (a) i (b) moraju da budu naznačena u operativnim specifikacijama.

#### **ORO.AOC.125 Nekomercijalni letovi vazduhoplova navedeni u operativnim specifikacijama od imalaca AOC-a**

Imalac AOC-a može da obavlja nekomercijalne operacije vazduhoplovom koji se inače koristi za komercijalne vazdušne operacije prevoza koje su navedene u operativnim specifikacijama njegovog AOC-a, pod uslovom da operator:

- (a) detaljno opiše takve operacije u operativnom priručniku, uključujući:
  - (2) utvrđivanje primjenljivih zahtjeva;
  - (3) jasno utvrđivanje svih razlika između operativnih procedura koje se koriste prilikom obavljanja komercijalnih i nekomercijalnih operacija;
  - (4) načine kojima se obezbijeduje da jesvo osoblje uključeno u letenje operacije u potpunosti upoznato sa povezanim procedurama;
- (b) podnosi identifikovane razlike između operativnih postupaka iz (a) (2) nadležnim vlastima na prethodno odobrenje.

#### **ORO.AOC.130 Praćenje podataka sa leta - avioni**

- (a) Operator mora da uspostavi i održava sistem praćenja podataka sa leta, koji mora da bude integrisan u njegov sistem upravljanja, za avione sa maksimalnom sertifikovanom masom pri polijetanju većom od 27000 kg.
- (b) Sistem praćenja podataka sa leta ne smije imati za svrhu kažnjavanje i mora da sadrži adekvatne garancije za zaštitu izvora podataka.

### **ORO.AOC.135 Zahtjevi za osoblje**

- (a) U skladu sa ORO.GEN.210 (b), operator mora da imenuje lica koja su odgovorna za upravljanje i nadzor u sljedećim oblastima:
  - (1) letačke operacije;
  - (2) obuka posade;
  - (3) zemaljske operacije i
  - (4) kontinuirana plovidbenost, u skladu sa Uredbom (EZ) br.2042/2003.
- (b) Dovoljnost i sposobnost osoblja
  - (1) Operator morada zaposli dovoljno osoblja za planirane poslove zemaljskih i letačkih operacija.
  - (2) Svo osoblje, dodijeljeno, ili direktno uključeno u poslove zemaljskih i letačkih operacija, mora:
    - (i) da bude propisno obučeno;
    - (ii) da prikaže svoje sposobnosti(mogućnosti) u vršenju svojih dodijeljenih dužnosti i
    - (iii) da bude svjesno svojih odgovornosti i odnosa njihovih dužnosti prema operacijama kao cjelini.
- (c) Nadzor osoblja
  - (1) Operator mora da imenuje dovoljan broj supervizora(starješina-nadzornika) osoblja, uzimajući u obzir strukturu organizacije operatora i broj zaposlenog osoblja.
  - (2) Dužnosti i odgovornosti ovih supervizora moraju da budu definisane, i sve druge neophodne pripreme moraju da budu obavljene da bi se obezbijedilo da isti mogu da ispunjavaju svoje odgovornosti supervizora.
  - (3) Nadzor članova posade i osoblja uključenih u operacije moraju da sprovedu pojedinci sa adekvatnim iskustvom i vještinama da bi se obezbijedilo ostvarivanje standarda navedenih u operativnom priručniku.

### **ORO.AOC.140 Zahtjevi za objektima**

U skladu sa ORO.GEN.215, operator mora da:

- (a) koristi odgovarajuće objekte zemaljskog opsluživanja da bi obezbijedio sigurno opsluživanje svojih letova;
- (b) organizuje objekte operativne podrške u glavnoj operativnoj bazi, koji su odgovarajući za oblast i tip operacija, i
- (c) obezbijedi da je raspoloživi radni prostor u svakoj operativnoj bazi dovoljan za osoblje čiji postupci mogu uticati na sigurnost letjenjoperacija. Pažnja se mora posvetiti potrebama zemaljske posade, osoblja koje se bavi operativnom kontrolom, skladištenja i prikazivanja osnovne dokumentacije i potrebama planiranja letjenja posade.

**ORO.AOC.150 Zahtjevi za dokumentacijom**

- (a) Operator je dužan da obezbijedi priručnike i drugu potrebnu dokumentaciju, kao i njene izmjene i dopune.
- (b) Operator je dužan da stvori uslove da distribuira operativne instrukcije i druge informacije bez odlaganja.

## **ODJELJAK MLR**

### **Priručnici, dnevnici i zapisi**

#### **ORO.MLR.100 Operativni priručnik - opšti**

- a. Operator mora da uspostavi operativni priručnik (OM), kao što je navedeno u 8.b Aneksa IV Uredbe (EZ) br.216/2008.
- b. Sadržaj OM-a odražava zahtjeve naznačene u ovom Aneksu, Aneksu IV (Dio-CAT) i Aneksu V (Dio-SPA), shodno primjenljivosti, i ne smije da bude u suprotnosti sa uslovima sadržanim u operativnim specifikacijama sertifikata vazdušnog operatora (AOC).
- c. OM može da bude izdat u odvojenim djelovima.
- d. Svo operativno osoblje mora da ima jednostavan pristup djelovima OM koji su relevantni za njihove dužnosti.
- e. OM mora da bude ažuran. Svo osoblje mora da bude svjesno promjena koje su relevantne za njihove dužnosti.
- f. Svakom članu posade mora da bude data bude obezbijeđena lična kopija relevantnih dijelova OM-a koja se odnosi na njihove dužnosti. Svaki imalac OM-a, ili njegovih odgovarajućih dijelova, je odgovoran za ažuriranje svoje kopije sa dopunama ili izmjenama dostavljenim od strane operatora.
- g. Za imaoce AOC-a:
  - (1) za dopune za koje je zahtijevano da budu saopštene u skladu sa ORO.GEN.115 (b) i (c ORO.GEN.130), operator mora unaprijed da dostavi nadležnim vlastima namjeravane dopune, prije datuma stupanja na snagu, i
  - (2) za dopune procedura u vezi sa stavkama prethodnog odobrenja u skladu sa ORO.GEN.130, odobrenje mora da se dobije prije nego dopune stupe na snagu.
- h. Bez obzira na (g), kada su neophodne hitne dopune ili izmjene u interesu sigurnosti, iste se mogu objavljivati i primjenjivati odmah, pod uslovom da je podnešen zahtjev za svako neophodno odobrenje.
- i. Operator je dužan da unese sve dopune i izmjene koje zahtijevaju nadležne vlasti.
- j. Operator mora da obezbijedi da informacije preuzete iz odobrenih dokumenata, i bilo koja njihova dopuna, bude ispravno sprovedena u OM. Ovo ne sprečava operatora od objavljivanja konzervativnijih podataka i procedura u OM-u.
- k. Operator je dužan da obezbijedi da svo osoblje bude sposobno da razumije jezik na kom su predmetni dijelovi OM-a koji se odnose na njihove dužnosti i odgovornosti napisani. Sadržaj OM-a mora da bude predstavljen u obliku koji se može koristiti bez teškoća i koji se pridržava principa ljudskog faktora.

#### **ORO.MLR.101 Operativni priručnik - Struktura**

Glavna struktura OM-a mora da bude sljedeća:

- (a) Dio A: Opšti / Osnovni, koji obuhvata sve operativne politike, instrukcije i procedure koje se ne odnose na tip;
- (b) Dio B: operativna pitanja vazduhoplova, uključujući sve instrukcije i procedure koje se odnose na tip, uzimajući u obzir razlike između tipova / klasa, varijanti ili pojedinačnih vazduhoplova koje koristi operator;

- (c) Dio C: Operacije komercijalnog vazdušnog prevoza, koje sadrže instrukcije i informacije vezane za rutu/funkciju/oblast i aerodrome/operativna mjesta;
- (d) Dio D: Obuka, uključujući sve instrukcije po pitanju obuke za osoblje koje je neophodno za sigurno odvijanje operacija letenja.

#### **ORO.MLR.105 Lista minimalne ispravnosti opreme i sistema vazduhoplova**

- a. Lista minimalne ispravnosti opreme i sistema vazduhoplova (MEL) mora da bude ustanovljena kao što je navedeno pod 8.a.3 Aneksa IV Uredbe (EZ) br.216/2008, na osnovu relevantnih glavnih listi minimalne ispravnosti opreme i sistema vazduhoplova (MMEL), kao što je definisano u podacima ustanovljenim u skladu sa Uredbom (EZ) br.1702/2003.
- b. MEL i bilo koja njegova dopuna mora da bude odobrena od strane nadležnih vlasti.
- c. Operator je dužan da dopuni MEL posle bilo koje primjenljive izmjene MMEL u okviru prihvatljivih vremenskih perioda.
- d. Pored liste stavki, MEL mora da sadrži:
  - (2) uvod, uključujući smjernice i definicije za letačke posade i osoblje za održavanje koji koriste MEL;
  - (3) status izmjena MMEL-a na kojima se zasniva MEL i status izmjena MEL-a;
  - (4) obim, sadržaj i svrhu MEL-a.
- e. Operator je dužan da:
  - (2) uspostavi intervale popravke za svaki neispravan instrument, stavku opreme ili funkciju navedenu u MEL-u. Interval popravke u MEL-u ne smije biti manje restriktivan od odgovarajućeg intervala popravke u MMEL;
  - (3) uspostavi efikasan program popravke;
  - (4) koristi vazduhoplov nakon isteka intervala popravke navedenog u MEL-u samo kada:
    - (i) je nedostatak popravljen, ili
    - (ii) je interval popravke produžen u skladu sa (f).
- f. Shodno odobrenju nadležnih vlasti, operator može da koristi proceduru za jednokratno produženje kategorije B, C i D intervala popravke, pod uslovom da:
  - (2) je produženje intervala popravke u okviru MMEL za tip vazduhoplova;
  - (3) je produženje intervala popravke, kao maksimum, istog trajanja kao i interval popravke naveden u MEL-u;
  - (4) se produženje intervala popravke ne koristi kao uobičajen način popravki MEL stavki i da se koristi samo kad događaji izvan kontrole operatora onemogućavaju popravku;
  - (5) je opis konkretnih dužnosti i odgovornosti za kontrolu produženja ustpostavljen od strane operatora;
  - (6) je nadležna vlast obaviještena o svakom produženju primjenljivog intervala popravke i
  - (7) da je ustanovljen plan za realizaciju popravke što je ranije moguće.
- g. Operator utvrđuje operativne i procedure održavanja navedene u MEL-u uzimajući u obzir operativne i procedure održavanja navedene u MMEL-u. Ove procedure moraju da budu dio operativnog priručnika ili MEL-a.
- h. Operator mora da dopuni operativne i procedure održavanja navedene u MEL-u posle bilo koje primjenljive promjene operativnih i procedura održavanja navedenih u MMEL-u.
- i. Ukoliko nije drugačije naznačeno u MEL-u, operator mora da odradi:
  - (2) operativne procedure navedene u MEL-u kada planira i / ili radi sa naznačenom neispravnom stavkom i

- (3) procedure održavanja navedene u MEL-u prije rada sa naznačenim neispravnom stavkom.
- j. U skladu sa konkretnim odobrenjem nadležnih vlasti u zavisnosti od slučaja, operator može da koristi vazduhoplov sa neispravnim instrumentima, stavkama opreme ili funkcijama van ograničenja MEL-a, ali u okviru ograničenja MMEL-a, pod uslovom da:
- (1) su predmetni instrumenti, stavke opreme ili funkcije u okviru MMEL-a kao što je definisano u podacima utvrđenim u skladu sa Uredbom (EZ) br.1702/2003;
  - (2) se odobrenje ne koristi kao uobičajen način obavljanja operacija van ograničenja odobrenog MEL-a i koristi se samo kada su događaji van kontrole operatora onemogućili usaglašenost sa MEL-om;
  - (3) je od strane operatora ustanovljen opis posebnih dužnosti i odgovornosti za kontrolu operacija vazduhoplova, i
  - (4) je ustanovljen plan za popravku neispravnih instrumenata, stavki opreme ili funkcija ili za povratak vazduhoplova u okvir MEL ograničenja što je prije moguće.

### **ORO.MLR.110 Dnevnik putovanja (Journey log)**

Pojedinosti o vazduhoplovu, njegovoj posadi i svakom putovanju moraju da postoje za svaki let ili seriju letova, u formi dnevnika putovanja ili njegovog ekvivalenta.

### **ORO.MLR.115 Čuvanje zapisa**

- (a) Zapisi aktivnosti iz ORO.GEN.200 čuvaju se najmanje pet godina.
- (b) Sljedeće informacije koje se koriste za pripremu i izvršenje leta, i pripadajući Izvještaji, čuvaju se tri mjeseca:
  - (1) operativni plan letjenja, ako je primjenljivo;
  - (2) specifična obavještenja o ruti vazduhoplovnom osoblju (NOTAM) i briefing dokumentacija vazduhoplovno-informacione usluge (AIS), ako je izmijenjeno od strane operatora;
  - (3) dokumentacija o proračunu mase i centraže ;
  - (4) obavještenje o specijalnom teretu, uključujući i pisane informacije zapovjedniku / vođi vazduhoplova o opasnim materijama;
  - (5) dnevnik putovanja (journey log), ili njegov ekvivalent, i
  - (6) izvještaj(-i) sa leta za vođenje evidencije o detaljima bilo kog događaja ili slučaja za koje zapovjednik / vođa vazduhoplova smatra da je neophodno da se prijave ili registruju;
- (c) Dokumentacija osoblja se čuva prema dolje navedenim periodima:

|                                                                                        |                                                                                    |
|----------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------|
| Dozvola letačkog osoblja i potvrda o obučenosti kabinskog osoblja                      | Sve dok član posade koristi prava iz dozvole ili potvrde za operatora vazduhoplova |
| Obuka, provjere i kvalifikacije člana posade                                           | 3 godine                                                                           |
| Evidencija o skorašnjem iskustvu člana posade                                          | 15 mjeseci                                                                         |
| Osposobljenost za rute i aerodrome/zadatke i oblasti člana posade, ako je primjenljivo | 3 godine                                                                           |
| Obuka za opasne materije, ako je primjenljivo                                          | 3 godine                                                                           |
| Evidencija o obuci/kvalifikacijama ostalog osoblja za koje je neophodan program obuke  | Poslednja 2 dosijea o obuci                                                        |

- (d) Operator mora:
  - (1) da održava zapise svih obuka, provjera i kvalifikacija svakog člana posade, kao što je propisano u Dijelu-ORO, i
  - (2) da učini te zapise raspoloživim, na zahtjev, članu posade koga se to tiče.
- (e) Operator je dužan da čuva podatke koji se koriste za pripremu i izvršenje leta i zapise o obuci osoblja, čak i ako operator prestane da bude operator tog vazduhoplova ili poslodavac tog člana posade, pod uslovom da je isto u okviru propisanih vremenskih perioda pod (c).
- (f) Ukoliko član posade postane član posade drugog operatora, operator mora da učini raspoloživim zapise člana posade za novog operatora, pod uslovom da je isto u okviru propisanih vremenskih perioda pod (c).

## **ODJELJAK SEC**

### **BEZBJEDNOST**

#### **ORO.SEC.100.A Bezbjednost letačke kabine**

- (a) U avionu koji je opremljen sa vratima na letačkoj kabini, ova vrata moraju da imaju mogućnost da se se zaključavaju, a sredstva moraju da budu obezbijedena pomoću kojih kabinsko osoblje može da obavijesti letačko osoblje u slučaju sumnjive aktivnosti ili narušavanja bezbjednosti u kabini.
- (b) Svi putnički avioni maksimalne certifikovane mase pri polijetanju koja prelazi 45500 kg, ili sa MOPSC većom od 60, angažovanju komercijalnom prevozu putnika, moraju da budu opremljeni sa odobrenim vratima letačke kabine koja mogu da se zaključaju i otključaju sa bilo kog pilotskog mjesta i projektovana da zadovoljavaju primjenljive zahtjeve plovidbenosti.
- (c) U svim avionima koji su opremljeni vratima letačke kabine, u skladu sa gore navedenom tačkom (b):
  - (1) ova vrata moraju da budu zatvorena prije startovanja motora radi polijetanja i moraju da budu zaključana kada to zahtijevaju procedure bezbjednosti ili vođa vazduhoplova sve do gašenja motora nakon slijetanja, osim kada se smatra neophodnim da ovlašćena lica pristupe ili izlaze u skladu sa nacionalnim programima bezbjednosti civilnog vazduhoplovstva; i
  - (2) načini moraju da budu obezbijedjeni za nadgledanje sa bilo kog pilotskog mjesta cijelog prostora ispred vrata letačke kabine zbog identifikacije lica koja traže ulazak i otkrivanja sumnjivog ponašanja ili potencijalne prijetnje.

#### **ORO.SEC.100.H Bezbjednost letačke kabine**

Ako su ugrađena, vrata letačke kabine na helikopteru koji se koristi u svrhe prevoza putnika moraju da imaju mogućnost da se se zaključavaju iz letačke kabine u cilju sprečavanja neovlašćenog pristupa.

## **ODJELJAK FC**

### **LETAČKA POSADA**

#### **ORO.FC.005 Predmet**

Ovaj Odjeljak uspostavlja uslove koje treba da ispunjava operator koji obavlja komercijalne operacije vazdušnog prevoza a koji se odnose na obuku, iskustvo i kvalifikacije letačke posade.

#### **ORO.FC.100 Sastav letačke posade**

- (a) Sastav i broj članova letačke posade na utvrđenim mjestima posade ne smije biti manji od minimuma naznačenog u letačkom priručniku vazduhoplova ili operativnim ograničenjima propisanim za vazduhoplov.
- (b) Letačka posada mora da uključuje dodatne članove posade kada to zahtijeva vrsta operacija i ne smije se smanjiti ispod broja datog u operativnom priručniku.
- (c) Svi članovi letačke posade su dužni da posjeduju dozvolu i ovlašćenja izdate ili prihvaćene u skladu sa Uredbom Komisije (EU) br.1178/2011 i odgovarajuće dodijeljenim dužnostima.
- (d) Član letačke posade može da bude oslobođen tokom leta svojih dužnosti za komandama ako je zamijenjen od strane drugog odgovarajuće kvalifikovanog člana letačke posade.
- (e) Kod angažovanja članova posade, koji rade honorarno ili skraćeno radno vrijeme, operator mora da utvrdi da su svi primjenljivi zahtjevi ovog Pod-dijela i relevantni elementi iz Aneksa I (Dio-FCL) Uredbe (EU) br.1178/2011, uključujući zahtjeve vezano za skorašnje iskustvo, ispunjeni, uzimajući u obzir sve usluge pružene od strane članova posade drugim operaterima posebno radi utvrđivanja sljedećeg:
  - (1) ukupnog broja tipova vazduhoplova ili varijanti koje leti i
  - (2) primjenljivih ograničenja vremena leta i radnog vremena kao i vremena odmora.

#### **ORO.FC.105 Određivanje zapovjednika/vođe vazduhoplova**

- (a) U skladu sa 8.e Aneksa IV Uredbe (EZ) br.216/2008, jedan pilot letačke posade, koji je kvalifikovan kao vođa vazduhoplova u skladu sa Aneksom I (Dio FCL) Uredbe (EU) br.1178/2011, mora da bude određen od strane operatora kao vođa vazduhoplova /zapovjednik.
- (b) Operator može da odredi člana letačke posade da djeluje kao vođa vazduhoplova /zapovjednik samo ukoliko on / ona ima:
  - (1) minimalni nivo iskustva naveden u operativnom priručniku;
  - (2) adekvatno znanje o ruti ili području gdje se leti i o aerodromima, uključujući alternativne aerodrome, kao i o objektima i procedurama koji se koriste;
  - (3) u slučaju operacija sa višočlanom letačkom posadom, da ima završen operatorov kurs za vođu vazduhoplova ukoliko se unaprjeđuje iz kopilota u zapovjednika/vođu vazduhoplova..
- (c) Vođa vazduhoplova /zapovjednik ili pilot kome može da se povjeri obavljanje leta mora da ima završenu početnu obuku upoznavanja o ruti ili području gdje se leti kao i o aerodromima, objektima i procedurama koje se koriste. Ovo znanje o ruti/ oblasti i znanje o aerodromu mora da se održava obavljanjem leta makar jednom na ruti ili u oblasti, ili na aerodromu u okviru perioda od 12 mjeseci.

- (d) U slučaju aviona klase B performansi uključenih u komercijalne VFR letove danju, (c) se ne primjenjuje.

#### **ORO.FC.110 Inženjer leta (Flight Engineer)**

Kada je posebno mjesto inženjera leta sastavni dio konstrukcije aviona, letačka posada mora da uključuje jednog člana posade, koji je adekvatno kvalifikovan u skladu sa primjenljivim nacionalnim pravilima.

#### **ORO.FC.115 Obuka u konceptu unapređenja potencijala posade (CRM)**

- (a) Prije nego što počne sa radom, član letačke posade mora da ima završenu CRM obuku, odgovarajuću za njegovu/njenu ulogu, kao što je navedeno u operativnom priručniku.
- (b) Elementi CRM obuke moraju da budu uključeni u obuku za ovlašćenje za letjenje na tipu ili klasi aviona i u periodičnu obuku, kao i na u obuku za vođu vazduhoplova.

#### **ORO.FC.120 Prelazna obuka operatora**

- (a) U slučaju operacija aviona ili helikoptera, član letačke posade mora da završi kurs prelazne obuke operatora prije početka nenadziranog linijskog letjenja:
- (1) kada se prelazi na letjenje vazduhoplovom za koji se traži novo ovlašćenje za letjenje na tipu ili klasi;
  - (2) kada prelazi kod drugog operatora.
- (b) Prelazna obuka operatora mora da obuhvata obuku o ugrađenoj opremi na vazduhoplovu koja je relevantna za uloge članova letačke posade.

#### **ORO.FC.125 Obuka o razlikama i obuka upoznavanja**

- (a) Članovi letačke posade su dužni da završe obuku o razlikama ili obuku upoznavanja kada je to zahtijevano shodno Aneksu I (Dio-FCL) Uredbe (EU) br.1178/2011, i kada se mijenja oprema ili procedure koje zahtijevaju dodatno znanje o tipovima ili varijantama kojima se trenutno leti.
- (b) Operativni priručnik mora da naznači kada je neophodna obuka o razlikama ili obuka upoznavanja.

#### **ORO.FC.130 Periodična obuka i provjera**

- (a) Svaki član posade mora da završi godišnju periodičnu letačku i zemaljsku obuku relevantnu za tip ili varijantu vazduhoplova na kojem on / ona leti, uključujući obuku o lokaciji i upotrebi sve sigurnosne opreme i opreme koja se koristi u hitnom slučaju a koja se nosi na vazduhoplovu.
- (b) Svaki član posade mora da bude periodično provjeravan da prikaže kompetentnost u obavljanju redovnih, vanrednih i hitnih procedura.

### **ORO.FC.135 Osposobljenost pilota za letjenje sa bilo kog pilotskog sjedišta**

Članovi letačke posade koji mogu da budu angažovani da rade sa bilo kog pilotskog sjedišta su dužni da završe odgovarajuću obuku i provjeru kako je naznačeno u operativnom priručniku.

### **ORO.FC.140 Letjenje na više od jednog tipa ili varijanti**

- (a) Članovi letačke posade koji rade na više od jednog tipa ili varijante vazduhoplova moraju da budu u skladu sa zahtjevima propisanim u ovom Pod-dijelu za svaki tip ili varijantu, osim ukoliko su karakteristike vezane za obuku, provjeru izahtjeve o skorašnjem iskustvu definisane u podacima utvrđenim u skladu sa Uredbom (EZ) br.1702/2003 za relevantne tipove ili varijante.
- (b) Odgovarajuće procedure i/ili operativna ograničenja moraju da budu navedena u operativnom priručniku za bilo koje letjenje na više od jednog tipa ili varijante.

### **ORO.FC.145 Obezbjedivanje obuke**

- (a) Sva obuka tražena u ovom Pod-dijelu mora da bude sprovedena:
  - (1) u skladu sa programima obuke i nastavnim planovima ustanovljenim od strane operatera u operativnom priručniku;
  - (2) od strane adekvatno kvalifikovanog osoblja. U slučaju obuke u letu i obuke na uređaju za simulaciju leta i provjere, osoblje koje pruža obuku i sprovodi provjere mora da bude kvalifikovano u skladu sa Aneksom I (Dio FCL) Uredbe (EU) br.1178/2011.
- (b) Prilikom uspostavljanja programa obuke i nastavnog plana, operator je dužan da obuhvati obavezne elemente za relevantan tip kao što je definisano u podacima utvrđenim u skladu sa Uredbom (EZ) br.1702/2003.
- (c) Programi obuke i provjere, uključujući nastavni plan i upotrebu pojedinačnih uređaja za simulaciju leta (FSTD), mora da bude odobren od strane nadležnih vlasti.
- (d) FSTD mora da oponaša vazduhoplov koji koristi operator, koliko je to moguće. Razlike između FSTD i vazduhoplova moraju da budu opisane i navedene kroz pripremu ili obuku, prema potrebi.
- (e) Operator mora da uspostavi sistem za adekvatno praćenje promjena FSTD i da obezbijedi da te promjene ne utiču na adekvatnost programa obuke.

### **ORO.FC.200 Sastav letačke posade**

- (a) U bilo kojoj letačkoj posadi ne smije da bude više od jednog neiskusnog člana posade..
- (b) Zapovjednik može da delegira sprovođenje leta drugom pilotu koji je adekvatno kvalifikovan u skladu sa Aneksom I (Dijelom-FCL) Uredbom (EU) br.1178/2011 pod uslovom da su zahtjevi ORO.FC.105 (b)(1), (b)(2) i (c) ispunjeni.
- (c) Posebni zahtjevi za operacije avionom shodno pravilima instrumentalnog letjenja (IFR) ili noću.
  - (1) Minimalna posada mora da bude od dva pilota je neophodna za sve turbo-elisne avione sa maksimalnom operativnom konfiguracijom putničkih sjedišta (MOPSC) većom od devet i sve turbomlazne avione.

- (2) Avionima koji nisu pokriveni sa (c)(1) mora da se upravlja sa minimalnom posadom od dva pilota, osim ako zahtjevi ORO.FC.202 nisu ispunjeni, u kom slučaju njima može da upravlja jedan pilot.
- (d) Posebni zahtjevi za operacije helikopterom.
  - (1) Za sve operacije helikoptera sa MOPSC većom od 19 i za operacije u IFR-u za helikoptere sa MOPSC većom od 9:
    - (i) minimalna letačka posada mora da bude dva pilota i
    - (ii) zapovjednik mora da bude imalac dozvole transportnog pilota (helikopter) (ATPL(H)) sa ovlašćenjem za instrumentalno letjenje izdatim u skladu sa Aneksom I (Dijelom-FCL) Uredbe (EU) br.1178/2011.
  - (2) Operacije koje nisu pokrivena sa (d)(1) mogu da budu obavljene sa jednim pilotom u IFR ili noću, pod uslovom da su zahtjevi ORO.FC.202 ispunjeni.

### **ORO.FC.A.201 Oslobođanje od dužnosti članova letačke posade tokom leta**

- (a) Zapovjednik može da povjeri vođenje leta:
  - (1) drugom kvalifikovanom vođi vazduhoplova, ili
  - (2) samo za letove iznad nivoa leta (FL) 200, pilotu koji ispunjava sljedeće minimalne kvalifikacije:
    - (i) ATPL;
    - (ii) prelazna obuka i provjera, uključujući obuku za ovlašćenje za letjenje na tipu, u skladu sa ORO.FC.220;
    - (iii) sve periodične obuke i provjera u skladu sa ORO.FC.230 i ORO.FC.240;
    - (iv) znanje rute/oblasti i aerodroma u skladu sa ORO.FC.105.
- (b) kopilot može biti zamijenjen od strane:
  - (1) drugog adekvatno kvalifikovanog pilota;
  - (2) za letove samo iznad FL 200, kopilot zamjene pri krstarenju, koji ispunjava sljedeće minimalne kvalifikacije:
    - (i) važeća dozvola profesionalnog pilota (CPL) sa ovlašćenjem za instrumentalno letjenje;
    - (ii) prelazna obuka i provjera, uključujući obuku za ovlašćenje za letjenje na tipu, u skladu sa ORO.FC.220 osim zahtjeva za obuku polijetanja i slijetanja;
    - (iii) periodična obuka i provjera u skladu sa ORO.FC.230 osim zahtjeva za obuku polijetanja i slijetanja.
- (c) Inženjer leta može da bude zamijenjen u letu od člana posade koji je adekvatno kvalifikovan u skladu sa primjenljivim nacionalnim pravilima.

### **ORO.FC.202 Operacije sa jednim pilotom po IFR-u ili noću**

Da bi mogli da lete po IFR-u ili noću uz minimalnu posadu od jednog pilota, kao što je predviđeno u ORO.FC.200 (c) (2) i (d) (2), sljedeći zahtjevi moraju da se poštuju:

- (a) Operator mora da unese u operativni priručnik program prelazne i periodične obuke pilota koji obuhvataju dodatne zahtjeve za operacije sa jednim pilotom. Pilot mora da ima završenu obuku vezano za procedure operatora, posebno u pogledu:
  - (1) upravljanja motorom i rješavanja hitne situacije;

- (2) upotrebe redovne, vanredne i hitne čekliste;
  - (3) komunikacije sa kontrolom vazdušnog saobraćaja (ATC);
  - (4) procedurama odlaska i prilaza;
  - (5) upravljanja autopilotom, ako je primjenljivo;
  - (6) korišćenja pojednostavljene dokumentacije u letu;
  - (7) koncepta unaprijeđenja potencijala posade jedinog pilota.
- (b) Periodične provjere shodno ORO.FC.230 vrše se sa ulogom jedinog pilota na odgovarajućem tipu ili klasi vazduhoplova u okruženju tipičnom za operacije.
- (c) Za operacije avionom po IFR-u pilot je dužan da ima:
- (1) najmanje 50 sati naleta po IFR-u na odgovarajućem tipu ili klasi aviona, od čega 10 sati kao zapovjednik i
  - (2) završenih tokom prethodnih 90 dana na odgovarajućem tipu ili klasi aviona:
    - (i) pet IFR letova, uključujući i tri instrumentalna prilaza, u ulozi jedinog pilota ili,
    - (ii) IFR provjeru instrumentalnog prilaza.
- (d) Za operacije avionom noću pilot je dužan da ima:
- (1) najmanje 15 sati naleta noću koji mogu da budu uključeni u 50 sati naleta prema IFR shodno (c)(1) i
  - (2) završena tokom prethodnih 90 dana na odgovarajućem tipu ili klasi aviona:
    - (i) tri polijetanja i slijetanja noću u ulozi jedinog pilota, ili
    - (ii) provjeru polijetanja i slijetanja noću.
- (e) Za helikopteske operacije po IFR-u pilot je dužan da ima:
- (1) 25 sati ukupnog IFR iskustva u letjenju u relevantnom operativnom okruženju i
  - (2) 25 sati iskustva u letjenju kao jedini pilot na određenom tipu helikoptera, koji je odobren za IFR sa jednim pilotom, od čega se 10 sati može letjeti pod nadzorom, uključujući pet sektora IFR linijskog letjenja pod nadzorom korišćenjem procedura za posadu od jednog pilota i
  - (3) završena u toku prethodnih 90 dana:
    - (i) pet IFR letova, kao jedini pilot, uključujući i tri instrumentalna prilaza, sprovedena na helikopteru koji je odobren za te svrhe, ili
    - (ii) provjeru IFR instrumentalnog prilaza kao jedini pilot na odgovarajućem tipu helikoptera, uređaju za letačku obuku (FTD) ili potpunom simulatoru letjenja (FFS).

## **ORO.FC.205 Kurs za vođu vazduhoplova**

- (a) Za operacije avionom i helikopterom, kurs za vođu vazduhoplova mora da sadrži najmanje sljedeće elemente:
- (1) obuku u FSTD, koja obuhvata linijski orijentisanu letačku obuku (LOFT) i / ili obuku letjenja;
  - (2) provjeru stručnosti od strane operatora, u svojstvu vođe vazduhoplova;
  - (3) obuku o odgovornostima vođe vazduhoplova;
  - (4) linijsku obuku kao zapovjednik pod nadzorom, od najmanje:
    - (i) 10 sektora, u slučaju aviona i
    - (ii) 10 sati, uključujući najmanje 10 sektora, u slučaju helikoptera;
  - (5) završetak provjere na liniji kao zapovjednik i prikaz adekvatnog znanja rute ili oblasti koja se leti i poznavanja aerodroma, uključujući alternativne aerodrome, objekata i procedura koji će se koristiti;
  - (6) obuka u konceptu unapređenja potencijala posade.

## **ORO.FC.215 Početna obuka operatora u konceptu unaprijeđenja potencijala posade (CRM)**

- (a) Član letačke posade mora da ima završenu početnu CRM obuku prije početka nenadziranog linijskog letjenja.
- (b) Početna CRM obuka se sprovodi od strane najmanje jednog kvalifikovanog CRM instruktora kome mogu da asistiraju eksperti za konkretne oblasti.
- (c) Ako član letačke posade nije prethodno završio teorijsku obuku po pitanju ljudskih faktora na ATPL nivou, on / ona mora da završi, prije ili u kombinaciji sa početnom CRM obukom, teoretski kurs koji obezbjeđuje operator, a baziran na ATPL programu ljudskih performansi i ograničenja, kako je dato u Aneksu I (Dio FCL) Uredbe (EU) br.1178/2011.

## **ORO.FC.220 Prelazna obuka i provjera operatora**

- (a) CRM obuka mora da bude integrisana u kurs prelazne obuke operatora.
- (b) Kada počne kurs prelazne obuke operatora, članu posade ne smiju da budu dodijeljene letačke dužnosti na drugom tipu ili klasi vazduhoplova sve dok se kurs ne završi ili prekine. Članovi posade koji rade samo na avionima performansi klase B mogu da budu upućeni na letove drugih tipova aviona performansi klase B u toku prelaznih kurseva onoliko koliko je potrebno da se održe operacije.
- (c) Obim kursa prelazne obuke za člana letačke posade utvrđuje se u skladu sa standardima kvalifikacije i iskustva navedenim u operativnom priručniku, uzimajući u obzir njegovu / njenu prethodnu obuku i iskustvo.
- (d) Član letačke posade je dužan da završi:
  - (1) provjeru stručnosti operatora i obuku i provjeru sigurnosne opreme i opreme u hitnoj situaciji prije početka linijskog letjenja pod nadzorom (LIFUS) i
  - (2) provjeru na liniji po završetku linijskog letjenja pod nadzorom. Za avione performansi klase B, LIFUS može da se izvrši na bilo kojem avionu unutar primjenljive klase.
- (e) U slučaju aviona, piloti kojima je izdato ovlašćenje za letjenje na tipu na osnovu kursa obuke sa nula sati naleta (ZFTT) moraju da:
  - (1) započnu linijsko letjenje pod nadzorom ne kasnije od 21 dana nakon završetka praktičnog ispita ili poslije odgovarajuće obuke koju obezbjeđuje operator. Sadržaj ovih obuka mora da bude opisan u operativnom priručniku;
  - (2) završe šest polijetanja i slijetanja u FSTD ne kasnije od 21 dana nakon završetka praktičnog ispita pod nadzorom instruktora za letjenje na tipu aviona (TRI(A)) koji zauzima sjedište drugog pilota. Broj polijetanja i slijetanja može se smanjiti kada su krediti definisani u utvrđenim podacima u skladu sa Uredbom (EZ) br.1702/2003. Ukoliko ova polijetanja i slijetanja nijesu izvršena u roku od 21 dana, operator mora da obezbijedi obuku za osvježavanje znanja. Sadržaj ovih obuka mora da bude opisan u operativnom priručniku;
  - (3) sprovede prva četiri polijetanja i slijetanja LIFUS-a u avionu pod nadzorom TRI(A) koji zauzima drugo pilotsko sjedište. Broj polijetanja i slijetanja se može smanjiti kada su krediti definisani u podacima utvrđenim u skladu sa Uredbom (EZ) br.1702/2003.

## **ORO.FC.230 Periodična obuka i provjera**

- (a) Svaki član letačke posade mora da završi periodičnu obuku i provjeru relevantnu za tip ili varijantu vazduhoplova na kojem rade.
- (b) Provjera stručnosti operatora
  - (1) Svaki član letačke posade mora da završi provjeru stručnosti operatora kao dijela normalne dopune prikaza kompetentnosti posade u obavljanju redovnih, vanrednih i hitnih procedura.
  - (2) Kada se od člana letačke posade zahtijeva da radi po IFR-u, provjera stručnosti operatora mora da bude sprovedena bez spoljnih vizuelnih referenci, po potrebi.
  - (3) Period važnosti provjere stručnosti operatora je šest kalendarskih mjeseci. Za letove po VFR-u od dana rada aviona klase B sprovedenih tokom sezone ne duže od osam uzastopnih mjeseci, jedna provjera stručnosti operatora je dovoljna. Provjera stručnosti mora da se obavi prije početka operacija komercijalnog vazdušnog prevoza.
  - (4) Član letačke posade uključen u letove danju i na rutama sa navigacijom pomoću vizuelnih orijentira sa nekompleksnim helikopterom na motorni pogon može da završi provjeru stručnosti operatora na samo jednom od relevantnih tipova koje posjeduje. Provjera stručnosti operatora mora da se vrši svaki put na tipu koji je zadnji korišćen za provjeru stručnosti. Relevantni tipovi helikoptera koji mogu da budu grupisani u cilju provjere stručnosti operatora moraju da budu sadržani u operativnom priručniku.
  - (5) Bez obzira na ORO.FC.145 (a) (2), za operacije nekompleksnih helikoptera na motorni pogon danju i na rutama sa navigacijom pomoću vizuelnih orijentira i aviona performansi klase B, provjera može da se vrši od strane odgovarajuće kvalifikovanog vođe vazduhoplova imenovanog od strane operatora, obučenog u CRM konceptu i procjeni CRM vještina. Operator mora da obavijesti nadležne vlasti o imenovanim licima.
- (c) Provjera na liniji (Line check)
  - (1) Svaki član letačke posade mora da završi provjeru na liniji na vazduhoplovu da prikaže sposobnost u obavljanju redovnih linijskih operacija opisanih u operativnom priručniku. Period važenja provjere na liniji je 12 kalendarskih mjeseci.
  - (2) Bez obzira na ORO.FC.145 (a)(2), provjere na liniji mogu da se sprovedu od strane kvalifikovanog vođe vazduhoplova imenovanog od strane operatora, obučenog po pitanju CRM koncepta i procjene CRM vještina.
- (d) Obuka i provjera za sigurnosnu opremu i opremu koja se koristi u hitnoj situaciji

Svaki član letačke posade je dužan da završi obuku i provjeru lokacije i upotrebe sve sigurnosne opreme i opreme koja se koristi u hitnoj situaciji. Period važenja provjere opreme koja se koristi u hitnoj situaciji je 12 kalendarskih mjeseci.
- (e) CRM obuka
  - (1) Elementi CRM-a moraju da budu integrisani u svim odgovarajućim fazama periodične obuke.
  - (2) Svaki član letačke posade mora da prođe posebnu modularnu CRM obuku. Sve glavne teme CRM obuke moraju da budu pokrivena raspoređivanjem modularnih sesija obuke što je više moguće u jednakim intervalima u toku svakog trogodišnjeg perioda.
- (f) Svaki član posade mora da prođe zemaljsku i letačku obuku u FSTD ili vazduhoplovu, ili kombinaciju FSTD i obuke u vazduhoplovu, najmanje svakih 12 kalendarskih mjeseci.
- (g) Periodi važnosti navedeni u (b)(3), (c) i (d) se računaju od kraja meseca, kada je provjera urađena.
- (h) Kada su gore zahtijevane obuke ili provjere izvedene u poslednja tri mjeseca perioda važenja, novi period važenja se računa od prvobitnog datuma isteka.

## **ORO.FC.235 Osposobljenost pilota za letjenje sa bilo kog pilotskog sjedišta**

- (a) Vođe vazduhoplova čije dužnosti zahtijevaju da lete sa bilo kojeg pilotskog sjedišta i da obavljaju dužnosti kopilota, ili vođe vazduhoplova koji sprovode obuku ili provjere dužnosti, moraju da završe dodatne obuke i provjere kako je naznačeno u operativnom priručniku. Provjera može da bude sprovedena zajedno sa provjerom stručnosti operatora propisanom u ORO.FC.230 (b).
- (b) Dodatna obuka i provjera podrazumijeva najmanje sljedeće:
  - (1) otkaz motora tokom polijetanja;
  - (2) prilaz i produžavanje iz neuspjelog prilaza sa jednim neispravnim motorom i
  - (3) slijetanje sa jednim neispravnim motorom.
- (c) U slučaju helikoptera, vođe vazduhoplova moraju takođe da završe svoje provjere stručnosti sa lijevog i desnog sjedišta, na alternativnim provjerama stručnosti, pod uslovom da kada se provjera stručnosti za tip kombinuje sa provjerom stručnosti operatora, zapovjednik završava njegovu / njenu obuku ili provjeru sa sjedišta na kojem inače sjedi.
- (d) Kada se vazduhoplovom obavljaju manevri otkaza motora, otkaz motora se mora simulirati.
- (e) Kada se radi sa sjedišta kopilota, provjere shodno ORO.FC.230 za rad u sjedištu vođe vazduhoplova moraju, pored toga, da budu važeće i aktuelne.
- (f) Pilot koji zamjenjuje vođu vazduhoplova mora da prikaže, istovremeno sa provjerama stručnosti operatora propisanim u ORO.FC.230 (b), vježbe i procedure koje ne bi, inače, bile njegove / njene odgovornosti. Tamo gdje razlike između lijevog i desnog sjedišta nijesu značajne, vježba može da bude sprovedena sa bilo kog sjedišta.
- (g) Pilot koji nije zapovjednik a koji zauzima sjedište vođe vazduhoplova mora da prikaže vježbe i procedure koje su odgovornosti vođe vazduhoplova, istovremeno sa provjerama stručnosti operatora propisanim u ORO.FC.230 (b), u svojstvu pilota koji monitoriše. Tamo gdje razlike između lijevog i desnog sjedišta nijesu značajne, vježba može da bude sprovedena sa bilo kog sjedišta.

## **ORO.FC.240 Letjenje na više od jednog tipa ili varijanti**

- (a) Procedure ili operativna ograničenja za letjenje na više od jednog tipa ili varijante utvrđene u operativnom priručniku i odobrene od strane nadležnih vlasti moraju da obuhvataju:
  - (1) minimalni nivo iskustva članova posade;
  - (2) minimalni nivo iskustva na jednom tipu ili varijanti prije početka obuke za i rada na drugom tipu ili varijanti;
  - (3) proces kojim se posada kvalifikovana na jednom tipu ili varijanti obučava i kvalifikuje za letjenje drugog tipa ili varijante, i
  - (4) svi primjenjivi zahtjevi skorašnjeg iskustva za svaki tip ili varijantu.
- (b) Kada član posade upravlja i helikopterima i avionima, taj član posade mora da bude ograničen na letjenje samo jednog tipa aviona i jednog tipa helikoptera.
- (c) Tačka (a) se ne primjenjuje na operacije aviona performansi klase B, ako su ograničeni na klase aviona sa klipnim motorom sa jednim pilotom po VFR-u danju. Tačka (b) se ne primjenjuje na operacije aviona performansi klase B, ako su ograničeni na klase aviona sa klipnim motorom sa jednim pilotom.

## **ORO.FC.A.245 Alternativni program obuke i program obučenosti**

- (a) Operator aviona koji ima odgovarajuće iskustvo može da zamijeni jedan ili više od sljedećih zahtjeva obuke i provjera za letačku posadu putem alternativnog programa obuke i programa obučenosti (ATQP), koji je odobren od strane nadležnih vlasti:
  - (1) SPA.LVO.120 vezano za obuku letačke posade i kvalifikacije;
  - (2) prelazna obuka i provjera;
  - (3) obuka u razlikama i obuka upoznavanja;
  - (4) kurs za vođu vazduhoplova;
  - (5) periodična obuka i provjera; i
  - (6) letjenje na više od jednog tipa ili varijante.
- (b) ATQP mora da sadrži obuku i provjeru koja uspostavlja i održava najmanje jednak nivo stručnosti postignut usaglašenošću sa odredbama ORO.FC.220 i ORO.FC.230. Nivo obuke letačke posade i uslov stručnosti mora da bude prikazan prije nego što nadležne vlasti dodijele odobrenje za ATQP.
- (c) Operator koji se prijavljuje za ATQP odobrenje mora nadležnim vlastima da dostavi plan implementacije, uključujući opis nivoa obuke letačke posade i uslova stručnosti koja treba da se postigne.
- (d) Pored provjera zahtjevanih u ORO.FC.230 i FCL.060 Aneksa I (Dio-FCL) Uredbe (EU) br.1178/2011, svaki član posade mora da završi linijski orijentisanu procjenu (line oriented evaluation-LOE) sprovedenu na FSTD. Period važenja LOE je 12 kalendarskih mjeseci. Period važenja se računa od kraja meseca u kojem je provjera sprovedena. Kada je LOE sproveden u poslednja tri mjeseca perioda važenja, novi period važenja se računa od prvobitnog datuma isteka.
- (e) Nakon dvije godine rada sa odobrenim ATQP, operator može, uz odobrenje nadležnih vlasti, da produži periode važenja provjera u ORO.FC.230 na sljedeći način:
  - (1) Provjera stručnosti operatora na 12 kalendarskih mjeseci. Period važenja se računa od kraja mjeseca, kada je provjera sprovedena. Kada je provjera sprovedena u poslednja tri mjeseca perioda važnosti, novi period važenja se računa od prvobitnog datuma isteka.
  - (2) Linijska provjera na 24 kalendarska mjeseca. Period važenja se računa od kraja mjeseca, kada je provjera sprovedena. Kada je provjera sprovedena u poslednjih šest mjeseci perioda važnosti, novi period važenja se računa od prvobitnog datuma isteka.
  - (3) Provjera sigurnosne opreme i opreme za hitne situacije na 24 kalendarska mjeseca. Period važenja se računa od kraja mjeseca, kada je provjera sprovedena. Kada je provjera sprovedena u poslednjih šest mjeseci period važenja, novi period važenja se računa od prvobitnog datuma isteka.

## **ORO.FC.A.250 Vođe vazduhoplova koji posjeduju CPL (A)**

- (a) Imalac CPL(A) (aviona) može da bude zapovjednik u komercijalnom vazdušnom prevozu na avionu sa jednim pilotom, samo ako:
  - (1) kada prevozi putnike po VFR-u izvan radijusa od 50 NM (90 km) od aerodroma odlaska, on / ona ima najmanje 500 sati naleta na avionima, ili posjeduje važeće ovlaštenje za letjenje po instrumentima, ili
  - (2) kada upravlja višemotornim tipom po IFR-u, on / ona ima najmanje 700 sati naleta na avionima, uključujući 400 sati kao vođa vazduhoplova . Ovi sati moraju da obuhvate 100 sati po IFR-u i 40 sati u operacijama višemotornim avionom. 400 sati kao vođa vazduhoplova

može da bude zamijenjeno satima letjenja kao kopilot u okviru uspostavljenog sistema višečlane posade propisanog u operativnom priručniku, na osnovi od dva sata leta kao kopilot za jedan sat leta kao vođa vazduhoplova.

- (b) Za letjenje po VFR-u danju aviona performansi klase B, stav (a) (1) se ne primjenjuje.

#### **ORO.FC.H.250 Vođe vazduhoplova koji posjeduju CPL(H)**

- (a) Imalac CPL(H) (helikopter) može da bude zapovjednik u komercijalnom vazdušnom prevozu na helikopteru sa jednim pilotom, samo ako
- (1) kad se radi po IFR-u, on / ona ima najmanje 700 sati ukupnog naleta na helikopterima, uključujući 300 sati kao vođa vazduhoplova . Ovi sati obuhvataju 100 sati po IFR-u. 300 sati kao vođa vazduhoplova može biti zamijenjeno satima letjenja kao kopilot u okviru uspostavljenog sistema višečlane posade propisanog u operativnom priručniku na osnovi dva sata leta kao kopilot za jedan sat leta kao vođa vazduhoplova;
  - (2) kad se radi po vizuelnim meteorološkim uslovima (VMC), noću, on / ona ima:
    - (i) važeće ovlašćenje za letjenje po instrumentima, ili
    - (ii) 300 sati naleta na helikopterima, uključujući 100 sati kao vođa vazduhoplova i 10 sati kao pilota koji leti noću.

## **ODJELJAK CC**

### **KABINSKA POSADA**

#### **ORO.CC.005 Predmet**

Ovaj Odjeljak utvrđuje zahtjeve koje treba da ispunjava operator, kada obavlja operacije vazduhoplovom sa kabinskom posadom.

#### **SEKCIJA 1**

##### **Opšti uslovi**

#### **ORO.CC.100 Broj i sastav kabinske posade**

- (a) Broj i sastav kabinske posade utvrđuje se u skladu sa 7.a Aneksa IV Uredbe (EZ) br.216/2008, uzimajući u obzir operativne faktore ili okolnosti konkretnog leta koji će se obaviti. Najmanje jedan član kabinske posade mora da bude zadužen za rad vazduhoplova sa MOPSC većom od 19 kada prevozi jednog ili više putnika.
- (b) U svrhe usaglašavanja sa (a), minimalan broj kabinske posade mora da bude najveći od sljedećeg:
  - (1) broja članova kabinske posade ustanovljenog tokom procesa certifikacije vazduhoplova, u skladu sa važećim certifikacionim specifikacijama, za kabinsku konfiguraciju vazduhoplova koju koristi operator, ili
  - (2) ako broj pod (1) nije određen, onda od broja kabinske posade ustanovljenog tokom procesa certifikacije vazduhoplova za maksimalnu certifikovanu konfiguraciju putničkih sjedišta umanjenog za 1 na svakih 50 putničkih sjedišta kabinske konfiguracije vazduhoplova koju koristi operator a koja je ispod maksimalnog certifikovanog kapaciteta sjedišta, ili
  - (3) jedan član kabinske posade za svakih 50, ili manje od 50, putničkih sjedišta ugrađenih na istoj palubi vazduhoplova koji se koristi.
- (c) Za operacije gdje je angažovano više od jednog člana kabinske posade, operator imenuje jednog člana kabinske posade da bude odgovoran vođi vazduhoplova/zapovjedniku.

#### **ORO.CC.110 Uslovi za dodjelu dužnosti**

- (a) Članovi kabinske posade mogu da budu angažovani za dužnosti na vazduhoplovu samo ako:
  - (1) imaju najmanje 18 godina starosti;
  - (2) su procijenjeni u skladu sa važećim zahtjevima iz Aneksa IV (Dio-MED) Uredbe (EU) br.1178/2011, kao fizički i mentalno sposobni da obavljaju svoje dužnosti i ispunjavaju svoje odgovornosti sigurno; i
  - (3) su uspješno završili sve primjenljive obuke i provjere zahtijevane ovim pod-dijelom i sposobni su da obavljaju povjerene dužnosti u skladu sa procedurama navedenim u operativnom priručniku.
- (b) Prije dodjeljivanja dužnosti članovima kabinske posade, koji rade na honorarnoj osnovi ili skraćeno radno vrijeme, operator mora da utvrdi da su svi važeći zahtjevi ovog pod-dijela ispunjeni, uzimajući u obzir sve usluge pružene od strane člana kabinske posade bilo kom drugom operatoru (-ima), a naročito da odredi:
  - (1) ukupan broj tipova i varijanti vazduhoplova kojima se leti i

- (2) primjenljiva ograničenja po pitanju ograničenja vremena letjenja i radnog vremena i zahtjeva odmora.
- (c) Operativni članovi kabinske posade, kao i njihova uloga u vezi sigurnosti putnika i leta, moraju da budu jasno identifikovani putnicima.

#### **ORO.CC.115 Sprovođenje kurseva obuke i provjera**

- (a) Detaljan program i nastavni plan mora da bude ustanovljen od strane operatora za svaki kurs obuke, u skladu sa primjenljivim zahtjevima ovog pod-dijela, i Aneksa V (Dio-CC) Uredbe (EU) br.290/2012, gdje je to primjenljivo, da bi se pokrile dužnosti i odgovornosti koje moraju da ispune članovi kabinske posade.
- (b) Svaki kurs obuke obuhvata teorijsku i praktičnu nastavu zajedno sa pojedinačnim ili kolektivnim vježbama, onako kako je relevantno za svaki predmet obuke, kako bi član kabinske posade postigao i održao odgovarajući nivo stručnosti u skladu sa ovim pod-dijelom.
- (c) Svaki kurs obuke mora da bude:
  - (1) sproveden na strukturiran i realističan način, i
  - (2) obavljen od strane osoblja koje je adekvatno kvalifikovano za predmet obuke.
- (d) U toku ili nakon završetka kompletne obuke zahtijevane ovim pod-dijelom, svaki član kabinske posade mora da prođe provjeru koja pokriva sve elemente obuke relevantnog programa obuke, izuzev obuke u konceptu unapređenja potencijala posade (CRM). Provjere se vrše od strane osoblja koje je adekvatno kvalifikovano da provjeri da je član kabinske posade postigao i / ili da održava potreban nivo stručnosti.
- (e) CRM kursevi i CRM moduli, gdje je primjenljivo, se sprovodi od strane CRM instruktora za kabinsku posadu. Kada su CRM elementi integrisani u druge obuke, CRM instruktor za kabinsku posadu mora da definiše i implementira nastavni plan.

#### **ORO.CC.120 Kurs početne obuke**

- (a) Svakom novom kandidatu, koji već ne posjeduje važeću potvrdu o osposobljenosti kabinske posade izdatu u skladu sa Aneksom V (Dio-CC) Uredbe (EU) br.290/2012:
  - (1) mora da bude obezbijeđen kurs početne obuke kako je dato u CC.TRA.220 tog Aneksa, i
  - (2) mora uspješno da prođe pripadajuće ispite prije preduzimanja drugih obuka koje zahtijeva ovaj Odjeljak.
- (b) Elementi programa početne obuke mogu da se kombinuju sa početnom obukom za tip vazduhoplova i prelaznom obukom operatora, pod uslovom da su ispunjeni zahtjevi CC.TRA.220 i svaki takav element(i) se evidentira(ju) kao elementi kursa početne obuke u zapisima o obuci predmetnih članova kabinske posade.

#### **ORO.CC.125 Obuka za tip vazduhoplova i prelazna obuka operatora**

- (a) Svaki član kabinske posade mora da završi odgovarajuću obuku za tip vazduhoplova i prelaznu obuku operatora, kao i pripadajuće provjere, prije nego bude:
  - (1) prvi put angažovan od strane operatora da radi na vazduhoplovu kao član kabinske posade, ili

- (2) angažovan od strane tog operatora da radi na drugom tipu vazduhoplova.
- (b) Prilikom uspostavljanja programa obuke i nastavnog plana za tip vazduhoplova i prelaznu obuku operatora, operator mora da obuhvati, gde je to moguće, obavezne elemente za odgovarajući tip kao što je definisano u podacima utvrđenim u skladu sa Uredbom (EZ) br.1702/2003 .
- (c) Program obuke za tip vazduhoplova mora:
  - (1) da obuhvata obuku i vježbe na reprezentativnom uređaju za obuku ili na stvarnom vazduhoplovu; i
  - (2) da pokrije najmanje sljedeće elemente obuke za tip vazduhoplova:
    - (i) opis vazduhoplova kako je relevantno za dužnosti kabinske posade;
    - (ii) svu instaliranu sigurnosnu opremu i sisteme relevantne za dužnosti kabinske posade;
    - (iii) rukovanje i stvarno otvaranje, od strane svakog člana kabinske posade, svakog tipa ili varijante redovnih ivrata i izlaza u slučaju opasnosti, u redovnim i režimima u slučaju opasnosti;
    - (iv) prikaz rukovanja ostalim izlazima uključujući prozore letачke kabine;
    - (v) zaštitnu opremu od požara i dima, gdje je instalirana;
    - (vi) obuku evakuacije pomoću tobogana, gdje je montirana;
    - (vii) rukovanje sjedištima, sigurnosnim sistemom za vezivanje i kiseoničkom opremom relevantnim za slučaj onesposobljenosti pilota.
- (d) Program prelazne obuke operatora za svaki tip vazduhoplova koji se koristi mora:
  - (1) da obuhvata obuku i vježbe na reprezentativnom uređaju za obuku ili na stvarnom vazduhoplovu;
  - (2) da obuhvata obuku u standardnim operativnim procedurama operatora za članove kabinske posade koji se prvi put angažuju od strane operatora;
  - (3) da pokrije najmanje sljedeće elemente posebne obuke operatora relevantne za tip vazduhoplova koji će se koristiti:
    - (i) opis konfiguracije kabine;
    - (ii) lokaciju, uklanjanje i upotrebu sve prenosive sigurnosne opreme i opreme za situaciju u slučaju opasnosti koja je u kabini;
    - (iii) sve redovne i procedure u slučaju opasnosti;
    - (iv) opsluživanje putnika i kontrolu putnika u slučaju gužve;
    - (v) obuku u vezi požara i dima, uključujući korišćenje sve protivpožarne i zaštitne opreme tipične za onu koja se nosi u kabini ;
    - (vi) procedure evakuacije;
    - (vii) procedure u slučaju onesposobljenosti pilota;
    - (viii) primjenljive bezbjednosne zahtjeve i procedure;
    - (ix) CRM (koncept unaprijeđenja potencijala posade).

### **ORO.CC.130 Obuka u razlikama**

- (a) Pored obuke koja se zahtijeva u ORO.CC.125, član kabinske posade mora da završi odgovarajuću obuku i provjeru koje pokrivaju sve razlike prije nego što je angažovan na:
  - (1) varijanti tipa vazduhoplova kojim se trenutno leti, ili
  - (2) tipu vazduhoplova kojim se trenutno leti ili varijanti sa različitom:
    - (i) sigurnosnom opremom ;
    - (ii) lokacijom sigurnosne opreme i opreme za situacije u slučaju opasnosti, ili

- (iii) redovnim i procedurama u slučaju opasnosti.
- (b) Program obuke u razlikama mora:
  - (1) da bude utvrđen na osnovu poređenja sa programom obuke koji je završio član kabinske posade, u skladu sa ORO.CC.125 (c) i (d), za relevantni tip vazduhoplova i
  - (2) da uključuje obuku i vježbe na reprezentativnom uređaju obuke ili stvarnom vazduhoplovu relevantne za elemente obuke u razlikama koji treba da se obrade.
- (c) Prilikom uspostavljanja programa i nastavnog plana obuke u razlikama za varijantu tipa vazduhoplova kojim se trenutno leti, operator mora da uključi, gdje je to moguće, obavezne elemente za relevantni tip vazduhoplova i njegove varijante kao što je definisano u podacima utvrđenim u skladu sa Uredbom (EZ) br.1702/2003.

### **ORO.CC.135 Upoznavanje**

Nakon završetka obuke za tip vazduhoplova i prelazne obuke operatora na tipu vazduhoplova, svaki član kabinske posade mora da završi odgovarajuće nadzirano upoznavanje tipa prije nego je angažovan da radi kao član minimalnog broja kabinske posade u skladu sa ORO.CC .100.

### **ORO.CC.140 Periodična obuka**

- (a) Svaki član kabinske posade mora da završi periodičnu obuku i provjeru.
- (b) Periodična obuka obuhvata dužnosti dodijeljene svakom članu kabinske posade u redovnim i postupcima u slučaju opasnosti i vježbama relevantnim za svaki tip vazduhoplova i / ili varijantu na kojoj će se letjeti.
- (c) Elementi obuke za tip vazduhoplova:
  - (1) Periodična obuka obuhvata godišnje vježbe (touch-drills) svakog člana kabinske posade za simulaciju rukovanja sa svakim tipom ili varijantom vrata i izlaza u redovnim ili situacijama u slučaju opasnosti za evakuaciju putnika.
  - (2) Periodična obuka takođe obuhvata u intervalima koji ne prelaze tri godine:
    - (i) rukovanje i stvarno otvaranje, od strane svakog člana kabinske posade, na reprezentativnom uređaju obuke ili u stvarnom vazduhoplovu, svakog tipa ili varijante normalnih i izlaza u slučaju opasnosti u normalnim i režimima u slučaju opasnosti;
    - (ii) stvarno rukovanje od strane svakog člana kabinske posade, na reprezentativnom uređaju obuke ili u stvarnom vazduhoplovu, bezbjedonosnim vratima letачke kabine, kako u redovnim tako i režimima u slučaju opasnosti, sjedištima i sigurnosnim sistemom za vezivanje, i praktični prikaz kiseoničke opreme od značaja za situaciju onesposobljenosti pilota;
    - (iii) prikaz rada svih ostalih izlaza uključujući prozore letачke kabine i
    - (iv) prikaz upotrebe čamca za spasavanje, ili spasilačkog tobogana (kao plovnog objekta), ako je ugrađen.
- (d) Elementi specifične obuke operatora:
  - (1) Periodična obuka mora godišnje da obuhvata:
    - (i) za svakog člana kabinske posade:
      - (A) lokaciju i rukovanje svom sigurnosnom opremom i opremom za situacije u slučaju opasnosti koja je ugrađena ili se nalazi u kabini vazduhoplova i

- (B) navlačenje pojaseva za spasavanje, upotrebu prenosive kiseoničke opreme i zaštitne opreme za disanje (PBE);
- (ii) skladištenje predmeta u putničkoj kabini;
- (iii) procedure u vezi sa kontaminacijom površine vazduhoplova;
- (iv) procedure u situacijama u slučaju opasnosti;
- (v) procedure evakuacije;
- (vi) pregled primjera nezgoda i nesreća;
- (vii) CRM;
- (viii) aero-medicinske aspekte i prvu pomoć, uključujući pripadajuću opremu;
- (ix) bezbjednosne procedure.
- (2) Periodična obuka mora takođe da obuhvata u intervalima koji ne prelaze tri godine:
  - (i) upotrebu pirotehnike (stvarni ili reprezentativni uređaji);
  - (ii) praktični prikaz korišćenja čeklisti letачke posade;
  - (iii) realističnu i praktičnu obuku u korišćenju sve protivpožarne opreme, uključujući zaštitnu odjeću, reprezentativnu (tipičnu) za onu koja se nosi u vazduhoplovu;
  - (iv) od strane svakog člana kabinske posade:
    - (A) gašenje požara karakterističnog za požar unutar vazduhoplova;
    - (B) navlačenje i korišćenje PBE u zatvorenom prostoru sa simuliranim dimom.
- (e) Periodi važenja:
  - (1) Period važenja godišnje periodične obuke je 12 kalendarskih mjeseci računajući od kraja mjeseca, kada je provjera odrađena.
  - (2) Ako su periodična obuka i provjera koji se zahtijevaju pod (a) izvršene u posljednja tri kalendarska mjeseca važenja, novi rok važenja se računa od prvobitnog datuma isteka.
  - (3) Za dodatne trogodišnje elemente obuke navedene u (c) (2) i (d) (2), rok važenja mora da bude 36 kalendarskih mjeseci računajući od kraja mjeseca u kojem su provjere odrađene.

#### **ORO.CC.145 Obuka osvježavanja znanja**

- (a) Kada član kabinske posade, tokom prethodnih šest mjeseci u okviru perioda važenja prethodne periodične obuke i provjere:
  - (1) nije vršio letачke dužnosti, on / ona mora, prije nego što bude ponovo angažovan na takve poslove, da završi obuku osvježavanja znanja i provjeru za svaki tip vazduhoplova na kom će letjeti, ili
  - (2) nije vršio dužnosti tokom leta na jednom određenom tipu vazduhoplova, on / ona mora, prije nego što bude ponovo angažovan na takve poslove, da završi na tom tipu vazduhoplova:
    - (i) obuku osvježavanja znanja i provjeru, ili
    - (ii) dva leta upoznavanja u skladu sa ORO.CC.135.
- (b) Program obuke osvježavanja znanja za svaki tip vazduhoplova mora najmanje da obuhvati:
  - (1) procedure u situacijama u slučaju opasnosti;
  - (2) procedure evakuacije;
  - (3) rukovanje i stvarno otvaranje, od strane svakog člana kabinske posade, svakog tipa ili varijante redovnih i izlaza u slučaju opasnosti i bezbjednosnih vrata na letачkoj kabini u redovnim i režimima u slučaju opasnosti;
  - (4) prikaz rukovanja svim ostalim izlazima uključujući prozore letачke kabine;

- (5) lokaciju i rukovanje svom relevantnom sigurnosnom opremom i opremom za vanredne situacije koja je ugrađena ili se unosi u kabinu.
- (c) Operator može da izabere da zamijeni obuku osvježavanja znanja periodičnom obukom ako vraćanje na dužnost člana kabinske posade počinje u periodu važnosti prethodne periodične obuke i provjere. Ako je taj period važenja istekao, obuka osvježavanja znanja može da se zamijeni samo obukom za tip vazduhoplova i prelaznom obukom operatora kako je navedeno u ORO.CC.125.

## SEKCIJA 2

### Dodatni zahtjevi za operacije komercijalnog vazdušnog prevoza

#### ORO.CC.200 Stariji član kabinske posade

- (a) Kada je zahtijevana višečlana kabinska posada, sastav kabinske posade mora da ima starijeg člana kabinske posade imenovanog od strane operatora.
- (b) Operator imenuje članove kabinske posade na poziciju starijeg člana kabinske posade samo ako:
  - (1) imaju najmanje jednu godinu iskustva kao operativni član kabinske posade i
  - (2) su uspješno završili obuku za starijeg člana kabinske posade i vezanu provjeru.
- (c) Obuka za starijeg člana kabinske posade mora da obuhvati sve dužnosti i odgovornosti starijih članova kabinske posade i da sadrži najmanje sljedeće elemente:
  - (1) predpoletnu pripremu;
  - (2) saradnju sa posadom;
  - (3) pregled zahtjeva operatora i zakonskih zahtjeva;
  - (4) izvještavanje o nesrećama i nezgodama;
  - (5) ljudski faktor i CRM i
  - (6) ograničenja vremena leta i radnog vremena i vremena odmora.
- (d) Stariji član kabinske posade mora da bude odgovoran zapovjedniku za sprovođenje i koordinaciju redovnih i procedura u slučaju opasnosti navedenih u operativnom priručniku, uključujući i prekidanje dužnosti koje se ne odnose na sigurnost a u svrhe sigurnosti ili bezbjednosti.
- (e) Operator mora da uspostavi procedure za izbor najadekvatnije kvalifikovanog člana kabinske posade da radi kao stariji član kabinske posade, ako nominovani stariji član kabinske posade ne bude u mogućnosti da obavlja svoje dužnosti. Promjene ovih procedura moraju da budu saopštene nadležnim vlastima.

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

- (a) Kad god su putnici u kabini vazduhoplova, minimalan broj kabinske posade koji je neophodan u skladu sa ORO.CC.100 mora da bude prisutan u putničkoj kabini.
- (b) Shodno uslovima navedenim pod (c), ovaj broj se može smanjiti:
  - (1) tokom redovnih zemaljskih operacija koji ne uključuju punjenje / istakanje goriva kada je vazduhoplov na svom parking mjestu, ili
  - (2) u nepredviđenim okolnostima, ako je broj putnika na letu smanjen. U tom slučaju Izvještaj se dostavlja nadležnim vlastima nakon završetka leta.
- (c) Uslovi:
  - (1) procedure kojima se osigurava da se isti nivo sigurnosti postigne sa smanjenim brojem kabinske posade, posebno za evakuaciju putnika, su uspostavljene u operativnom priručniku;
  - (2) smanjena kabinska posada podrazumijeva jednog starijeg člana kabinske posade kao što je navedeno u ORO.CC. 200;
  - (3) najmanje jedan član kabinske posade je potreban za svakih 50 ili manje od 50, putnika prisutnih u istoj kabini vazduhoplova;

- (4) U slučaju redovnih zemaljskih operacija sa vazduhoplovima koji zahtijevaju više od jednog člana kabinske posade, broj utvrđen u skladu sa (c)(3) biće povećan da uključi jednog člana kabinske posade po paru izlaza u slučaju opasnosti.

#### **ORO.CC.210 Dodatni uslovi za dodjelu dužnosti**

Članovi kabinske posade se dodjeljuju dužnosti i angažuju da rade na određenom tipu vazduhoplova ili varijanti samo ako:

- (a) posjeduju važeću potvrdu o osposobljenosti izdatu u skladu sa Aneksom V (Dio-CC) Uredbe (EU) br.290/2012;
- (b) su osposobljeni na tipu ili varijanti u skladu sa ovom pod-dijelom;
- (c) su u skladu sa drugim primjenljivim zahtjevima ovog pod-dijela i Aneksa IV (Dio-CAT);
- (d) nose uniformu kabinske posade operatora.

#### **ORO.CC.215 Programi obuke i provjere i prateća dokumentacija**

- (a) Programi obuke i provjere uključujući nastavne planove zahtijevane ovim pod-dijelom moraju da budu odobreni od strane nadležnih vlasti i naznačeni u operativnom priručniku.
- (b) Nakon što član kabinske posade uspješno završi kurs obuke i pripadajuću provjeru, operator mora da:
  - (1) ažurira zapise člana kabinske posade u skladu sa ORO.MLR.115 i
  - (2) obezbijedi njemu /njoj listu koja prikazuje ažurirane periode važenja kako je relevantno za tip vazduhoplova i varijante na kojima je član kabinske posade kvalifikovan da radi.

#### **ORO.CC.250 Rad na više od jednog tipa ili varijante vazduhoplova**

- (a) Član kabinske posade ne smije da bude angažovan da radi na više od tri tipa vazduhoplova, osim u slučaju kada, uz odobrenje nadležnih vlasti, član kabinske posade može da bude angažovan da radi na četiri tipa vazduhoplova ako je na bar dva tipa:
  - (1) slična sigurnosna oprema i oprema u situaciji u slučaju opasnosti kao i redovne i procedure u slučaju opasnosti specifične za tip, i
  - (2) ako su identične redovne i procedure u slučaju opasnosti koje nisu vezane za tip.
- (b) Za potrebe stava (a) i za obuku kabinske posade i kvalifikacije, operator mora da odredi:
  - (1) svaki vazduhoplov kao tip ili varijantu uzimajući u obzir, gde je to moguće, relevantne podatke ustanovljene u skladu sa Uredbom (EZ) br.1702/2003 za relevantni tip ili varijantu vazduhoplova; i
  - (2) varijante tipa vazduhoplova treba da budu različiti tipovi ako nijesu slični u sljedećim aspektima:
    - (i) operacije izlaza u slučaju opasnosti;
    - (ii) lokacija i vrsta prenosive sigurnosne opreme i opreme u slučaju opasnosti;
    - (iii) specifične procedura u situacijama u slučaju opasnosti vezane za tip.

## **ORO.CC.255 Operacije sa jednim članom kabinske posade**

- (a) Operator mora da selektuje, regrutuje, obučiti i provjeri stručnost članova kabinske posade koji se angažuju u operacijama sa jednim članom kabinske posade u skladu sa kriterijumima koji odgovaraju ovom tipu operacija.
- (b) Članovi kabinske posade koji nemaju prethodnog operativnog iskustva kao jedinog člana kabinske posade mogu da bud angažovani u takvoj vrsti operacija samo nakon što su:
  - (1) završili obuku u skladu sa stavom (c), pored druge primjenljive obuke i provjera koje su neophodne shodno ovom pod-dijelu;
  - (2) uspješno prošli provjere koje potvrđuju njihovu stručnost u obavljanju svojih dužnosti i odgovornosti u skladu sa procedurama navedenim u operativnom priručniku i
  - (3) prošli upoznavanje leteći namanje 20 sati i 15 sektora na relevantnom tipu vazduhoplova pod nadzorom odgovarajuće iskusnog člana kabinske posade.
- (c) Sljedeći dodatni elementi obuke moraju da budu pokriveni sa posebnim naglaskom da odražavaju operacije sa jednim članom kabinske posade:
  - (1) odgovornost vođi vazduhoplova za obavljanje redovnih i procedura u slučaju opasnosti ;
  - (2) značaj koordinacije i komunikacije sa letačkom posadom, posebno u slučaju nemirnih putnika ili putnika sa neprihvatljivim ponašanjem;
  - (3) pregled operatorovih i zakonskih zahtjeva;
  - (4) dokumentacija;
  - (5) izvještavanje o nesrećama i nezgodama i
  - (6) ograničenja vremena leta, radnog vremena i vremena odmora.

## **ODJELJAK TC**

### **TEHNIČKA POSADA NA HEMS, HHO ILI NVIS LETOVIMA**

#### **ORO.TC.100 Predmet**

Ovaj Odjeljak utvrđuje zahtjeve koje treba da ispuni operator kada koristi vazduhoplov sa članovima tehničke posade u operacijama komercijalnog vazdušnog prevoza hitne medicinske pomoći (HEMS), uz pomoć sistema za noćno posmatranje (NVIS) ili helikopterskim operacijama vitlom (HHO).

#### **ORO.TC.105 Uslovi za angažovanje**

- (a) Članovima tehničke posade u komercijalnom vazdušnom prevozu za HEMS, HHO ili NVIS operacije mogu da budu dodijeljene dužnosti samo ako oni:
  - (1) imaju najmanje 18 godina starosti;
  - (2) su fizički i mentalno sposobni da sigurno obavljaju dodijeljene dužnosti i odgovornosti;
  - (3) su završili svu primjenljivu obuku potrebnu shodno ovom pod-dijelu za obavljanje dodijeljenih dužnosti;
  - (4) su provjereni kao stručni da obavljaju sve dodijeljene zadatke u skladu sa procedurama navedenim u operativnom priručniku.
- (b) Prije angažovanja članova tehničke posade koji su samozaposleni ili rade honorarno ili skraćeno radno vrijeme, operator utvrđuje da su svi primjenljivi zahtjevi iz ovog poglavlja ispunjeni, uzimajući u obzir sve usluge pružene od strane članova tehničke posade drugom operatoru a naročito određuje:
  - (1) ukupan broj tipova vazduhoplova i varijanti kojima se radi;
  - (2) primjenljiva ograničenja vremena leta, radnog vremena i vremena odmora.

#### **ORO.TC.110 Obuka i provjera**

- (a) Operator utvrđuje program obuke u skladu sa primjenljivim zahtjevima ovog pod-dijela da bi se pokrile obaveze i odgovornosti koje obavljaju članovi tehničke posade.
- (b) Poslije završetka početne, prelazne, obuke u razlikama i periodične obuke, svaki član tehničke posade mora da prođe provjeru kako bi pokazao svoju stručnost u obavljanju redovnih i procedura u slučaju opasnosti.
- (c) Obuka i provjera mora da bude sprovedena za svaki kurs obuke od strane osoblja sa odgovarajućim kvalifikacijama i iskustvom u predmetu koji se obrađuje. Operator mora obavijestiti nadležne vlasti o osoblju koje sprovodi provjere.

#### **ORO.TC.115 Početna obuka**

Prije sprovođenja prelazne obuke operatora, svaki član tehničke posade mora da završi početnu obuku, uključujući:

- (a) opšta teorijska znanja o vazduhoplovstvu i vazduhoplovnim propisima koji pokrivaju sve elemente relevantne za dužnosti i odgovornosti neophodne za tehničku posadu;

- (b) obuka u vezi požara i dima;
- (c) obuka preživljavanja na zemlji i u vodi, primjerena vrsti i području operacija;
- (d) aero-medicinski aspekti i prva pomoć;
- (e) komunikacija i relevantni CRM elementi iz ORO.FC.115 i ORO.FC.215.

#### **ORO.TC.120 Prelazna obuka operatora**

Svaki član tehničke posade mora da završi:

- (a) Prelaznu obuku operatora, uključujući relevantne CRM elemente,
  - (1) prije nego što je prvi put angažovan od strane operatora kao član tehničke posade, ili
  - (2) kada prelazi na drugi tip ili klasu vazduhoplova, ukoliko je bilo šta od opreme ili procedura pomenutih pod (b) različito.
- (b) Prelazna obuka operatora mora da obuhvati:
  - (1) lokaciju i upotrebu sve sigurnosne opreme i opreme za preživljavanje koja se nosi u vazduhoplovu;
  - (2) sve redovne i vanredne procedure;
  - (3) opremu u kabini vazduhoplova koja se koristi za obavljanje dužnosti u vazduhoplovu ili na zemlji u cilju pružanja pomoći pilotu tokom HEMS, HHO ili NVIS letova.

#### **ORO.TC.125 Obuka u razlikama**

- (a) Svaki član tehničke posade mora da završi obuku u razlikama kada mijenja opremu ili procedure na tipovima ili varijantama na kojima trenutno radi.
- (b) Operator mora u operativnom priručniku da naznači kada je takva obuka u razlikama neophodna.

#### **ORO.TC.130 Letovi upoznavanja**

Nakon završetka prelazne obuke operatora, svaki član tehničke posade mora da obavi letove upoznavanja prije nego počne da radi kao zahtijevani član tehničke posade u HEMS, HHO ili NVIS operacijama.

#### **ORO.TC.135 Periodična obuka**

- (a) U svakom 12-mjesečnom periodu, svaki član tehničke posade mora da prođe periodičnu obuku relevantnu za tip ili klasu vazduhoplova i opreme na kojima član tehničke posade radi. Elementi CRM-a moraju da budu integrisani u svim odgovarajućim fazama periodične obuke.
- (b) Periodična obuka obuhvata teorijsku i praktičnu nastavu i vježbe.

#### **ORO.TC.140 Obuka osvježavanja znanja**

- (a) Svaki član tehničke posade koji nije bio angažovan u prethodnih šest mjeseci mora da završi obuku osvježavanja znanja navedenu u operativnom priručniku.

- (b) Član tehničke posade koji nije obavljao dužnosti tokom leta na jednom određenom tipu vazduhoplova ili klasi tokom prethodnih šest meseci, prije nego što bude angažovan na tom tipu ili klasi, dužan je da završi bilo:
- (1) obuku osvježavanja znanja na tipu ili klasi, ili
  - (2) dva sektora upoznavanja na tipu ili klasi vazduhoplova.

## **ANEKS IV**

### **Operacije komercijalnog vazdušnog prevoza**

#### **[DIO-CAT]**

#### **ODJELJAK A**

#### **OPŠTI USLOVI**

##### **CAT.GEN.100 Nadležne vlasti**

Nadležna vlast mora da bude organ određen od strane države članice u kojoj operator ima svoje glavno mesto poslovanja.

#### **SEKCIJA 1**

##### **Vazduhoplov na motorni pogon**

##### **CAT.GEN.MPA.100 Odgovornosti posade**

- (a) Član posade je odgovoran za propisno izvršenje njegovih / njenih dužnosti koje se:
  - (1) odnose na sigurnost vazduhoplova i putnika u njemu i
  - (2) koje su navedene u uputstvima i procedurama iz operativnog priručnika.
- (b) Član posade mora da:
  - (1) saopšti zapovjedniku bilo koju grešku, kvar, neispravnost ili nedostatak za koji vjeruje da može narušiti plovidbenost ili sigurne operacije vazduhoplova, uključujući sisteme za e u slučaju opasnosti ako već isto nije saopšteno od strane nekog drugog člana posade;
  - (2) saopšti zapovjedniku bilo koji incident koji je ugrozio, ili je mogao da ugrozi sigurnost letjenja, ako već isto nije saopšteno od strane nekog drugog člana posade;
  - (3) se ponaša u skladu sa relevantnim zahtjevima operatorove šeme izvještavanja o događajima koji ugrožavaju sigurnost;
  - (4) se ponaša u skladu sa svim ograničenjima vremena leta i radnog vremena (FTL) i zahtjeva za odmorom koji se primjenjuju na njihove aktivnosti;
  - (5) prilikom preduzimanja dužnosti za više od jednog operatora:
    - (i) održava njegovu / njenu pojedinačnu evidenciju o vremenu leta, radnom vremenu i odmoru kao što je navedeno u primjenljivim FTL zahtjevima i
    - (ii) obezbjeđuje svakom operatoru podatke potrebne za planiranje aktivnosti u skladu sa primjenljivim FTL zahtjevima.
- (c) Član posade ne smije da obavlja dužnosti na vazduhoplovu:
  - (1) kada je pod uticajem psihoaktivnih supstanci ili alkohola ili kada nije sposoban zbog povrede, umora, liječenja, bolesti ili drugih sličnih razloga;
  - (2) sve dok razuman vremenski period ne istekne nakon ronjenja u dubokim vodama ili nakon davanja krvi;
  - (3) ako nisu ispunjeni primjenljivi medicinski zahtjevi;
  - (4) ako je on / ona u nedoumici da može da obavlja njegove / njene dužnosti, ili
  - (5) ako on / ona zna ili sumnja da on / ona pati od zamora kao što je navedeno u 7.f Aneksa IV Uredbe (EZ) br.216/2008 ili se na drugi način osjeća nesposobnim, do te mjere da let može da bude ugrožen.

## **CAT.GEN.MPA.105 Odgovornosti zapovjednika**

- (a) Zapovjednik, pored poštovanja CAT.GEN.MPA.100, je:
- (1) odgovoran za sigurnost svih članova posade, putnika i tovara u vazduhoplovu, od trenutka kad stigne na vazduhoplov sve dok ne napusti vazduhoplov na kraju leta;
  - (2) odgovoran za operacije i sigurnost vazduhoplova:
    - (i) za avione, od trenutka kada je avion spreman da krene u svrhu taksiranja prije polijetanja, sve do trenutka kada konačno stane na kraju leta i kad su motori koji se koriste kao primarna pogonska jedinica ugašeni;
    - (ii) za helikoptere, kada se rotori okreću;
  - (3) ovlašćen da izda sve komande i preduzme odgovarajuće mjere u cilju obezbjeđivanja sigurnosti vazduhoplova i lica i / ili imovine koji se na njemu prevoze u skladu sa 7.c Aneksa IV Uredbe (EZ) br.216 / 2008;
  - (4) ovlašćen da iskrca svako lice, ili bilo koji dio tovara, koji može predstavljati potencijalnu opasnost za sigurnost aviona ili njegovih putnika i posade;
  - (5) dužan da ne dozvoli prevoz vazduhoplovom licu koje izgleda da je pod uticajem alkohola ili droge u mjeri da je sigurnost vazduhoplova ili putnika i posade u njemu vjerovatno ugrožena;
  - (6) ovlašćen da odbije prevoz INAD putnika, deportovanih lica ili lica u pritvoru, ako njihovo prisustvo na letu povećava rizik za sigurnost vazduhoplova ili njegovih putnika i posade;
  - (7) dužan da obezbijedi da su svi putnici obaviješteni o lokaciji izlaza za slučaj opasnosti i lokaciji i načinu upotrebe relevantne sigurnosne opreme i opreme za situacije u slučaju opasnosti;
  - (8) dužan da obezbijedi da su sve operativne procedure i čekliste u skladu sa operativnim priručnikom;
  - (9) dužan da ne dozvoli bilo kom članu posade da obavlja bilo kakve aktivnosti u toku kritičnih faza leta, osim dužnosti neophodnih za siguran let vazduhoplova;
  - (10) dužan da obezbijedi da uređaji za snimanje na letu:
    - (i) nisu neispravni ili isključeni tokom leta i
    - (ii) u slučaju nesreće ili nezgode koji podliježu obaveznom izvještavanju:
      - (A) nisu namjerno izbrisani;
      - (B) su deaktivirani odmah nakon završetka leta i
      - (C) su ponovo aktivirani samo uz saglasnost istražnog organa;
  - (11) odlučuje o prihvatanju vazduhoplova sa neispravnostima u skladu sa listom odstupanja (CDL) ili listom minimalne ispravnosti opreme i sistema (MEL);
  - (12) dužan da obezbijedi da je predpoletna inspekcija sprovedena u skladu sa zahtjevima Aneksa I (Dio-M) Uredbe (EZ) br.2042/2003;
  - (13) dužan da se uvjeri da relevantna oprema za hitne situacije ostane lako dostupna za hitnu upotrebu.
- (b) Zapovjednik, odnosno pilot kome je povjereno vođenje leta, mora, u situacijama u slučaju opasnosti koje zahtijevaju hitnu odluku i djelovanje, da preduzme svaku radnju koju on / ona smatra neophodnom, pod okolnostima u skladu sa 7.d Aneksa IV Uredbe (EZ) br.216/2008. U takvim slučajevima on / ona može da odstupa od pravila, operativnih procedura i metoda u interesu sigurnosti.
- (c) Kad god je vazduhoplov u letu manevrisao u odgovoru na upozorenje (RA) sistema za izvještavanje sudara u vazduhu (ACAS), zapovjednik podnosi ACAS izvještaj nadležnim vlastima.
- (d) Opasnost od ptica i udar ptice:

- (1) Kad god smatra da postoji potencijalna opasnost od ptica, zapovjednik obavještava službu operativnih usluga u vazdušnom saobraćaju (ATS) čim obim posla letačke posade to dozvoli.
- (2) Kad god vazduhoplov za koji je zapovjednik odgovoran pretrpi udar ptice koji rezultira značajnim oštećenjem vazduhoplova ili gubitkom ili neispravnošću bilo koje suštinske funkcije, zapovjednik podnosi nadležnim vlastima pisani izvještaj o udaru ptice nakon slijetanja.

#### **CAT.GEN.MPA.110 Ovlašćenje zapovjednika**

Operator mora da preduzme sve razumne mjere da obezbijedi da sva lica koja se prevoze vazduhoplovom poštuju sve zakonske naredbe date od strane zapovjednika radi obezbjeđivanja sigurnosti vazduhoplova i lica ili imovine koja se u njemu prevoze.

#### **CAT.GEN.MPA.115 Osoblje ili članovi posade koji nijesu kabinska posada u putničkoj kabini**

Operator mora da obezbijedi da osoblje ili članovi posade, koji nijesu operativni članovi kabinske posade, a koji obavljaju svoje dužnosti u putničkoj kabini vazduhoplova:

- (a) da ih putnici zabunom ne smatraju za operativne članove kabinske posade;
- (b) ne zauzimaju mjesta dodijeljena zahtijevanoj kabinskoj posadi;
- (c) ne ometaju operativne članove kabinske posade u njihovim dužnostima.

#### **CAT.GEN.MPA.120 Zajednički jezik**

Operator mora da osigurati da svi članovi posade komuniciraju jedni sa drugima na zajedničkom jeziku.

#### **CAT.GEN.MPA.125 Taksiranje vazduhoplova**

Operator mora da obezbijedi da se vazduhoplovom taksira po aerodromskim površinama za kretanje samo ako je osoba za komandama:

- (a) odgovarajuće kvalifikovan pilot, ili
- (b) je određen od strane operatora i:
  - (1) obučen da taksira vazduhoplov;
  - (2) obučen da koristi radio stanicu;
  - (3) on/ona je primio instrukcije u vezi plana aerodroma, ruta, znakova, obilježavanja, svjetla, signala i instrukcija kontrole letjenja (ATC), frazeologije i procedura;
  - (4) on/ona je u stanju da se ponaša u skladu sa operativnim standardima neophodnim za sigurno kretanje aviona na aerodromu.

#### **CAT.GEN.MPA.130 Puštanje u pogon rotora - helikopteri**

Helikopterski rotor se može pokrenuti puštanjem u pogon u svrhe letjenja samo od strane kvalifikovanog pilota za komandama.

### **CAT.GEN.MPA.135 Pristup letačkoj kabini**

- (a) Operator mora da obezbijedi da niko, osim član letačke posade na dužnosti, ne smije da uđe ili da se prevozi u letačkoj kabini, osim ako to lice nije:
  - (1) član operativne posade;
  - (2) predstavnik nadležnih ili inspekcijskih vlasti, ako je potrebno da bude u letačkoj kabini tokom obavljanja njegovih / njenih službenih dužnosti, ili
  - (3) ovlašćeno da pristupi letačkoj kabini u skladu sa instrukcijama koje se nalaze u operativnom priručniku.
- (b) Zapovjednik mora da obijebedi da:
  - (1) pristup u letačku kabinu ne prouzrokuje ometanje ili miješanje u rad letačke posade i
  - (2) sva lica koja se prevoze u letačkoj kabini budu upoznata sa odgovarajućim sigurnosnim procedurama.
- (c) Zapovjednik donosi konačnu odluku o pristupu u letačku kabinu.

### **CAT.GEN.MPA.140 Prenosivi elektronski uređaji**

Operator neće dozvoliti bilo kom licu da koristi prenosivi elektronski uređaj (PED) u kabini vazduhoplova koji može negativno da utiče na performanse sistema vazduhoplova i opreme, i preduzeće sve razumne mjere da spriječi njihovo korišćenje.

### **CAT.GEN.MPA.145 Informacije o opremi za situacije u slučaju opasnosti i opremi za preživljavanje koja se nosi u vazduhoplovu**

Operator mora u svakom trenutku imati na raspolaganju, za hitnu komunikaciju sa centrima za koordinaciju spašavanja (RCCs), liste koje sadrže informacije o opremi za situacije u slučaju opasnosti i opremi za preživljavanje koja se nosi u bilo kom njegovom vazduhoplovu.

### **CAT.GEN.MPA.150 Prinudno slijetanje na vodu - avioni**

Operator može da koristi avion sa konfiguracijom putničkih sjedišta većom od 30 na letovima iznad vode na rastojanju od kopna pogodnog za prinudno slijetanje, većem od 120 minuta pri brzini krstarenja, ili 400 NM, što god je manje, samo ako je avion u skladu sa odredbama prinudnog slijetanja na vodu propisanim u primjenljivom propisu o plovidbenosti.

### **CAT.GEN.MPA.155 Prevoz borbenog oružja i municije**

- (a) Operator može da prevozi borbeno oružje ili municiju vazduhoplovom samo ako posjeduje odobrenje za to dobijeno od strane svih država čiji bi se vazdušni prostor koristio za taj let.
- (b) Kada je dobijeno odobrenje, operator mora da obezbijedi da borbeno oružje i municija:
  - (1) budu odloženi u vazduhoplovu na mjestu koje je nedostupno putnicima za vrijeme leta, i

- (2) u slučaju vatrenog oružja, da je isto nenapunjeno.
- (c) Operater mora da obezbijedi da, prije početka leta, zapovjednik bude obaviješten o podacima i lokaciji bilo kog borbenog oružja i municije koji treba da se prevoze u vazduhoplovu.

#### **CAT.GEN.MPA.160 Prevoz sportskog oružja i municije**

- (a) Operator mora da preduzme sve razumne mjere da bi osigurao da svo sportsko oružje koje treba da se prevozi vazduhoplovom bude prijavljeno operatoru.
- (b) Operator koji prihvata prevoz sportskog oružja mora da obezbijedi da je isto:
  - (1) odloženo u vazduhoplovu na mjestu koje je nedostupno putnicima u toku leta, i
  - (2) u slučaju vatrenog oružja ili drugog oružja koje može sadržati municiju, da je nenapunjeno.
- (c) Municija za sportsko oružje može da se nosi u predatom prtljagu putnika, uz određena ograničenja, u skladu sa tehničkim instrukcijama.

#### **CAT.GEN.MPA.161 Prevoz sportskog oružja i municije - olakšice**

Bez obzira na CAT.GEN.MPA.160 (b), za helikoptere sa maksimalnom sertifikovanom masom pri polijetanju (MCTOM) od 3175 kg ili manje kojima se leti danju i na rutama na kojima se leti pomoću vizuelnih orijentira, sportsko oružje može da se nosi na mjestu koje je dostupno u toku leta, pod uslovom da je operator uspostavio odgovarajuće procedure i neizvodljivo je da bude smješteno u nepristupačnom odjeljku tokom leta.

#### **CAT.GEN.MPA.165 Način prevoza lica**

Operator mora da preduzme sve mjere kako bi obezbijedio da nema nijedne osobe u bilo kom dijelu vazduhoplova u letu koji nije namijenjen za smještaj lica, osim ako privremeni pristup nije odobren od strane zapovjednika:

- (a) radi preduzimanja radnji neophodnih za sigurnost vazduhoplova ili bilo kog lica, životinje ili robe u vazduhoplovu, ili
- (b) dijelu vazduhoplova u kome se prevoze tovar ili zalihe, a koji je konstruisan da omogući osobi da ima pristup istima dok je vazduhoplov u letu.

#### **CAT.GEN.MPA.170 Alkohol i droge**

Operator mora da preduzme sve razumne mjere da obezbijedi da nijedno lice ne uđe niti bude u vazduhoplovu kada je pod uticajem alkohola ili droga u mjeri u kojoj može da ugrozi sigurnost vazduhoplova ili ljudi u njemu.

#### **CAT.GEN.MPA.175 Ugrožavanje sigurnosti**

Operator mora da preduzme sve razumne mjere da obezbijedi da se nijedno lice ne ponaša nesmotreno ili nesavjesno ili ne reaguje na način da:

- (a) ugrozi vazduhoplov ili lica u njemu, ili
- (b) učini ili dozvoli da vazduhoplov ugrozi bilo koju osobu ili imovinu.

#### **CAT.GEN.MPA.180 Dokumenti, priručnici i informacije koji se nose**

- (a) Sljedeća dokumenta, priručnici i informacije moraju da se nose na svakom letu, kao originali ili kopije ukoliko nije drugačije naznačeno:
  - (1) letački priručnik vazduhoplova (AFM), ili ekvivalentna dokumenta;
  - (2) originalno uvjerenje o registraciji;
  - (3) originalno uvjerenje o plovidbenosti (CofA);
  - (4) certifikat o buci, uključujući i engleski prevod, gdje je isto dodijeljeno od strane odgovornog organa za izdavanje certifikata o buci;
  - (5) ovjerena kopija certifikata vazdušnog operatora (AOC);
  - (6) operativne specifikacije relevantne za tip vazduhoplova, izdate sa AOC-om;
  - (7) originalna radio dozvola vazduhoplova, ako je primjenljivo;
  - (8) certifikat(i) o osiguranju od odgovornosti od štete učinjene prema trećim licima;
  - (9) dnevnik leta, ili ekvivalent, za vazduhoplove;
  - (10) tehnički dnevnik vazduhoplova, u skladu sa Aneksom I (Dio-M) Uredbe (EZ) br.2042/2003;
  - (11) detalje prijavljenog ATS plana letjenja, ako je primjenljivo;
  - (12) aktuelne i odgovarajuće vazduhoplovne karte za rutu predviđenog leta i sve rute duž kojih je bilo razumno očekivati da let može biti preusmjeren;
  - (13) procedure i informacije o vizuelnim signalima za upotrebu prilikom presrijetanja;
  - (14) informacije koje se tiču traganja i spašavanja za područje predviđenog leta, koje moraju da budu lako dostupne u letačkoj kabini;
  - (15) aktuelni djelovi operativnog priručnika koji su relevantni za dužnosti članova posade, a koji moraju da budu lako dostupni članovima posade;
  - (16) MEL;
  - (17) odgovarajuća obavještenja vazduhoplovnom osoblju (NOTAMs) i briefing dokumentacija službe vazduhoplovnih informacija (AIS);
  - (18) odgovarajući meteorološki podaci;
  - (19) tovar i / ili putnički manifesti, ako je primjenljivo;
  - (20) dokumentacija za proračun mase i centraže;
  - (21) operativni plan leta, ako je primjenljivo;
  - (22) obavještenje o posebnim kategorijama putnika (SCPs) i posebnim teretima, ako je primjenljivo i
  - (23) bilo koja druga dokumentacija koja može da bude od značaja za let ili se zahtijeva od država a koje imaju veze sa letom.
- (b) Bez obzira na (a), za letove po pravilima vizuelnog letjenja (VFR) po danu sa vazduhoplovima na motorni pogon koji nisu složeni a koji polijeću i slijeću na isti aerodrom ili operativno mjesto u roku od 24 sata, ili koji ostaju u okviru lokalne oblasti naznačene u operativnom priručniku, sljedeća dokumenta i informacije mogu da bud čuvana na aerodromu ili operativnom mjestu:
  - (1) uvjerenje o buci;
  - (2) radio dozvola vazduhoplova;
  - (3) dnevnik leta, ili ekvivalent;
  - (4) tehnički dnevnik vazduhoplova;

- (5) NOTAM-i i AIS briefing dokumentacija;
  - (6) meteorološke informacije;
  - (7) obavještenje o SCP i posebnom teretu, ako je primjenljivo i
  - (8) dokumentacija o proračunu mase i centraže.
- (c) Bez obzira na (a), u slučaju gubitka ili krađe dokumenata navedenih u stavovima od (a)(2) do (a)(8), let može da se nastavi dok ne stigne na destinaciju ili mjesto gdje se može obezbijediti zamjena dokumenata.

#### **CAT.GEN.MPA.185 Informacije koje se čuvaju na zemlji**

- (a) Operator mora da obezbijedi da najmanje za vrijeme trajanja svakog leta ili serije letova:
- (1) informacije relevantne za let i odgovarajuće za tip leta se čuvaju na zemlji;
  - (2) podaci se čuvaju dok se isti ne dupliraju na mjestu na kome se uskladištavaju ili, ako to nije izvodljivo
  - (3) pomenute informacije se prevoze u vatrostalnom kontejneru u vazduhoplovu.
- (b) Podaci iz (a) obuhvataju:
- (1) kopiju operativnog plana leta, gdje je to primjereno;
  - (2) kopije odgovarajućih djelova tehničkog dnevnika vazduhoplova;
  - (3) NOTAM dokumentacija specifična za rutu ako je posebno mijenjana od strane operatora;
  - (4) dokumentacija proračuna mase i centraže ako je zahtijevana, i
  - (5) obavještenje o posebnom teretu.

#### **CAT.GEN.MPA.190 Obezbjedjivanje dokumentacije i zapisa**

Zapovjednik mora, ukoliko je u razumnom vremenu traženo da se tako uradi od strane ovlašćenog lica nadležnih vlasti, da obezbijedi tom licu dokumentaciju koja se nosi u vazduhoplovu.

#### **CAT.GEN.MPA.195 Čuvanje, izrada i korišćenje snimaka sa uređaja za snimanje leta**

- (a) Nakon nesreće ili nezgode koja podliježe obaveznom prijavljivanju, operator vazduhoplova mora sačuvati originalno snimljene podatke 60 dana, osim ako nije drugačije naloženo od strane istražnog organa.
- (b) Operator obavlja operativne provjere i procjene snimaka uređaja za snimanje podatka sa leta (FDR), snimaka uređaja za snimanje glasa u kokpitu (CVR) i snimaka opreme za prenos podataka (data link) kako bi se obezbijedila kontinuirana ispravnost uređaja za snimanje.
- (c) Operator mora da sačuva snimke za period operativnog vremena FDR-a kao što se zahtijeva shodno CAT.IDE.A.190 ili CAT.IDE.H.190, osim da se, u svrhu testiranja i održavanja FDR-a, do jedan sat od najstarijeg snimljenog materijala u vrijeme testiranja može izbrisati.
- (d) Operator mora da vodi i čuva ažuriranu dokumentaciju koja predstavlja neophodne informacije da konvertuje FDR sirove podatke u parametre izražene u tehničkim jedinicama.
- (e) Operator mora da učini dostupnim svaki snimak uređaja za snimanje koji je sačuvan, ako tako odredi nadležna vlast.
- (f) Bez obzira na Uredbu (EU) br.996/2010 Evropskog parlamenta i Savjeta :

- (1) CVR snimci se koriste samo ako su saglasni svi članovi posade i osoblje održavanja vazduhoplova, za namjene koje nijesu istraga nesreće ili nezgode shodno obaveznom izvještavanju,.
- (2) FDR snimci ili snimci opreme za prenos podataka se koriste samo za namjene koje nisu istraga nesreće ili nezgode koja je predmet obaveznog izvještavanja, ukoliko se takvi snimci:
  - (i) koriste od strane operatora samo u svrhe plovidbenosti ili održavanja, ili
  - (ii) su de-identifikovani, ili
  - (iii) objelodanjeni pod bezbjednim procedurama.

### **CAT.GEN.MPA.200 Prevoz opasnih materija**

- (a) Ako nije drugačije dozvoljeno ovim Aneksom, prevoz opasnih materija vazdušnim putem vrši se u skladu sa Aneksom 18 Čikaške konvencije shodno poslednjim izmjenama i dopunama kao i u skladu sa dokumentom "Tehničke instrukcije za siguran prevoz opasnih materija vazdušnim putem" ( ICAO Doc 9284-AN/905), uključujući i njegove dodatke i druge dopune ili izmjene.
- (b) Opasne materije mogu da se prevoze samo od strane operatora odobrenog u skladu sa Aneksom V (Dio-SPA), Odjeljak G, osim kada:
  - (1) nisu predmet tehničkih uputstava u skladu sa Dijelom 1 tih uputstava, ili
  - (2) ih nose putnici ili članovi posade, ili su u prtljagu, u skladu sa Dijelom 8 tehničkih instrukcija.
- (c) Operator mora da uspostavi procedure kako bi se osiguralo da su sve razumne mjere preduzete da bi se spriječilo nepažljivo unošenje opasnih materija.
- (d) Operator mora da obezbijedi osoblju potrebne informacije koje im omogućavaju da sprovedu svoje odgovornosti, kao što se zahtijeva u tehničkim instrukcijama.
- (e) Operator mora, u skladu sa tehničkim instrukcijama, da bez odlaganja dostavi izvještaj nadležnim vlastima i nadležnim vlastima države gdje se desio događaj koji narušava sigurnost, u slučaju:
  - (1) bilo koje nesreće ili nezgode sa opasnim materijama;
  - (2) otkrića neprijavljenih ili pogrešno prijavljenih opasnih materija u tovaru ili pošti, ili
  - (3) pronalaženja opasnih materija koje nose putnici ili članovi posade, ili u njihovom prtljagu, kada nije u skladu sa Dijelom 8 tehničkih instrukcija.
- (f) Operator mora da obezbijedi da su putnici informisani o opasnim materijama u skladu sa tehničkim instrukcijama.
- (g) Operator mora da obezbijedi da se obavještenja sa informacijama o prevozu opasnih materija dostavljaju na tačkama prihvata za tovar kao što je zahtijevano tehničkim instrukcijama.

## **ODJELJAK B**

### **OPERATIVNE PROCEDURE**

#### **SEKCIJA 1**

##### **Vazduhoplov na motorni pogon**

###### **CAT.OP.MPA.100 Korišćenje operativnih usluga u vazdušnom saobraćaju**

- (a) Operator mora da obezbijedi da:
  - (1) se operativne usluge u vazdušnom saobraćaju (ATS), odgovarajuće za vazdušni prostor i primjenljiva pravila letjenja, koriste za sve letove kad god su na raspolaganju;
  - (2) su operativne instrukcije u toku leta koje uključuju promjenu ATS plana leta, kada je to moguće, koordinirane sa odgovarajućim ATS jedinicama prije nego što se proslijede vazduhoplovu.
- (b) Bez obzira na (a), upotreba ATS-a nije zahtjevana osim ukoliko nije obavezna shodno zahtjevima vazdušnog prostora za:
  - (1) operacije po VFR-u danju nekompleksnih aviona na motorni pogon;
  - (2) helikoptere koji imaju MCTOM od 3175 kg ili manje kojima se upravlja danju na rutama na kojima se navigacija vrši pomoću vizuelnih orijentira, ili
  - (3) lokalne operacije helikoptera, pod uslovom da se usluge traganja i spašavanja mogu održavati.

###### **CAT.OP.MPA.105 Korišćenje aerodroma i operativnih mjesta**

- (a) Operator može da koristi samo aerodrome i operativna mjesta koja su adekvatna za tip(ove) vazduhoplova i predmetne operacije.
- (b) Upotreba operativnih mjesta primjenjuje se samo na:
  - (1) nekompleksne avione na motorni pogon, i
  - (2) helikoptere.

###### **CAT.OP.MPA.106 Korišćenje izolovanih aerodroma - avioni**

- (a) Upotreba izolovanog aerodroma kao aerodroma odredišta sa avionima zahtijeva prethodnu saglasnost nadležnih vlasti.
- (b) Izolovani aerodrom je onaj za koji je alternativna i finalna količina rezerve goriva zahtijevana do najbližeg adekvatnog alternativnog aerodroma odredišta veća od:
  - (1) za avione sa klipnim motorima, gorivo za let od 45 minuta plus 15% od vremena leta koje je planirano da se potroši na nivou krstarenja ili gorivo za let od dva sata, šta god je manje, ili
  - (2) za avione sa turbinskim motorima, gorivo za let od dva sata pri standardnoj potrošnji na nivou krstarenja iznad aerodroma odredišta, uključujući i finalnu rezervu goriva.

###### **CAT.OP.MPA.107 Odgovarajući aerodrom**

Operator smatra aerodrom odgovarajućim ukoliko je, u očekivanom vremenu korišćenja, aerodrom je dostupan i opremljen neophodnim pratećim uslugama, kao što su operativne usluge u vazdušnom

saobraćaju (ATS), odgovarajuće osvjjetljenje, komunikacije, izvještavanje o vremenskim prilikama, navigaciona sredstva i hitne službe.

#### **CAT.OP.MPA.110 Operativni minimum aerodroma**

- (a) Operator utvrđuje operativni minimum aerodroma za svaki odlazni, odredišni ili alternativni aerodrom planiran da se koristi. Ovi minimumi ne smiju biti niži od onih koji su ustanovljeni za takve aerodrome od strane države u kojoj se aerodrom nalazi, osim kada je posebno odobreno od strane te države. Svako povećanje minimum određeno od strane nadležnih vlasti mora da bude dodato operatorovom minimumu.
- (b) Upotreba Head-Up prikaza (HUD), Head-Up sistema za navođenje pri slijetanju (HUDLS) ili sistema pojačane vidljivosti (EVS) može da dozvoli operacije sa manjom vidljivošću od utvrđenog operativnog minimuma aerodroma ako je odobrena u skladu sa SPA. LVO.
- (c) Prilikom uspostavljanja operativnog minimuma aerodroma, operator mora da uzme u obzir sljedeće:
  - (1) tip, performanse i karakteristike upravljanja vazduhoplova;
  - (2) sastav, sposobnost i iskustvo posade;
  - (3) dimenzije i karakteristike poletno-sletne staze / završnog prilaza i oblasti za polijetanje (FATO) koji mogu da se izaberu za korišćenje;
  - (4) adekvatnost i performanse raspoloživih vizuelnih i ne-vizuelnih zemaljskih sredstava;
  - (5) opremu dostupna na vazduhoplovu radi navigacije i / ili kontrole putanje leta tokom polijetanja, prilaza, ravnjanja, slijetanja, održavanja pravca nakon slijetanja i neuspjelog prilaza;
  - (6) za utvrđivanje visine nadvišavanja prepreka, prepreke u prilazu, neuspjelom prilazu i zoni penjanja potrebne za sprovođenje procedura u nepredviđenim situacijama;
  - (7) relativnu/apsolutnu visina nadvišavanja prepreka za procedure instrumentalnog prilaza;
  - (8) načine da se odrede i izvještavaju meteorološki uslovi i
  - (9) tehniku letjenja koja se koristi tokom završnog prilaza.
- (d) Operator utvrđuje način određivanja operativnog minimuma aerodroma u operativnom priručniku.
- (e) Minimum za specifičan prilaz i proceduru slijetanja smije da se koristi samo ako su ispunjeni svi sljedeći uslovi:
  - (1) da je zemaljska oprema koja je prikazana na karti potrebnoj za namjeravanu proceduru ispravna;
  - (2) da su sistemi vazduhoplova potrebni za tip prilaza, ispravni;
  - (3) da su zadovoljeni zahtijevani kriterijumi performansi vazduhoplova i
  - (4) da je posada odgovarajuće kvalifikovana.

#### **CAT.OP.MPA.115 Tehnika letjenja prilaza - avioni**

- (a) Svi prilazi moraju da se lete kao stabilini prilazi osim ako nije drugačije odobreno od strane nadležnih vlasti za određeni prilaz određenoj poletno-sletnoj stazi.
- (b) Neprecizni prilazi
  - (1) tehnika neprekidnog snižavanja u završnom prilazu (CDFA) mora da se koristi za sve neprecizne prilaze.

- (2) Bez obzira na (1), druga tehnika letjenja prilaza se može koristiti za određenu prilaz kombinaciju / poletno-sletne staze ako je odobreno od strane nadležnih vlasti. U tim slučajevima, primjenljiva najmanja horizontalna vidljivost duž poletno sletne staze (runway visual range-RVR):
- (i) mora da bude povećana za 200 m za kategoriju A i B aviona i 400 m za kategorije C i D aviona, ili
  - (ii) za aerodrome gdje postoji javni interes da se održe postojeće operacije i CDFA tehnika se ne može primijeniti, mora da se uspostavi i redovno pregleda od strane nadležnih vlasti, uzimajući u obzir iskustvo operatora, program obuke i kvalifikacije letačke posade.

#### **CAT.OP.MPA.120 Radarski prilaz (airoborne radar approaches-ARAs) za operacije iznad vode - helikopteri**

- (a) ARA smije da se preduze samo ako:
- (1) radar daje navođenje koje obezbjeđuje nadvišavanje prepreke i
  - (2) bilo:
    - (i) da je minimalna relativna visina snižavanja (MDH) određena radio-visinomjerom, ili
    - (ii) da se primjenjuje minimalna apsolutna visina snižavanja (MDA), plus odgovarajuća margina.
- (b) ARA na vodene platforme i plovila smiju da se sprovode samo u operacijama sa višečlanom posadom.
- (c) Daljina odluke obezbjeđuje adekvatnu visinu nadvišavanja prepreke u neuspjelom prilazu od bilo kojeg odredišta za koju je ARA planiran.
- (d) Prilaz smije da se nastavi van daljine odluke ili ispod MDA/H samo kada je uspostavljen vizuelni kontakt sa odredištom.
- (e) Za operacije sa jednim pilotom, odgovarajuće povećanje mora da se doda MDA / H i daljini odluke.

#### **CAT.OP.MPA.125 Procedure instrumentalnog odlaska i prilaza**

- (a) Operator mora da obezbijedi da se koriste procedure instrumentalnog odlaska i prilaza uspostavljene od strane države aerodroma.
- (b) Bez obzira na (a), zapovjednik može da prihvati ATC odobrenje da odstupi od objavljene rute odlaska ili dolaska, pod uslovom da se poštuju kriterijumi nadvišavanja prepreka i u potpunosti se uzimaju u obzir operativni uslovi. U svakom slučaju, završni prilaz mora da se leti vizuelno ili u skladu sa utvrđenim procedurama instrumentalnog prilaza.
- (c) Bez obzira na (a), operator može da koristi procedure osim onih pomenutih pod (a) pod uslovom da su odobreni od strane države u kojoj se nalazi aerodrom i da su navedeni u operativnom priručniku.

#### **CAT.OP.MPA.130 Procedure za smanjenje buke - avioni**

- (a) Osim za VFR letove nekompleksnih aviona na motorni pogon, operator mora da uspostavi odgovarajuće operativne procedure odlaska i dolaska / prilaza za svaki tip aviona, uzimajući u obzir potrebu da se minimizira uticaj buke vazduhoplova.

- (b) Procedure moraju:
  - (1) obezbijediti da sigurnost ima prioritet u odnosu na smanjenje buke i
  - (2) biti jednostavne i sigurne bez značajnog povećanja obima posla posade tokom kritičnih faza leta.

#### **CAT.OP.MPA.131 Procedure za smanjenje buke - helikopteri**

- (a) Operator mora da obezbijedi da procedure polijetanja i slijetanja uzimaju u obzir potrebu da se minimizira efekat buke helikoptera.
- (b) Procedure moraju:
  - (1) obezbijediti da sigurnost ima prioritet u odnosu na smanjenje buke i
  - (2) biti jednostavne i sigurne bez značajnog povećanja obima posla posade tokom kritičnih faza leta.

#### **CAT.OP.MPA.135 Rute i područja operacija - opšte**

- (a) Operator mora da obezbijedi da se operacije obavljaju samo na rutama, ili u oblastima za koje su:
  - (1) obezbijeđeni zemaljski objekti i usluge, uključujući meteorološke usluge, adekvatne za planiranu operaciju;
  - (2) performanse vazduhoplova adekvatne da ispune zahtjeve minimalne visine leta;
  - (3) oprema vazduhoplova ispunjava minimalne zahtjeve za planiranu operaciju i
  - (4) odgovarajuće karte i mape dostupne.
- (b) Operator mora da obezbijedi da se operacije obavljaju u skladu sa svim ograničenjima na rutama ili područjima operacija navedenim od strane nadležnih vlasti.
- (c) (a) (1) se neće primjenjivati na operacije nekompleksnih vazduhoplova na motorni pogon po VFR-u danju na letovima sa polascima iz i dolascima na isti aerodrom ili operativno mjesto.

#### **CAT.OP.MPA.136 Rute i područje operacija – jednomotorni avioni**

Operator mora obezbijediti da operacije jednomotornih aviona budu sprovedene samo na rutama, ili u oblastima gdje su raspoložive površine koje dozvoljavaju obavljanje sigurnog prinudnog slijetanja.

#### **CAT.OP.MPA.137 Rute i područja operacija - helikopteri**

Operator mora obezbijediti da:

- (a) za helikoptere koji obavljaju operacije sa performansama klase 3 budu raspoložive površine koje dozvoljavaju obavljanje sigurnog prinudnog slijetanja, osim kada helikopter ima odobrenje za operacije, u skladu sa CAT.POL.H.420;
- (b) za helikoptere koji obavljaju operacije sa performansama klase 3 i koji sprovode "priobalne tranzitne" letove, operativni priručnik sadrži procedure kako bi se osiguralo da je širina priobalnog koridora, i opreme u helikopteru, u skladu sa tada važećim uslovima.

### **CAT.OP.MPA.140 Maksimalna udaljenost od odgovarajućeg aerodroma za dvomotorne avione bez ETOPS odobrenja**

- (a) Osim ako nije odobren od strane nadležnih vlasti, u skladu sa Aneksom V (Dio-SPA), pod-dijelom F, operator ne smije sprovoditi operacije dvomotornim avionom na ruti koja sadrži tačku dalju od odgovarajućeg aerodroma, pod standardnim uslovima u mirnom vazduhu:
  - (1) za avione performanse klase A sa bilo:
    - (i) maksimalnom operativnom konfiguracijom putničkih sjedišta (MOPSC) od 20 ili više, ili
    - (ii) maksimalnom masom pri polijetanju 45360 kg ili više,rastojanje koje se preleti za 60 minuta pri brzini krstarenja sa jednim neispravnim motorom (OEI) utvrđenoj u skladu sa (b);
  - (2) za avione klase performansi A sa:
    - (i) MOPSC od 19 ili manje, i
    - (ii) maksimalnom masom na polijetanju manjom od 45360 kgrastojanje koje se preleti za 120 minuta ili, uz odobrenje nadležnih vlasti, do 180 minuta za turbomlazne avione, pri brzini krstarenja OEI utvrđenoj u skladu sa (b);
  - (3) za avione klase performansi B ili C:
    - (i) rastojanje koje se preleti za 120 minuta pri brzini krstarenja OEI utvrđenoj u skladu sa (b) ili
    - (ii) 300 NM, što god je manje.
- (b) Operator mora odrediti brzinu za proračun maksimalnog rastojanja do odgovarajućeg aerodroma za svaki tip ili varijantu dvomotornog aviona koji koristi, koja ne prelazi VMO (maksimalnu operativnu brzinu) na osnovu stvarne brzine koju avion može održati sa jednim neispravnim motorom.
- (c) Operator mora da uključi u operativni priručnik sljedeće podatke specifične za svaki tip ili varijantu,:
  - (1) utvrđenu OEI brzinu krstarenja i
  - (2) utvrđenu maksimalnu udaljenost od adekvatnog aerodroma.
- (d) da dobije odobrenje iz (a) (2), operator mora pružiti dokaze da:
  - (1) kombinacija avion / motor ima odobrenje tipa i pouzdanosti za operacije povećanog doleta za avione sa dva motora (ETOPS);
  - (2) je implementiran skup uslova kako bi se osiguralo da se avion i njegovi motori održavaju na način da se ispunjavaju neophodni kriterijumi pouzdanosti, i
  - (3) su letačka posada i ostalo operativno osoblje obučeni i adekvatno kvalifikovani da sprovedu planirane operacije.

### **CAT.OP.MPA.145 Uspostavljanje minimalnih visina leta**

- (a) Operator utvrđuje za sve segmente rute koji će se letjeti:
  - (1) minimalne visine leta koje obezbjeđuju potrebno nadvišavanje terena, uzimajući u obzir uslove pod-dijela C i
  - (2) metod za letačku posadu da utvrdi predmetne visine.
- (b) Metod za utvrđivanje minimalne visine leta odobrava nadležne vlasti.

- (c) Ako se minimalne visine leta utvrđene od strane operatora i države iznad koje se leti razlikuju, primenjuju se veće vrijednosti.

#### **CAT.OP.MPA.150 Politika planiranja goriva**

- (a) Operator utvrđuje politiku planiranja goriva u cilju planiranja leta i ponovnog planiranja u toku leta da osigura da se na svak let nosi dovoljno goriva za planiranu operaciju i rezerve za pokrivanje odstupanja od planirane operacije. Politika planiranja goriva i svaka njena promjena zahtijevaju prethodno odobrenje od strane nadležnih vlasti.
- (b) Operator mora da obezbijedi da se planiranje letova zasniva najmanje na:
- (1) procedurama sadržanim u operativnom priručniku i:
    - (i) podacima dobijenim od proizvođača vazduhoplova, ili
    - (ii) tekućim specifičnim podacima vazduhoplova izvedenim iz sistema monitoringa potrošnje goriva;
  - i
  - (2) operativnim uslovima pod kojima se let treba obavljati, uključujući:
    - (i) podatke o potrošnji goriva vazduhoplova;
    - (ii) planirane mase;
    - (iii) očekivane meteorološke uslove, i
    - (iv) procedure i ograničenja službe za pružanje usluga u vazdušnom saobraćaju.
- (c) Operator mora da obezbijedi da predpoletni proračun upotrebljivog goriva neophodnog za let uključuje:
- (1) gorivo za taksiranje;
  - (2) putno gorivo;
  - (3) rezervu goriva koja se sastoji od:
    - (i) goriva za nepredviđene slučajeve;
    - (ii) goriva za alternaciju, ako je neophodan alternativni aerodrom odredišta;
    - (iii) finalne rezerve goriva i
    - (iv) dodatnog goriva ako to zahtijeva vrsta operacija;
  - i
  - (4) ekstra gorivo ako to zahtijeva zapovjednik.
- (d) Operater mora da obezbijedi da se procedure ponovnog planiranja u toku leta za proračun upotrebljivog goriva zahtijevanog kada let mora da se nastavi duž rute ili na aerodrom odredišta koji nije prvobitno planiran, obuhvata:
- (1) putno gorivo za ostatak leta i
  - (2) rezerve goriva koja se sastoje od:
    - (i) goriva za nepredviđene slučajeve;
    - (ii) goriva za alternaciju, ako je neophodan alternativni aerodrom odredišta;
    - (iii) finalne rezerve goriva i
    - (iv) dodatnog goriva ako to zahtijeva vrsta operacija;
  - i
  - (3) ekstra gorivo ako to zahtijeva zapovjednik.

### **CAT.OP.MPA.151 Politika planiranja goriva - olakšice**

- (a) Bez obzira na CAT.OP.MPA.150 (b) do (d), za operacije aviona performansi klase B operator mora da obezbijedi da prepoletni proračun upotrebljivog goriva zahtjevanog za let uključuje:
- (i) gorivo za taksiranje, ako je značajno;
  - (ii) putno gorivo;
  - (iii) rezervno gorivo, koje se sastoji od:
    - (A) goriva za nepredviđene slučajeve koje nije manje od 5% od planiranog putnog goriva ili, u slučaju ponovnog planiranja u toku leta, 5% putnog goriva od ostataka leta i
    - (B) finalne rezerve goriva za let od dodatnih 45 minuta za klipne motore ili 30 minuta za turbinske motore;
  - (iv) gorivo za alternaciju koje treba da obezbijedi da se stigne na alternativni aerodrom preko odredišta, ukoliko je alternativni aerodrom odredišta potreban, i
  - (v) ekstra gorivo, ako je naznačeno od strane zapovjednika.
- (b) Bez obzira na CAT.OP.MPA.150 (b) do (d) za helikoptere sa MCTOM od 3175 kg ili manje, po danu i na rutama na kojima se navigacija vrši na osnovu vizuelnih orijentira ili za lokalne helikopterske operacije, politika planiranja goriva mora obezbijediti da, po završetku leta ili serije letova, finalna rezerva goriva ne bude manje od iznosa dovoljnog za:
- (1) 30 minuta letjenja pri normalnoj brzini krstarenja, ili
  - (2) 20 minuta letjenja pri normalnoj brzini krstarenja kada se leti u okviru oblasti koja pruža stalna i pogodna mjesta za predostrožno slijetanje.

### **CAT.OP.MPA.155 Prevoz putnika posebne kategorije (SCPs)**

- (a) Lica koja zahtijevaju posebne uslove, asistenciju i / ili uređaje kada se prevoze letom će se smatrati SCP uključujući najmanje:
- (1) lica sa smanjenom pokretljivošću (PRMs) za koja se, bez obzira na Uredbu (EZ) br.1107/2006, podrazumijeva da predstavljaju lica čija je pokretljivost smanjena usled fizičke onesposobljenosti, senzorne ili lokomotorne, trajne ili privremene, intelektualne onesposobljenosti ili oštećenja ili bilo kojeg drugog uzroka onesposobljenosti ili starosti;
  - (2) male djece i djeca bez pratnje, i
  - (3) deportovana lica, neprihvatljivi putnici ili zatvorenici pod pratnjom.
- (b) SCP se moraju sprovoditi pod uslovima koji obezbjeđuju sigurnost vazduhoplova i putnika i posade u njemu prema procedurama ustanovljenim od strane operatora.
- (c) SCP se ne smiju dodijeliti, niti zauzimati, sjedišta koja omogućavaju direktan pristup izlazima za slučaj opasnosti ili gdje njihovo prisustvo može da:
- (1) ometa članove posade u njihovim dužnostima;
  - (2) ometa pristup oprem za hitne situacije; ili
  - (3) ometa hitnu evakuaciju vazduhoplova.
- (d) Zapovjednik mora da bude unaprijed obaviješten kada se SCP prevoze vazduhoplovom.

### **CAT.OP.MPA.160 Skladištenje prtljaga i tovara**

Operator mora uspostaviti procedure kako bi se obezbijedilo da:

- (a) u putničku kabinu bude unešen samo ručni prtljag koji može biti adekvatno i bezbjedno odložen ,i
- (b) sav prtljag i tovar u kabini koji bi mogli da dovedu do povrede ili oštećenja, ili ometaju prolaze i izlaze ako su pomjereni, budu postavljeni tako da se ne može pomjerati.

#### **CAT.OP.MPA.165 Raspored putnika na sjedištima**

Operator mora uspostaviti procedure kako bi se osiguralo da putnici sjede tako da, u slučaju hitne evakuacije, oni budu u mogućnosti da pomognu i da ne ometaju evakuaciju vazduhoplova.

#### **CAT.OP.MPA.170 Obavješćavanje putnika**

Operator mora obezbijediti da su putnicima:

- (a) pružena obavještenja i prikaz koji se odnosi na sigurnost u obliku koji olakšava primjenu procedura koje se primenjuju u slučaju hitne situacije i
- (b) data uputstva koja sadrže sigurnosne informacije na kojoj su instrukcije koje slikovito prikazuju upotrebu opreme i izlaza koji se koriste za slučaj opasnosti.

#### **CAT.OP.MPA.175 Priprema leta**

- (a) Operativni plan leta mora da bude dovršen za svaki predviđeni let na osnovu razmatranja performansi vazduhoplova, drugih operativnih ograničenja i relevantnih očekivanih uslova na ruti kojom će se letjeti i na predmetnim aerodromima / operativnim mjestima.
- (b) Let neće započeti ukoliko se zapovjednik nije uvjerio da:
  - (1) su ispunjene sve stavke predviđene u 2.a.3 Aneksa IV Uredbe (EZ) br.216/2008 u vezi sa plovidbenošću i registracijom vazduhoplova, instrumentima i opremom, masom i lokacijom težišta (CG), operativnim ograničenjima prtljaga i tovara i vazduhoplova;
  - (2) se vazduhoplovom ne leti suprotno odredbama liste odstupanja od konfiguracije (CDL);
  - (3) su raspoloživi djelovi operativnog priručnika koji su potrebni za obavljanje leta;
  - (4) su u kabini vazduhoplova dostupni dokumenti, dodatne informacije i obrasci koji su potrebni shodno CAT.GEN.MPA.180;
  - (5) su dostupne važeće karte, mape i prateća dokumentacija ili ekvivalentni podaci da pokriju planirani let vazduhoplova uključujući bilo kakva skretanja koja se s razlogom mogu očekivati;
  - (6) su raspoloživi i adekvatni zemaljski objekti i službe potrebne za planirani let;
  - (7) odredbe navedene u operativnom priručniku u pogledu goriva, ulja, kiseonika, minimalnih sigurnih visina, operativnih minimuma aerodroma i raspoloživost alternativnih aerodroma, gdje se to traži, mogu biti ispoštovani za planirani let i
  - (8) može biti ispoštovano bilo koje dodatno operativno ograničenje.
- (c) Bez obzira na (a), operativni plan leta nije potreban za letjenje po VFR-u:
  - (1) nekompleksnih aviona na motorni pogon koji polijeću i slijeću na isti aerodrom ili operativno mjesto, ili
  - (2) helikoptera koji imaju MCTOM od 3175 kg ili manje, po danu i na rutama na kojima se navigacija vrši pomoću vizuelnih orijentira u lokalnoj oblasti kao što je navedeno u operativnom priručniku.

### **CAT.OP.MPA.180 Izbor aerodroma - avioni**

- (a) Ako nije moguće koristiti aerodrom odlaska kao alternativni aerodrom za polijetanje zbog meteoroloških razloga ili razloga performansi, operator mora izabrati drugi odgovarajući alternativni aerodrom za polijetanje koji nije dalje od odlaznog aerodroma:
  - (1) za dvomotorne avione:
    - (i) jedan sat letjenja na OEI brzini krstarenja po AFM u standardnim uslovima mirnog vazduha na osnovu stvarne mase pri polijetanju, ili
    - (ii) ETOPS odobrenog vremena skretanja u skladu sa Aneksom V (Dio-SPA), pod-dijelom F, koje podliježe bilo kojoj MEL restrikciji, do maksimalno dva sata, na OEI brzini krstarenja po AFM u standardnim uslovima mirnog vazduha na osnovu stvarne mase pri polijetanju;
  - (2) za tromotorne i četvoromotorne avione, dva sata letjenja na OEI brzini krstarenja po AFM u standardnim uslovima mirnog vazduha na osnovu stvarne mase na polijetanju.  
Ako AFM ne sadrži OEI brzini krstarenja, brzina koja se koristi za proračun mora da bude ona koja je postignuta sa preostalim motorom (-ima) podešenim na najvećoj stalnoj snazi.
- (b) Operator mora odabrati najmanje jedan alternativni aerodrom odredišta za svaki IFR let, osim ako aerodrom odredišta nije izolovan aerodrom ili:
  - (1) trajanje planiranog leta od polijetanja do slijetanja ili, u slučaju ponovnog planiranja u toku leta u skladu sa CAT.OP.MPA.150 (d), preostalo vrijeme leta do odredišta, ne prelazi šest sati i
  - (2) dvije odvojene poletno-sletne staze su raspoložive i upotrebljive na aerodromu odredišta i odgovarajući vremenski izvještaji i / ili prognoze za aerodrom odredišta pokazuju da, za period od jednog sata prije sve do jednog sata nakon očekivanog vremena dolaska na odredišni aerodrom, baza oblaka mora da bude najmanje 2000 ft ili visina kruženja + 500 m, što god je veće, a vidljivost pri zemlji mora da bude najmanje 5 km.
- (c) Operator mora izabrati dva alternativna aerodroma odredišta kada:
  - (1) odgovarajući vremenski izvještaji i / ili prognoze za aerodrom odredišta pokazuju da u periodu koji počinje jedan sat prije i završava jedan sat poslije predviđenog vremena dolaska, vremenski uslovi budu ispod primjenljivih planiranih minimuma, ili
  - (2) nema raspoloživih meteoroloških informacija.
- (d) Operator mora navesti sve potrebne alternativne aerodrom (-e) u operativnom planu leta.

### **CAT.OP.MPA.181 Izbor aerodroma i operativnih mjesta - helikopteri**

- (a) Za letove u okviru instrumentalnih meteoroloških uslova (instrument meteorological conditions-IMC), zapovjednik mora izabrati alternativni aerodrom polijetanja u okviru vremena od jednog sata leta pri normalnoj brzini krstarenja ako ne bi bilo moguće da se vrati na mjesto polaska zbog meteoroloških razloga.
- (b) Za IFR letove ili kada lete po VFR-u i vrše navigaciju sredstvima koja nisu vizuelni orijentiri, zapovjednik će odrediti najmanje jedan alternativni aerodrom odredišta u operativnom planu leta, osim ako:
  - (1) odredište nije priobalni aerodrom i helikopter leti s mora;

- (2) za let na bilo koje drugo kopneno odredište, trajanje leta i meteorološki uslovi koji preovladavaju su takvi da, u planiranom vremenu dolaska na mjesto namjeravanog slijetanja, prilaz i slijetanje su mogući pod vizuelnim meteorološkim uslovima (VMC), ili
- (3) mjesto namjeravanog slijetanja je izolovano i alternacija nije raspoloživa; u ovom slučaju, tačka bez povratka (PNR) mora da bude utvrđena.
- (c) Operator mora odabrati dva odredišna alternativna aerodroma kada:
  - (1) odgovarajući vremenski izvještaji i / ili prognoze za aerodrom odredišta ukazuju da će u periodu koji počinje jedan sat prije i završava jedan sat poslije predviđenog vremena dolaska, vremenski uslovi biti ispod primjenljivih planiranih minimuma, ili
  - (2) nema raspoloživih meteoroloških informacija za aerodrom odredišta.
- (d) Operator može izabrati alternativne aerodrome odredišta na moru, kada se sljedeći kriterijumi primjenjuju:
  - (1) alternativni odredišni aerodrom na moru se koristi samo nakon PNR-a. Prije PNR-a alternativni aerodromi na kopnu se koriste;
  - (2) OEI sposobnost slijetanja mora da bude ostvariva na alternativnom aerodromu;
  - (3) u mjeri u kojoj je to moguće, raspoloživost mjesta slijetanja mora da bude zagarantovana. Procjenjuju se dimenzije, konfiguracija i udaljenost pojedinačnih heliodroma ili drugih mjesta u cilju uspostavljanja operativne podobnosti za upotrebu kao alternativnog aerodroma za svaki tip helikopter koji je predložen da se koristi;
  - (4) meteorološki minimumi se utvrđuju uzimajući u obzir tačnost i pouzdanost meteoroloških informacija;
  - (5) MEL sadrži posebne odredbe za ovu vrstu operacije i
  - (6) alternativni aerodrom na moru će jedino biti selektovan ako je operator ustanovio proceduru u operativnom priručniku.
- (e) Operator mora navesti sve potrebne alternativne aerodrome u operativnom planu leta.

## **CAT.OP.MPA.185 Minimumi za planiranje IFR letove - avioni**

- (a) *Minimumi za planiranje alternativnih aerodroma za polijetanje*  
 Operator smije izabrati aerodrom kao alternativni aerodrom polijetanja samo kada odgovarajući vremenski Izvještaji i / ili prognoze ukazuju da će, u toku perioda koji počinje jedan sat prije i završava jedan sat poslije predviđenog vremena dolaska na aerodrom, vremenski uslovi biti na ili iznad primjenljivih minimuma za slijetanje određenih u skladu sa CAT.OP.MPA.110. Baza oblaka mora da bude uzeta u obzir kada su jedine raspoložive operacije prilaza neprecizni prilazi (NPA) i / ili kruženje. Svako ograničenje u vezi sa OEI operacijama mora biti uzeto u obzir.
- (b) *Minimumi za planiranje odredišnog aerodroma osim izolovanog odredišnog aerodroma*  
 Operator smije izabrati odredišni aerodrom samo kada:
  - (1) odgovarajući vremenski izvještaji i / ili prognoze ukazuju da će, tokom perioda koji počinje jedan sat prije i završava jedan sat poslije predviđenog vremena dolaska na aerodrom, vremenski uslovi biti na ili iznad primjenljivih minimuma planiranja kao što slijedi:
    - (i) RVR / vidljivost (VIS) određena u skladu sa CAT.OP.MPA.110 i
    - (ii) za NPA ili kruženje, baza oblaka na ili iznad MDH;
 ili
  - (2) se biraju dva alternativna odredišna aerodroma.

- (c) *Minimumi za planiranje za alternativni odredišni aerodrom, izolovani aerodrom, alternativni aerodrom na ruti za gorivo(ERA za gorivo), alternativni aerodrom na ruti (en-route alternate - ERA)*

Operator može izabrati aerodrom za jednu od nabrojanih svrha samo kada odgovarajući vremenski Izvještaji i / ili prognoze ukazuju da će, tokom perioda koji počinje jedan sat prije i završava jedan sat poslije predviđenog vremena dolaska na aerodrom, vremenski uslovi biti na ili iznad minimuma za planiranje iz Tabele 1.

**Tabela 1**

**Minimumi za planiranje**

Alternativni odredišni aerodrom, izolovani odredišni aerodrom, ERA za gorivo i ERA aerodromi

| Tip prilaza  | Minimumi za planiranje                                                       |
|--------------|------------------------------------------------------------------------------|
| CAT II i III | CAT I RVR                                                                    |
| CAT I        | NPA RVR / VIS<br>Baza oblaka mora da bude na ili iznad MDH                   |
| NPA          | NPA RVR / VIS + 1000 m<br>Baza oblaka mora da bude na ili iznad MDH + 200 ft |
| Kruženje     | Kruženje                                                                     |

**CAT.OP.MPA.186 Minimumi za planiranje za IFR letove - helikopteri**

- (a) *Minimumi za planiranje alternativnih aerodrom za polijetanje*

Operator može odabrati aerodrom ili mjesto slijetanja kao alternativni aerodrom polijetanja samo kada odgovarajući vremenski Izvještaji i / ili prognoze ukazuju da će, tokom perioda koji počinje jedan sat prije i završava jedan sat poslije predviđenog vremena dolaska na alternativnom aerodromu polijetanja, vremenski uslovi biti na ili iznad primjenljivih minimuma za slijetanje određenih u skladu sa CAT.OP.MPA.110. Baza oblaka mora da bude uzeta u obzir kada su jedine raspoložive operacije prilaza NPA operacije. Svako ograničenje u vezi sa OEI operacijama mora da bude uzeto u obzir.

- (b) *Minimumi za planiranje odredišnog aerodroma i alternativnog odredišnog aerodroma*

Operator smije selektovati odredište i / ili alternativni aerodrom odredišta samo kada odgovarajući vremenski Izvještaji i / ili prognoze ukazuju da će, tokom perioda koji počinje jedan sat prije i završava jedan sat poslije predviđenog vremena dolaska na aerodrom ili operativno mjesto, vremenski uslovi biti na ili iznad primjenljivih minimuma za planiranje kao što slijedi:

- (1) osim kako je predviđeno u CAT.OP.MPA.181 (d) minimum za planiranje odredišnog aerodroma mora da bude:
  - (i) RVR / VIS određen, u skladu sa CAT.OP.MPA.110 i
  - (ii) za NPA operacije, baza oblaka na ili iznad MDH;
- (2) minimum za planiranje alternativnog(ih) aerodroma odredišta kao što je prikazano u tabeli 1.

**Tabela 1****Minimumi za planiranje alternativnog aerodroma odredišta**

| Vrsta prilaza | Minimumi za planiranje                                                         |
|---------------|--------------------------------------------------------------------------------|
| CAT II i III  | CAT I RVR                                                                      |
| CAT I         | CAT I + 200 m ft/400 vidljivost                                                |
| NPA           | NPA RVR / VIS + 400 m<br>Baza oblaka mora da bude na ili iznad<br>MDH + 200 ft |

**CAT.OP.MPA.190 Podnošenje ATS plana leta**

- (a) Ako ATS plan leta nije podnešen, jer nije potrebno po pravilima letjenja, adekvatne informacije moraju da budu deponovane u cilju omogućavanja da se službe uzbunjivanja aktiviraju ako bude potrebno.
- (b) Kada se radi sa mjesta gdje je nemoguće podnijeti ATS plan leta, ATS plan leta mora da bude dostavljen u najkraćem mogućem roku nakon polijetanja od strane zapovjednika ili operatora.

**CAT.OP.MPA.195 Točenje/istakanje goriva pri ukrcavanju ili iskrcavanju putnika ili kada su u putnici u vazduhoplovu**

- (a) U vazduhoplov se ne smije točiti/istakati Avgas gorivo (avionski benzin) ili wide cut gorivo ili mješavine ovih vrsta goriva, kada se putnici ukrcavaju, ili su u vazduhoplovu ili se iskrcavaju.
- (b) Za sve ostale vrste goriva, moraju se preduzeti potrebne mjere predostrožnosti i na vazduhoplovu mora da bude propisno osposobljeno i kvalifikovano osoblje koje je spremno da pokrene i upravlja evakuacijom vazduhoplova na najpraktičniji i najbrži raspoloživi način.

**CAT.OP.MPA.200 Točenje/istakanje wide-cut goriva**

Točenje/istakanje wide-cut goriva se može sprovoditi samo ukoliko je operator ustanovio odgovarajuće procedure, uzimajući u obzir visok rizik korišćenja ovog tipa goriva.

**CAT.OP.MPA.205 Guranje i vuča - avioni**

Procedure guranja i vuče utvrđene od strane operatora se moraju vršiti u skladu sa ustanovljenim vazduhoplovnim standardima i procedurama.

**CAT.OP.MPA.210 Članovi posade na svojim mjestima**

- (a) *Članovi letачke posade*
  - (1) Za vrijeme polijetanja i slijetanja svaki član letачke posade za kog se zahtijeva da bude na dužnosti u letачkoj kabini mora da bude na svom dodijeljenom mjestu.

- (2) U svim ostalim fazama leta svaki član letačke posade , koji je neophodno da bude na dužnosti u letačkoj kabini, mora da ostane na svom dodijeljenom mjestu, osim ukoliko njegovo odsustvo nije neophodno za obavljanje dužnosti u vezi sa letjenjem ili iz razloga fiziološke potrebe, pod uslovom da najmanje jedan odgovarajuće kvalifikovan pilot uvijek ostane za komandama vazduhoplova.
- (3) Tokom svih faza leta svaki član letačke posade , koji je neophodno da bude na dužnosti u letačkoj kabini, mora da bude pripravan. Ako dođe do smanjenja pripravnosti, moraju se koristiti odgovarajuće protivmjere. Ako dođe do neočekivanog zamora, kontrolisani odmor, organizovan od strane zapovjednika, se može koristiti ako radno opterećenje to dozvoljava. Kontrolisani odmor sproveden na ovaj način se neće smatrati kao odmor u svrhe obračunavanja ograničenja vremena leta niti koristiti da se opravda produžetak radnog vremena.

(b) *Članovi kabinske posade*

Tokom kritičnih faza leta svaki član kabinske posade je dužan da sjedi na svom dodijeljenom mjestu i ne vrši nikakve aktivnosti osim onih koje su potrebne za siguran let vazduhoplova.

**CAT.OP.MPA.215 Upotreba slušalica sa mikrofonom - avioni**

- (a) Svaki član letačke posade, koji je neophodno da bude na dužnosti u letačkoj kabini, mora da nosi slušalice sa usmjerenim mikrofonom ili ekvivalentni uređaj. Slušalice se koriste kao primarni uređaj za govorne komunikacije sa ATS:
    - (1) kada je na zemlji:
      - (i) kada dobija dozvolu za polazak od ATC preko govorne komunikacije i
      - (ii) kada motori rade;
    - (2) kada je u letu:
      - (i) ispod prelazne visine, ili
      - (ii) 10000 ft, šta god je veće;

i

  - (3) kad god zapovjednik to smatra neophodnim.
- (b) U uslovima pod (a), usmjereni mikrofoni ili ekvivalentni uređaji mora da budu u poziciji koja omogućava njegovo korišćenje za dvosmjernu radio komunikaciju.

**CAT.OP.MPA.216 Upotreba slušalica sa mikrofonom - helikopteri**

Svaki član letačke posade, koji je neophodno da bude na dužnosti u pilotskoj kabini, mora da nosi slušalice sa usmjerenim mikrofonom, ili ekvivalentni uređaj, i da ga koristi kao primarni uređaj za komunikaciju sa ATS.

**CAT.OP.MPA.220 Pomoćna sredstva za evakuaciju u hitnoj situaciji**

Operator mora uspostaviti procedure kako bi osigurao da se, prije taksiranja, polijetanja i slijetanja i kada je sigurno i izvodljivo da se to uradi, sva pomoćna sredstva za evakuaciju u hitnoj situaciji koja se automatski aktiviraju stave u stanje pripravnosti.

### **CAT.OP.MPA.225 Sjedišta, sigurnosni pojasevi i sigurnosni sistemi za vezivanje**

#### **(a) Članovi posade**

- (1) Tokom polijetanja i slijetanja, i kad god odluči zapovjednik u interesu sigurnosti, svaki član posade mora da bude propisno obezbijeđen svim ugrađenim sigurnosnim pojasevima i sigurnosnim sistemima za vezivanje.
- (2) U ostalim fazama leta, svaki član letачke posade u letачkoj kabini mora da veže sigurnosni pojas dok je na njegovom / njenom dodijeljenom mjestu.

#### **(b) Putnici**

- (1) Prije polijetanja i slijetanja, i tokom taksiranja, i kad god se to smatra potrebnim u interesu sigurnosti, zapovjednik mora da bude uvjeren da svaki putnik u kabini zauzima sjedište ili ležaj sa njegovim / njenim sigurnosnim pojasom ili sigurnosnim sistemom za vezivanje pravilno pričvršćenim .
- (2) Operator donosi odredbe za višestruku popunjenost sjedišta u vazduhoplovu što je jedino dozvoljeno na određenim sjedištima. Zapovjednik mora da bude uvjeren se višestruka popunjenost ne dešava osim sa odraslom osobom i malim djetetom koja je propisno vezana dodatnim pojasem ili drugim uređajem za vezivanje.

### **CAT.OP.MPA.230 Obezbjedenje putničke kabine i bifea**

- (a) Operator mora da, prije taksiranja, polijetanja i slijetanja uspostavi procedure kako bi se osiguralo da su svi izlazi i staze za evakuaciju bez prepreka.
- (b) Zapovjednik mora obezbijediti da prije polijetanja i slijetanja, i kad god to smatra potrebnim u interesu sigurnosti, sva oprema i prtljag budu propisno osigurani.

### **CAT.OP.MPA.235 Pojasevi za spašavanje - helikopteri**

Operator mora uspostaviti procedure koje će obezbijediti da se, kad se koristi helikopter iznad vode u performansi klase 3 , vodi računa o trajanja leta i uslovima sa kojim se suočavaju prilikom odlučivanja da li će pojaseve za spašavanje nositi sva lica iz vazduhoplova.

### **CAT.OP.MPA.240 Pušenje u kabini vazduhoplova**

Zapovjednik neće dozvoliti pušenje u kabini vazduhoplova:

- (a) kad god smatra potrebnim u interesu sigurnosti;
- (b) tokom točenja i istakanja goriva;
- (c) dok je vazduhoplov na zemlji, osim ako operator nije utvrdio procedure za umanjivanje rizika tokom zemaljskih operacija;
- (d) van oblasti određenih za pušenje, u prolazima i toaletima;
- (e) u odjeljcima za tovar i / ili drugim djelovima gdje se prevozi tovar koji nije uskladišten u kontejneru otpornom na požar ili pokriven platnom otpornim na požar i
- (f) u onim djelovima putničke kabine gdje se dovodi kiseonik.

## **CAT.OP.MPA.245 Meteorološki uslovi – svi vazduhoplovi**

- (a) Na IFR letovima zapovjednik smije:
- (1) započeti poletanje, ili
  - (2) nastaviti iza tačke od koje se izmijenjeni ATS plan leta primjenjuje u slučaju ponovnog planiranja u toku leta,
- kada je informacija dostupna i ukazuje da su očekivani meteorološki uslovi, u vrijeme dolaska, na određišnom i / ili potrebnom alternativnom aerodromu na nivou ili iznad planiranog minimuma.
- (b) Na IFR letovima, zapovjednik smije nastaviti prema planiranom određišnom aerodromu, kada posljednja raspoloživa informacija ukazuje da su, u očekivanom vremenu dolaska, meteorološki uslovi na destinaciji, ili barem jednom alternativnom aerodromu određišta, na ili iznad važećeg operativnog minimuma aerodroma.
- (c) Na VFR letovima, zapovjednik smije započeti polijetanje kada odgovarajući meteorološki izvještaji i / ili prognoze ukazuju da će meteorološki uslovi duž dijela rute koji se obavlja po VFR-u, u odgovarajućem trenutku, biti na ili iznad VFR ograničenja.

## **CAT.OP.MPA.246 Meteorološki uslovi - avioni**

Pored CAT.OP.MPA.245 na IFR letovima sa avionima, zapovjednik smije nastaviti poslije:

- (a) tačke odluke kada se koristi procedura smanjene potrošnje goriva za nepredviđene situacije (RCF), ili
- (b) unaprijed određene tačke kada se koriste procedure za unaprijed određene tačke (PDP),
- kad je informacija dostupna i ukazuje da su očekivani meteorološki uslovi, u vrijeme dolaska, na određišnom i / ili potrebnom alternativnom aerodromu, na nivou ili iznad primjenljivih operativnih minimuma aerodroma.

## **CAT.OP.MPA.247 Meteorološki uslovi - helikopteri**

Pored CAT.OP.MPA.245:

- (a) Na VFR letovima sa helikopterima iznad vode van vidokruga kopna, zapovjednik smije započeti polijetanje kada odgovarajući vremenski izvještaji i / ili prognoze ukazuju da će baza oblaka biti iznad 600 ft po danu ili 1200 ft noću.
- (b) Bez obzira na (a), kada leti između helikopterskih platformi lociranih u klasi G vazdušnog prostora gdje je sektor nad vodom manji od 10 NM, VFR letovi mogu biti sprovedeni kada su ograničenja ista ili bolja od, sljedećih:

**Tabela 1**

### **Minimumi za letjenje između helikopterskih platformi lociranih u klasi G vazdušnog prostora**

|             | Dan        |            | Noć        |            |
|-------------|------------|------------|------------|------------|
|             | Visina (*) | Vidljivost | Visina (*) | Vidljivost |
| Jedan pilot | 300 ft     | 3 km       | 500 ft     | 5 km       |
| Dva pilota  | 300 ft     | 2 km (**)  | 500 ft     | 5 km (***) |

(\*) Baza oblaka mora da bude takva da dozvoljava let na određenoj visini, ispod i bez oblaka.

(\*\*) Helikopterima se može upravljati na vidljivosti do 800 m pod uslovom da su određište ili objekat koji se nalazi između stalno vidljivi.

(\*\*\*) Helikopterima se može upravljati na vidljivosti do 1500 m pod uslovom da su destinacija ili objekat koji se nalazi između stalno vidljivi

- (c) Letovi helikopterima na helikopterske platforme ili izdignute FATO se smiju izvoditi samo kada je saopštena srednja brzina vjetra na heliodromu ili izdignutom FATO-u manja od 60 kt.

#### **CAT.OP.MPA.250 Led i drugi kontaminanti - zemaljske procedure**

- (a) Operator mora da uspostavi procedure koje treba slijediti kada je zemaljsko odleđivanje i sprečavanje zaleđivanja i povezani pregledi vazduhoplova neophodno da bi se omogućio siguran rad vazduhoplova.
- (b) Zapovjednik smije početi polijetanje samo ako je vazduhoplov bez bilo kakvih nanosa koji mogu narušiti performanse i upravljivost vazduhoplova, osim kako je dozvoljeno pod (a) i u skladu sa AFM.

#### **CAT.OP.MPA.255 Led i drugi kontaminanti – procedure u letu**

- (a) Operator mora da ustanovi procedure za letove u očekivanim ili stvarnim uslovima zamrzavanja.
- (b) Zapovjednik smije započeti let ili namjerno letjeti u očekivane ili stvarne uslove zaleđivanja samo ako je vazduhoplov certifikovan i opremljen da leti u takvim uslovima.
- (c) Ako zaleđivanje prelazi intenzitet zaleđivanja za koji je vazduhoplov certifikovan ili ako vazduhoplov nije certifikovan za let u poznatim uslovima zaleđivanja, a naiđe na zaleđivanje, zapovjednik mora izaći iz uslova zaleđivanja bez odlaganja, promjenom nivoa i / ili rute , ako je potrebno saopštavajući hitnu situaciju ATC-u.

#### **CAT.OP.MPA.260 Snabdijevanje gorivom i mazivom**

Zapovjednik smije započeti ili nastaviti let u slučaju ponovnog planiranja tokom leta samo ako se uvjerio da vazduhoplov nosi najmanje planiranu količinu upotrebljivog goriva i maziva da sigurno završi let, uzimajući u obzir očekivane operativne uslove.

#### **CAT.OP.MPA.265 Uslovi polijetanja**

Prije početka polijetanja, zapovjednik mora da se uvjeri da:

- (a) prema informacijama koje su raspoložive njemu / njoj, vrijeme na aerodromu ili operativnom mjestu i stanje poletno-sletne staze ili namjeravani FATO-a neće spriječiti sigurno polijetanje i odlazak; i
- (b) su ispunjeni ustanovljeni aerodromski operativni minimumi.

#### **CAT.OP.MPA.270 Minimalne visine leta**

Zapovjednik ili pilot kome je povjereno sprovođenje leta ne smije letjeti ispod određenih minimalnih visina, osim kada:

- (a) je neophodno za polijetanje ili sletanje, ili
- (b) snižavanje u skladu sa procedurama odobrenim od strane nadležnih vlasti.

## **CAT.OP.MPA.275 Simulirane vanredne situacije u letu**

Operator mora obezbijediti da se kada prevozi putnike ili tovar sljedeće ne simulira:

- (a) vanredne ili hitne situacije koje zahtijevaju primjenu vanrednih ili hitnih postupaka, ili
- (b) let u IMC vještačkim sredstvima.

## **CAT.OP.MPA.280 Upravljanje gorivom u letu - avioni**

Operator mora uspostaviti proceduru kako bi se osiguralo da provjera goriva u letu i upravljanje gorivom budu obavljeni u skladu sa sljedećim kriterijumima.

### **(a) *Provjere goriva u letu***

- (1) Zapovjednik mora osigurati da se provjere goriva sprovode u letu u redovnim intervalima. Upotrebljivo preostalo gorivo mora da bude zabilježeno i procijenjeno da bi se:
  - (i) uporedila stvarna potrošnja sa planiranom potrošnjom;
  - (ii) provjerilo da li je upotrebljivo preostalo gorivo dovoljno za završetak leta, u skladu sa (b) i
  - (iii) odredilo očekivano upotrebljivo gorivo koje ostaje pri dolasku na odredišni aerodrom.
- (2) Relevantni podaci o gorivu moraju da budu zabilježeni.

### **(b) *Upravljanje gorivom u letu***

- (1) Let mora da bude sproveden tako da očekivano upotrebljivo gorivo koje ostane po dolasku na aerodrom odredišta nije manje od:
  - (i) potrebnog goriva za alternativni aerodrom plus finalna rezerva goriva, ili
  - (ii) finalne rezerve goriva ako nije zahtijevan alternativni aerodrom.
- (2) Ako provjera goriva u letu pokazuje da je očekivano preostalo upotrebljivo gorivo koje ostaje po dolasku na odredišni aerodrom manje od:
  - (i) potrebnog goriva za alternativni aerodrom plus finalna rezerva goriva, zapovjednik mora da uzme u obzir saobraćaj i operativne uslove koji preovlađuju na aerodromu odredišta, na odredišnom alternativnom aerodromu i na bilo kom drugom odgovarajućem aerodromu prilikom odlučivanja da li da nastavi do odredišnog aerodroma ili da skrene kako bi izvršio sigurno slijetanje sa ne manje od finalne rezerve goriva, ili
  - (ii) finalne rezerva goriva ako nije potreban alternativni aerodrom, zapovjednik mora preduzeti odgovarajuće radnje i nastaviti do odgovarajućeg aerodroma kako bi izvršio sigurno slijetanje sa ne manje od finalne rezerve goriva.
- (3) Zapovjednik mora proglasiti hitnu situaciju, kada je proračunato upotrebljivo gorivo na slijetanju, na najbližem odgovarajućem aerodromu, gdje se može obaviti bezbjedno slijetanje, manje od finalne rezerve goriva.
- (4) Dodatni uslovi za određene procedure
  - (i) Na letu gdje se primjenjuje RCF procedura, da bi se nastavilo do aerodroma odredišta 1, zapovjednik će obezbijediti da upotrebljivo gorivo koje ostaje na tački odluke bude najmanje jednaka zbiru:
    - (A) putnog goriva od tačke odluke do aerodroma odredišta 1;
    - (B) goriva za nepredviđene situacije koje je jednako 5% putnog goriva od tačke odluke do aerodroma odredišta 1;

- (C) goriva za alternativni aerodrom odredišta 1, ako je potreban alternativni aerodrom odredišta 1, i
- (D) finalne rezerve goriva.
- (ii) Na letu koji koristi PDP proceduru da bi se nastavilo do odredišnog aerodroma, zapovjednik mora obezbijediti da upotrebljivo gorivo koje je preostalo na PDP bude najmanje jednako zbiru:
  - (A) putnog goriva od PDP-a do aerodroma odredišta;
  - (B) goriva za nepredviđene situacije od PDP-a do odredišnog aerodroma i
  - (C) dodatnog goriva.

#### **CAT.OP.MPA.281 Upravljanje gorivom u toku leta - helikopteri**

- (a) Operator utvrđuje proceduru kako bi se osiguralo da su izvršene provjere goriva u letu i upravljanje gorivom.
- (b) Zapovjednik mora obezbijediti da količina preostalog upotrebljivog goriva na letu ne bude manja od goriva potrebnog da se nastavi do aerodroma ili operativnog mjesta gdje se može sigurno sletjeti, uz preostalu finalnu rezervu goriva.
- (c) Zapovjednik mora proglasiti hitnu situaciju, kada stvarno upotrebljivo gorivo u kabini bude manje od finalne rezerve goriva.

#### **CAT.OP.MPA.285 Upotreba dodatnog kiseonika**

Zapovjednik mora osigurati da članovi letačke posade angažovani u obavljanju dužnosti neophodnih za sigurne operacije vazduhoplova, u letu koriste dodatni kiseonik stalno kad god visina kabine prelazi 10000 ft za period od više od 30 minuta, i kad god visina kabine prelazi 13000 ft.

#### **CAT.OP.MPA.290 Opažanje blizine tla**

Kada je opažena neopravdana blizina tla od strane člana letačke posade ili od strane sistema za upozoravanja na blizinu tla, pilot koji leti mora odmah preduzeti korektivne mjere kako bi ustpostavio sigurne uslove letjenja.

#### **CAT.OP.MPA.295 Korišćenje sistema izbjegavanja sudara u vazduhu (ACAS)**

Operator utvrđuje operativne procedure i programe obuke kada je ACAS instaliran i ispravan. Kada se koristi ACAS II, takvi postupci i obuke treba da budu u skladu sa Uredbom Komisije (EU) br.1332/2011

#### **CAT.OP.MPA.300 Uslovi za prilaz i slijetanje**

Prije početka prilaza za slijetanje, zapovjednik mora da se uvjeri da, prema informacijama kojima raspolaže on/ona, vrijeme na aerodromu i stanje poletno-sletne staze ili FATO koji se namjerava koristiti,

neće spriječiti siguran prilaz, slijetanje ili neuspjeli prilaz, imajući u vidu informacije o performansama sadržanim u operativnom priručniku.

#### **CAT.OP.MPA.305 Početak i nastavak prilaza**

- (a) Zapovjednik ili pilot kome je povjereno upravljanje, može započeti instrumentalni prilaz bez obzira na saopšteni RVR / VIS.
- (b) Ako je prijavljeni RVR / VIS manji od primjenljivog minimuma, prilaz se neće nastaviti:
  - (1) ispod 1000 ft iznad aerodroma, ili
  - (2) u završnom segmentu prilaza u slučaju kada je DA/H ili MDA/H veći od 1000 ft iznad aerodroma.
- (c) Gdje RVR nije dostupan, RVR vrijednosti mogu biti dobijene konvertovanjem saopštene vidljivosti.
- (d) Ukoliko, nakon prolaska 1000 ft iznad aerodroma, saopšteni RVR/VIS padne ispod primjenljivog minimuma, prilaz se može nastaviti do DA/H ili MDA/H.
- (e) Prilaz može biti nastavljen ispod DA/H ili MDA/H i slijetanje može biti obavljeno pod uslovom da je vizuelna referenca adekvatna za tu vrstu prilaza i za planiranu poletno-sletnu stazu ustanovljena na DA/H ili MDA/H i održava se.
- (f) RVR vrijednost zone dodira mora uvijek biti kontrolisan. Ako je prijavljena i relevantna, takođe mora da bude kontrolisana RVR vrijednost sredine i kraja poletno-sletne staze. Minimalna RVR vrijednost za sredinu mora da bude 125 m ili RVR potrebna za zonu dodira ako je manja, i 75 m za kraj poletno-sletne staze. Za vazduhoplove opremljene sistemom za vođenje ili kontrolu održavanja pravca po slijetanju (rollout), minimalna vrijednost RVR na sredini je 75 m.

#### **CAT.OP.MPA.310 Operativne procedure – visina preleta praga - avioni**

Operator utvrđuje operativne procedure namijenjene da se osigura da avion u preciznom prilazu preleti prag poletno-sletne staze na sigurnoj visini, pri čemu je u konfiguraciji i položaju za slijetanje.

#### **CAT.OP.MPA.315 Izvještavanje o vremenu leta - helikopteri**

Operator mora da omogući uvid u vrijeme letjenja nadležnim vlastima za svaki helikopter koji je koristio u prethodnoj kalendarskoj godini.

#### **CAT.OP.MPA.320 Kategorije vazduhoplova**

- (a) Kategorije vazduhoplova se zasnivaju na indiciranoj brzini iznad praga ( $V_{AT}$ ), što je jednako brzini gubitka uzgona ( $V_{SO}$ ), pomnoženoj sa 1,3 ili jedan-g brzini gubitka uzgona ( $V_{S1g}$ ) pomnoženom sa 1,23 u konfiguraciji za slijetanje pri maksimalnoj certificovanoj masi na slijetanju. Ako su obje  $V_{SO}$  i  $V_{S1g}$  poznate, koristiće se veća dobijena  $V_{AT}$ .
- (b) Koristiće se kategorije vazduhoplova date u dolje navedenoj tabeli.

**Tabela 1**

| Kategorije vazduhoplova koje odgovaraju $V_{AT}$ vrijednostima<br>Kategorija vazduhoplova | $V_{AT}$         |
|-------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|
| A                                                                                         | Manje od 91 kt   |
| B                                                                                         | Od 91 do 120 kt  |
| C                                                                                         | Od 121 do 140 kt |
| D                                                                                         | Od 141 do 165 kt |
| E                                                                                         | Od 166 do 210 kt |

- (c) Konfiguracija za slijetanje koja se uzima u obzir mora da bude određena u operativnom priručniku.
- (d) Operator može koristiti manju masu pri slijetanju za utvrđivanje  $V_{AT}$  ako je to odobreno od strane nadležnih vlasti. Takva manja masa pri slijetanju mora da bude stalna vrijednost, nezavisna od promjenljivih uslova svakodnevnih operacija.

## **ODJELJAK C**

### **PERFORMANSE VAZDUHOPLOVA I OPERATIVNA OGRANIČENJA**

#### **SEKCIJA 1**

##### **Avioni**

#### **P O G L A V L J E 1**

##### **Opšti zahtjevi**

#### **CAT.POL.A.100 Klase performansi**

- (a) Avion se mora koristiti u skladu sa primjenljivim zahtjevima klase performansi.
- (b) Kada se potpuna usaglašenost sa primjenljivim zahtjevima ove Sekcije ne može prikazati zbog specifičnih karakteristika konstrukcije, operator mora da primjenjuje odobrene standarde performansi koji obezbjeđuju nivo sigurnosti ekvivalentan onom od odgovarajućeg poglavlja.

#### **CAT.POL.A.105 Opšte**

- (a) Masa aviona:
  - (1) na početku polijetanja, ili
  - (2) u slučaju ponovnog planiranja tokom leta, u tački od koje se izmijenjeni operativni plan leta primjenjuje, ne smije biti veća od mase na kojoj zahtjevi odgovarajućeg poglavlja mogu biti ispunjeni za let koji treba preduzeti. Mogu se uzeti u obzir očekivana smanjenja mase u nastavku leta kao i izbacivanje goriva.
- (b) Odobreni podaci o performansama sadržani u AFM se moraju koristiti za utvrđivanje usaglašenosti sa zahtjevima odgovarajućeg poglavlja, dopunjeni prema potrebi sa drugim podacima kao što je propisano u odgovarajućem poglavlju. Operator mora naznačiti i druge podatke u operativnom priručniku. Prilikom primjene faktora propisanih u odgovarajućem poglavlju, treba uzeti u obzir sve operativne faktore već ugrađene u AFM podatke o performansama da bi se izbjegla dvostruka primjena faktora.
- (c) Posebno se mora voditi računa o konfiguraciji aviona, uslovima okoline i radu sistema koji imaju nepovoljan uticaj na performanse.
- (d) Za proračun performansi, vlažna poletno-sletna staza, osim travnate poletno-sletne staze, se može smatrati suvom.
- (e) Operator mora uzeti u obzir preciznost dijagrama performansi prilikom procjene zahtjeva za polijetanje primjenljivih poglavlja.

## POGLAVLJE 2

### Performanse klase A

#### CAT.POL.A.200 Opšte

- (a) Odobreni podaci performansi u AFM moraju da budu dopunjeni po potrebi sa drugim podacima ako su odobreni podaci o performansama u AFM nedovoljni u odnosu na stavke kao što su:
  - (1) uzimanje u obzir s razlogom očekivanih nepovoljnih operativnih uslova kao što su polijetanje i slijetanje na kontaminiranim poletno-sletnim stazama i
  - (2) razmatranje otkaza motora u svim fazama leta.
- (c) Za mokre i kontaminirane poletno-sletne staze moraju se koristiti podaci o performansama utvrđeni u skladu sa primjenljivim standardima o certifikaciji velikih aviona ili ekvivalentnim standardima.
- (d) Upotreba drugih podataka navedenih pod (a) i ekvivalentnih zahtjeva iz stava (b), biće naznačena u operativnom priručniku.

#### CAT.POL.A.205 Polijetanje

- (a) Masa na polijetanju ne smije prelaziti maksimalnu masu na polijetanju naznačenu u AFM za visinu po pritisku i temperaturu okoline na aerodromu odlaska.
- (b) Sljedeći zahtjevi moraju da budu ispunjeni prilikom određivanja maksimalno dozvoljene mase na polijetanju:
  - (1) dužina za ubrzavanje i zaustavljanje ne smije prelaziti raspoloživu dužinu za ubrzavanje i zaustavljanje (ASDA);
  - (2) dužina za polijetanje ne smije prelaziti raspoloživu dužinu polijetanja, sa dužinom uzletne čistine koja ne prelazi polovinu raspoložive dužine zaleta (TORA);
  - (3) dužina zaleta ne smije prelaziti TORA;
  - (4) ista vrijednost  $V_1$  se mora koristiti za prekinuto i nastavljeno polijetanje i
  - (5) na mokroj ili kontaminiranoj poletno-sletnoj stazi, masa na polijetanju ne prelazi onu koja je dozvoljena za polijetanje na suvoj poletno-sletnoj stazi pod istim uslovima.
- (c) Kada je pokazana usaglašenost sa (b), sljedeće mora da bude uzeto u obzir:
  - (1) visina po pritisku na aerodromu;
  - (2) temperaturu okoline na aerodromu;
  - (3) stanje površine poletno-sletne staze i vrsta površine poletno-sletne staze;
  - (4) nagib poletno-sletne staze u pravcu polijetanja;
  - (5) ne više od 50% prijavljene čeonke komponente vjetra ili ne manje od 150% od prijavljene leđne komponente vjetra i
  - (6) gubitak, ako postoji, dužine poletno-sletne staze zbog poravnavanja aviona prije polijetanja.

#### CAT.POL.A.210 Nadvišavanje prepreka u polijetanju

- (a) Neto putanja leta pri polijetanju se određuje na način da avion nadvišava sve prepreke sa najmanje 35 ft vertikalne razdaljine ili najmanje 90 m horizontalne razdaljine plus  $0,125 \times D$ , gde je D horizontalna razdaljina koju je avion prešao od kraja raspoložive dužine polijetanja (TODA) ili od kraja dužine polijetanja ako je zaokret predviđen prije kraja TODA. Za avione sa rasponom krila

manjim od 60 m, može se koristiti horizontalno izbjegavanje prepreka koja iznosi polovinu raspona krila aviona plus 60 m, plus  $0,125 \times D$ .

(b) Pri pokazivanju usaglašenosti sa stavom (a):

(1) Sljedeće stavke se moraju uzeti u obzir:

- (i) masa aviona na početku zaleta za polijetanje;
- (ii) pritisak po visini na aerodromu;
- (iii) temperatura okoline na aerodromu i
- (iv) ne više od 50% prijavljene čeonke komponente vjetra ili ne manje od 150% od prijavljene ledne komponente vjetra.

(2) Promjene putanje nijesu dozvoljene do tačke u kojoj je neto putanja leta pri polijetanju dostigla visinu jednaku polovini raspona krila, ali ne manje od 50 ft visine iznad kraja raspoložive dužine zaleta (TORA). Nakon toga, do visine od 400 ft, pretpostavlja se da je avion nagnut najviše  $15^\circ$ . Iznad 400 ft može se planirati ugao nagiba veći od  $15^\circ$ , ali ne smije da bude veći od  $25^\circ$ .

(3) Bilo koji dio neto putanje leta pri polijetanju na kojoj je avion nagnut za više od  $15^\circ$  mora da nadvisi sve prepreke u okviru horizontalne razdaljine naznačene pod (a), (b) (6) i (b) (7) na vertikalnoj razdaljini od najmanje 50 ft.

(4) Operacije kod kojih se primjenjuju povećani uglovi nagiba ne veći od  $20^\circ$  između 200 ft i 400 ft, ili ne veći od  $30^\circ$  iznad 400 ft, biće vršeni u skladu sa CAT.POL.A.240.

(5) Mora da se uzme u obzir uticaj ugla nagiba na operativne brzine i putanju leta uključujući povećane razdaljine koje su rezultirale iz povećanih operativnih brzina.

(6) U slučajevima gdje planirana putanja leta ne zahtijeva promjene putanje za više od  $15^\circ$ , operator ne mora da uzme u obzir prepreke koje imaju bočnu udaljenost veću od:

- (i) 300 m, ako je pilot u stanju da održava potrebnu navigacijsku preciznost kroz područje prepreka uzetih u obzir, ili
- (ii) 600 m, za letove u svim drugim uslovima.

(7) U slučajevima gdje planirana putanja leta zahtijeva promjene putanje za više od  $15^\circ$ , operator ne mora da razmotri prepreke koje imaju bočnu udaljenost veću od:

- (i) 600 m, ako je pilot u stanju da održava potrebnu navigacijsku preciznost kroz područje prepreka uzetih u obzir, ili
- (ii) 900 m, za letove u svim drugim uslovima.

(c) Operator mora da uspostavi procedure za nepredviđene situacije da bi zadovoljio zahtjeve pod (a) i (b) i da obezbijedi sigurnu rutu uz izbjegavanje prepreka, kako bi omogućio avionu da, ili ispuni zahtjeve na ruti iz CAT.POL.A.215, ili da sleti bilo na aerodrom odlaska ili na alternativni aerodrom polijetanja.

#### **CAT.POL.A.215 Na ruti - jedan motor neispravan (OIE)**

(a) Podaci iz AFM-a o neto putanji leta na ruti pri OEI, koji odgovaraju meteorološkim uslovima očekivanim za taj let, moraju omogućiti pokazivanje usaglašenosti sa stavovima (b) ili (c) na svim tačkama duž rute. Neto putanja leta mora imati pozitivan gradijent na 1500 ft iznad aerodroma na koji avion može da sleti po otkazu motora. U meteorološkim uslovima koji zahtevaju upotrebu sistema za zaštitu od zaleđivanja, uzeće se u obzir efekat njihove upotrebe na neto putanji leta.

(b) Gradijent neto putanje leta mora da bude pozitivan na najmanje 1000 ft iznad terena i prepreka duž putanje u okviru 9,3 km (5 NM) sa obje strane planirane rute.

- (c) Neto putanja leta mora omogućiti avionu da nastavi let sa visine krstarenja na aerodrom gdje se može obaviti slijetanje u skladu sa CAT.POL.A.225 ili CAT.POL.A.230, prema potrebi. Neto putanja leta mora vertikalno da nadvisi za najmanje 2000 ft teren i sve prepreke duž rute na razdaljini 9,3 km (5 NM) sa obje strane planirane putanje, u skladu sa sljedećim:
- (1) otkaz motora se pretpostavlja u najkritičnijoj tački duž rute;
  - (2) uzimaju se u obzir uticaji vjetrova na putanju leta;
  - (3) ispuštanje goriva u vazduhu je dozvoljeno u mjeri koja je u skladu sa zahtjevom da se stigne na aerodrom sa potrebnom rezervom goriva, ako se koristi sigurna procedura i
  - (4) aerodrom gdje se pretpostavlja da će avion sletjeti nakon otkaza motora mora ispuniti sljedeće kriterijume:
    - (i) zahtjevi performansi sa očekivanom masom pri slijetanju su ispunjeni i
    - (ii) vremenski izvještaji i / ili prognoze i izvještaji stanja na terenu ukazuju da se sigurno slijetanje može postići u procijenjenom vremenu slijetanja.
- (d) Operator mora povećati gore date granice širine iz stavki (b) i (c) na 18,5 km (10 NM) ako navigacijska preciznost ne zadovoljava najmanje tražene navigacijske performanse 5 (RNP5).

#### **CAT.POL.A.220 Na ruti - avioni sa tri ili više motora, od čega dva neispravna**

- (a) Ni u jednoj tački duž putanje, avion sa tri ili više motora, pri brzini krstarenja velikog doleta (long range) sa svim motorima, na standardnoj temperaturi u mirnom vazduhu, ne smije biti više od 90 minuta daleko od aerodroma na kome su ispunjeni zahtjevi performansi primjenljivi za očekivanu masu pri slijetanju, osim ako isto nije u skladu sa (b) do (f).
- (b) Neto putanja leta za dva neispravna motora na ruti mora da bude određena tako da omogući avionu da nastavi let, u očekivanim meteorološkim uslovima, od tačke gdje se pretpostavlja da su dva motora otkazala istovremeno do aerodroma na kome je moguće da sleti i u potpunosti se zaustavi koristeći propisanu proceduru za slijetanje sa dva neispravna motora. Neto putanja leta mora vertikalno nadvisiti za najmanje 2000 ft, teren i prepreke duž rute na rastojanju od 9,3 km (5 NM) sa obje strane planirane putanje. Na visinama i u meteorološkim uslovima koji zahtijevaju da sistemi zaštite od zaleđivanja budu operativni, uzimaće se u obzir efekat njihovog korišćenja na neto putanju leta. Ako navigacijska tačnost ne ispunjava najmanje RNP5, operator mora povećati gore navedene granice rastojanja na 18,5 km (10 NM).
- (c) Pretpostavlja se da će dva motora otkazati u najkritičnijoj tački tog dijela rute gdje je avion više od 90 minuta, pri brzini krstarenja velikog doleta (long range) sa svim motorima na standardnoj temperaturi u mirnom vazduhu, daleko od aerodroma na kojem su ispunjeni zahtjevi performansi primjenljivi za očekivanu masu pri slijetanju.
- (d) Neto putanja leta mora imati pozitivan gradijent na 1500 ft iznad aerodroma na koji avion može da sleti po otkazu dva motora.
- (e) Ispuštanje goriva u vazduhu je dozvoljeno u mjeri koja je u skladu sa zahtjevom da se stigne na aerodrom sa potrebnom rezervom goriva, ako se koristi sigurna procedura.
- (f) Očekivana masa aviona na tački gdje se za dva motora pretpostavlja da su otkazali ne smije biti manja od one koja bi podrazumijevala dovoljno goriva da nastavi na aerodrom gdje se pretpostavlja da će slijetanje biti obavljeno, i da tamo stigne na najmanje 1500 ft neposredno iznad područja slijetanja i posle toga da leti na toj visini 15 minuta.

### **CAT.POL.A.225 Slijetanje – odredišni i alternativni aerodromi**

- (a) Masa aviona pri slijetanju utvrđena u skladu sa CAT.POL.A.105 (a) ne smije prelaziti maksimalnu masu na slijetanju određenu za nadmorsku visinu i temperaturu okoline očekivanu za procijenjeno vrijeme slijetanja na odredišni i alternativni aerodrom.

### **CAT.POL.A.230 Slijetanje - suva poletno-sletna staza**

- (a) Masa aviona na slijetanju utvrđena u skladu sa CAT.POL.A.105 (a) za procijenjeno vrijeme slijetanja na odredišni aerodrom i na bilo koji alternativni aerodrom mora omogućiti slijetanje sa potpunim zaustavljanjem sa visine od 50 ft iznad praga :
  - (1) za avione na turbo-mlazni pogon, u okviru 60% od raspoložive dužine slijetanja (LDA) i
  - (2) za turboelisne avione, u okviru 70% od LDA.
- (b) Za letove sa strmim prilazom, operator mora koristiti podatke o dužini slijetanja faktorisane u skladu sa (a), zasnovane na visini zaslona manjoj od 60 ft, ali ne manjoj od 35 ft, i dužan je da se pridržava CAT.POL. A.245.
- (c) Za operacije slijetanja na kratke poletno-sletne staze, operator mora koristiti podatke o dužini slijetanja faktorisane u skladu sa stavkom (a), i dužan je da se pridržava CAT.POL.A.250.
- (d) Prilikom utvrđivanja mase na slijetanju, operator mora uzeti u obzir sljedeće:
  - (1) nadmorsku visinu aerodroma;
  - (2) ne više od 50% čeone komponente vjetra ili ne manje od 150% ledne komponente vjetra i
  - (3) nagib poletno-sletne staze u pravcu slijetanja, ako je veća od  $\pm 2\%$ .
- (e) Za otpremanje aviona pretpostaviće se da:
  - (1) će avion sletjeti na najpogodniju poletno-sletnu stazu, u mirnom vazduhu, i
  - (2) će avion sletjeti na poletno-sletnu stazu koja će najvjerojatnije biti dodijeljena, uzimajući u obzir vjerovatnu brzinu i pravac vjetra, karakteristike upravljanja aviona na zemlji i druge uslove, kao što su sredstva za slijetanje i teren.
- (f) Ako operator nije u mogućnosti da ispuni (e)(1) za odredišni aerodrom koji ima jednu poletno-sletnu stazu, gdje slijetanje zavisi od određene komponente vjetra, avion može biti otpremljen ako su određena dva alternativna aerodroma koja omogućavaju potpunu usaglašenost sa stavkom (a) do (e). Prije početka prilaza za sletanje na odredišni aerodrom, zapovjednik mora provjeriti da li sletanje može da bude ostvareno u potpunosti u skladu sa (a) do (d) i CAT.POL.A.225.
- (g) Ako operator nije u stanju da ispuni (e)(2) za odredišni aerodrom, avion može biti otpremeljen samo ako je određen alternativni aerodrom koji omogućava potpunu usaglašenost sa stavkama (a) do (e).

### **CAT.POL.A.235 Slijetanje - mokre i kontaminirane poletno-sletne staze**

- (a) Kada odgovarajući vremenski izvještaji i / ili prognoze ukazuju da poletno-sletna staza u predviđeno vrijeme dolaska može da bude mokra, LDA mora da bude najmanje 115% od zahtijevane dužine slijetanja, utvrđene u skladu sa CAT.POL.A. 230.
- (b) Kada odgovarajući vremenski izvještaji i / ili prognoze ukazuju da poletno-sletna staza u predviđeno vrijeme dolaska može biti kontaminirana, LDA mora da bude najmanje dužina slijetanja određena u skladu sa (a), ili najmanje 115% dužine slijetanja određene u skladu sa odobrenim

podacima kontaminirane dužine slijetanja ili ekvivalentnim podacima, šta god je veće. Operator mora da u operativnom priručniku naznači ukoliko će se primjenjivati ekvivalentni podaci dužine slijetanja.

- (c) Dužina slijetanja na mokroj poletno-sletnoj stazi koja je kraća nego što se traži u (a), ali ne kraća od one koja se zahtijeva shodno CAT.POL.A.230 (a), može da se koristi ako AFM sadrži specifične dodatne informacije o dužinama slijetanja na mokrim poletno-sletnim stazama.
- (d) Dužina slijetanja na posebno pripremljenoj kontaminiranoj poletno-sletnoj stazi koja je kraća od zahtijevane pod stavkom (b), ali ne kraća od one koja je tražena u CAT.POL.A.230 (a), može da se koristi ako AFM sadrži specifične dodatne informacije o dužini slijetanja na kontaminiranim poletno-sletnim stazama.
- (e) Za (b), (c) i (d) kriterijumi CAT.POL.A.230 se primjenjuju u skladu sa istim, osim što se CAT.POL.A.230(a) ne smije primjenjivati shodno gore navedenoj stavki (b).

#### **CAT.POL.A.240 Odobrenje operacija sa povećanim uglom nagiba**

- (a) Operacije sa povećanim uglovima nagiba zahtijevaju prethodno odobrenje od strane nadležnih vlasti.
- (b) Za sticanje odobrenja, operator mora da obezbijedi dokaze da su ispunjeni sljedeći uslovi:
  - (1) AFM sadrži odobrene podatke za potrebno povećanje operativne brzine i podatke koji omogućavaju izradu putanje leta s obzirom na povećane uglove nagiba i brzine;
  - (2) vizuelno navođenje je dostupno za navigacijsku tačnost;
  - (3) meteorološki minimumi i ograničenja brzine vjetra su navedeni za svaku poletno-sletnu stazu i
  - (4) posada je stekla adekvatno znanje o ruti koja se leti i o procedurama koje će se koristiti u skladu sa ORO.OPS.FC.

#### **CAT.POL.A.245 Odobrenje operacija strmog prilaza**

- (a) Operacije strmog prilaza korišćenjem ugla ravni poniranja od  $4,5^\circ$  ili više i sa visinom zaslona manjom od 60 ft, ali ne manjom od 35 ft, zahtijevaju prethodno odobrenje od strane nadležnih vlasti.
- (b) Da bi stekao odobrenje, operator mora da obezbijedi dokaze da su ispunjeni sljedeći uslovi:
  - (1) u AFM-u su navedena maksimalni odobreni uglovi ravni poniranja, bilo koja druga ograničenja, redovne, vanredne ili hitne procedure za strmi prilaz, kao i dopune podataka o dužini staze kada se koriste kriterijumi strmog prilaza; i
  - (2) za svaki aerodrom na kojem će se sprovoditi operacije sa strmim prilazom:
    - (i) biće raspoloživ pogodan referentni sistem za ravan poniranja koji sadrži najmanje sistem za vizuelnu indikaciju ravni poniranja ;
    - (ii) meteorološki minimumi moraju da budu određeni i
    - (iii) sljedeće stavke moraju da budu uzete u obzir:
      - (A) položaj prepreka;
      - (B) tip reference navođenja po ravni poniranja i poletno-sletnoj stazi;
      - (C) minimalna vizuelna referenca koja se traži na relativnoj visini odluke (DH) i MDA;

- (D) oprema vazduhoplova na raspolaganju;
- (E) kvalifikacije pilota i upoznavanje specijalnih aerodroma;
- (F) AFM ograničenja i procedure, i
- (G) kriterijumi za neuspjeli prilaz.

#### **CAT.POL.A.250 Odobrenje operacija slijetanja na kratke poletno-sletne staze**

- (b) Operacije slijetanja na kratke poletno-sletne staze zahtijevaju prethodno odobrenje od strane nadležnih vlasti.
- (c) Da bi stekao odobrenje, operator mora da obezbijedi dokaze da su ispunjeni sljedeći uslovi:
  - (1) rastojanje koje je korišćeno za proračun dozvoljene mase na slijetanju može da se sastoji od upotrebljive dužine objavljene sigurne zone plus objavljene LDA;
  - (2) država aerodroma je utvrdila javni interes i operativnu potrebu za obavljanje letova, bilo zbog udaljenosti aerodroma ili zbog fizičkih ograničenja u vezi sa produženjem poletno-sletne staze;
  - (3) vertikalna udaljenost između linije oka pilota i linije najnižeg dijela točkova, sa avionom postavljenim u standardnoj ravni poniranja, ne prelazi 3 m;
  - (4) RVR / VIS minimum je najmanje 1500 m i ograničenja vjetra su navedena u operativnom priručniku;
  - (5) naznačeni i ispunjeni zahtjevi po pitanju minimalnog iskustva pilota, obuke i upoznavanja sa specijalnim aerodromom;
  - (6) visina preleta nad početkom upotrebljive dužine objavljene sigurne zone je 50 ft;
  - (7) upotreba objavljene sigurne zone je odobrena od strane države aerodroma;
  - (8) upotrebljiva dužina objavljene sigurne zone ne prelazi 90 m;
  - (9) širina objavljene sigurne zone nije manja od dvostruke širine poletno-sletne staze ili dvostrukog raspona krila, koje god je veće, centrirana na produženoj centralnoj liniji poletno-sletne staze;
  - (10) objavljena sigurna zona je bez prepreka ili ulegnuća koje bi ugrozile avion koji je prerano sletio na poletno-sletnu stazu i nije dozvoljen nijedan pokretni objekat u objavljenoj sigurnoj zoni dok se poletno-sletna staza koristi za operacije slijetanja sa kratkim poletno-sletnim stazama;
  - (11) nagib objavljene sigurne zone ne prelazi 5% naviše ni 2% naniže u pravcu slijetanja, i
  - (12) dodatni uslovi, ako su navedeni od strane nadležnih vlasti, uzimajući u obzir karakteristike tipa aviona, orografske karakteristike u području prilaza, raspoloživa sredstva za prilaz i analizu neuspjelog prilaza / zaustavljenog slijetanja.

## POGLAVLJE 3

### Klasa performansi B

#### CAT.POL.A.300 Opšte

- (a) Operator ne smije koristiti jednomotorne avione:
  - (1) noću, ili
  - (2) u IMC, osim u specijalnom VFR-u.
- (b) Operator mora tretirati dvomotorne avione koji ne ispunjavaju zahtjeve za penjanje shodno CAT.POL.A.340 kao jednomotorne avione.

#### CAT.POL.A.305 Polijetanje

- (a) Masa na polijetanju ne smije prelaziti maksimalnu masu na polijetanju naznačenu u AFM za visinu po pritisku i temperaturu okoline na aerodromu odlaska.
- (b) Nefaktorizovana dužina na polijetanju, naznačena u AFM, ne smije prelaziti:
  - (1) raspoloživu dužinu zaleta (TORA), kada se pomnoži sa faktorom 1,25, ili
  - (2) kada su produžetak za zaustavljanje i / ili uzletna čistina raspoloživi, sljedeće:
    - (i) TORA;
    - (ii) raspoložive dužine polijetanja (TODA), kada se pomnoži sa faktorom 1,15, ili
    - (iii) ASDA, kada se pomnoži sa faktorom 1,3.
- (c) Kada se prikazuje usaglašenost sa stavkom (b), sljedeće se mora uzeti u obzir:
  - (1) masa aviona na početku zaleta na polijetanju;
  - (2) visina po pritisku aerodroma;
  - (3) temperatura okoline na aerodromu;
  - (4) stanje površine poletno-sletne staze i vrsta površine poletno-sletne staze;
  - (5) nagib poletno-sletne staze u pravcu polijetanja i
  - (6) ne više od 50% prijavljene čeeone komponente vjetra ili ne manje od 150% od prijavljene ledne komponente vjetra.

#### CAT.POL.A.310 Nadvišavanje prepreka na polijetanju - višemotorni avioni

- (a) Putanja polijetanja aviona sa dva ili više motora se određuje na takav način da avion nadvišava prepreke za najmanje 50 ft vertikalnog rastojanja ili najmanje 90 m horizontalnog rastojanja plus  $0,125 \times D$ , gde je D horizontalna razdaljina koju je avion prešao od kraja raspoložive dužine polijetanja (TODA) ili od kraja dužine polijetanja ako je zaokret predviđen prije kraja TODA, osim kako je naznačeno pod (b) i (c). Za avione sa rasponom krila manjim od 60 m, može se koristiti horizontalno izbjegavanje prepreka koja iznosi polovinu raspona krila aviona plus 60 m, plus  $0,125 \times D$ . Mora se pretpostaviti da:
  - (1) putanja polijetanja počinje na visini od 50 ft iznad površine na kraju dužine poletanja potrebne prema CAT.POL.A.305 (b) i završava na visini od 1500 ft iznad površine;
  - (2) avion nije bočno nagnut prije nego što dostigne visinu od 50 ft iznad površine, a zatim ugao nagiba ne prelazi 15°;

- (3) otkaz kritičnog motora se dešava u tački putanje poletanja sa svim motorima gdje se očekuje da će se izgubiti vizuelna referenca u svrhu izbjegavanja prepreka;
- (4) gradijent putanje polijetanja od 50 ft do pretpostavljene visine otkaza motora je jednak prosječnom gradijentu svih motora za vrijeme penjanja i prelaza na konfiguraciju za let na ruti, pomnožen sa faktorom 0,77; i
- (5) gradijent putanje polijetanja sa visine dostignute u skladu sa (a)(4) do kraja putanje poletanja jednak je OEI gradijentu penjanja na ruti prikazanom u AFM.
- (b) Za slučajeve gdje namjeravana putanja leta ne zahtijeva promjene putanje za više od 15°, operator ne mora da uzme u obzir prepreke koje imaju bočnu udaljenost veću od:
  - (1) 300 m, ako se let obavlja pod uslovima koji omogućavaju vizuelnu navigaciju, ili ako su navigaciona sredstva dostupna tako da omogućavaju pilotu da održava namjeravanu putanju leta sa istom preciznošću, ili
  - (2) 600 m, za letove u svim drugim uslovima.
- (c) Za slučajeve gdje nameravana putanja leta zahtijeva promjene putanje za više od 15°, operator ne mora da uzme u obzir prepreke koje imaju bočnu udaljenost veću od:
  - (1) 600 m, za letove u uslovima koji omogućavaju vizuelnu navigaciju, ili
  - (2) 900 m, za letove u svim drugim uslovima.
- (d) Kada su ispunjene stavke od (a) do (c), sljedeće se mora uzeti u obzir:
  - (1) masa aviona na početku zaleta za poletanje;
  - (2) visina po pritisku na aerodromu;
  - (3) temperatura okoline na aerodromu i
  - (4) ne više od 50% prijavljene čeonke komponente vjetra ili ne manje od 150% od prijavljene ledne komponente vjetra.

#### **CAT.POL.A.315 Na ruti – višemotorni avioni**

- (a) Avion, u meteorološkim uslovima očekivanim za let i u slučaju otkaza jednog motora, sa preostalim radećim motorima u okviru navedenih maksimalnih uslova stalne snage, mora da bude u stanju da nastavi let na ili iznad relevantnih minimalnih visina za siguran let koje su navedene u operativnom priručniku do tačke od 1000 ft iznad aerodroma na kojoj mogu biti ispunjeni zahtjevi performansi.
- (b) Mora se pretpostaviti da, u trenutku otkaza motora:
  - (1) avion ne leti na visini koja prelazi onu na kojoj je brzina penjanja jednaka 300 ft u minuti sa svim motorima koji rade u okviru navedenih maksimalnih uslova stalne snage i
  - (2) gradijent na ruti sa OIE mora da bude bruto gradijent snižavanja ili penjanja, kako je potrebno, koji se povećava sa gradijentom od 0,5%, ili smanjuje sa gradijentom od 0,5%.

#### **CAT.POL.A.320 Na ruti - jednomotorni avioni**

- (a) U meteorološkim uslovima očekivanim za let i u slučaju otkaza motora, avion mora da bude u stanju da stigne do mjesta na kome se može obaviti sigurno prinudno slijetanje.
- (b) Mora se pretpostaviti da, u trenutku otkaza motora:
  - (1) avion ne leti na visini koja prelazi onu na kojoj je stopa penjanja jednaka 300 ft u minuti sa svim motorima koji rade u okviru navedenih maksimalnih uslova stalne snage i
  - (2) gradijent na ruti je bruto gradijent snižavanja povećan za 0,5%.

### **CAT.POL.A.325 Slijetanje - odredišni i alternativni aerodromi**

Masa aviona na slijetanju utvrđena u skladu sa CAT.POL.A.105 (a) ne smije prelaziti maksimalnu masu na slijetanju naznačenu za apsolutnu visinu i temperaturu okoline očekivanu u procijenjenom vremenu slijetanja na odredišnom i alternativnom aerodromu.

### **CAT.POL.A.330 Slijetanje - suve poletno-sletne staze**

- (a) Masa aviona na slijetanju koja se određuje u skladu sa CAT.POL.A.105 (a) za procijenjeno vrijeme slijetanja na odredišni aerodrom i na svaki alternativni aerodrom mora omogućiti slijetanje sa potpunim zaustavljanjem od 50ft iznad praga unutar 70% LDA uzimajući u obzir:
  - (1) nadmorsku visinu aerodroma;
  - (2) ne više od 50% čeeone komponente vjetra ili ne manje od 150% ledne komponente vjetra;
  - (3) stanje površine poletno-sletne staze i vrsta površine poletno-sletne staze i
  - (4) nagib poletno-sletne staze u pravcu slijetanja.
- (b) Za operacije strmog prilaza, operator mora koristiti podatke o dužini sletanja faktorizovane u skladu sa stavom (a) na osnovu visine zaslona manje od 60 ft, ali ne manje od 35 ft, i biti u skladu sa CAT.POL.A.345 .
- (c) Za operacija slijetanja na kratke poletno-sletne staze, operator mora koristiti podatke dužine slijetanja faktorizovane u skladu sa stavom (a) i u skladu sa CAT.POL.A.350.
- (d) Za otpremanje aviona u skladu sa (a) do (c), pretpostavlja se da će:
  - (1) avion sletjeti na najpovoljniju poletno-sletnu stazu, u mirnom vazduhu, i
  - (2) avion sletjeti na poletno-sletnu stazu koja će najverovatnije biti dodijeljena s obzirom na verovatnu brzinu i pravca vjetra, karakteristike upravljanja aviona na zemlji i druge uslove, kao što su sredstva za slijetanje i teren.
- (e) Ako operator nije u stanju da ispuni stav (d) (2) za odredišni aerodrom, avion može biti otpremljen samo ako je određen alternativni aerodrom koji dozvoljava potpunu usaglašenost sa stavovima (a) do (d).

### **CAT.POL.A.335 Slijetanje - mokre i kontaminirane poletno-sletne staze**

- (a) Kada odgovarajući vremenski izvještaji i / ili prognoze ukazuju da poletno-sletna staza u predviđeno vrijeme dolaska može biti mokra, LDA mora da bude jednaka ili veća od potrebne dužine slijetanja, utvrđene u skladu sa CAT.POL.A.330 , pomnožena sa faktorom 1,15.
- (b) Kada odgovarajući vremenski Izvještaji i / ili prognoze ukazuju da poletno-sletna staza u predviđeno vrijeme dolaska može biti kontaminirana, dužina slijetanja ne smije prelaziti LDA. Operator mora u operativnom priručniku da naznači podatke o dužini slijetanja koji će se primjenjivati.
- (c) Dužina slijetanja na mokru poletno-sletnu stazu kraću od one tražene pod (a), ali ne kraću od one koja je potrebna shodno CAT.POL.A.330 (a), može da se koristi ako AFM sadrži specifične dodatne informacije o dužini slijetanja na mokrim poletno-sletnim stazama.

## CAT.POL.A.340 Zahtjevi penjanja na polijetanju i slijetanju

Operator dvomotornog aviona mora da ispuni sljedeće zahtjeve penjanja na polijetanju i slijetanju.

### (a) *Penjanje na polijetanju*

#### (1) Svi radeći motori

- (i) Stabilan gradijent penjanja nakon polijetanja mora da bude najmanje 4% sa:
  - (A) snagom poletanja na svakom motoru;
  - (B) izvučen stajni trap, osim u slučaju da ako se stajni trap može uvući za ne više od sedam sekundi, može se pretpostaviti da je uvučen;
  - (C) zakrilca u poziciji za polijetanje, i
  - (D) brzina penjanja ne smije da bude manja od  $1,1 V_{MC}$  (minimalna brzina upravljanja na tlu ili blizu tla) ili  $1,2 V_{S1}$  (brzina gubitka uzgona ili minimalna stalna brzina leta u konfiguraciji za slijetanje), uzima se veća vrijednost u obzir.

#### (2) OEI

- (i) Stabilan gradijent penjanja na visini od 400 ft iznad površine polijetanja mora da bude mjerljivo pozitivan sa:
  - (A) otkazom kritičnog motora i njegovom elisom u položaju u kojem ima najmanji otpor;
  - (B) drugim motorom na snazi poletanja;
  - (C) uvučenim stajnim trapom;
  - (D) zakrilcima u poziciji za polijetanje, i
  - (E) brzinom penjanja koja je jednaka onoj koja je ostvarena na 50 ft
- (ii) Stalni gradijent penjanja ne smije biti manji od 0,75%, na visini od 1500 ft iznad površine polijetanja sa:
  - (A) otkazom kritičnog motora koji ne radi i njegovom elisom u položaju u kojem ima najmanji otpor;
  - (B) drugim motorom koji ne prelazi najveću stalnu snagu;
  - (C) uvučenim stajnim trapom;
  - (D) uvučenim zakrilcima i
  - (E) brzinom penjanja najmanje  $1,2 V_{S1}$ .

### (b) *Penjanje na slijetanju*

#### (1) Svi radeći motori

- (i) Stabilan gradijent penjanja mora da bude najmanje 2,5% sa:
  - (A) ne više od snage ili potiska koji je dostupan osam sekundi nakon započinjanja pomjeranja komandi snage iz položaja najmanje snage u letu;
  - (B) izvučenim stajnim trapom;
  - (C) zakrilcima u poziciji za slijetanje, i
  - (D) brzinom penjanja jednakom  $V_{ref}$  (referentnom brzinom slijetanja).

#### (2) OEI

- (i) Stabilan gradijent penjanja ne smije da bude biti manji od 0,75%, na visini od 1500 ft iznad površine za sletanje sa:
  - (A) otkazom kritičnog motora i i njegovom elisom u položaju u kojem ima najmanji otpor;
  - (B) drugim motorom koji ne prelazi najveću stalnu snagu;
  - (C) uvučenim stajnim trapom;
  - (D) uvučenim zakrilcima i
  - (E) brzinom penjanja ne manjom od  $1,2 V_{S1}$ .

### **CAT.POL.A.345 Odobrenje operacija strmog prilaza**

- (a) Operacije strmog prilaza korišćenjem uglova ravni poniranja od  $4,5^\circ$  ili više i sa visinom zaslona manjom od 60 ft, ali ne manjom od 35 ft, zahtijevaju prethodno odobrenje od strane nadležnih vlasti.
- (b) Da bi stekao odobrenje, operator mora da obezbijedi dokaze da su ispunjeni sljedeći uslovi:
  - (1) u AFM-u su navedeni maksimalni odobreni uglovi ravni poniranja, bilo koja druga ograničenja, redovne, vanredne ili hitne procedure za strmi prilaz, kao i dopune podataka o dužini staze kada se koriste kriterijumi strmog prilaza; i
  - (2) za svaki aerodrom na kojem će se vršiti operacije sa strmim prilazom:
    - (i) biće raspoloživ pogodan referentni sistem za ravan poniranja koji sadrži najmanje sistem za vizuelnu indikaciju ravni poniranja;
    - (ii) meteorološki minimumi moraju da budu naznačeni i
    - (iii) sljedeće stavke moraju da budu uzete u obzir:
      - (A) situacija sa preprekama;
      - (B) tip reference navođenja po ravni poniranja i poletno-sletnoj stazi;
      - (C) minimalna vizuelna referenca koja se traži na relativnoj visini odluke (DH) i MDA;
      - (D) oprema vazduhoplova na raspolaganju;
      - (E) kvalifikacije pilota i upoznavanje specijalnih aerodroma;
      - (F) AFM ograničenja i procedure, i
      - (G) kriterijum za neuspjeli prilaz.

### **CAT.POL.A.350 Odobrenje operacija slijetanja na kratke poletno-sletne staze**

- (a) Operacije slijetanja na kratke poletno-sletne staze zahtijevaju prethodno odobrenje od strane nadležnih vlasti.
- (b) Da bi stekao odobrenje, operator mora da obezbijedi dokaze da su sljedeći uslovi ispunjeni:
  - (1) rastojanje koje je korišćeno za proračun dozvoljene mase na slijetanju može da se sastoji od upotrebljive dužine objavljene sigurne zone plus objavljene LDA;
  - (2) upotreba objavljene sigurne zone je odobrena od strane države aerodroma;
  - (3) objavljena sigurna zona je bez prepreka ili ulegnuća koje bi ugrozile avion koji je prerano sletio na poletno-sletnu stazu i nije dozvoljen nijedan pokretni objekat u objavljenoj sigurnoj zoni dok se poletno-sletna staza koristi za operacije slijetanja sa kratkim poletno-sletnim stazama;
  - (4) nagib objavljene sigurne zone ne prelazi 5% naviše ni 2% naniže u pravcu slijetanja;
  - (5) upotrebljiva dužina objavljene sigurne zone ne prelazi 90 m;
  - (6) širina objavljene sigurne zone nije manja od dvostruke širine poletno-sletne staze, centrirana na produženoj centralnoj liniji poletno-sletne staze;
  - (7) visina preleta nad početkom upotrebne dužine objavljene sigurne zone nije manja od 50 ft;
  - (8) meteorološki minimumi su naznačeni za svaku poletno-sletnu stazu koja će se koristiti i nisu manji od većih minimuma, VFR ili NPA;
  - (9) naznačeni i ispunjeni zahtjevi po pitanju iskustva pilota, obuke i upoznavanje specijalnih aerodroma;
  - (10) dodatni uslovi, ako su navedeni od strane nadležnih vlasti, uzimajući u obzir karakteristike tipa aviona, orografske karakteristike u području prilaza, raspoloživa sredstva za prilaz i analizu neuspjelog prilaza / zaustavljenog slijetanja.

## POGLAVLJE 4

### Klasa performansi C

#### CAT.POL.A.400 Polijetanje

- (a) Masa na polijetanju ne smije prelaziti maksimalnu masu na polijetanju naznačenu u AFM za visinu po pritisku i temperaturu okoline na aerodromu odlaska.
- (b) Za avione koji imaju podatke o dužini staze poletanja u svom AFM-u koji ne obuhvataju otkaz motora, razdaljina od početka zaleta polijetanja koja je neophodna avionu da postigne visinu od 50 ft iznad površine sa svim radećim motorima i naznačenim uslovima maksimuma snage na poletanju, kada se pomnoži sa faktorom:
  - (1) 1,33 za avione sa dva motora;
  - (2) 1,25 za avione sa tri motora, ili
  - (3) 1,18 za avione sa četiri motora,
    - (i) ne prelazii raspoloživu dužinu zaleta (take-off run available-TORA) na aerodromu na kojem će se obaviti polijetanje.
- (c) Za avione koji imaju podatke o dužini staze poletanja u svom AFM-u u kojima se uzima u obzir otkaz motora, sljedeći zahtjevi moraju da budu ispunjeni u skladu sa specifikacijama u AFM:
  - (1) dužina ubrzavanja i zaustavljanja ne smije prelaziti ASDA;
  - (2) dužina polijetanja ne smije preći raspoloživu dužinu polijetanja (TODA), pri čemu dužina uzletne čistine ne prelazi polovinu TORA;
  - (3) zalet polijetanja ne prelazi TORA;
  - (4) ista vrijednost V1 za prekinuto i nastavljeno polijetanje se mora koristiti i
  - (5) za mokru ili kontaminiranu poletno-sletnu stazu, masa na polijetanju ne smije prelaziti onu koja je dozvoljena za polijetanje na suvoj poletno-sletnoj stazi pod istim uslovima.
- (d) Sljedeće mora da bude uzeto u obzir:
  - (1) visina po pritisku na aerodromu;
  - (2) temperatura okoline na aerodromu;
  - (3) stanje površine poletno-sletne staze i vrsta površine poletno-sletne staze;
  - (4) nagib poletno-sletne staze u pravcu polijetanja;
  - (5) ne više od 50% prijavljene čeonke komponente vjetra ili ne manje od 150% od prijavljene leđne komponente vjetra i
  - (6) ako se desi, gubitak dužine poletno-sletne staze zbog poravnavanja aviona prije polijetanja.

#### CAT.POL.A.405 Nadvišavanje prepreka na polijetanju

- (a) Neto putanja polijetanja sa OEI se određuje na takav način da je da avion nadvišava prepreke za najmanje 50 fp vertikalnog rastojanja plus  $0,01 \times D$  ili najmanje 90 m horizontalnog rastojanja plus  $0,125 \times D$ , gde je D horizontalna razdaljina koju je avion prešao od kraja TODA. Za avione sa rasponom krila manjim od 60 m, može se koristiti horizontalno rastojanje od prepreka koja iznosi polovinu raspona krila aviona plus 60 m, plus  $0,125 \times D$ .
- (b) Putanja polijetanja počinje na visini od 50 ft iznad površine na kraju dužine polijetanja potrebne shodno CAT.POL.A.405(b) ili (c), u zavisnosti od potrebe, i završava se na visini od 1500 ft iznad površine.
- (c) Pri pokazivanju usaglašenosti sa stavom (a), sljedeće se mora uzeti u obzir:

- (i) masa aviona na početku zaleta pri polijetanju;
  - (ii) visinu po pritisku na aerodromu;
  - (iii) temperatura okoline na aerodromu i
  - (iv) ne više od 50% prijavljene čeonke komponente vjetra ili ne manje od 150% od prijavljene leđne komponente vjetra.
- (d) Promjene putanje nijesu dozvoljene do tačke u kojoj je putanja polijetanja postigla visinu od 50 ft iznad površine. Nakon toga, do visine od 400 ft, pretpostavlja se da je avion nagnut najviše 15°. Iznad 400 ft visine se mogu planirati uglovi nagiba veći od 15°, ali ne smiju da budu veći od 25°. Mora da se uzme u obzir uticaj ugla nagiba na operativne brzine i putanju leta uključujući povećane razdaljine koje su rezultirale iz povećanih operativnih brzina.
- (e) U slučajevima gdje planirana putanja leta ne zahtijeva promjene putanje za više od 15°, operator ne mora da uzme u obzir prepreke koje imaju bočnu udaljenost veću od:
- (1) 300 m, ako je pilot u stanju da održava potrebnu navigacijsku preciznost kroz područje prepreka uzetih u obzir, ili
  - (2) 600 m, za letove u svim drugim uslovima.
- (f) U slučajevima gdje namjeravana putanja leta zahtijeva promjene putanje za više od 15°, operator ne mora da razmotri prepreke koje imaju bočnu udaljenost veću od:
- (1) 600 m, ako je pilot u stanju da održava potrebnu navigacijsku preciznost kroz područje prepreka uzetih u obzir, ili
  - (2) 900 m, za letove u svim drugim uslovima.
- (g) Operator mora da uspostavi procedure za nepredviđene situacije da bi zadovoljio zahtjeve od (a) do (f) i da obezbijedi sigurnu rutu uz izbjegavanje prepreka, kako bi omogućio da avion ili da ispuni zahtjeve na ruti iz CAT.POL.A.215, ili da sleti bilo na aerodrom odlaska ili na alternativni aerodrom polijetanja.

#### **CAT.POL.A.410 Na ruti - svi motori rade**

- (a) U meteorološkim uslovima očekivanim za let, na bilo kojoj tački na svojoj ruti ili na bilo kojem planiranom skretanju od te rute, avion mora da bude u stanju da ima brzinu penjanja od najmanje 300 ft u minuti sa svim radećim motorima u okviru naznačenih uslova maksimalnih stalne snage navedenih za:
- (1) minimalne visine za siguran let na svakoj fazi rute koja se leti, ili bilo koje planirano skretanje od rute, precizirane u ili izračunate na osnovu informacija sadržanih u operativnom priručniku koje se odnose na avion, i
  - (2) minimalne visine potrebne za usklađivanje sa uslovima propisanim u CAT.POL.A.415 i 420, po potrebi.

#### **CAT.POL.A.415 Na ruti - OEI**

- (a) U meteorološkim uslovima očekivanim za let, u slučaju otkaza motora u bilo kojoj tački na ruti ili na bilo kom planiranom skretanju od te rute i sa drugim motorom (-ima) koji rade u okviru naznačenih uslova maksimalne stalne snage, avion mora da bude u stanju da nastavi let sa visine krstarenja do aerodroma gdje se slijetanje može obaviti u skladu sa CAT.POL.A.430 ili

CAT.POL.A.435, prema potrebi. Avion mora da bude udaljen od prepreka unutar 9,3 km (5 NM) sa obje strane planirane putanje vertikalnim intervalom od najmanje:

- (1) 1000 ft, kada je brzina penjanja nula ili veća, ili
  - (2) 2000 ft, kada je brzina penjanja manja od nule.
- (b) Putanja leta mora da ima pozitivan nagib na visini od 450 m (1500 ft) iznad aerodroma gdje se pretpostavlja da će se slijetanje obaviti nakon otkaza motora.
- (c) Mora se uzeti da je raspoloživa brzina penjanja aviona 150 ft u minuti manja od naznačene bruto stope penjanja.
- (d) Širina gore date granice u (a) mora da bude povećana na 18,5 km (10 NM) ako navigacijska preciznost ne zadovoljava najmanje RNP5.
- (e) Ispuštanje goriva u vazduhu je dozvoljeno u mjeri koja je u skladu sa zahtjevom da se stigne na aerodrom sa potrebnom rezervom goriva, ako se koristi sigurna procedura.

#### **CAT.POL.A.420 Na ruti - avioni sa tri ili više motora, od čega dva neispravna**

- (a) Ni u jednoj tački duž putanje avion sa tri ili više motora, pri brzini krstarenja velikog doleta (long range) sa svim motorima, na standardnoj temperaturi u mirnom vazduhu, ne smije biti više od 90 minuta daleko od aerodroma na kome su ispunjeni zahtjevi performansi primjenljivi za očekivanu masu pri slijetanju, osim ako isto nije u skladu sa (b) do (e).
- (b) Putanja leta sa dva neispravna motora mora omogućiti avionu da nastavi let, u očekivanim meteorološkim uslovima, pri čemu mora da bude udaljen od prepreka unutar 9,3 km (5 NM) sa obje strane planirane putanje vertikalnim intervalom od najmanje 2000 ft, do aerodroma na kojima su ispunjeni zahtjevi performansi primjenljivi za očekivanu masu na slijetanju.
- (c) Pretpostavlja se da će dva motora otkazati u najkritičnijoj tački tog dijela rute gdje je avion više od 90 minuta, pri brzini krstarenja velikog doleta (long range) sa svim motorima na standardnoj temperaturi u mirnom vazduhu, daleko od aerodroma na kome se ispunjavaju zahtjevi performansi primjenljivi za očekivanu masu pri slijetanju.
- (d) Očekivana masa aviona na tački gdje se pretpostavlja da su dva motora otkazala ne smije biti manja od one koja bi podrazumijevala dovoljno goriva da nastavi do aerodroma gdje se pretpostavlja da će slijetanje biti obavljeno, i da tamo stigne na najmanje 450 m (1500 ft) direktno iznad područja slijetanja i nakon toga da leti na toj visini 15 minuta.
- (e) Raspoloživa brzina penjanja aviona se uzima 150 ft u minuti manja od one koja je navedena.
- (f) Širina margine iz stava (b) mora biti povećana na 18,5 km (10 NM) ako navigacijska preciznost ne zadovoljava najmanje RNP5.
- (g) Ispuštanje goriva u vazduhu je dozvoljeno u mjeri koja je u skladu sa zahtjevom da se stigne na aerodrom sa potrebnom rezervom goriva, ako se koristi sigurna procedura.

#### **CAT.POL.A.425 Slijetanje - odredišni i alternativni aerodromi**

Masa aviona pri slijetanju utvrđena u skladu sa CAT.POL.A.105 (a) ne smije prelaziti maksimalnu masu na slijetanju određenu za nadmorsku visinu i temperaturu okoline očekivanu za procijenjeno vrijeme slijetanja na odredišni i alternativni aerodrom.

### **CAT.POL.A.430 Slijetanje – suve poletno-sletne staze**

- (a) Masa aviona na slijetanju utvrđena u skladu sa CAT.POL.A.105 (a) za procijenjeno vrijeme slijetanja na odredišni aerodrom i na bilo koji alternativni aerodrom mora omogućiti slijetanje sa potpunim zaustavljanjem sa visine od 50ft iznad praga u 70% LDA uzimajući u obzir:
  - (1) nadmorsku visinu aerodroma;
  - (2) ne više od 50% čeonu komponentu vjetra ili ne manje od 150% leđne komponente vjetra;
  - (3) vrstu površine poletno-sletne staze i
  - (4) nagib poletno-sletne staze u pravcu slijetanja.
- (b) Za otpremanje aviona, pretpostaviće se da :
  - (1) će avion sletjeti na najpovoljniju poletno-sletnu stazu, u mirnom vazduhu, i
  - (2) će avion sletjeti na poletno-sletnu stazu koja će najverovatnije biti dodijeljena , uzimajući u obzir vjerovatnu brzinu i pravac vjetra, karakteristike upravljanja aviona na zemlji i druge uslove, kao što su sredstva za slijetanje i teren.
- (c) Ako operator nije u stanju da ispuní stav (b) (2) za odredišni aerodrom, avion može biti otpremljen samo ako je određen alternativni aerodrom koji dozvoljava potpunu usaglašenost sa stavovima (a) i (b).

### **CAT.POL.A.435 Slijetanje - mokre i kontaminirane poletno-sletne staze**

- (a) Kada odgovarajući vremenski Izvještaji i / ili prognoze ukazuju da poletno-sletna staza u predviđeno vreme dolaska može biti mokra, LDA mora da bude jednaka ili veća od tražene dužine slijetanja, utvrđene u skladu sa CAT.POL.A.430 , pomnožena sa faktorom 1,15.
- (b) Kada odgovarajući vremenski Izvještaji i / ili prognoze ukazuju da poletno-sletna staza u predviđeno vrijeme dolaska može biti kontaminirana, dužina slijetanja ne smije preći LDA. Operator mora da u operativnom priručniku naznači podatke o dužini slijetanja koji će se primjenjivati.

## SEKCIJA 2

### Helikopteri

## POGLAVLJE 1

### Opšti uslovi

#### CAT.POL.H.100 Primjenljivost

- (a) Helikopterima se mora letjeti u skladu sa primjenjivim zahtjevima klase performansi.
- (b) Helikopterima se mora letjeti u performansi klase 1:
  - (1) kada se leti do / od aerodroma ili operativnih mjesta koji se nalaze u prometnom neprijateljskom okruženju, osim kada se leti do / od mjesta javnog interesa (PIS), u skladu sa CAT.POL.H.225, ili
  - (2) kada imaju MOPSC veći od 19, osim kada radi ka/ iz helikopterskih platformi u performansi klase 2 pod odobrenjem u skladu sa CAT.POL.H.305.
- (c) Ako nije drugačije propisano pod (b), helikopterima koji imaju MOPSC od 19 ili manje, ali više od devet mora se letjeti u performansi klase 1 ili 2.
- (d) Ako nije drugačije propisano pod (b), helikopterima koji imaju MOPSC od devet ili manje mora se letjeti u performansi klase 1, 2 ili 3.

#### CAT.POL.H.105 Opšte

- (a) Masa helikoptera:
  - (1) na početku polijetanja, ili
  - (2) u slučaju ponovnog planiranja tokom leta, u tački u kojoj se izmijenjeni operativni plan leta primjenjuje,ne smije da bude veći od mase na kojoj primjenljivi zahtjevi ove sekcije mogu biti ispunjeni za let koji će se obaviti, uzimajući u obzir očekivana smanjenja u masi u nastavku leta i ispuštanje goriva kako je navedeno u relevantnim zahtjevima.
- (b) Odobreni podaci o performansama sadržani u AFM-u se moraju koristiti za utvrđivanje usaglašenosti sa zahtjevima ove sekcije, dopunjeni prema potrebi sa drugim podacima, kao što je propisano u relevantnim zahtjevima. Operator mora navesti takve druge podatke u operativnom priručniku. Prilikom primjene faktora propisanih u ovoj sekciji mogu se uzeti u obzir bilo koji operativni faktori već inkorporirani u podacima o performansama AFM-a da bi se izbjeglo dvostruko primjenjivanje faktora.
- (c) Kada se pokazuje usaglašenost sa zahtjevima ove sekcije, moraju se uzeti u obzir sljedeći parametri:
  - (1) masa helikoptera;
  - (2) konfiguracija helikoptera;
  - (3) uslovi sredine, a posebno:
    - (i) visina po pritisku i temperatura;
    - (ii) vjetar:
  - (A) osim kako je navedeno pod (C), za polijetanje, putanju polijetanja i zahtjeve za slijetanje, uzimanje u obzir vjetra ne smije biti veće od 50% od prijavljene stabilne čeonke komponente vjetra od 5 kt ili više;

- (B) gdje je polijetanje i slijetanje sa komponentom lednog vjetra dozvoljeno u AFM, i u svim slučajevima za putanju polijetanja, ne manje od 150% od prijavljene ledne komponente vjetra se uzima u obzir i
- (C) gdje precizna oprema za mjerenje vjetra omogućava precizno mjerenje brzine vjetra iznad tačke polijetanja i slijetanja, komponente vjetra veće od 50% mogu biti uspostavljene od strane operatora, pod uslovom da operator prikaže nadležnim vlastima da blizina FATO-a i povećana preciznost opreme za mjerenje vjetra obezbjeđuju ekvivalentan nivo sigurnosti;
- (4) operativnih tehnika i
- (5) rad bilo kojih sistema koji imaju nepovoljan uticaj na performanse.

### **CAT.POL.H.110 Uzimanje u obzir prepreka**

- (a) U svrhe zahtjeva za nadvišavanje prepreka, prepreka locirana van FATO, na putanji polijetanja ili putanji leta neuspjelog prilaza mora se uzeti u obzir ako njena bočna razdaljina od najbliže tačke na površini ispod namjeravane putanje leta nije dalja od sljedećeg:
  - (1) Za operacije po VFR-u:
    - (i) polovina minimalne širine definisane u AFM - ili, kad širina nije definisana " $0,75 \times D$ ", gdje je D najveća dimenzija helikoptera kada se rotori okreću;
    - (ii) plus veća vrijednost od " $0,25 \times D$ " ili "3 m";
    - (iii) plus:
      - (A)  $0,10 \times$  udaljenost DR za operacije po VFR-u danju, ili
      - (B)  $0,15 \times$  udaljenost DR za operacije po VFR-u noću.
  - (2) Za operacije po IFR-u:
    - (i) " $1,5 D$ " ili 30 m, šta god je veće, plus:
      - (A)  $0,10 \times$  udaljenost DR, za operacije po IFR-u sa preciznim navođenjem;
      - (B)  $0,15 \times$  udaljenost, DR, za operacije po IFR-u sa standardnim navođenjem, ili
      - (C)  $0,30 \times$  udaljenost DR za operacije po IFR-u bez navođenja.
    - (ii) Prilikom razmatranja putanje leta neuspjelog prilaza, odstupanje od uzimanja u obzir oblasti prepreke se samo primjenjuje na kraju raspoložive dužine polijetanja.
  - (3) Za operacije sa inicijalnim polijetanjem koje se izvodi vizuelno i konvertuje u IFR/IMC na tački prelaza, kriterijumi traženi pod (1) se primjenjuju do tačke prelaza, a kriterijumi traženi pod (2) primjenjuju se nakon tačke prelaza. Tačka prelaza ne može da se nalazi prije kraja dužine polijetanja potrebne za helikoptere (TODRH) koji lete u performansi klase 1 ili prije definisane tačke nakon polijetanja (DPATO) za helikoptere koji lete u performansi klase 2.
- (b) Za polijetanje gdje se koristi rezervna procedura ili procedura bočnog prelaza, u svrhe zahtjeva nadvišavanja prepreka, prepreka koja se nalazi u rezervnoj zoni ili zoni bočnog prelaza uzeće se u obzir ako njena bočna razdaljina od najbliže tačke na površini ispod namjeravane putanje leta ne bude dalja od:
  - (1) polovine minimalne širine definisane u AFM-u ili, kada širina nije definisana " $0,75 \times D$ ";
  - (2) plus veća vrijednost od " $0,25 \times D$ " ili "3 m";
  - (3) plus:
    - (i) za operacije po VFR-u po danu  $0,10 \times$  udaljenost pređena od kraja područja FATO, ili
    - (ii) za operacije po VFR-u noću  $0,15 \times$  udaljenost pređena od kraja područja FATO.
- (c) Prepreke se mogu zanemariti ako se nalaze van:

- (1)  $7 \times$  radijus rotora (R) za dnevne operacije, ako je obezbijeđeno da navigacijska preciznost bude postignuta pomoću odgovarajućih vizuelnih orijentira tokom penjanja;
- (2)  $10 \times R$  za noćne operacije, ako je obezbijeđeno da navigacijska preciznost bude postignuta pomoću odgovarajućih vizuelnih orijentira tokom penjanja;
- (3) 300 m ako se navigacijska preciznost može postići odgovarajućim navigacionim sredstvima, ili
- (4) 900 m u svim ostalim slučajevima.

## POGLAVLJE 2

### Performanse klase 1

#### CAT.POL.H.200 Opšte

Helikopteri kojima se leti u performansama klase 1 moraju da budu certificovani u kategoriji A ili njenom ekvivalentu kao što je određeno od strane Agencije.

#### CAT.POL.H.205 Polijetanje

- (a) Masa na polijetanju ne smije da prelazi maksimalnu masu na polijetanju navedenu u AFM-u za proceduru koja će se koristiti.
- (b) Masa na polijetanju mora da bude takva da je:
  - (1) moguće prekinuti polijetanje i sletjeti na FATO u slučaju otkaza kritičnog motora koji je prepoznat na ili prije tačke odluke polijetanja (TDP);
  - (2) potrebna dužina prekinutog polijetanja (RTODRH) ne prelazi raspoloživu dužinu prekinutog polijetanja (RTODAH) i
  - (3) TODRH ne prelazi raspoloživu dužinu polijetanja (TODAH).
  - (4) Bez obzira na (b)(3), TODRH može preći TODAH ako helikopter sa otkazom kritičnog motora prepoznatim na TDP može, prilikom nastavka polijetanja, nadvisiti sve prepreke do kraja TODRH na vertikalnoj razdaljini ne manjoj od 10,7 m (35 ft).
- (c) Kada se pokazuje usaglašenost sa (a) i (b), moraju se uzeti u obzir odgovarajući parametri CAT.POL.H.105 (c) na aerodromu ili operativnom mjestu polaska.
- (d) Dio polijetanja do i uključujući TDP mora se izvoditi kad je vidljiva površina tako da se može obaviti prekinuto polijetanje.
- (e) Za polijetanje koje koristi rezervnu proceduru ili proceduru bočnog prelaza, uz prepoznavanje otkaza kritičnog motora na ili prije TDP, sve prepreke u rezervnoj zoni ili zoni bočnog prelaza moraju da budu nadvišene za odgovarajuću marginu.

#### CAT.POL.H.210 Putanja polijetanja

- (a) Od kraja TODRH sa prepoznavanjem otkaza kritičnog motora na TDP:
  - (1) Masa na polijetanju mora da bude takva da putanja polijetanja obezbjeđuje vertikalno nadvišavanje iznad svih prepreka na putanji penjanja koja nije manja od 10,7 m (35 ft) za operacije po VFR-u i  $10,7 \text{ m (35 ft)} + 0,01 \times \text{udaljenost DR}$  za operacije po IFR-u. Treba uzeti u obzir samo prepreke navedene pod CAT.POL.H.110.
  - (2) Tamo gdje je došlo do promjene pravca za više od 15 stepeni, uzeće se u obzir uticaj ugla nagiba na sposobnost ispunjenja zahtjeva nadvišavanja prepreka. Ovo zaokret se neće započeti prije postizanja visine od 61 m (200 ft) iznad površine polijetanja osim ako nije dio odobrenog postupka u AFM.
- (b) Kada se pokazuje usaglašenost sa (a), moraju se uzeti u obzir odgovarajući parametri CAT.POL.H.105 (c) na aerodromu ili operativnom mjestu odlaska.

## **CAT.POL.H.215 Na ruti – otkaz kritičnog motora**

- (a) Masa helikoptera i putanja leta na svim tačkama duž rute, sa otkazom kritičnog motora i meteorološkim uslovima očekivanim za taj let, moraju dozvoliti usaglašenost sa (1), (2) ili (3):
  - (1) Kada je namjera da let bude sproveden u bilo kom vremenu bez tla u vidnom polju, masa helikoptera dozvoljava brzinu penjanja od najmanje 50 ft / minuti sa otkazom kritičnog motora, na apsolutnoj visini od najmanje 300 m (1000 ft), ili 600 m (2000 ft) u oblastima planinskog terena, iznad terena i prepreka duž rute u okviru 9,3 km (5 NM) sa obje strane predviđenog puta.
  - (2) Kada je namjera da let bude sproveden bez tla u vidnom polju, putanja leta dozvoljava helikopteru da nastavi let sa visine krstarenja do visine od 300 m (1000 ft) iznad mjesta slijetanja gdje se slijetanje može obaviti u skladu sa CAT.POL.H.220. Putanja leta mora da bude najmanje 300 m (1000 ft) ili 600 m (2000 ft) u oblasti planinskog terena, iznad terena i prepreka duž rute u opsegu 9,3 km (5 NM) sa obje strane namjeravanog puta. Mogu se koristiti tehnike snižavanja (drift-down).
  - (3) Kada se namjerava izvesti let u VMC sa tlom u vidnom polju, putanja leta dozvoljava helikopteru da nastavi let sa visine krstarenja na visinu od 300 m (1000 ft) iznad mjesta slijetanja gde se slijetanje može obaviti u skladu sa CAT.POL.H.220, a da se ne leti u bilo koje vrijeme ispod odgovarajuće minimalne apsolutne visine. Treba uzeti u obzir prepreke u opsegu od 900 metara sa obje strane rute.
- (b) Kada se pokazuje usaglašenost sa (a) (2) ili (a) (3):
  - (1) pretpostavlja se da će kritični motor otkazati u najkritičnijoj tački duž rute;
  - (2) uzima se u obzir uticaj vjetera na putanju leta;
  - (3) ispuštanje goriva u vazduhu je planirano samo u mjeri da bude u skladu sa dostizanjem aerodroma ili operativnog mjesta sa zahtijevanom rezervom goriva i korišćenjem sigurne procedure i
  - (4) ispuštanje goriva u vazduhu se ne planira ispod 1000 ft iznad terena.
- (c) Širine margina iz (a)(1) i (a)(2) biće povećane na 18,5 km (10 NM) ako navigacijska preciznost ne može biti ispunjena za 95% od ukupnog vremena leta.

## **CAT.POL.H.220 Slijetanje**

- (a) Masa helikoptera na slijetanju u procijenjeno vrijeme slijetanja ne smije prelaziti maksimalnu masu određenu u AFM-u za proceduru koja će se koristiti.
- (b) U slučaju otkaza kritičnog motora koji je prepoznat u bilo kojoj tački u ili prije tačke odluke slijetanja (LDP), treba da bude moguće bilo da se sleti ili da se zaustavi unutar FATO, ili da se obavi prekinuto slijetanje i leti nad svim preprekama na putanji leta na vertikalnom odstojanju od 10,7 m (35 ft). Samo prepreke navedene u CAT.POL.H.110 treba uzeti u obzir.
- (c) U slučaju otkaza kritičnog motora koji je prepoznat u bilo kojoj tački u ili poslije LDP-a, treba da bude moguće da:
  - (1) se nadvise prepreke u prilaznoj putanji i
  - (2) se sleti i zaustavi u okviru FATO-a.

- (d) Kada se pokazuje usaglašenost sa (a) do (c), mora se uzeti u obzir odgovarajući parametri CAT.POL.H.105 (c) za procijenjeno vrijeme slijetanja na određeni aerodrom ili operativno mjesto, ili bilo koji alternativni ako je potrebno.
- (e) Taj dio slijetanja od LDP-a do dodira tla biće sproveden uz tlo u vidnom polju.

#### **CAT.POL.H.225 Operacije helikopterom do / od mjesta javnog interesa**

- (a) Operacije do / od mjesta javnog interesa (PIS) mogu se sprovesti u performansama klase 2, bez ispunjavanja CAT.POL.H.310 (b) ili CAT.POL.H.325 (b), pod uslovom da su sve od sljedećih stavki ispunjene:
  - (1) PIS je bio u upotrebi prije 1.jula 2002.godine;
  - (2) veličina PIS-a ili okoline sa preprekama ne dozvoljava usaglašenost sa zahtjevima za sprovođenje letova u performansama klase 1;
  - (3) operacije se obavljaju sa helikopterom koji ima MOPSC od šest ili manje;
  - (4) operator ispunjava CAT.POL.H.305 (b) (2) i (b) (3);
  - (5) masa helikoptera ne prelazi maksimalnu masu navedenu u AFM-u za gradijent penjanja od 8% u mirnom vazduhu na odgovarajućoj sigurnoj brzini polijetanja ( $V_{TOSS}$ ) sa otkazom kritičnog motora i preostalim motorima koji rade na odgovarajućoj snazi i
  - (6) Operator je dobio odobrenje za operacije od nadležnih vlasti. Prije obavljanja takvih operacija u drugoj državi članici, operator mora da pribavi odobrenje od nadležnih vlasti te države.
- (b) Procedure specifične za područje moraju da budu ustanovljene u operativnom priručniku da bi se minimizirao period u toku kojeg bi postojala opasnost za one koji su u helikopteru i za lica na zemlji u slučaju otkaza motora za vrijeme polijetanja ili slijetanja.
- (c) Operativni priručnik mora sadržati za svaki PIS: dijagram ili fotografiju sa napomenama, pokazujući glavne aspekte, dimenzije, neusaglašenosti sa zahtjevima performansi klase 1, glavne rizike i plan za nepredviđene situacije u slučaju da dođe do nekog incidenta.

## POGLAVLJE 3

### Performanse klase 2

#### CAT.POL.H.300 Opšte

Helikopteri kojima se leti u performansama klase 2 moraju da budu certificovani u kategoriji A ili njenom ekvivalentu kao što je određeno od strane Agencije.

#### CAT.POL.H.305 Letovi bez osigurane sposobnosti sigurnog prinudnog slijetanja

- (a) Letovi bez osigurane sposobnosti sigurnog prinudnog slijetanja za vrijeme faza polijetanja i slijetanja će se sprovoditi samo ako je operator dobio odobrenje od strane nadležnih vlasti.
- (b) Da bi stekao i održao takvo odobrenje operator mora da:
  - (1) sprovede procjenu rizika, navodeći:
    - (i) vrstu helikoptera i
    - (ii) vrstu operacija;
  - (2) sprovede sljedeće uslove:
    - (i) postigne i održi standard modifikacije helikoptera / motora definisan od strane proizvođača;
    - (ii) sprovodi preventivne mjere održavanja preporučene od strane proizvođača motora ili helikoptera;
    - (iii) da obuhvati procedure polijetanja i slijetanja u operativni priručnik, tamo gdje one već ne postoje u AFM-u;
    - (iv) odredi obuku za letačke posade i
    - (v) obezbedi sistem izvještavanja proizvođača o gubitku snage, gašenju motora ili događajima otkaza motora;
  - i
  - (3) implementira sistem za monitoring korišćenja (usage monitoring system-UMS).

#### CAT.POL.H.310 Polijetanje

- (a) Masa na polijetanju ne smije da prelazi maksimalnu masu naznačenu za brzinu penjanja od 150 ft / min na 300 m (1000 ft) iznad nivoa aerodroma ili operativnog mjesta sa otkazom kritičnog motora i ostalim radećim motorima na odgovarajućem režimu snage.
- (b) Za operacije koje nijesu navedene u CAT.POL.H.305, polijetanje mora da bude sprovedeno tako da se može izvesti sigurno prinudno slijetanje do tačke gdje je moguće bezbjedno nastaviti let.
- (c) Za operacije u skladu sa CAT.POL.H.305, pored zahtjeva iz (a):
  - (1) masa na polijetanju ne prelazi maksimalnu masu navedenu u AFM za lebdjenje kada su svi motori operativni bez efekta tla (all engines operative out of ground effect-AEO OGE) u mirnom vazduhu sa svim motorima koji rade na odgovarajućem režimu snage, ili
  - (2) za operacije sa helikopterske platforme:
    - (i) sa helikopterom koji ima MOPSC više od 19, ili
    - (ii) bilo kojim helikopterom kojim se leti sa helikopterske platforme koja se nalazi u neprijateljskom okruženju,

za masu na polijetanju treba uzeti u obzir: proceduru; grešku na ivici platforme prilikom snižavanja koja odgovara visini helikopterske platforme sa neispravnim kritičnim motorima i ostalim radećim motorima na odgovarajućem režimu snage.

- (d) Kada se pokazuje usaglašenost sa stavkama (a) do (c), treba uzeti u obzir odgovarajuće parametre iz CAT.POL.H.105 na mjestu polaska.
- (e) Taj dio polijetanja, prije koga je zahtjev CAT.POL.H.315 ispunjen, vrši se sa površinom u vidnom polju.

### **CAT.POL.H.315 Putanja polijetanja**

Od definisane tačke nakon polijetanja (DPATO) ili, kao alternativa, ne kasnije od 200 ft iznad površine polijetanja sa otkazom kritičnog motora, zahtjevi CAT.POL.H.210 (a) (1), (a) (2) i (b) moraju da bude ispunjeni.

### **CAT.POL.H.320 Na ruti - kritični motor neispravan**

Zahtjev CAT.POL.H.215 mora da bude ispunjen.

### **CAT.POL.H.325 Slijetanje**

- (a) Masa na slijetanju u procijenjenom vremenu slijetanja ne smije prelaziti maksimalnu masu navedenu za stopu penjanja od 150 ft / min na 300 m (1000 ft) iznad nivoa aerodroma ili operativnog mjesta sa otkazom kritičnog motora a ostalim radećim motorima na odgovarajućem režimu snage.
- (b) Ako kritični motor otkáže u bilo kojoj tački u prilaznoj putanji:
  - (1) prekinuto slijetanje se može sprovesti ispunjavajući zahtjev CAT.POL.H.315, ili
  - (2) za operacije koje nisu navedene u CAT.POL.H.305, helikopter može da obavi sigurno prinudno sletanje.
- (c) Za operacije u skladu sa CAT.POL.H.305, pored zahtjeva iz (a):
  - (1) masa na slijetanju ne smije da prelazi maksimalnu masu navedenu u AFM za lebdjenje kada su svi motori operativni bez efekta tla (AEO OGE) u mirnom vazduhu sa svim motorima koji rade na odgovarajućem režimu snage, ili
  - (2) za operacije sa helikopterske platforme:
    - (i) sa helikopterom koji ima MOPSC više od 19, ili
    - (ii) bilo kojim helikopterom kojim se leti sa helikopterske platforme koja se nalazi u neprijateljskom okruženju,

za masu na slijetanju treba uzeti u obzir: proceduru, grešku na ivici platforme prilikom snižavanja koja odgovara visini helikopterske platforme sa otkazom kritičnog motora i ostalim radećim motorima na odgovarajućem režimu snage.
- (d) Kada se prikazuje usaglašenost sa stavkama (a) do (c), treba uzeti u obzir odgovarajuće parametre iz CAT.POL.H.105 (c) na odredišnom aerodromu ili bilo kom alternativnom, ako je potrebno.
- (e) Taj dio slijetanja, nakon koga zahtjev (b)(1) ne može biti ispunjen, vrši se sa tlom u vidnom polju.

## **POGLAVLJE 4**

### **Performanse klase 3**

#### **CAT.POL.H.400 Opšte**

- (a) Helikopteri kojima se leti u performansama klase 3 moraju da budu certificovan u kategoriji A ili njenom ekvivalentu kako je određeno od strane Agencije, ili kategoriji B.
- (b) Operacije se sprovode samo u prijateljskom okruženju, osim:
  - (1) kada se leti u skladu sa CAT.POL.H.420, ili
  - (2) za faze polijetanja i slijetanja, kada se leti u skladu sa (c).
- (c) Pod uslovom da je operator odobren u skladu sa CAT.POL.H.305, operacije se mogu sprovesti do / od aerodroma ili operativnog mjesta koje se nalazi van prometnog neprijateljskog okruženja bez osigurane sposobnosti sigurnog prinudnog slijetanja:
  - (1) tokom polijetanja, prije dostizanja  $V_y$  (brzina za najbolju brzinu penjanja) ili 200 ft iznad površine polijetanja, ili
  - (2) tokom slijetanja, ispod 200 ft iznad površine za slijetanje.
- (d) Operacije se ne smiju sprovoditi:
  - (1) sa površinom van vidnog polja;
  - (2) noću;
  - (3) kada je baza oblaka niža od 600 ft; ili
  - (4) kada je vidljivost manja od 800 m.

#### **CAT.POL.H.405 Polijetanje**

- (a) Masa na polijetanju mora da bude manja od sljedećeg:
  - (1) MCTOM, ili
  - (2) maksimalne mase na polijetanju precizirane za lebdjenje sa efektom tla sa svim radećim motorima sa snagom polijetanja, ili ukoliko su uslovi takvi da nije vjerovatno da će se uspostaviti lebdjenje sa efektom tla, mase na polijetanju za lebdjenje bez efekta tla sa svim radećim motorima na snazi polijetanja.
- (b) Osim kako je navedeno u CAT.POL.H.400 (b), u slučaju otkaza motora helikopter mora da bude sposoban da obavi sigurno prinudno slijetanje.

#### **CAT.POL.H.410 Na ruti**

- (a) Helikopter mora da bude sposoban da, sa svim radećim motorima u okviru uslova maksimalne stalne snage, nastavi duž predviđenog puta ili do planiranog skretanja, a da ne leti na bilo kojoj tački ispod odgovarajuće minimalne visine leta.
- (b) Osim kako je predviđeno u CAT.POL.H.420, u slučaju otkaza motora helikopter mora da bude sposoban da obavi sigurno prinudno slijetanje.

### **CAT.POL.H.415 Slijetanje**

- (a) Masa helikoptera na slijetanju u procijenjeno vrijeme slijetanja mora da bude manja od sljedećeg:
  - (1) maksimalne certifikovane mase na slijetanju, ili
  - (2) maksimalne mase na slijetanju precizirane za lebdjenje sa efektom tla sa svim radećim motorima sa snagom polijetanja, ili ukoliko su uslovi takvi da nije vjerovatno da će se uspostaviti lebdjenje sa efektom tla, mase na slijetanju za lebdjenje bez efekta tla sa svim radećim motorima na snazi polijetanja.
- (c) Osim kako je navedeno u CAT.POL.H.400 (b), u slučaju otkaza motora helikopter mora da bude sposoban da obavi sigurno prinudno slijetanje.

### **CAT.POL.H.420 Operacije helikopterom iznad neprijateljskog okruženja van prometnog područja**

- (a) Operacije iznad neprijateljskog okruženja koje nije prometno bez sposobnosti za sigurno prinudno slijetanje sa turbinski pogonjenim helikopterima koji imaju MOPSC od šest ili manje mogu se izvoditi samo ako je operatoru dato odobrenje od strane nadležnih vlasti, nakon procjene sigurnosnog rizika urađenog od strane operatora. Prije nego takve operacije počnu da se obavljaju u drugoj državi članici, operator mora da pribavi ovlašćenje od nadležnih vlasti te države.
- (b) Da bi stekao i održao takvo odobrenje operator mora:
  - (1) da sprovodi predmetne letove samo u oblastima i pod uslovima naznačenim u odobrenju;
  - (2) da ne sprovodi ove letove shodno HEMS odobrenju;
  - (3) da dokaže da ograničenja helikoptera, ili drugi opravdani razlozi, sprečavaju korišćenje odgovarajućih kriterijuma performansi i
  - (4) da bude odobren u skladu sa CAT.POL.H.305 (b).
- (c) Bez obzira na CAT.IDE.H.240, takvi letovi se mogu sprovoditi bez dodatne kiseoničke opreme, pod uslovom da visina kabine ne prelazi 10000 ft, za period od preko 30 minuta i nikada ne prelazi 13000 ft visine po pritisku.

## **SEKCIJA 3**

### **Masa i centraža**

#### **P O G L A V L J E 1**

##### **Vazduhoplovi na motorni pogon**

###### **CAT.POL.MAB.100 Masa i centraža, utovar**

- (a) Tokom bilo koje faze operacije, utovar, masa i težište (CG) vazduhoplova moraju da budu u skladu sa ograničenjima navedenim u AFM-u, ili u operativnom priručniku ukoliko je isti restriktivniji.
- (b) Operator mora da utvrdi masu i CG vazduhoplova stvarnim mjerenjem prije početka korišćenja i nakon toga u intervalima od četiri godine ako se koriste pojedinačne mase vazduhoplova, ili devet godina, ako se koriste flotne mase. Akumulirani efekti modifikacija i opravki na masu i centražu se moraju uzeti u obzir i propisno dokumentovati. Vazduhoplovima se mora ponovo mjeriti težina ako efekat modifikacija na masu i centražu nije tačno poznat.
- (c) Mjerenje težine se obavlja od strane proizvođača vazduhoplova ili od strane odobrene organizacije za održavanje.
- (d) Operator mora da utvrdi masu svih operativnih stavki i članova posade uključenih u suvu operativnu masu pomoću mjerenja ili upotrebom standardnih masa. Uticaj njihovog položaja na CG vazduhoplova mora da bude određen.
- (e) Operator mora da utvrdi masu putnog tereta, uključujući bilo kakav balast, stvarnim mjerenjem ili utvrđivanjem mase putnog tereta u skladu sa standardnim masama putnika i prtljaga.
- (f) Pored standardnih masa za putnike i predati prtljag, operator može koristiti standardne mase za ostale stavke tereta, ako prikaže nadležnim vlastima da ove stavke imaju istu masu ili da su njihove mase u okvirima određenih tolerancija.
- (g) Operator mora da odredi masu goriva pomoću stvarne gustine ili, ako nije poznata, gustine izračunate u skladu sa metodom navedenom u operativnom priručniku.
- (h) Operator mora obezbijediti da je utovar:
  - (1) vazduhoplova obavljen pod nadzorom kvalifikovanog osoblja i
  - (2) putnog tereta u skladu sa podacima koji se koriste za proračun mase i centraže vazduhoplova.
- (i) Operator mora da poštuje dodatna strukturna ograničenjima kao što su ograničenja čvrstine poda, maksimalno opterećenje po dužnom metru, maksimalna masa po odjeljku za tovar i ograničenje maksimalnog broja sjedišta. Za helikoptere, pored toga, operator mora voditi računa o promjenama utovara tokom leta.
- (j) Operator mora naznačiti u operativnom priručniku, principe i metode koji se koriste za utovar i sistem određivanja mase i centraže koji zadovoljavaju zahtjeve sadržane u (a) do (i). Ovaj sistem mora da obuhvati sve vrste namjeravanih operacija.

###### **CAT.POL.MAB.105 Podaci i dokumentacija mase i centraže**

- (a) Operator mora utvrditi podatke o masi i centraži i sačiniti dokumentaciju o masi i centraži prije svakog leta određujući utovar i njegovu distribuciju. Dokumentacija o masi i centraži mora omogućiti vođi vazduhoplova da odredi da su utovar i njegova distribucija takvi da ograničenja mase i centraže vazduhoplova ne budu prekoračeni. Dokumentacija o masi i centraži mora sadržati sljedeće informacije:

- (1) Tip i registraciju vazduhoplova;
- (2) Identifikaciju leta, broj i datum;
- (3) Ime zapovjednika;
- (4) Ime osobe koja je pripremila dokument;
- (5) Suvu operativnu masu i odgovarajući CG vazduhoplova:
  - (i) za avione performansi klase B i helikoptere položaj CG ne mora da bude na dokumentaciji za masu i centražu ako je, na primjer, raspored opterećenja u skladu sa unaprijed izračunatom tabelom centraže ili ako se može dokazati da se za planirane operacije ispravna centraža može osigurati, bez obzira na stvarno opterećenje;
- (6) Masu goriva na polijetanju i masa putnog goriva;
- (7) Masu drugog potrošnog materijala koje nije gorivo, ako je potrebno;
- (8) Komponente opterećenja uključujući putnike, prtljag, teret i balast;
- (9) Masu na polijetanju, masu na slijetanju i masu vazduhoplova bez goriva;
- (10) CG poziciju na vazduhoplovu, i
- (11) Ograničavajuće vrijednosti mase i CG.

Gore navedene informacije moraju da budu dostupne u dokumentima za planiranje leta ili sistemima za proračun mase i centraže. Neke od ovih informacija mogu biti sadržane u drugim dokumentima koja su odmah dostupna za upotrebu.

- (b) Kada se podaci i dokumentacija mase i centraže generišu od strane kompjuterizovanog sistema za masu i centražu, operator mora da utvrdi integritet izlaznih podataka.
- (c) Lice koje nadzire utovar vazduhoplova mora potvrditi svojeručnim potpisom ili njegovim ekvivalentom da su opterećenje i njegova distribucija u skladu sa dokumentacijom o masi i centraži koja je predata zapovjedniku. Zapovjednik pokazuje svoje prihvatanje svojeručnim potpisom ili njegovim ekvivalentom.
- (d) Operator mora odrediti procedure za promjenu opterećenja u poslednjem trenutku kako bi se obezbijedilo da:
  - (1) svaka promjena u poslednjem trenutku nakon završetka dokumentacije o masi i centraži se saopštava vođi vazduhoplova i unosi u dokumenta za planiranje leta koja sadrže dokumentaciju o masi i centraži;
  - (2) je navedena maksimalna dozvoljena promjena u poslednjem trenutku po pitanju broja putnika ili opterećenja i
  - (3) nova dokumentacija o masi i centraži treba da se pripremi ako ovaj maksimalan broj bude prekoračen.
- (e) Operator mora da pribavi odobrenje od nadležnih vlasti, ako on / ona želi da koristi integrisani kompjuterski sistem za masu i centražu na avionu ili samostalni kompjuterski sistem za masu i centražu kao primarni izvor za proračun podataka. Operator mora da prikaže tačnost i pouzdanost tog sistema.

**ODJELJAK D**  
**INSTRUMENTI, PODACI, OPREMA**

**SEKCIJA 1**

**Avioni**

**CAT.IDE.A.100 Instrumenti i oprema - opšte**

- (a) Instrumenti i oprema zahtijevana shodno ovom pod-dijelu mora da bude odobrena u skladu sa Uredbom (EZ) br.1702/2003, osim za sljedeće stavke:
  - (1) Rezervne osigurače;
  - (2) Nezavisna prenosiva svjetla;
  - (3) Precizni tajmer;
  - (4) Držača za karte;
  - (5) Kompleta za prvu pomoć;
  - (6) Kompleta za hitnu medicinsku pomoć;
  - (7) Megafone;
  - (8) Opremu za preživljavanje i signalizaciju;
  - (9) Morska sidra i opremu za pristajanje, i
  - (10) Sigurnosni sistemi za vezivanje djece
- (b) Instrumenti i oprema koji nisu zahtijevani u ovom pod-dijelu, a koji ne treba da budu odobreni u skladu sa Uredbom (EZ) br.1702/2003, ali se nose na letu, moraju da budu u skladu sa sljedećim:
  - (1) informacije koje se dobijaju pomoću ovih instrumenata, opreme ili pribora ne smije da bude korišćena od strane letačke posade radi usaglašenosti sa Aneksom I Uredbe (EZ) br.216/2008 ili CAT.IDE.A.330, CAT.IDE.A..335, CAT.IDE.A.340 i CAT.IDE.A.345 i
  - (2) instrumenti i oprema ne smiju uticati na plovidbenost aviona, čak ni u slučaju kvara ili neispravnosti.
- (c) Ako opremu koristiti jedan član letačke posade na njegovom / njenom mjestu tokom leta, ista mora da bude lako upotrebljiva sa tog mjesta. Kada se traži da pojedinačni dio opreme koristi više od jednog člana letačke posade, isti mora da bude instaliran tako da se oprema lako može upotrijebiti sa bilo kog mjesta na kome je potrebno upotrijebiti predmetnu opremu.
- (d) Instrumenti koji se koriste od strane bilo kog člana letačke posade moraju da budu postavljeni tako da omoguće članu letačke posade da vidi indikacije sa njegovog / njenog mjesta, sa minimalnim izvodljivim odstupanjem od mjesta i linije gledanja koju on / ona obično zauzme kada gleda naprijed duž putanje leta.
- (e) Sva potrebna oprema za hitnu situaciju mora da bude lako dostupna za upotrebu bez odlaganja.

**CAT.IDE.A.105 Minimalna oprema za let**

Let ne smije započeti ako bilo koji od instrumenata aviona, stavki opreme ili funkcija potrebnih za namjeravani let budu neispravni ili nedostaju, osim ako:

- (a) se avion koristi u skladu sa MEL-om operatora, ili
- (b) je operator odobren od strane nadležnih vlasti da upravlja avionom u okviru ograničenja glavne liste ispravnosti opreme i sistema (MMEL).

### **CAT.IDE.A.110 Rezervni električni osigurači**

- (a) Avioni moraju da budu opremljeni sa rezervnim električnim osiguračima, snage koja je potrebna za kompletnu zaštitu kola, za zamjenu onih osigurača koji su dozvoljeni da budu zamijenjeni u letu.
- (b) Broj rezervnih osigurača koji su potrebni da budu na vazduhoplovu mora da budu veći od:
  - (1) 10% od broja osigurača svake pojedinačne snage, ili
  - (2) tri osigurača za svaku pojedinačnu snagu.

### **CAT.IDE.A.115 Operativna svjetla**

- (a) Avioni koji lete danju treba da budu opremljeni sa:
  - (1) sistemom svjetala protiv sudara;
  - (2) svjetlima koja se napajaju iz električnog sistema aviona koja obezbjeđuju adekvatno osvjetljenje za sve instrumente i opremu od suštinskog značaja za sigurne operacije avionom;
  - (3) svjetlima koje se napajaju iz električnog sistema aviona koja obezbjeđuju adekvatno osvjetljenje u putničkoj kabini i
  - (4) nezavisnim prenosivim svjetlom (baterijskom lampom) za svakog zahtijevanog člana posade koje je lako dostupno članovima posade kada sjede na svojim određenim mjestima.
- (b) Avioni kojima se upravlja noću moraju da budu opremljeni i sa:
  - (1) navigacionim/pozicionim svjetlima;
  - (2) dvoje svjetala za slijetanje ili jednim svjetlom koje ima dvije odvojeno napajane svijetleće niti, i
  - (3) svjetlima koja su u skladu sa međunarodnim uredbama za sprečavanje sudara na moru, ako se avion koristi kao hidroavion.

### **CAT.IDE.A.120 Oprema za čišćenje vjetrobranskog stakla**

Avioni sa MCTOM većom od 5700 kg moraju da budu opremljeni na svakom pilotskom mjestu sa sredstvima za održavanje čistim dijela vjetrobranskog stakla tokom padavina.

### **CAT.IDE.A.125 Operacije po VFR-u danju - letački i navigacioni instrumenti i povezana oprema**

- (a) Avioni kojima se upravlja po VFR-u danju moraju da budu opremljeni sa sljedećom opremom, dostupnom na mjestu pilota:
  - (1) sredstva za mjerenje i prikazivanje:
    - (i) magnetnog pravca;
    - (ii) vremena u satima, minutima i sekundama;
    - (iii) visine po pritisku;
    - (iv) indicirane brzina;
    - (v) vertikalne brzina;
    - (vi) skretanja i klizanja;
    - (vii) položaja;

- (viii) pravca;
- (ix) spoljašnje temperature vazduha i
- (x) Mahovog broja kad god su ograničenja brzine izražene Mahovim brojem.
- (2) Sredstva za pokazivanje kada napajanje potrebnih letnih instrumenata nije adekvatno..
- (b) Kad god su dva pilota potrebna za operacije, dodatna odvojena sredstva moraju da budu na raspolaganju za drugog pilota za prikazivanje :
  - (1) visine po pritisku;
  - (2) indicirane brzina;
  - (3) vertikalne brzina;
  - (4) skretanja i klizanja;
  - (5) položaja i
  - (6) pravca.
- (c) Sredstva za sprečavanje kvara na sistemu za pokazivanje brzine usled kondenzacije ili zaleđivanja mora da bude na raspolaganju za:
  - (1) avione koji imaju MCTOM veću od 5700 kg ili MOPSC više od devet, i
  - (2) avione kojima je prvi put izdat pojedinačni CofA na dan ili poslije 1. aprila 1999.
- (d) Avioni sa jednim motorom kojima je prvi put izdat pojedinačni CofA prije 22. maja 1995 su izuzeti iz zahtjeva pod (a) (1) (vi), (a) (1) (vii), (a) (1) (viii) i (a) (1) (ix) ukoliko bi usaglašenost zahtijevala zamjenu opreme.

#### **CAT.IDE.A.130 Operacijama po IFR-u ili noću – letački i navigacioni instrumenti i povezana oprema**

Avioni kojima se upravlja po VFR-u noću ili po IFR-u moraju da budu opremljeni sljedećom opremom, dostupnom na mjestu pilota:

- (a) Sredstva za mjerenje i prikazivanje:
  - (1) magnetnog pravca;
  - (2) vremena u satima, minutima i sekundama;
  - (3) indicirane brzine;
  - (4) vertikalne brzine;
  - (5) skretanja i klizanja, ili u slučaju aviona opremljenih sa pomoćnim sredstvima za mjerenje i prikazivanje položaja, klizanja;
  - (6) položaja;
  - (7) stabilizovanog pravca;
  - (8) spoljašnje temperature vazduha i
  - (9) mahovog broja kad god su ograničenja brzine izražene Mahovim brojem.
- (b) Dva sredstva za mjerenje i prikazivanje pritiska po visini.
- (c) Sredstvo za prikazivanje kada napajanje potrebnih letačkih instrumenata nije adekvatno.
- (d) Sredstva za prevenciju neispravnosti sistema za pokazivanje brzine potrebnog shodno (a)(3) i (h)(2) zbog kondenzacije ili zaleđivanja.
- (e) Sredstvo za obavješćavanje letačke posade o kvaru opreme potrebne pod (d) za avione:
  - (1) sa izdatim individualnim CofA na dan ili poslije 1. aprila 1998, ili
  - (2) sa izdatim individualnim CofA prije 1.aprila 1998, sa MCTOM većom od 5700 kg, i sa MOPSC većim od devet.

- (f) Osim aviona sa elisnim pogonom sa MCTOM od 5700 kg ili manje, dva nezavisna sistema statičkog pritiska.
- (g) Jedan sistem statičkog pritiska i jedan alternativni izvor statičkog pritiska za avione na elisni pogon sa MCTOM od 5700 kg ili manjom.
- (h) Kad god su potrebna dva pilota za operacije, potrebna su posebna sredstva prikazivanja za drugog pilota:
  - (1) visine po pritisku;
  - (2) indicirane brzine;
  - (3) vertikalne brzine;
  - (4) skretanja i klizanja;
  - (5) položaja i
  - (6) stabilizovanog pravca.
- (i) Pomoćno sredstvo za mjerenje i prikazivanje položaja koje se može koristiti sa bilo kog mjesta pilota za avione sa MCTOM većom od 5700 kg ili MOPSC većim od devet, koje:
  - (1) se stalno napaja za vrijeme redovnih operacija, a nakon potpunog otkaza redovnog sistema koji generiše električnu energiju, napaja se iz izvora nezavisnog od redovnog sistema koji generiše električnu energiju;
  - (2) obezbjeđuje pouzdan rad za najmanje 30 minuta nakon totalnog otkaza redovnog sistema koji generiše električnu energiju, uzimajući u obzir i druge korisnike napajanja u hitnim situacijama i operativne procedure;
  - (3) radi nezavisno od bilo kojih drugih sredstava za mjerenje i prikazivanje položaja;
  - (4) je operativno automatski nakon totalnog otkaza redovnog sistema za generisanje električne energije;
  - (5) je adekvatno osvijetljeno u svim fazama operacija, osim za avione sa MCTOM od 5700 kg ili manje, već registrovanim u državi članici 1. aprila 1995, i opremljeno pomoćnim indikatorom za položaj na lijevoj instrument tabli;
  - (6) je jasno vidljivo od strane letačke posade kada pomoćni indikator položaja radi pomoću napajanja predviđenog za hitne situacije, i
  - (7) tamo gdje pomoćni indikator za položaj ima svoje napajanje energijom, ima povezanu indikaciju, na instrumentu ili na instrument tabli, kada je ovo napajanje u upotrebi.
- (j) Držač mape u lako čitljivoj poziciji koja može da se osvijetli za noćne operacije.

#### **CAT.IDE.A.135 Dodatna oprema za operacije sa jednim pilotom po IFR-u**

Avioni kojima se leti po IFR-u sa jednim pilotom moraju da budu opremljeni autopilotom sa najmanje režimom držanja visine i pravca letjenja.

#### **CAT.IDE.A.140 Sistem za upozoravanje na odstupanje od visine leta**

- (a) Sljedeći avioni moraju da budu opremljeni sistemom za upozoravanje na odstupanje od visine leta:
  - (1) turboelisni avioni sa MCTOM većim od 5700 kg ili sa MOPSC više od devet i
  - (2) turbo mlazni avioni.
- (b) Sistem za upozoravanje na odstupanje od visine leta mora da bude u stanju da:
  - (1) upozori letačku posadu kadase prilazi unaprijed selektovanoj visini i

- (2) upozori letačku posadu sa najmanje jednim zvučnim signalom, kada se odstupa od unaprijed selektovane visine.
- (c) Bez obzira na (a), avioni sa MCTOM od 5700 kg ili manjom, koji imaju MOPSC više od devet, kojima je po prvi put izdat pojedinačni CofA prije 1. aprila 1972, i već su registrovani u državi članici na 1. april 1995.godine, su izuzeti od zahtjeva da budu opremljeni sistemom za upozoravanje na odstupanje od visine leta.

#### **CAT.IDE.A.150 Sistem upozoravanja na opasno približavanje terenu (TAWS)**

- (a) Turbinski avioni koji imaju MCTOM veću od 5700 kg ili MOPSC veći od devet moraju da budu opremljeni sa TAWS koji ispunjava zahtjeve za opremu klase A kao što je navedeno u prihvatljivom standardu.
- (b) Avioni sa klipnim motorima koji imaju MCTOM veću od 5700 kg ili MOPSC veći od devet moraju da budu opremljeni sa TAWS koji ispunjava zahtjeve za opremu klase B kao što je navedeno u prihvatljivom standardu.

#### **CAT.IDE.A.155 Sistem za sprečavanje sudara u vazduhu (ACAS)**

Osim ako nije drugačije propisano Uredbom (EU) br.1332/2011, turbinski avioni koji imaju MCTOM veću od 5700 kg ili MOPSC veći od 19 moraju da budu opremljeni sa ACAS II.

#### **CAT.IDE.A.160 Avionski meteorološki radar**

Sljedeći avioni moraju da budu opremljeni meteorološkim radarom kada lete noću ili u IMC u oblastima sa olujnom grmljavinom ili drugim potencijalno opasnim vremenskim pojavama koji se mogu detektovati avionskim meteo radarom, a koji se mogu očekivati duž rute:

- (a) avioni sa kabinom pod pritiskom;
- (b) avioni koji nemaju kabinu pod pritiskom sa MCTOM većom od 5700 kg, i
- (c) avioni koji nemaju kabinu pod pritiskom sa MOPSC većim od devet.

#### **CAT.IDE.A.165 Dodatna oprema za noćne operacije u uslovima zaleđivanja**

- (a) Avioni koji lete u očekivanim ili stvarnim uslovima zaleđivanja noću moraju da budu opremljeni sa sredstvima za osvijetljivanje ili detektovanje formiranja leda.
- (b) Sredstva za osvetljavanje formiranja leda ne smiju prouzrokovati bljesak ili refleksiju koji bi onemogućili članove posade u obavljanju njihovih dužnosti.

#### **CAT.IDE.A.170 Interfonski sistem za letačku posadu**

Avioni koji lete sa više od jednog člana letačke posade moraju da budu opremljeni interfonskim sistemom letačke posade, uključujući slušalice i mikrofoni za korišćenje za svakog člana letačke posade.

### **CAT.IDE.A.175 Interfonski sistem za članove posade**

Avioni sa MCTOM većom od 15000 kg, ili sa MOPSC većim od 19 moraju da budu opremljeni interfonskim sistemom za članove posade, osim aviona kojima je prvi put izdat pojedinačni CofA prije 1. aprila 1965.godine, i već su registrovani u državi članici 1. aprila 1995.godine.

### **CAT.IDE.A.180 Sistem za obraćanje putnicima**

Avioni koji imaju MOPSC veći od 19 moraju da budu opremljeni sistemom za obraćanje putnicima.

### **CAT.IDE.A.185 Uređaj za snimanje glasa u pilotskoj kabini**

- (a) Sljedeći avioni moraju da budu opremljeni uređajem za snimanje glasa u pilotskoj kabini (CVR):
  - (1) avioni koji imaju MCTOM veću od 5700 kg, i
  - (2) višemotorni turbinski avioni koji imaju MCTOM od 5700 kg ili manje, sa MOPSC većim od devet i kojima je prvi put izdat pojedinačni CofA na dan ili poslije 1. januara 1990.godine.
- (b) CVR mora da bude u stanju da zadrži podatke snimljene tokom najmanje:
  - (1) prethodna dva sata u slučaju aviona iz (a) (1) kada je pojedinačni CofA izdat na dan ili poslije 1. aprila 1998;
  - (2) prethodnih 30 minuta za avione iz (a) (1) kada je pojedinačni CofA izdat prije 1. aprila 1998, ili
  - (3) prethodni 30 minuta, u slučaju aviona iz (a) (2).
- (c) CVR mora snimati sa referencom na vremenski rok:
  - (1) govorne komunikacije prenešene iz ili primljene u pilotskoj kabini putem radija;
  - (2) govorne komunikacije letačke posade kada koriste interfonski sistem i sistem za obraćanje putnicima, ako je instaliran;
  - (3) zvučno okruženje pilotske kabine, uključujući bez prekida:
    - (i) audio signale dobijene od svakog usmjerenog i mikrofona na maski koji se koriste, za avione kojima je prvi put izdat pojedinačni CofA na dan ili poslije 1. aprila 1998,;
    - (ii) audio signale dobijene od svakog usmjerenog i mikrofona na maski koji se koriste, gde je izvodljivo, za avione iz (a) (2) kojima je prvi put izdat pojedinačni CofA prije 1. aprila 1998,;
  - i
  - (4) glasovne ili audio signale identifikacije navigacijskih ili prilaznih sredstava koji se šalju slušalicama ili zvučniku.
- (d) CVR mora početi snimanje prije pokretanja aviona svojom snagom i nastavlja da snima sve do kraja leta kada se avion više ne pomjera na svoj pogon. Pored toga, u slučaju aviona kojima je izdat pojedinačni CofA na dan ili poslije 1. aprila 1998, CVR mora automatski početi da snima prije nego što se avion pokrene na svoj pogon i nastavlja da snima sve do kraja leta kada se avion više ne pomjera na svoj pogon.
- (e) Pored (d), u zavisnosti od raspoloživosti električne energije, CVR mora početi da snima što je ranije moguće u toku provjera u pilotskoj kabini prije startovanja motora na početku leta do provjera u pilotskoj kabini, odmah nakon gašenja motora na kraju leta, u slučaju:
  - (1) aviona iz (a) (1) i kojima je izdat pojedinačni CofA nakon 1. aprila 1998, ili
  - (2) aviona iz (a) (2).

- (f) CVR mora imati uređaj za pomoć u njegovom pronalaženju u vodi.

#### **CAT.IDE.A.190 Uređaj za snimanje podataka leta**

- (a) Sljedeći avioni moraju da budu opremljeni uređajem za snimanje podataka leta (FDR) koji koristi digitalnu metodu snimanja i čuvanja podataka i za koji je raspoloživa metoda kojom se lako preuzimaju podaci iz medija za skladištenje:
- (1) avioni koji imaju MCTOM veću od 5700 kg i kojima je prvi put izdat pojedinačni CofA na dan ili poslije 1. juna 1990;
  - (2) avioni sa turbinskim motorima koji imaju MCTOM veću od 5700 kg i kojima je prvi put izdat pojedinačni CofA prije 1. juna 1990, i
  - (3) višemotorni turbinski avioni sa MCTOM od 5700 kg ili manje, sa MOPSC većim od devet i kojima je prvi put izdat pojedinačni CofA na dan ili poslije 1. aprila 1998.
- (b) FDR mora snimati:
- (1) vrijeme, visinu, brzinu, normalno ubrzanje i pravac i mora da bude sposoban da zadrži podatke snimljene tokom najmanje prethodnih 25 sati za avione iz (a) (2) sa MCTOM manjom od 27000 kg;
  - (2) parametre potrebne da se precizno utvrdi putanja leta aviona, brzina, pravac, snaga motora i konfiguracija površina za uzgon i otpor i mora da bude u stanju da zadrži podatke snimljene tokom najmanje prethodnih 25 sati, za avione iz (a) (1) sa MCTOM manjom od 27000 kg i kome je prvi put izdat pojedinačni CofA prije 1. januara 2016;
  - (3) parametre potrebne da se precizno utvrdi putanja leta aviona, brzina, položaj, snaga motora, konfiguracija i operacije i mora da bude u stanju da zadrži podatke snimljene tokom najmanje prethodnih 25 sati, za avione iz (a) (1) i (a) (2) sa MCTOM preko 27000 kg i kome je prvi put izdat pojedinačni CofA prije 1. januara 2016;
  - (4) parametre potrebne da se precizno utvrdi putanja leta aviona, brzina, pravac, snaga motora i konfiguracija površina za uzgon i otpor i mora da bude u stanju da zadrži podatke snimljene tokom najmanje prethodnih 10 sati, u slučaju aviona iz (a) (3) i kome je prvi put izdat pojedinačni CofA prije 1. januara 2016;ili
  - (5) parametre potrebne da se precizno utvrdi putanja leta aviona, brzina, pravac, snaga motora i konfiguracija i operacije i mora da bude u stanju da zadrži podatke snimljene tokom najmanje prethodnih 25 sati, za avione iz (a) (1 ) i (a) (3) i kome je prvi put izdat pojedinačni CofA prije 1. januara 2016.godine.
- (c) Podaci se moraju dobiti iz izvora na avionu koji omogućavaju preciznu korelaciju sa informacijama prikazanim letačkoj posadi.
- (d) FDR mora početi snimanje podataka prije nego avion bude spreman da krene na sopstveni pogon i mora završiti snimanje nakon što avion prestane sa kretanjem na sopstveni pogon. Pored toga, u slučaju aviona kojima je prvi put izdat pojedinačni CofA na dan ili poslije 1. aprila 1998.godine, FDR mora automatski početi snimanje podataka prije nego što avion bude u položaju za kretanje na svoj pogon i zaustaviće se automatski nakon što avion prestane sa kretanjem na sopstveni pogon.
- (e) FDR mora imati uređaj za pomoć u njegovom lociranju u vodi.

## **CAT.IDE.A.195 Snimanje prenosa podataka**

- (a) Avioni kojima je prvi put izdat pojedinačni CofA na dan ili nakon 8. aprila 2014.godine koji imaju mogućnost komunikacije preko prenosa podataka i neophodno je da budu opremljeni sa CVR-om, moraju snimati na uređaju za snimanje, tamo gdje je primjenljivo:
- (1) poruke komunikacije prenosa podataka koje se odnose na ATS komunikacije ka i od aviona, uključujući poruke koje se odnose na sljedeće aplikacije:
    - (i) iniciranje prenosa podataka;
    - (ii) komunikaciju kontrolora i pilota;
    - (iii) usmjereni nadzor;
    - (iv) informacije o letu;
    - (v) nadzor emitovanja vazduhoplova, koliko je to izvodljivo, s obzirom na strukturu sistema;
    - (vi) podaci za operativnu kontrolu vazduhoplova, koliko je to izvodljivo, s obzirom na strukturu sistema, i
    - (vii) slikovni zapis podataka (grafiku), koliko je to izvodljivo, s obzirom na strukturu sistema;
  - (2) informacije koje omogućavaju korelaciju sa bilo kojim povezanim zapisima koji se odnose na komunikacije preko prenosa podataka i skladišteni su odvojeno od aviona, i
  - (3) informacije o vremenu i prioritetu poruka komunikacije preko prenosa podataka, uzimajući u obzir strukturu sistema.
- (b) Uređaj za snimanje mora koristiti digitalnu metodu snimanja i skladištenja podataka i informaciju i metodu za preuzimanje tih podataka. Metoda snimanja mora omogućiti upoređivanje sa podacima snimljenim na zemlji.
- (c) Uređaj za snimanje mora da bude sposoban da zadrži podatke snimljene najmanje u istom trajanju kao što je dato za CVR-ove u CAT.IDE.A.185.
- (d) Uređaj za snimanje mora uređaj za pomoć u njegovom pronalaženju u vodi.
- (e) Uslovi koji se primjenjuju za početak i kraj djelovanja uređaja za snimanje su isti kao uslovi koji se primjenjuju za početak i kraj djelovanja CVR-a datog u CAT.IDE.A.185 (d) i (e).

## **CAT.IDE.A.200 Kombinovani uređaj za snimanje**

Usaglašenost sa CVR i FDR zahtjevima se može postići pomoću:

- (a) Jednog kombinovanog uređaja za snimanje podataka o letu i glasa u pilotskoj kabini u slučaju aviona za koje se zahtijeva da budu opremljeni sa CVR ili FDR;
- (b) Jednog kombinovanog uređaja za snimanje podataka o letu i glasa u pilotskoj kabini u slučaju aviona sa MCTOM od 5700 kg ili manje, za koji se zahtijeva da bude opremljen sa jednim CVR i jednim FDR, ili
- (c) Dva kombinovana uređaja za snimanja podataka sa leta i glasa u pilotskoj kabini u slučaju aviona sa MCTOM većom od 5700 kg za koji se zahtijeva da bude opremljen sa jednim CVR i jednim FDR.

## **CAT.IDE.A.205 Sjedišta, sigurnosni pojasevi sjedišta, sigurnosni sistemi za vezivanje i sigurnosni sistemi za vezivanje djece**

- (a) Avioni moraju da budu opremljeni sa:

- (1) sjedištem ili ležajem za svaku osobu u avionu koja je stara 24 mjeseca ili više;
  - (2) sigurnosnim pojasom na svakom putničkom sjedištu i pojasevima za držanje na svakom ležaju osim kako je navedeno pod (3);
  - (3) pojasem za sjedište sa sigurnosnim sistemom za vezivanje gornjeg torza na svakom putničkom sjedištu i pojasevima za zadržavanje na svakom ležaju u slučaju aviona sa MCTOM manjom od 5700 kg i sa MOPSC manjim od devet, nakon 8. aprila 2015;
  - (4) sigurnosnim sistemom za vezivanje djeteta (CRD) za svaku osobu u kabini aviona koja je mlađa od 24 mjeseca ;
  - (5) pojasem za sjedište sa sigurnosnim sistemom za vezivanje gornjeg torza koji sadrži uređaj koji će automatski zadržati torzo u slučaju naglog kočenja:
    - (i) na svakom sjedištu letачke posade i na bilo kom sedištu pored sjedišta pilota;
    - (ii) na svakom sedištu posmatrača lociranom u letачkoj kabini;
  - (6) pojas za sjedište sa sigurnosnim sistemom za vezivanje gornjeg torza na svakom sjedištu za minimalno zahtijevanu kabinsku posadu.
- (b) Pojas za sjedište sa sigurnosnim sistemom za vezivanje gornjeg torza mora:
- (1) se otvarati u jednoj tački;
  - (2) na sjedištima letачke posade, na bilo kom sjedištu do sjedišta pilota, na sjedištima minimalno zahtijevane kabinske posade uključujući dvije ramene trake i jedan pojas za sjedište koji se može koristiti nezavisno.

#### **CAT.IDE.A.210 Znakovi za vezivanje pojaseva i zabrane pušenja**

Avioni u kojima sva putnička sjedišta nijesu vidljiva sa sjedišta letачke posade, moraju da budu opremljena sa sredstvom koje pokazuje svim putnicima i kabinskoj posadi, kada se pojasevi sjedišta moraju vezivati i kada pušenje nije dozvoljeno.

#### **CAT.IDE.A.215 Unutrašnja vrata i zavjese**

Avioni moraju da budu opremljeni sa:

- (a) u slučaju aviona sa MOPSC većim od 19, vratima između putničke kabine i letачke kabine sa natpisom "samo za posadu" i sredstvom za zaključavanje da bi spriječili putnike da ih otvore bez dozvole člana letачke posade;
- (b) lako dostupnim sredstvima za otvaranje svakih vrata koja odvajaju putničku kabinu od druge putničke kabine koja ima izlaze za slučaj opasnosti;
- (c) sredstvo za obezbjeđenje u otvorenom položaju bilo kog ulaza ili zavjesa koja razdvaja putničku kabinu od drugih područja kojima je potrebno pristupiti da bi se došlo do izlaza za slučaj opasnosti sa bilo kog putničkog sjedišta;
- (d) natpis na svim unutrašnjim vratima ili pored zavjese koja je sredstvo pristupa putničkom izlazu za za slučaj opasnosti kojim se ukazuje da u toku polijetanja i slijetanja vrata odnosno zavjesa moraju da budu sigurno otvorena, i
- (e) sredstva za bilo kog člana posade za otključavanje bilo kojih vrata koja su obično dostupna putnicima i koji se mogu zaključati od strane putnika.

### **CAT.IDE.A.220 Komplet za prvu pomoć**

- (a) Avioni moraju da budu opremljeni sa kompletima prve pomoći, u skladu sa Tabelom 1.

**Tabela 1**

**Broj potrebnih kompleta prve pomoći**

| Broj ugrađenih putničkih sjedišta | Broj potrebnih kompleta za prvu pomoć |
|-----------------------------------|---------------------------------------|
| 0-100                             | 1                                     |
| 101-200                           | 2                                     |
| 201-300                           | 3                                     |
| 301-400                           | 4                                     |
| 401-500                           | 5                                     |
| 501 ili više                      | 6                                     |

- (b) Kompleti za prvu pomoć moraju da budu:

- (1) lako dostupni za korišćenje i
- (2) u roku važenja.

### **CAT.IDE.A.225 Kompleti za hitnu medicinsku pomoć**

- (a) Avioni koji imaju MOPSC veći od 30 moraju da budu opremljeni kompletom hitne medicinske pomoći kada je bilo koja tačka na planiranoj ruti više od 60 minuta leta pri normalnoj brzini krstarenja od aerodroma na kojem se može očekivati da će imati raspoloživo kvalifikovano medicinsko osoblje.
- (b) Zapovjednik mora obezbijediti da se lijekovi koriste samo od strane odgovarajuće kvalifikovanih osoba.
- (c) Komplet hitne medicinske pomoći koji se pominje pod (a) mora da bude:
- (1) otporan na prašinu i vlagu;
  - (2) držan na način koji sprečava neovlašćeni pristup i
  - (3) u roku važenja.

### **CAT.IDE.A.230 Kiseonik za prvu pomoć**

- (a) Avioni sa kabinom pod pritiskom kojima se leti na visinama iznad 25000 ft, u slučaju operacija za koje je potreban član kabinske posade, moraju da budu opremljeni količinom nerazrijeđenog kiseonika za putnike koji, iz fizioloških razloga, mogu tražiti kiseonik nakon depresurizacije kabine.
- (b) Zalihe kiseonika iz (a) se računaju pomoću prosječne brzine protoka od najmanje 3 litre , pri standardnoj temperaturi, pritisku i vlažnosti (STPD) / po minuti /po osobi. Ova zaliha kiseonika mora da bude dovoljna za ostatak leta nakon depresurizacije kabine kada visina kabine pređe 8000 ft, ali ne prelazi 15000 ft za najmanje 2% od prevezenih putnika, ali ni u kom slučaju za manje od jedne osobe.
- (c) Mora da postoji dovoljan broj jedinica za distribuciju, ali ne manje od dvije, sa sredstvima za kabinsku posadu za upotrebu ovih zaliha.

- (d) Kiseonička oprema za prvu pomoć mora da bude sposobna da generiše maseni protok za svakog korisnika od najmanje 4 litra STPD-a po minuti.

#### **CAT.IDE.A.235 Dodatni kiseonik - avioni sa kabinom pod pritiskom**

- (a) Avioni sa kabinom pod pritiskom kojima se leti na visinama iznad 10000 ft moraju da budu opremljeni dodatnom kiseoničkom opremom koja može da skladišti i distribuirati kiseoničke zalihe u skladu sa Tabelom 1.
- (b) Avioni sa kabinom pod pritiskom kojima se leti na visinama iznad 25000 ft moraju da budu opremljeni sa:
- (1) maskama za članove letačke posade koje se brzo navlače;
  - (2) dovoljnim brojem rezervnih dovoda i maski ili prenosnih kiseoničkih jedinica sa maskama distribuiranim jednako kroz putničku kabinu, kako bi se osigurala hitna raspoloživost kiseonika za upotrebu od svakog zahtijevanog člana kabinske posade;
  - (3) jedinicom za distribuiranje kiseonika povezanom na terminale kiseoničkih zaliha koji su odmah raspoloživi svakom članu kabinske posade, dodatnim članovima posade i putnicima gdje god da sjede i
  - (4) uređaj da obezbijedi indikaciju upozorenja letačkoj posadi o bilo kom gubitku pritiska.
- (c) U slučaju aviona sa kabinom pod pritiskom kome je prvi put izdat pojedinačni CofA nakon 8. novembra 1998.godine, a lete na visinama po pritisku iznad 25000 ft, ili lete na visinama po pritisku od ili ispod 25000 ft pod uslovima koji im ne bi omogućili sigurno snižavanje na 13000 ft u roku od četiri minuta, individualne kiseoničke jedinice za distribuciju navedene pod (b)(3) moraju da budu automatski aktivirane.
- (d) Ukupan broj jedinica za distribuciju i dovoda koji su navedeni pod (b) (3) i (c) moraju premašiti broj sjedišta za najmanje 10%. Dodatne jedinice moraju da budu ravnomjerno raspoređene kroz putničku kabinu.
- (e) Bez obzira na stavku (a), zahtjevi za kiseoničke zalihe za članove kabinske posade, dodatne članove posade i putnike, u slučaju aviona koji nisu certificovani da lete na visinama iznad 25000 ft mogu biti smanjeni na cijelo trajanje leta između 10000 ft i 13000 ft visine kabine po pritisku za sve zahtijevane članove kabinske posade i za najmanje 10% putnika ako, na svim tačkama duž rute koja se leti, avion može da se sigurno spusti u roku od četiri minuta na visinu kabine po pritisku od 13000 ft.
- (f) Zahtijevane minimalne zalihe u tabeli 1, red 1 tačka (b) (1) i red 2, moraju obuhvatati količinu kiseonika neophodnu za stalnu brzinu snižavanja sa maksimalne certificovane operativne visine aviona do 10000 ft za 10 minuta a zatim za 20 minuta na 10000 ft.
- (g) Zahtijevane minimalne zalihe u tabeli 1, red 1 tačka 1 (b) (2), moraju obuhvatati količinu kiseonika neophodnu za stalnu brzinu snižavanja sa maksimalne certificovane operativne visine aviona do 10000 metara za 10 minuta a zatim 110 minuta na 10000 ft.
- (h) Zahtijevane minimalne zalihe u tabeli 1, red 3, moraju obuhvatati količinu kiseonika neophodnu za stalnu brzinu snižavanja sa maksimalne certificovane operativne visine aviona do 15000 ft za 10 minuta.

**Tabela 1**

**Minimalni zahtjevi kiseonika za avione sa kabinom pod pritiskom**

| Zalihe za                                                                                                                               | Trajanje i visina kabine pod pritiskom                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1. Lica koja sjede na sjedištima u letačkoj kabini i na dužnosti su                                                                     | (a) Kompletno vrijeme leta kada visina kabine pod pritiskom prelazi 13000 ft.<br>(b) Preostali dio vremena leta kada visina kabine pod pritiskom prelazi 10000 ft ali ne prelazi 13000 ft, nakon početnih 30 minuta na ovim visinama, ali ni u kom slučaju manje od :<br>(1) 30 minutna zaliha za avione certificovane da lete na visinama koje ne prelaze 25000 ft; i<br>(2) dvosatna zaliha za avione koji su certificovani da lete na visinama većim od 25000 ft. |
| 2. Zahtijevani članovi kabinske posade                                                                                                  | (a) Svo vrijeme leta kada visina kabine pod pritiskom prelazi 13000 ft, ali ne manje od 30 minutne zalihe.<br>(b) Preostali dio vremena leta kada visina kabine pod pritiskom prelazi 10000 ft ali ne prelazi 13000 ft, nakon početnih 30 minuta na ovim visinama.                                                                                                                                                                                                   |
| 3. 100 % putnika (*)                                                                                                                    | Svo vrijeme leta kada visina kabine pod pritiskom prelazi 15000 ft, ali ni u kom slučaju manje od 10 minutne zalihe.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| 4. 30 % putnika (*)                                                                                                                     | Svo vrijeme leta kada visina kabine pod pritiskom prelazi 14000 ft, ali ne prelazi 15000 ft.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| 5. 10 % putnika (*)                                                                                                                     | Preostali dio vremena leta kada visina kabine pod pritiskom prelazi 10000 ft ali ne prelazi 14000 ft, nakon početnih 30 minuta na ovim visinama.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| (*) Brojevi putnika u Tabeli 1 se odnose na putnike koji se u tom trenutku prevoze vazduhoplovom, uključujući lica mlađa od 24 mjeseca. |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |

**CAT.IDE.A.240 Dodatni kiseonik – avioni kojima kabina nije pod pritiskom**

Avioni kojima kabina nije pod pritiskom i koji lete iznad visina po pritisku od 10000 ft moraju da budu opremljeni dodatnom kiseoničkom opremom koja može da skladišti i distribuirati kiseoničke zalihe u skladu sa Tabelom 1.

**Tabela 1**

**Minimalni zahtjevi kiseonika za avione kojima kabina nije pod pritiskom**

| Zalihe za                                                                                                                               | Trajanje i visina kabine                                                                          |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1. Lica koja sjede na sjedištima u letačkoj kabini i na dužnosti su, i članovi posade koji pomažu letačkoj posadi u njihovim dužnostima | Svo vrijeme trajanja leta na visinama po pritisku iznad 10000 ft.                                 |
| 2. Zahtijevani članovi kabinske posade                                                                                                  | Svo vrijeme leta na visini po pritisku iznad 13000 ft i za svaki period koji prelazi 30 minuta na |

|                                                                                                                                      |                                                                                                  |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                                                                                                      | visinama po pritisku iznad 10000 ft ali koja ne prelazi 13000 ft.                                |
| 3. Dodatni članovi posade i 100% putnika (*)                                                                                         | Svo vrijeme leta na visini po pritisku iznad 13000 ft.                                           |
| 4. 10% putnika (*)                                                                                                                   | Svo vrijeme leta nakon 30 minuta visine po pritisku iznad 10000 ft ali koja ne prelazi 13000 ft. |
| (*) Broj putnika u Tabeli 1 se odnose na putnike koji se u tom trenutku prevoze vazduhoplovom, uključujući lica mlađa od 24 mjeseca. |                                                                                                  |

### **CAT.IDE.A.245 Zaštitna oprema za disanje za posadu**

- (a) Svi avioni sa kabinom pod pritiskom i oni koji nemaju kabinu pod pritiskom sa MCTOM većom od 5700 kg ili koji imaju MOPSC veći od 19 mjesta moraju da budu opremljeni zaštitnom opremom za disanje (PBE) da bi zaštitili oči, nos i usta i da obezbijede za period od najmanje 15 minuta:
  - (1) kiseonik za svakog člana letačke posade na dužnosti u letačkoj kabini;
  - (2) gas za disanje za svakog zahtijevanog člana kabinske posade, pored njegovog / njenog dodijeljenog mjesta i
  - (3) gas za disanje iz prenosnog PBE za jednog člana letačke posade, pored njegovog / njenog dodijeljenog mjesta, u slučaju aviona koji lete sa letačkom posadom sa više od jednog člana i bez članova kabinske posade.
- (b) PBE namijenjen za upotrebu od strane letačke posade mora da bude ugrađen u letačkoj kabini i da bude dostupan za korišćenje odmah od strane svakog zahtijevanog člana letačke posade na njegovom / njenom dodijeljenom mjestu.
- (c) PBE namijenjen za upotrebu od strane kabinske posade mora da bude ugrađen pored svakog mjesta zahtijevanog člana kabinske posade.
- (d) Avioni moraju da budu opremljeni dodatnim prenosnim PBE-om ugrađenim pored ručnog protivpožarnog aparata navedenog u CAT.IDE.A.250, ili u blizini ulaza u odjeljak za tovar, u slučaju da je ručni protivpožarni aparat ugrađen u odjeljku za tovar.
- (e) Dok je PBE u upotrebi ne smije spriječiti korišćenje sredstava komunikacije iz CAT.IDE.A.170, CAT.IDE.A.175, CAT.IDE.A.270 i CAT.IDE.A.330.

### **CAT.IDE.A.250 Ručni protivpožarni aparati**

- (a) Avioni moraju da budu opremljeni sa najmanje jednim protivpožarnim aparatom u letačkoj kabini.
- (b) Najmanje jedan ručni protivpožarni aparat mora da bude smješten, ili odmah dostupan za upotrebu, u svakom bifeu koja se ne nalazi u glavnoj putničkoj kabini.
- (c) Najmanje jedan ručni protivpožarni aparat mora da bude dostupan za korišćenje u svakom odjeljku za tovar ili prostoru za prtljag klase A ili klase B i u svakom odjeljku za tovar klase E koji je dostupan članovima posade u letu.
- (d) Vrsta i količina agensa za zahtijevane protivpožarne aparate mora da bude pogodna za tip požara koji se može desiti u odjeljku gdje je aparat namenjen da se koristi i da bude takva da se minimizira opasnost od koncentracije otrovnih gasova u odjeljcima gdje su osobe.
- (e) Avioni moraju da budu opremljeni sa brojem ručnih aparata za gašenje požara najmanje u skladu sa Tabelom 1, pogodno smješteni da obezbijede adekvatnu raspoloživost za korišćenje u svakom putničkom odjeljku.

**Tabela 1****Broj ručnih protivpožarnih aparata**

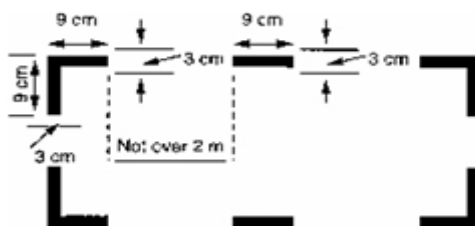
| MOPSC        | Broj protivpožarnih aparata |
|--------------|-----------------------------|
| 7-30         | 1                           |
| 31-60        | 2                           |
| 61-200       | 3                           |
| 201-300      | 4                           |
| 301-400      | 5                           |
| 401-500      | 6                           |
| 501-600      | 7                           |
| 601 ili više | 8                           |

**CAT.IDE.A.255 Sjekira i poluga**

- (a) Avioni koji imaju MCTOM veću od 5700 kg ili sa MOPSC većim od devet moraju da budu opremljeni sa najmanje jednom sjekiricom ili polugom koji se nalaze u letačkoj kabini.
- (b) U slučaju aviona sa MOPSC većim od 200, dodatna sjekira ili poluga mora da bude postavljena u ili blizu prostora bifea koji je najbliži zadnjem dijelu aviona.
- (c) Sjekire i poluge koje se nalaze u putničkom prostoru ne smiju da budu vidljive za putnike.

**CAT.IDE.A.260 Označavanje tačaka za prosijecanje kabine**

Ako su područja trupa aviona pogodna za upad od strane spasilačkih posada u hitnim slučajevima označena, takve područja moraju da budu označena kao što je prikazano na slici 1.

**Slika 1****Označavanje tačaka za prosijecanje kabine****CAT.IDE.A.265 Sredstva koja se koriste za hitnu evakuaciju**

- (a) Avioni sa putničkim izlazima u slučaju opasnosti visine praga iznad zemlje većim od 1,83 m (6 ft) moraju da budu opremljeni na svakom od tih izlaza sa sredstvima da se omogući putnicima i posadi sigurno spuštanje na zemlju u hitnim situacijama.
- (b) Bez obzira na (a), ta sredstva nisu potrebna na krilnim izlazima ako je određeno mjesto na avionskoj strukturi na kome se ruta evakuacije završava, na manjem rastojanju od 1,83 m (6 ft) od

zemlje dok je avion na zemlji, izvučenog stajnog trapa, sa zakrilcima u poziciji za polijetanje ili slijetanje, zavisno od toga koja pozicija zakrilca je dalja od zemlje.

- (c) Avioni koji moraju da imaju poseban izlaz u slučaju opasnosti za letачku posadu za koje je najniža tačka izlaza u slučaju opasnosti viša od 1,83 m (6 ft) iznad zemlje, moraju imati sredstva za pomoć članovima letачke posade u spuštanju na zemlju u hitnoj situaciji.
- (d) Visine pomenute u (a) i (c) se mjere:
- (1) sa izvučenim stajnom trapom i
  - (2) po otkazu, ili neuspjehom izvlačenju jedne ili više noga stajnog trapa, u slučaju aviona sa certifikatom za tip izdatim nakon 31. marta 2000.

### **CAT.IDE.A.270 Megafoni**

Avioni koji imaju MOPSC veći od 60 i prevoze najmanje jednog putnika moraju biti opremljeni sa sljedećim količinama prenosnih megafona na baterije koji su spremni za upotrebu od strane članova posade tokom evakuacije u hitnoj situaciji:

- (b) Za svaki putnički odjeljak:

**Tabela 1**

**Broj megafona**

| Konfiguracija putničkih mjesta | Broj megafona |
|--------------------------------|---------------|
| 61 do 99                       | 1             |
| 100 ili više                   | 2             |

- (b) Za avione sa više od jednog putničkog odjeljka, u svim slučajevima kada je ukupna konfiguracija putničkih sjedišta veća od 60, najmanje jedan megafon.

### **CAT.IDE.A.275 Osvjetljenje i oznake u hitnoj situaciji**

- (a) Avioni koji imaju MOPSC veći od devet moraju da budu opremljeni sistemom osvjetljenja u hitnoj situaciji koji ima nezavisno napajanje da olakša evakuaciju aviona.
- (b) U slučaju aviona sa MOPSC većim od 19, sistem osvjetljenja za hitne situacije pod (a) mora obuhvatati:
- (1) izvore opšteg kabinskog osvjetljenja;
  - (2) unutrašnje osvjetljenje poda u zoni izlaza za slučaj opasnosti;
  - (3) osvjetljenje za oznake koje ukazuju na izlaz za slučaj opasnosti ;
  - (4) u slučaju aviona za koje je zahtjev za certifikat tipa ili njegov ekvivalent podnešen prije 1. maja 1972, kada se koriste noću, spoljašnje osvjetljenje na svim krilnim izlazima u hitnoj situaciji i na izlazima u hitnoj situaciji gdje su potrebna pomagala za spuštanje;
  - (5) u slučaju aviona za koje je zahtjev za certifikat tipa ili njegov ekvivalent podnešen poslije 30. aprila 1972, kada se koriste noću, spoljašnje osvjetljenje na svim putničkim izlazima za slučaj opasnosti; i

- (6) u slučaju aviona za koje je certifikat za tip prvi put izdat na dan ili nakon 31. decembra 1957.godine, sistem za označavanje putanje izlaza u hitnoj situaciji u blizini poda u dijelu gdje su putnici.
- (c) U slučaju aviona sa MOPSC od 19 ili manje i certifikatom za tip na osnovu propisa o plovidbenosti Agencije, sistem osvjetljenja u hitnoj situaciji, iz (a) obuhvata opremu iz (b) (1 ) do (3).
- (d) U slučaju aviona sa MOPSC od 19 ili manje koji nisu certificovani na osnovu propisa o plovidbenosti Agencije, sistem osvjetljenja u hitnoj situaciji, iz (a) obuhvata opremu iz (b) (1).
- (e) Avioni koji imaju MOPSC devet ili manje, koji lete noću, biće opremljeni izvorom opšteg osvjetljenja kabine da bi se olakšala evakuacija aviona.

#### **CAT.IDE.A.280 Predajnik za određivanje mjesta nesreće (ELT)**

- (a) Avioni koji imaju MOPSC veći od 19 moraju da budu opremljeni sa najmanje:
  - (1) dva ELT-a, od kojih jedan mora da bude automatski, u slučaju aviona kojima je prvi put izdat pojedinačni CofA poslije 1. jula 2008, ili
  - (2) jedan automatski ELT ili dva ELT-a bilo koje vrste, u slučaju aviona kojima je prvi put izdat pojedinačni CofA na ili prije 1. jula 2008.
- (b) Avioni koji imaju MOPSC od 19 ili manje moraju da budu opremljeni sa najmanje:
  - (1) jednim automatskim ELT-em, u slučaju aviona kojima je prvi put izdat pojedinačni CofA poslije 1. jula 2008, ili
  - (2) jedan ELT bilo koje vrste, u slučaju aviona kojima je prvi put izdat pojedinačni CofA na dan ili prije 1. jula 2008.
- (c) ELT bilo koje vrste mora da bude u stanju da šalje signal istovremeno na 121,5 MHz i 406 MHz.

#### **CAT.IDE.A.285 Let iznad vode**

- (a) Sljedeći avioni moraju da budu opremljeni prslucima za spašavanje za svako lice u kabini ili ekvivalentnom plutajućom napravom za svako lice u kabini aviona mlađe od 24 mjeseca, i isti moraju da budu smješteni na poziciji koja je lako dostupna sa sjedišta ili ležaja osobe za koju je namenjeno:
  - (1) avioni koji lete iznad vode na rastojanju većem od 50 NM od obale ili se polijeće ili slijeće sa aerodroma gdje je putanja polijetanja ili prilaza prelazi vodenu površinu tako da postoji vjerovatnoća prinudnog slijetanja na vodu i
  - (2) hidroavioni kojima se leti iznad vode.
- (b) Svaki prsluk za spašavanje ili ekvivalentna plutajuća naprava mora da bude opremljena električnim osvjetljenjem u svrhe lakšeg pronalaženja osoba.
- (c) Hidroavioni koji lete iznad vode moraju da budu opremljeni sa:
  - (1) sidrom i drugom opremom neophodnom da se olakša privez, sidrenje ili manevrisanje hidroaviona na vodi, odgovarajućim za njegovu veličinu, težinu i karakteristike upravljanja i
  - (2) opremom za davanje zvučnih signala propisanih u međunarodnim propisima za sprečavanje sudara na moru, gde je primjenljivo.
- (d) Avioni kojima se leti preko vode , daleko od kopna pogodnog za obavljanje prinudnog slijetanja, na udaljenosti većoj od:

- (1) 120 minuta brzinom krstarenja ili 400 NM, šta god da je manje, u slučaju aviona sposobnih da nastave let do aerodroma sa kritičnim motorom (-ima) koji bi otkazali u bilo kom trenutku duž rute ili planiranog skretanja, ili
- (2) za sve ostale avione, 30 minuta brzinom krstarenja ili 100 NM, šta god je manje, moraju da budu opremljeni sa opremom navedenom pod (e).
- (e) Avioni koji ispunjavaju stav (d) moraju nositi sljedeću opremu:
  - (1) čamce za spašavanje u dovoljnom broju da prime sva lica u avionu, skladištene tako da je olakšana njihova upotreba u hitnoj situaciji, i da su dovoljne veličine da prime sve preživjele u slučaju gubitka jednog čamca najvećeg kapaciteta;
  - (2) svjetlo za pronalaženje preživjelih na svakom čamcu za spašavanje;
  - (3) spasonosnu opremu da obezbijedi sredstva za preživljavanje, odgovarajuću za let koji se izvodi i
  - (4) najmanje dva survival ELT -ja (ELT (S)).

### **CAT.IDE.A.305 Oprema za preživljavanje**

- (a) Avioni koji lete iznad područja u kojima bi traganje i spašavanje bilo posebno teško, moraju da budu opremljeni sa:
  - (1) signalnom opremom za davanje signala u hitnoj situaciji;
  - (2) najmanje jednim ELT (S)-om i
  - (3) dodatnom opremom za preživljavanje za rutu koja se leti uzimajući u obzir broj lica u kabini aviona.
- (b) Dodatna oprema za preživljavanje navedena u (a) (3) ne treba da se nosi kada avion:
  - (1) ostaje unutar udaljenosti od oblasti gdje traganje i spašavanje nije posebno teško, a što odgovara sljedećem:
    - (i) 120 minuta brzine krstarenja sa otkazom jednog motora (OIE) za avione sposobne da nastave let do aerodroma sa kritičnim motorom (-ima) koji bi otkazali u bilo kom trenutku duž rute ili duž planiranih ruta skretanja, ili
    - (ii) 30 minuta brzine krstarenja za sve ostale avione;
  - (2) ostaje na udaljenosti ne većoj od one koja odgovara letu od 90 minuta na brzini krstarenja od oblasti pogodne za obavljanje prinudnog slijetanja, za avione certificovane u skladu sa važećim standardima plovidbenosti.

### **CAT.IDE.A.325 Slušalice**

- (a) Avioni moraju da budu opremljeni slušalicama sa usmjerenim mikrofonom ili mikrofonom na grlu ili ekvivalentom za svakog člana letачke posade na njegovom dodijeljenom mjestu u letачkoj kabini.
- (b) Avioni kojima se leti po IFR-u ili noću moraju da budu opremljeni predajnim dugmetom na ručnim komandama za nagib i okretanje za svakog zahtijevanog člana letачke posade.

### **CAT.IDE.A.330 Radio-komunikaciona oprema**

- (a) Avioni moraju da budu opremljeni radio-komunikacionom opremom koja je neophodna prema primjenljivim zahtjevima vazdušnog prostora.
- (b) Radio-komunikaciona oprema mora obezbijediti komunikaciju na vazduhoplovnoj frekvenciji 121,5 MHz u hitnoj situaciji.

### **CAT.IDE.A.335 Panel audio selektora**

Avioni koji lete po IFR-u moraju da budu opremljeni sa panelom audio selektora kojim se može upravljati sa svakog mjesta zahtijevanog člana letачke posade.

### **CAT.IDE.A.340 Radio oprema za letove po VFR-u na rutama na kojima se navigacija vrši pomoću vizuelnih orijentira**

Avioni koji lete po VFR-u na rutama na kojima se navigacija vrši pomoću vizuelnih orijentira, moraju da budu opremljeni sa radio-komunikacionom opremom zahtijevanom pod redovnim uslovima radio prenosa koja ispunjava sljedeće:

- (a) komunicira sa odgovarajućim zemaljskim stanicama;
- (b) komunicira sa odgovarajućim ATC stanicama iz bilo koje tačke u kontrolisanom vazdušnom prostoru u kome su namjeravani letovi i
- (c) prima meteorološke podatke.

### **CAT.IDE.A.345 Komunikaciona i navigaciona oprema za letove po IFR-u ili VFR-u na rutama na kojima se navigacija ne vrši pomoću vizuelnih orijentira**

- (a) Avioni kojima se leti po IFR-u ili po VFR-u na rutama na kojima se navigacija ne vrši pomoću vizuelnih orijentira, moraju da budu opremljeni radio-komunikacionom opremom i navigacionom opremom u skladu sa primjenljivim zahtjevima vazdušnog prostora.
- (b) Radio-komunikaciona oprema podrazumijeva najmanje dva nezavisna radio-komunikaciona sistema neophodna pod redovnim operativnim uslovima za komunikaciju sa odgovarajućim zemaljskim stanicama iz bilo koje tačke na ruti, uključujući skretanja.
- (c) Bez obzira na (b), avioni kojima se leti na kraćim destinacijama u sjeverno-atlantskom vazdušnom prostoru za koji važe specifikacije minimalnih navigacionih performansi (NAT MNPS), a ne prelaze Sjeverni Atlantik, moraju da budu opremljeni sa najmanje jednim komunikacionim sistemom velikog doseg, u slučaju da su alternativne komunikacione procedure objavljene za predmetni vazdušni prostor.
- (d) Avioni moraju imati dovoljno navigacione opreme da bi obezbijedili da, u slučaju otkaza jedne stavke opreme u bilo kojoj fazi leta, preostala oprema mora da omogućiti sigurnu navigaciju u skladu sa planom leta.
- (e) Avioni kojima se vrše operacije za koje se namjerava da slete u IMC-u, moraju da budu opremljeni sa pogodnom opremom koja može da daje smjernice do tačke sa koje se vizuelno slijetanje može obaviti za svaki aerodrom na kome je planirano da se sleti u IMC i za bilo koji određeni alternativni aerodrom.

### **CAT.IDE.A.350 Transponder**

Avioni moraju da budu opremljeni sa sekundarnim nadzornim radarskim transponderom (SSR) sa izvještavanjem visine po pritisku i svakim drugim SSR transponderom sa karakteristikama neophodnim za rutu kojom se leti.

### **CAT.IDE.A.355 Upravljanje elektronskim navigacionim podacima**

- (a) Operator mora da koristi samo proizvode sa elektronskim navigacionim podacima koji podržavaju navigacionu aplikaciju u skladu sa standardima integriteta koji su adekvatni za predviđenu upotrebu podataka.
- (b) Kada proizvodi sa elektronskim navigacionim podacima podržavaju navigacionu aplikaciju potrebnu za letjenje za koje Aneks V (Dio-SPA) zahtijeva odobrenje, operator mora da prikaže nadležnim vlastima da primijenjeni proces i dobijeni proizvodi zadovoljavaju standarde integriteta koji su adekvatni za predviđenu upotrebu podataka.
- (c) Operator mora kontinuirano pratiti integritet kako procesa tako i proizvoda, bilo direktno ili praćenjem usaglašenosti spoljašnjih provajdera ovih procesa i proizvoda.
- (d) Operator mora da obezbijedi pravovremenu distribuciju i ubacivanje važećih i nepromijenjenih elektronskih navigacionih podataka na svim avionima za koje se to zahtijeva.

## SEKCIJA 2

### Helikopteri

#### **CAT.IDE.H.100 Instrumenti i oprema - opšte**

- (a) Instrumenti i oprema zahtijevanim u ovom pod-dijelu moraju da budu odobreni u skladu sa Uredbom (EZ) br.1702/2003, osim za sljedeće stavke:
  - (1) Rezervne osigurače;
  - (2) Nezavisna prenosiva svjetla;
  - (3) Precizni tajmer;
  - (4) Držača za karte;
  - (5) Kompleta za prvu pomoć;
  - (6) Megafone;
  - (7) Opremu za preživljavanje i signalizaciju;
  - (8) Morska sidra i opremu za pristajanje, i
  - (9) Sigurnosni sistemi za vezivanje djece.
- (b) Instrumenti i oprema koji nisu zahtijevani shodno ovom pod-dijelu koji ne moraju da budu odobreni u skladu sa Uredbom (EZ) br.1702/2003, ali se nose na let, moraju ispunjavati sljedeće :
  - (1) informacije koje pružaju ovi instrumenati, oprema ili pribor ne smije da bude korišćena od strane letačke posade radi usaglašenosti sa Aneksom 1 Uredbe (EZ) br.216/2008 ili CAT.IDE.H.330, CAT.IDE.H.335, CAT.IDE.H.340 i CAT.IDE.H.345 i
  - (2) instrumenti i oprema ne smiju uticati na plovidbenost helikoptera, čak ni i u slučaju otkaza ili kvara.
- (c) Ako opremu koristiti jedan član letačke posade na njegovom / njenom mjestu tokom leta, ista mora da bude lako upotrebljiva sa tog mjesta. Kada se traži da pojedinačni dio opreme koristi više od jednog člana letačke posade, isti mora da bude instaliran tako da se oprema lako može upotrijebiti sa bilo kog mjesta na kome je potrebno upotrijebiti predmetnu opremu.
- (d) Instrumenti koji se koriste od strane bilo kog člana letačke posade moraju da budu postavljeni tako da omoguće članu letačke posade da vidi indikacije sa njegovog / njenog mjesta, sa minimalnim izvodljivim odstupanjem od mjesta i linije gledanja koju on / ona obično zauzme kada gleda naprijed duž putanje leta.
- (e) Sva potrebna oprema za hitnu situaciju mora da bude lako dostupna za upotrebu bez odlaganja.

#### **CAT.IDE.H.105 Minimalna oprema za let**

Let ne smije započeti ako bilo koji od instrumenata helikoptera, stavki opreme ili funkcije neophodne za namjeravani let budu neispravni ili nedostaju, osim ako:

- (a) se helikopterom vrše operacije u skladu sa MEL-om operatora, ili
- (b) je operator odobren od strane nadležnih vlasti da upravlja helikopterom u okviru ograničenja glavne liste ispravnosti opreme i sistema (MMEL).

### **CAT.IDE.H.115 Operativna svjetla**

- (a) Helikopteri kojima se vrše operacije po VFR-u danju moraju da budu opremljeni sa sistemom svjetala protiv sudara.
- (b) Helikopteri kojima se vrše operacije noću ili po IFR-u moraju, pored (a), biti opremljeni sa:
  - (1) osvjetljenjem koje se napaja iz električnog sistema helikoptera koje pruža adekvatno osvjetljenje svih instrumenta i opreme od suštinskog značaja za sigurne operacije helikopterom;
  - (2) osvjetljenje koje se napaja iz električnog sistema helikoptera koje obezbijuje osvjetljenje u svim putničkim odjeljcima;
  - (3) nezavisno prenosivo svjetlo za svakog zahtijevanog člana posade lako dostupno članovima posade kada sjede na svojim određenim mjestima;
  - (4) navigaciona / poziciona svjetla;
  - (5) dva svjetla za sletanje od kojih je najmanje jedno podesivo u letu tako da osvijetli tlo ispred i ispod helikoptera i tlo sa obje strane helikoptera i
  - (6) svjetla koja su u skladu sa međunarodnim propisima za sprečavanje sudara na moru, ako je helikopter amfibijski.

### **CAT.IDE.H.125 Letovi po VFR-u danju - letački i navigacioni instrumenti i povezana oprema**

- (a) Helikopteri kojima se upravlja po VFR-u danju moraju da budu opremljeni sa sljedećom opremom, dostupnom na mjestu pilota:
  - (1) sredstva za mjerenje i prikazivanje:
    - (i) magnetnog pravca;
    - (ii) vremena u satima, minutima i sekundama;
    - (iii) visine po pritisku;
    - (iv) indicirane brzine;
    - (v) vertikalne brzina;
    - (vi) klizanja i
    - (vii) spoljašnja temperature vazduha.
  - (2) Sredstva za pokazivanje kada napajanje potrebnih letnih instrumenata nije adekvatno.
- (b) Kad god su dva pilota zahtijevana za vršenje operacije, dodatna odvojena sredstva moraju da budu na raspolaganju za drugog pilota za prikazivanje:
  - (1) visine po pritisku;
  - (2) indicirane brzina;
  - (3) vertikalne brzina i
  - (4) klizanja.
- (c) Helikopteri koji imaju MCTOM veću od 3175 kg ili bilo koji helikopter koji vrši operacije iznad vode kada je kopno van vidokruga ili kada je vidljivost manja od 1500 m, moraju da budu opremljeni sredstvima za mjerenje i prikazivanje:
  - (1) položaja i
  - (2) pravca.
- (d) Sredstva za sprečavanje kvara na sistemima za prikazivanje brzine usled kondenzacije ili zaleđivanja, moraju da budu raspoloživa za helikoptere koji imaju MCTOM veći od 3175 kg ili MOPSC veći od devet.

**CAT.IDE.H.130 Operacije po IFR-u ili noću - letaćki i navigacioni instrumenti i povezana oprema**  
Helikopteri kojima se vrše operacije po VFR-u noću ili po IFR-u moraju da budu opremljeni sljedećom opremom, dostupnom na mjestu pilota:

- (a) Sredstva za mjerenje i prikazivanje:
  - (1) magnetnog pravca;
  - (2) vremena u satima, minutima i sekundama;
  - (3) indicirane brzine;
  - (4) vertikalne brzine;
  - (5) klizanja;
  - (6) položaja;
  - (7) stabilizovanog pravca i
  - (8) spoljašnje temperatura vazduha.
- (b) Dva sredstva za mjerenje i prikazivanje pritiska po visini. Za operacije sa jednim pilotom po VFR-u noću, jedan visinomjer po pritisku se može zamijeniti radio visinomjerom.
- (c) Sredstvo koje označava kada napajanje energijom potrebnih letaćkih instrumenata nije adekvatno.
- (d) Sredstva za sprečavanje kvara sistema brzinomjera neophodnog prema (a) (3) i (h) (2) zbog kondenzacije ili zaleđivanja.
- (e) Sredstvo javljanja kvara letaćkoj posadi sredstava potrebnih pod (d) za helikoptere:
  - (1) kojima je izdat pojedinačni CofA na dan ili poslije 1. avgusta 1999, ili
  - (2) kojima je izdat pojedinačni CofA prije 1. avgusta 1999, sa MCTOM većom od 3175 kg, i sa MOPSC većim od devet.
- (f) Pomoćno sredstvo mjerenja i prikazivanja položaja koje se:
  - (1) se stalno napaja za vrijeme redovnih operacija, a nakon potpunog otkaza redovnog sistema koji generiše električnu energiju, napaja se iz izvora nezavisnog od redovnog sistema koji generiše električnu energiju;
  - (2) koje radi nezavisno od bilo kog drugog sredstva za mjerenje i prikazivanje položaja;
  - (3) može da se koristi sa bilo kog mjesta pilota;
  - (4) koje je operativno automatski nakon potpunog otkaza redovnog sistema električnog napajanja;
  - (5) obezbjeđuje pouzdan rad najmanje 30 minuta ili vrijeme koje je potrebno da se leti na odgovarajuće alternativno mjesto za slijetanje kada se vrše operacije preko neprijateljskog terena ili na moru, što god je veće, nakon potpunog otkaza redovnog sistema koji generiše električnu energiju, uzimajući u obzir ostale potrošače na izvoru napajanja za hitne situacije i operativne procedure;
  - (6) koje je pravilno osvijetljeno u svim fazama operacija i
  - (7) je povezano sa sredstvima da se upozori letaćka posada kada radi na namijenjenom napajanju energijom, uključujući kada se radi sa napajanjem za hitne situacije.
- (g) Alternativni izvor statičkog pritiska za sredstva za mjerenje visine, brzine i vertikalne brzine.
- (h) Kad god su potrebna dva pilota za operacije, potrebna su posebna sredstva za prikazivanje za drugog pilota:
  - (1) visine po pritisku;
  - (2) indicirane brzine;
  - (3) vertikalne brzina;
  - (4) klizanja;
  - (5) položaja i

- (6) stabilizovanog pravca.
- (i) Za IFR operacije, držač mapa u lako čitljivom položaju koji se može osvijetliti u noćnim operacijama.

#### **CAT.IDE.H.135 Dodatna oprema za IFR operacije sa jednim pilotom**

Helikopteri koji kojima se leti po IFR-u sa jednim pilotom moraju da budu opremljeni sa autopilotom sa najmanje režimom za održavanje visine i pravca letjenja.

#### **CAT.IDE.H.145 Radio visinomjeri**

- (a) Helikopteri na letovima iznad vode moraju da budu opremljeni radio visinomjerom sposobnim da emituje zvučno upozorenje ispod unaprijed podešene visine i vizuelno upozorenje na visini podesivoj od strane pilota, kada vrši operacije:
  - (1) van kopna na vidiku;
  - (2) u vidljivosti manjoj od 1500 m;
  - (3) noću, ili
  - (4) na udaljenosti od kopna koja odgovara letu od više od tri minuta pri normalnoj brzini krstarenja.

#### **CAT.IDE.H.160 Meteorološki radar**

Helikopteri koji imaju MOPSC veći od devet i vrše operacije po IFR-u ili noću moraju da budu opremljeni sa meteorološkim radarom kada aktuelni meteorološki izvještaji ukazuju na to da se grmljavinske nepogode ili drugi potencijalno opasni meteo uslovi, a za koje se smatra da se mogu detektovati sa predmetnom opremom, mogu očekivati duž rute koja se leti.

#### **CAT.IDE.H.165 Dodatna oprema za noćne operacije u uslovima zaleđivanja**

- (a) Helikopteri kojima se vrše noćne operacije u očekivanim ili postojećim uslovima zaleđivanja moraju da budu opremljeni sa sredstvima za osvijetljavanje ili detektovanje formiranog leda.
- (b) Sredstva za osvijetljavanje formiranog leda ne smiju prouzrokovati odsjaj ili refleksiju koja bi onemogućila članove posade u obavljanju njihovih dužnosti.

#### **CAT.IDE.H.170 Interfonski sistem za letačku posadu**

Helikopteri kojima se vrše operacije sa više od jednog člana letačke posade moraju da budu opremljeni interfonskim sistemom letačke posade, uključujući slušalice i mikrofone za korišćenje za svakog člana letačke posade.

#### **CAT.IDE.H.175 Interfonski sistem za članove posade**

Helikopteri moraju da budu opremljeni interfonskim sistemom članova posade, kada prevoze člana posade, koji nije član letačke posade.

#### **CAT.IDE.H.180 Sistem za obraćanje putnicima**

- (a) Helikopteri koji imaju MOPSC veći od devet moraju da budu opremljeni sistemom za obraćanje putnicima, sa izuzetkom (b).
- (b) Bez obzira na (a) helikopteri koji imaju MOPSC veći od devet i manji od 20 su izuzeti od obaveze da imaju sistem za obraćanje putnicima, ako:
  - (1) je helikopter projektovan bez pregrade između pilota i putnika i
  - (2) je operator u stanju da prikaže da kada je u letu, glas pilota se čuje i razumljiv je kod sjedišta svih putnika.

#### **CAT.IDE.H.185 Uređaj za snimanje glasa u pilotskoj kabini**

- (a) Sljedeći tipovi helikoptera mora da budemoraju da budu opremljeni uređajem za snimanje glasa u pilotskoj kabini (CVR):
  - (1) svi helikopteri koji imaju MCTOM veću od 7000 kg, i
  - (2) helikopteri koji imaju MCTOM veću od 3175 kg i kojima je prvi put izdat pojedinačni CofA na dan ili poslije 1. januara 1987.godine.
- (b) CVR mora da bude u stanju da zadrži podatke snimljene tokom najmanje:
  - (1) prethodna dva sata u slučaju helikoptera iz (a)(1) i (a)(2) kojima je pojedinačni CofA prvi put izdat na dan ili poslije 1. januara 2016;
  - (2) prethodnih sat vremena za helikoptere iz (a)(1), kojima je pojedinačni CofA prvi put izdat na dan ili poslije 1. avgusta 1999 i prije 1. januara 2016;
  - (3) prethodnih 30 minuta za helikoptere iz (a)(1) kada je individualni CofA prvi put izdat prije 1. avgusta 1999, ili
  - (4) prethodnih 30 minuta, za helikoptere iz (a)(2) kada je individualni CofA prvi put izdat prije 1. januara 2016.
- (c) CVR mora snimati sa referencom na vremenski rok:
  - (1) govorne komunikacije prenešene iz ili primljene u pilotskoj kabini putem radija;
  - (2) govorne komunikacije letačke posade kada koriste interfonski sistem i sistem za obraćanje putnicima, ako je instaliran;
  - (3) zvučno okruženje pilotske kabine, uključujući bez prekida:
    - (i) audio signale dobijene od svakog mikrofona posade, za helikoptere kojima je prvi put izdat pojedinačni CofA na dan ili poslije 1. avgusta 1999,;
    - (ii) audio signale dobijene od svakog mikrofona posade, gde je izvodljivo, za helikoptere kojima je prvi put izdat pojedinačni CofA prije 1. avgusta 1999;
  - i
  - (4) glasovne ili zvučne signale identifikacije navigacijskih ili prilaznih sredstava koji se šalju slušalicama ili zvučniku.
- (d) CVR mora početi snimanje prije pokretanja helikoptera korišćenjem sopstvenog pogona i da nastavi da snima sve do kraja leta kada se helikopter više ne kreće na svoj pogon.

- (e) Pored (d), za helikoptere pomenute u (a) (2) kojima je izdat pojedinačni CofA na dan ili nakon 1. avgusta 1999:
  - (1) CVR mora automatski početi da snima prije pokretanja helikoptera na svoj pogon i nastaviće da snima sve do kraja leta kada se helikopter više ne kreće na svoj pogon, i
  - (2) u zavisnosti od raspoloživosti električne energije, CVR mora početi da snima što je ranije moguće u toku provjera u pilotskoj kabini prije startovanja motora na početku leta do provjera u pilotskoj kabini, odmah nakon gašenja motora na kraju leta.
- (f) CVR mora imati uređaj za pomoć u njegovom pronalaženju u vodi.

#### **CAT.IDE.H.190 Uređaj za snimanje podataka leta**

- (a) Sljedeći helikopteri moraju da budu opremljeni uređajem za snimanje podataka leta (FDR) koji koristi digitalnu metodu snimanja i čuvanja podataka i za koji je raspoloživa metoda kojom se lako preuzimaju podaci iz medija za skladištenje:
  - (1) helikopteri koji imaju MCTOM veću od 3715 kg i kojima je prvi put izdat pojedinačni CofA na dan ili poslije 1. avgusta 1999;
  - (2) helikopteri koji imaju MCTOM veću od 7000 kg, ili MOPSC većim od devet i kojima je prvi put izdat pojedinačni CofA na dan ili poslije 1. januara 1989 ali prije 1. avgusta 1999
- (b) FDR mora snimati parametre potrebne da se precizno utvrdi:
  - (1) putanja leta, brzina, položaj, snaga motora, konfiguracija i operacije i mora da bude u stanju da zadrži podatke snimljene tokom najmanje prethodnih 10 sati, za helikoptere iz (a) (1) i kojima je prvi put izdat pojedinačni CofA na dan ili poslije 1. januara 2016;
  - (2) putanja leta, brzina, položaj, snaga motora i operacije i mora da bude u stanju da zadrži podatke snimljene tokom najmanje prethodnih 8 sati, za helikoptere iz (a) (1) i kojima je prvi put izdat pojedinačni CofA prije 1. januara 2016;
  - (3) putanja leta, brzina, položaj, snaga motora i operacije i mora da bude u stanju da zadrži podatke snimljene tokom najmanje prethodnih 5 sati, za helikoptere iz (a) (2) .
- (c) Podaci se moraju dobiti iz izvora na helikopteru koji omogućavaju preciznu korelaciju sa informacijama prikazanim letačkoj posadi.
- (d) FDR mora početi snimanje podataka prije nego helikopter bude spreman da krene na sopstveni pogon i mora završiti snimanje nakon što helikopter prestane sa kretanjem na sopstveni pogon.
- (e) FDR mora imati uređaj za pomoć u njegovom lociranju u vodi.

#### **CAT.IDE.H.195 Snimanje prenosa podataka**

- (a) Helikopteri kojima je prvi put izdat pojedinačni CofA na dan ili nakon 8. aprila 2014.godine koji imaju mogućnost komunikacije preko prenosa podataka i zahtijevano je da budu opremljeni sa CVR-om, moraju snimati na uređaju za snimanje, tamo gdje je primjenljivo:
  - (1) poruke komunikacije preko prenosa podataka koje se odnose na ATS komunikacije ka i od helikoptera, uključujući poruke koje se odnose na sljedeće aplikacije:
    - (i) iniciranje prenosa podataka;
    - (ii) komunikacija kontrolora i pilota;
    - (iii) usmjereni nadzor;
    - (iv) informacije o letu;

- (v) nadzor emitovanja vazduhoplova, koliko je to izvodljivo, s obzirom na strukturu sistema;
- (vi) podaci za operativnu kontrolu vazduhoplova, koliko je to izvodljivo, s obzirom na strukturu sistema, i
- (vii) slikovni zapis podataka (grafiku) , koliko je to izvodljivo, s obzirom na strukturu sistema;
- (2) informacije koje omogućavaju korelaciju sa bilo kojim povezanim zapisima koji se odnose na komunikacije preko prenosa podataka i skladišteni su odvojeno od helikoptera, i
- (3) informacije o vremenu i prioritetu poruka komunikacije preko prenosa podataka , uzimajući u obzir strukturu sistema.
- (b) Uređaj za snimanje mora koristiti digitalnu metodu snimanja i skladištenja podataka i informacija i metodu za preuzimanje tih podataka. Metoda snimanja mora omogućiti upoređivanje sa podacima snimljenim na zemlji.
- (c) Uređaj za snimanje mora da bude sposoban da zadrži podatke snimljene najmanje u istom trajanju kao što je podešeno za CVR-ove u CAT.IDE.H.185.
- (d) Uređaj za snimanje mora uređaj za pomoć u njegovom pronalaženju u vodi.
- (e) Uslovi koji se primjenjuju za početak i kraj djelovanja uređaja za snimanje su isti kao uslovi koji se primjenjuju za početak i kraj djelovanja CVR-a sadržanog u CAT.IDE.H.185 (d) i (e).

#### **CAT.IDE.H.200 Kombinovani uređaj za snimanje**

Usaglašenost sa CVR i FDR zahtjevima se može postići korišćenjem kombinovanog uređaja za snimanje.

#### **CAT.IDE.H.205 Sjedišta, sigurnosni pojasevi sjedišta, sigurnosni sistemi za vezivanje i sigurnosni sistemi za vezivanje djece**

- (a) Helikopteri moraju da budu opremljeni sa:
  - (1) sjedištem ili ležajem za svaku osobu u kabini helikoptera koja ima 24 mjeseca starosti ili više;
  - (2) sigurnosnim pojasom na svakom putničkom sjedištu i pojasevima za držanje na svakom ležaju;
  - (3) za helikoptere kojima je prvi put izdat pojedinačni CofA na dan ili poslije 1. avgusta 1999, pojas za sjedište sa sigurnosnim sistemom za vezivanje gornjeg torza na svakom putničkom sjedištu za svakog putnika koji ima 24 mjeseca ili više;
  - (4) sigurnosnim sistemom za vezivanje djeteta (CRD) za svaku osobu u kabini aviona koja je mlađa od 24 mjeseca;
  - (5) pojas za sjedište sa sigurnosnim sistemom za vezivanje gornjeg torza koji sadrži uređaj koja će automatski zadržati torzo u slučaju naglog kočenja na svakom sjedištu letачke posade;
  - (6) pojasem za sjedište sa sigurnosnim sistemom za vezivanje gornjeg torza na svakom sjedištu za minimalno zahtijevanu kabinsku posadu.
- (b) Pojas za sjedište sa sigurnosnim sistemom za vezivanje gornjeg torza mora:
  - (1) se otvarati u jednoj tački;
  - (2) na sjedištima letачke posade, na sjedištima minimalno zahtijevane kabinske posade uključujući dvije ramene trake i jedan pojas za sjedište koji se može koristiti nezavisno.

## **CAT.IDE.H.210 Znakovi za vezivanje pojaseva i zabrane pušenja**

Helikopteri u kojima sva putnička sjedišta nijesu vidljiva sa sjedišta letačke posade, moraju da budu opremljeni sa sredstvom koje ukazuje svim putnicima i kabinskoj posadi, kada se pojasevi sjedišta moraju vezivati i kada pušenje nije dozvoljeno.

## **CAT.IDE.H.220 Kompleti za prvu pomoć**

- (a) Helikopteri moraju da budu opremljeni sa najmanje jednim kompletom za prvu pomoć.
- (b) Kompleti za prvu pomoć moraju da budu:
  - (1) lako dostupni za upotrebu;
  - (2) u roku važenja.

## **CAT.IDE.H.240 Dodatni kiseonik – helikopteri kojima kabina nije pod pritiskom**

Helikopteri kojima kabina nije pod pritiskom i koji lete iznad visine po pritisku od 10000 ft moraju da budu opremljeni dodatnom kiseoničkom opremom koja može da skladišti i distribuira kiseoničke zalihe u skladu sa sljedećim tabelama.

**Tabela 1**

### **Minimalni zahtjevi kiseonika za kompleksne helikoptere kojima kabina nije pod pritiskom**

| Zalihe za                                                                                                                               | Trajanje i visina kabine                                                                                                                                            |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1. Lica koja sjede na sjedištima u letačkoj kabini i na dužnosti su, i članovi posade koji pomažu letačkoj posadi u njihovim dužnostima | Svo vrijeme trajanja leta na visinama po pritisku iznad 10000 ft.                                                                                                   |
| 2. Zahtijevani članovi kabinske posade                                                                                                  | Svo vrijeme leta na visini po pritisku iznad 13000 ft i za svaki period koji prelazi 30 minuta na visinama po pritisku iznad 10000 ft ali koja ne prelazi 13000 ft. |
| 3. Dodatni članovi posade i 100% putnika (*)                                                                                            | Svo vrijeme leta na visini po pritisku iznad 13000 ft.                                                                                                              |
| 4. 10% putnika (*)                                                                                                                      | Svo vrijeme leta nakon 30 minuta visine po pritisku iznad 10000 ft ali koja ne prelazi 13000 ft.                                                                    |
| (*) Broj putnika u Tabeli 1 se odnosi na putnike koji se u tom trenutku prevoze, uključujući lica mlađa od 24 mjeseca.                  |                                                                                                                                                                     |

**Tabela 2**

### **Minimalni zahtjevi kiseonika za nekompleksne helikoptere kojima kabina nije pod pritiskom**

| Zalihe za                                                                                                                    | Trajanje i visina kabine                                                                                                                                 |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1. Lica koja sjede na sjedištima u letačkoj kabini i na dužnosti su, i članovi posade koji pomažu letačkoj posadi u njihovim | Svo vrijeme trajanja leta na visinama po pritisku iznad 13000 ft i za bilo koji period koji prelazi 30 minuta na visinama po pritisku iznad 10000 ft ali |

|                                                                                                                        |                                                                                                     |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| dužnostima, i zahtijevani članovi kabinske posade                                                                      | koje ne prelaze 13000 ft.                                                                           |
| 2. Dodatni članovi posade i 100% putnika (*)                                                                           | Svo vrijeme leta na visini po pritisku iznad 13000 ft.                                              |
| 3. 10% putnika (*)                                                                                                     | Svo vrijeme leta nakon 30 minuta na visini po pritisku iznad 10000 ft ali koja ne prelazi 13000 ft. |
| (*) Broj putnika u Tabeli 2 se odnosi na putnike koji se u tom trenutku prevoze, uključujući lica mlađa od 24 mjeseca. |                                                                                                     |

### **CAT.IDE.H.250 Ručni protivpožarni aparati**

- (a) Helikopteri moraju da budu opremljeni sa najmanje jednim protivpožarnim aparatom u letačkoj kabini.
- (b) Najmanje jedan ručni protivpožarni aparat mora da bude smješten u, ili odmah dostupan za upotrebu, u svakom bifeu koji se ne nalazi u glavnoj putničkoj kabini.
- (c) Najmanje jedan ručni protivpožarni aparat mora da bude dostupan za korišćenje u svakom odjeljku za tovar koji je dostupan članovima posade u letu.
- (d) Vrsta i količina agensa potrebnog za protivpožarne aparate mora da bude pogodna za tip požara koji se može desiti u odjeljku gdje je aparat namijenjen da se koristi i da bude takva da se minimizira opasnost od koncentracije otrovnih gasova u odjeljcima gdje su osobe.
- (e) Helikopter mora da bude opremljen sa brojem ručnih protivpožarnih aparata najmanje u skladu sa Tabelom 1, pogodno smještenim da obezbijede adekvatnu raspoloživost za korišćenje u svakom putničkom odjeljku.

**Tabela 1**

#### **Broj ručnih protivpožarnih aparata**

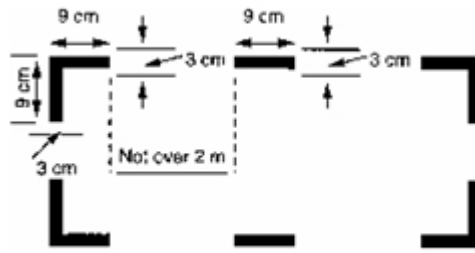
| MOPSC  | Broj aparata za gašenje |
|--------|-------------------------|
| 7-30   | 1                       |
| 31-60  | 2                       |
| 61-200 | 3                       |

### **CAT.IDE.H.260 Označavanje tačaka za prosjecanje kabine**

Ako su područja trupa helikoptera pogodne za upad od strane spasilačkih posada u hitnim slučajevima označene, takva područja moraju da budu označena kao što je prikazano na slici 1.

**Slika 1**

#### **Označavanje tačaka za prosijecanje kabine**



### **CAT.IDE.H.270 Megafoni**

Helikopteri koji imaju MOPSC veći od 19 moraju da budu opremljeni sa jednim prenosivim megafonom na baterije koji je spreman za upotrebu od strane članova posade tokom evakuacije u hitnoj situaciji.

### **CAT.IDE.H.275 Osvjetljenje i oznake u hitnoj situaciji**

- (a) Helikopteri koji imaju MOPSC veći od 19 moraju da budu opremljeni sa:
  - (1) sistemom osvjjetljenja u hitnoj situaciji koji ima nezavisno napajanje, kako bi obezbijedio izvor opšteg kabinskog osvjjetljenja da olakša evakuaciju aviona.
  - (2) oznakama izlaza za slučaj opasnosti i znakovima koji ukazuju na izlaz vidljivim danju ili u mraku.
- (b) Helikopteri moraju da budu opremljeni sa oznakama izlaza za slučaj opasnosti vidljivim danju ili u mraku kada se vrše operacije u:
  - (1) performansama klase 1 ili 2 na letu iznad vode na udaljenosti od kopna koja odgovara vremenu leta dužem od 10 minuta pri normalnoj brzini krstarenja;
  - (2) u performansama klase 3 na letu iznad vode na udaljenosti koja odgovara vremenu leta dužem od 3 minuta pri normalnoj brzini krstarenja;

### **CAT.IDE.H.280 Predajnik za određivanje mjesta nesreće ( ELT)**

- (a) Helikopteri moraju da budu opremljeni sa najmanje jednim automatskim ELT-om.
- (b) Helikopteri koji vrše operacije u performansama klase 1 ili 2 koji se koriste za operacije iznad vode u neprijateljskom okruženju i na udaljenosti od kopna koja odgovara vremenu leta dužem od 10 minuta pri normalnoj brzini krstarenja, moraju da budu opremljeni sa automatski aktivirajućim ELT (ELT(AD)).
- (c) ELT bilo koje vrste mora da bude u stanju da šalje signal istovremeno na 121,5 MHz i 406 MHz.

### **CAT.IDE.H 290 Prsluci za spašavanje**

- (a) Helikopteri moraju da budu opremljeni sa prslucima za spašavanje za svaku osobu u kabini helikoptera ili ekvivalentnu plutajuću napravu za svaku osobu u helikopteru mlađu od 24 mjeseca i skladišteni su na poziciji koja je lako dostupna sa sjedišta ili ležaja osobe za čije potrebe je isto obezbijeđeno, kada se operacije vrše u:

- (1) performansama klase 1 ili 2 na letu iznad vode na udaljenosti od kopna koja odgovara vremenu leta dužem od 10 minuta pri normalnoj brzini krstarenja;
  - (2) performansama klase 3 na letu iznad vode van udaljenosti od kopna autorotacijom;
  - (3) performansama klase 2 ili 3 kada polijeće ili slijeće na aerodrom ili operativno mjesto gdje su putanja polijetanja ili prilaza iznad vode.
- (b) Svaki pojas za spašavanje ili ekvivalentna plutajuća naprava mora da bude opremljen sa električnim osvjtljenjem u svrhe lakšeg pronalaženja lica.

### **CAT.IDE.H.295 Odijela za preživljavanje za posadu**

Svaki član posade mora da nosi odijelo za preživljavanje kada se operacije vrše:

- (a) u performansama klase 1 ili 2 na letu iznad vode za podršku operacijama na moru, na udaljenosti od kopna koja odgovara vremenu leta dužem od 10 minuta pri normalnoj brzini krstarenja, kada vremenski izvještaji ili prognoze raspoloživi zapovjedniku ukazuju na to da će temperatura mora da bude manja od plus 10° C tokom leta, ili kada procijenjeno vrijeme spašavanja prelazi procijenjeno vrijeme preživljavanja;
- (b) u performansama klase 3 na letu iznad vode van udaljenosti od kopna autorotacijom ili van udaljenosti za sigurno prinudno slijetanje, kada vremenski izvještaji ili prognoze raspoloživi vodi vazduhoplova ukazuju na to da će temperatura mora da bude manja od plus 10° C tokom leta.

### **CAT.IDE.H.300 Čamci za spašavanje, ELT za preživljavanje i oprema za preživljavanje za produžene letove iznad vode**

Helikopteri koji vrše operacije:

- (a) u klasi performansi 1 ili 2 na letu iznad vode na udaljenosti od kopna koja odgovara vremenu leta dužem od 10 minuta pri normalnoj brzini krstarenja;
- (b) u performansama klase 3 na letu iznad vode na udaljenosti koja odgovara vremenu leta dužem od tri minuta pri normalnoj brzini krstarenja, mora da bude opremljen sa:
  - (1) u slučaju kada helikopter prevozi manje od 12 lica, najmanje jednim čamcem za spašavanje sa odgovarajućim kapacitetom koji nije ispod maksimalnog broja osoba u helikopteru i koji je smješten tako da se olakša njegova hitna upotreba u hitnoj situaciji;
  - (2) u slučaju helikoptera koji prevozi više od 11 osoba, najmanje dva čamca za spašavanje, smještena tako da se olakša njihovo korišćenje u hitnim slučajevima, koji su zajedno dovoljni da prime sve osobe koje se nalaze na helikopteru, i ako je jedan od njih izgubljen, preostali čamac za spašavanje ima, kapacitet opterećenja dovoljan da primi sve osobe na helikopteru;
  - (3) najmanje jedan ELT za preživljavanje (ELT (S)) za svaki zahtijevani čamac za spašavanje i
  - (4) oprema za spašavanje, uključujući i sredstva za održavanje života, odgovarajuća za let koji će se obaviti.

### **CAT.IDE.H.305 Oprema za preživljavanje**

Helikopteri kojima se vrše operacije u područjima u kojima bi traganje i spašavanje bilo posebno teško, moraju da budu opremljeni sa:

- (a) signalnom opremom za davanje signala u hitnoj situaciji;
- (b) najmanje jednim ELT(S) i

- (c) dodatnom opremom za preživljavanje za rutu koja se leti uzimajući u obzir broj lica u kabini helikoptera.

### **CAT.IDE.H.310 Dodatni zahtjevi za helikoptere koji obavljaju operacije na moru u neprijateljskom morskom području**

Helikopteri koji obavljaju operacije na moru u neprijateljskom morskom području, na udaljenosti od kopna koje odgovara vremenu leta dužem od 10 minuta pri normalnoj brzini krstarenja, moraju ispunjavati sljedeće zahtjeve:

- (a) Kada vremenski izvještaji i prognoze koji su na raspolaganju vođi vazduhoplova ukazuju da će temperatura mora da bude manja od plus 10° C tokom leta, ili kada procijenjeno vrijeme spašavanja prelazi izračunato vrijeme preživljavanja, ili je let planiran da se sprovede noću, sva lica u helikopteru moraju nositi odijelo za preživljavanje.
- (b) Svi čamci za spašavanje koji se nose u skladu sa CAT.IDE.H.300 moraju da budu postavljeni tako da budu upotrebljivi u uslovima na moru u kojima su procijenjene karakteristike helikoptera u prinudnom slijetanju na vodi, njegove plovne karakteristike i karakteristike ravnoteže, da bi bio u skladu sa zahtjevima prinudnog slijetanja na vodu za certifikaciju.
- (c) Helikopter mora da bude opremljen sa sistemom osvjjetljenja za vanrednu situaciju sa nezavisnim napajanjem da obezbijedi izvor opšteg osvjjetljenja kabine kako bi se olakšala evakuacija helikoptera.
- (d) Svi izlazi za slučaj opasnosti, uključujući izlaze za slučaj opasnosti za posadu, i sredstva za njihovo otvaranje moraju da budu vidno označeni sa instrukcijama za one koji će koristiti izlaze na dnevnom svjetlu, ili u mraku. Takve oznake su napravljene tako da ostanu vidljive ako se helikopter prevrne i kabina bude potopljena.
- (e) Sva vrata koja se ne mogu odbaciti a koja su konstruisana kao izlazi za slučaj opasnosti za prinudno slijetanje na vodu moraju imati sredstva koja ih obezbjeđuju u otvorenom položaju, tako da ne ometaju izlaženje putnika u svim uslovima na moru do maksimalno potrebnog radi procjene za prinudno slijetanje na vodu i plutanje.
- (f) Sva vrata, prozori ili drugi otvori u putničkom odjeljku koji su procijenjeni kao pogodni za potrebe podvodnog izlaska moraju da budu tako opremljeni da budu operativni u hitnoj situaciji.
- (g) Prsluci za spašavanje se moraju uvijek nositi, osim ako putnik ili član posade nosi integrisano odijelo za preživljavanje koje zadovoljava kombinovane zahtjeve odijela za preživljavanje i prsluka za spašavanje.

### **CAT.IDE.H.315 Helikopteri certifikovani za operacije na vodi - razna oprema**

Helikopteri certifikovani za operacije na vodi moraju da budu opremljeni sa:

- (a) sidrom i drugom opremom neophodnom da se olakša pristajanje, sidrenje ili manevrisanje helikoptera na vodi, primjereno njegovoj veličini, težini i karakteristikama upravljanja i
- (b) opremom za davanje zvučnih signala propisanih u međunarodnim propisima za sprečavanje sudara na moru, gde je to primjenjivo.

### **CAT.IDE.H.320 Svi helikopteri na letovima iznad vode - prinudno slijetanje na vodu**

- (a) Helikopteri moraju da budu konstruisani za slijetanje na vodu ili certificovani za prinudno slijetanje na vodu u skladu sa relevantnim propisom o plovidbenosti kada se vrše operacije u performansama klase 1 ili 2 na letu iznad vode u neprijateljskom okruženju na udaljenosti od kopna koja odgovara vremenu leta dužem od 10 minuta pri normalnoj brzini krstarenja.
- (b) Helikopteri moraju da budu konstruisani za slijetanje na vodu ili certificovani za prinudno slijetanje na vodu u skladu sa relevantnim propisom o plovidbenosti ili snabdjeveni sa opremom za plutanje u slučaju opasnosti kada leti u:
  - (1) performansama klase 1 ili 2 na letu iznad vode u prijateljskom okruženju na udaljenosti od kopna koja odgovara vremenu leta dužem od 10 minuta pri normalnoj brzini krstarenja;
  - (2) performansama klase 2, prilikom slijetanja ili polijetanja iznad vode, osim u slučaju hitne medicinske službe helikoptera (HEMS), gdje se radi minimiziranja izlaganja, slijetanje ili polijetanje na HEMS operativnom mjestu, smještenom u gusto naseljenom području, sprovodi nad vodom;
  - (3) performansama klase 3 na letu iznad vode izvan udaljenosti sigurnog prinudnog slijetanja od kopna.

### **CAT.IDE.H.325 Slušalice**

Kad god su radio-komunikacioni i radio-navigacioni sistemi zahtjevani, helikopteri moraju da budu opremljeni sa slušalicama sa usmjerenim mikrofonom ili njegovim ekvivalentom i dugmetom za predaju na komandama leta za svakog zahtijevanog pilota i/ili člana posade na njegovom/njenom dodijeljenom mjestu.

### **CAT.IDE.H.330 Radio-komunikaciona oprema**

- (a) Helikopteri moraju da budu opremljeni radio-komunikacionom opremom koja je neophodna prema primjenljivim zahtjevima vazdušnog prostora.
- (b) Radio-komunikaciona oprema mora obezbijediti komunikaciju na vazduhoplovnoj frekvenciji 121,5 MHz u hitnoj situaciji.

### **CAT.IDE.H.335 Panel audio selektora**

Helikopteri koji lete po IFR-u moraju da budu opremljeni sa panelom audio selektora kojim se može upravljati sa svakog mjesta zahtijevanog člana letачke posade.

### **CAT.IDE.H.340 Radio oprema za letove po VFR-u na rutama na kojima se navigacija vrši pomoću vizuelnih orijentira**

Helikopteri koji lete po VFR-u na rutama na kojima navigacija vrši pomoću vizuelnih orijentira, moraju da budu opremljeni sa radio komunikacionom opremom zahtijevanom pod redovnim uslovima radio prenosa koja ispunjava sljedeće:

- (a) komunicira sa odgovarajućim zemaljskim stanicama;

- (b) komunicira sa odgovarajućim ATC stanicama iz bilo koje tačke u kontrolisanom vazдушnom prostoru u kome su namjeravani letovi i
- (c) prima meteorološke podatke.

**CAT.IDE.H.345 Komunikaciona i navigaciona oprema za operacije po IFR-u ili VFR-u na rutama na kojima se navigacija ne vrši pomoću vizuelnih orijentira**

- (a) Helikopteri kojima se leti po IFR-u ili po VFR-u na rutama na kojima se navigacija ne vrši pomoću vizuelnih orijentira, moraju da budu opremljeni radio komunikacionom opremom i navigacionom opremom u skladu sa primjenljivim zahtjevima vazdušnog prostora.
- (b) Radio komunikaciona oprema podrazumijeva najmanje dva nezavisna radio komunikaciona sistema neophodna pod redovnim operativnim uslovima za komunikaciju sa odgovarajućim zemaljskim stanicama iz bilo koje tačke na ruti, uključujući skretanja.
- (c) Helikopteri moraju imati dovoljno navigacione opreme da bi obezbijedili da, u slučaju otkaza jedne stavke opreme u bilo kojoj fazi leta, preostala oprema mora da omogući sigurnu navigaciju u skladu sa planom leta.
- (d) Helikopteri kojima se vrše operacije za koje se namjerava da slete u IMC-ju, moraju da budu opremljeni sa pogodnom opremom koja može da daje smjernice do tačke sa koje se vizuelno slijetanje obavlja za svaki aerodrom na kome je planirano da sleti u IMC i za bilo koji određeni alternativni aerodrom.

**CAT.IDE.H.350 Transponder**

Helikopteri moraju da budu opremljeni sekundarnim nadzornim radarskim transponderom (SSR) sa izvještavanjem visine po pritisku i svakim drugim SSR transponderom sa karakteristikama neophodnim za rutu kojom se leti.

**ANEKS V**  
**POSEBNA ODOBRENJA**  
**[DIO-SPA]**  
**ODJELJAK A**  
**OPŠTI ZAHTJEVI**

**SPA.GEN.100 Nadležne vlasti**

Nadležne vlasti za izdavanje posebnog odobrenja za operatora komercijalnog vazdušnog prevoza moraju da budu organ države članice u kojoj operator ima svoje glavno mesto poslovanja.

**SPA.GEN.105 Podnošenje zahtjeva za posebno odobrenje**

- (a) Operator koji podnosi zahtjev za prvo izdavanje posebnog odobrenja mora da dostavi nadležnim vlastima dokumentaciju zahtjevanu u odgovarajućem pod-dijelu, zajedno sa sljedećim podacima:
  - (1) naziv, adresa i poštanska adresa podnosioca zahtjeva;
  - (2) opis namjeravane operacije.
- (b) Operator mora dostaviti sljedeće dokaze nadležnim vlastima:
  - (1) o usaglašenosti sa zahtjevima primjenljivog pod-dijela;
  - (2) da se relevantni elementi definisani u podacima utvrđenim u skladu sa Uredbom (EZ) br.1702/2003 uzimaju u obzir.
- (c) Operator mora čuvati zapise u vezi sa (a) i (b) najmanje za vrijeme trajanja operacija koje zahtevaju posebno odobrenje, ili, ako je primjenljivo, u skladu sa Aneksom III (Dio-ORO).

**SPA.GEN.110 Prava operatora koji posjeduje posebno odobrenje**

Predmet aktivnosti za koje operator koji posjeduje sertifikat vazdušnog operatora (AOC) ima odobrenje za sprovođenje mora da bude dokumentovan i naznačen u operativnim specifikacijama AOC-a.

**SPA.GEN.115 Izmjene posebnih odobrenja**

Kada uslovi određenih odobrenja podliježu promjenama, operator mora obezbijediti odgovarajuću dokumentaciju nadležnim vlastima i pribaviti prethodnu saglasnost za operaciju.

**SPA.GEN.120 Stalna važnosti posebnog odobrenja**

Posebna odobrenja se izdaju na neodređeno vrijeme trajanja i ostaju na snazi dok operator ispunjava zahtjeve u vezi sa posebnim odobrenjem i uzimajući u obzir relevantne elemente definisane u podacima utvrđenim u skladu sa Uredbom (EZ) br.1702 / 2003.

## **ODJELJAK B**

### **LETJENJE SA NAVIGACIJOM NA BAZI PERFORMANSI (PBN)**

#### **SPA.PBN.100 PBN operacije**

Vazduhoplovima se mogu vršiti operacije samo u određenom vazdušnom prostoru, na rutama ili u skladu sa procedurama, gdje su specifikacije navigacije bazirane na performansama (PBN) uspostavljene ukoliko je operatoru dato odobrenje od strane nadležnih vlasti za izvođenje takvih operacija. Nije potrebno posebno odobrenje za operacije u oblasti navigacije 5 (RNAV5 (osnovna oblast navigacije, B-RNAV)) određenog vazdušnog prostora.

#### **SPA.PBN.105 PBN operativno odobrenje**

Za sticanje PBN operativnog odobrenja od nadležnih vlasti, operator mora pružiti dokaze:

- (a) da je dobijeno relevantno odobrenje plovidbenosti RNAV sistema;
- (b) da je ustanovljen program obuke za članove letačke posade koji obavljaju predmetne operacije;
- (c) da su ustanovljene operativne procedure u kojima je precizirano sljedeće:
  - (1) oprema koja mora da bude na vazduhoplovu, uključujući njena operativna ograničenja i odgovarajuće stavke u listi ispravnosti opreme i sistema vazduhoplova (MEL);
  - (2) zahtjeve u vezi sastava letačke posade i iskustva;
  - (3) redovne procedure;
  - (4) procedure u nepredviđenim situacijama;
  - (5) nadzor i izveštavanje o nezgodama;
  - (6) upravljanje elektronskom navigacijom podataka.

## **ODJELJAK C**

### **OPERACIJE SA SPECIFICIRANIM MINIMALNIM NAVIGACIONIM PERFORMANSAMA (MNPS)**

#### **SPA.MNPS.100 MNPS operacije**

Vazduhoplovom se mogu vršiti operacije u određenom vazdušnom prostoru specificiranih minimalnih navigacionih performansi u skladu sa regionalnim dopunskim procedurama, gdje su uspostavljene specifikacije minimalnih navigacionih performansi, ako je operatoru dato odobrenje od nadležnih vlasti za sprovođenje tih operacija.

#### **SPA.MNPS.105 MNPS operativno odobrenje**

Za sticanje e MNPS operativnog odobrenja od nadležnih vlasti, operator mora pružiti dokaze:

- (a) da navigaciona oprema zadovoljava zahtjevane performanse;
- (b) da su navigacioni prikazi, indikatori i komande vidljive i operativne od bilo kog pilota koji sjedi na svom mjestu;
- (c) da je ustanovljen program obuke za članove letačke posade koji obavljaju predmetne operacije;
- (d) da su ustanovljene operativne procedure u kojima je precizirano sljedeće:
  - (1) oprema koja mora da bude na vazduhoplovu, uključujući i njena operativna ograničenja i odgovarajuće stavke u listi ispravnosti opreme i sistema vazduhoplova (MEL);
  - (2) zahtjeve u vezi sastava letačke posade i iskustva;
  - (3) redovne procedure;
  - (4) procedure u nepredviđenim situacijama uključujući one određene od strane odgovornih vlasti za predmetni vazdušni prostor;
  - (5) nadzor i izvještavanje o nezgodama;

## **ODJELJAK D**

### **OPERACIJE U VAZDUŠNOM PROSTORU SA SMANJENIM VERTIKALNIM RAZDVAJANJEM (RVSM)**

#### **SPA.RVSM.100 RVSM operacije**

Vazduhoplovima se mogu vršiti operacije u određenom vazdušnom prostoru gde se primjenjuje smanjeno vertikalno razdvajanje od 300 m (1000 ft) između nivoa leta (FL) 290 i FL 410 samo, ako je operatoru dato odobrenje od nadležnih vlasti za sprovođenje predmetnih operacija.

#### **SPA.RVSM.105 RVSM operativno odobrenje**

Za sticanje RVSM operativnog odobrenja od strane nadležnih vlasti, operater mora pružiti dokaze:

- (a) da je stečeno odobrenje plovidbenosti za RVSM;
- (b) da su ustanovljene procedure za nadzor i izvještavanje o grešci u držanju visine;
- (c) da je ustanovljen program obuke za članove letачke posade koji obavljaju predmetne operacije;
- (d) da su ustanovljene operativne procedure u kojima je precizirano sljedeće:
  - (1) oprema koja mora da bude na vazduhoplovu, uključujući i njena operativna ograničenja i odgovarajuće stavke u listi ispravnosti opreme i sistema vazduhoplova (MEL);
  - (2) zahtjevi u vezi sastava letачke posade i iskustva;
  - (3) planiranje leta;
  - (4) pretpoletne procedure;
  - (5) procedure prije ulaska u vazdušni prostor uz RVSM;
  - (6) procedure u toku leta;
  - (7) procedure nakon leta;
  - (8) izvještavanje o nezgodama;
  - (9) posebne regionalne operativne procedure.

#### **SPA.RVSM.110 RVSM zahtjevi opreme**

Vazduhoplov koji se koristi za operacije u RVSM vazdušnom prostoru mora da bude opremljen sa:

- (a) dva nezavisna sistema za mjerenje visine;
- (b) sistem upozorenje o visini;
- (c) automatski sistem za kontrolu visine;
- (d) sekundarnim nadzornim radarskim transponderom (SSR) sa sistemom o izvještavanje visine koji može da bude povezan sa sistemom za mjerenje visine koji se koristi za kontrolu visine.

#### **SPA.RVSM.115 RVSM greške u držanju visine**

- (a) Operator mora da prijavi snimljene ili saopštene događaje vezano za greške u držanju visine prouzrokovane kvarom opreme vazduhoplova ili kvarom operativne prirode koji su jednaki ili veći od:
  - (1) ukupne vertikalne greške (TVE) od  $\pm 90$  m ( $\pm 300$  ft);

- (2) greške sistema mjerenja visine (ASE) od  $\pm 75$  m ( $\pm 245$  ft), i
- (3) dodijeljenog odstupanja od visine (AAD) od  $\pm 90$  m ( $\pm 300$  ft).
- (b) Izvještaji o takvim događajima moraju da budu dostavljeni nadležnim vlastima u roku od 72 sata. Izvještaji obuhvataju inicijalnu analizu uzročnih faktora i mjera preduzetih da se spriječi ponavljanje predmetnih događaja.
- (c) Kada su greške držanja visine snimljene ili primljene, operator mora preduzeti hitne radnje da otkloni uslove koji su prozrokovali greške i da obezbijedi izvještaje o naknadnim radnjama, ukoliko se isti traže od nadležnih vlasti.

## **ODJELJAK E**

### **OPERACIJE SA SMANJENOM VIDLJIVOŠĆU (LVO)**

#### **SPA.LVO.100 Operacije sa smanjenom vidljivošću**

Operator može vršiti sljedeće operacije sa smanjenom vidljivošću (LVO) samo kada su odobrene od strane nadležnih vlasti:

- (a) operacije polijetanje sa smanjenom vidljivošću (LVTO);
- (b) operacije niže od standardne kategorije I (LTS CAT I);
- (c) operacije standardne kategorije II (CAT II);
- (d) operacije kategorije koja nije standardna kategorija II (OTS CAT II);
- (e) operacije standardne kategorije III (CAT III) ;
- (f) operacije prilaza koje koriste sistem za poboljšanu vidljivost (EVS), za koje se primjenjuju operativne olakšice da bi se smanjio minimum horizontalne vidljivost duž poletno-sletne staze (RVR) za ne više od jedne trećine objavljenog RVR.

#### **SPA.LVO.105 LVO odobrenje**

Za sticanje LVO odobrenja od strane nadležnih vlasti, operator mora da prikaže usaglašenost sa zahtjevima ovog pod-dijela.

#### **SPA.LVO.110 Opšti operativni zahtjevi**

- (a) Operator može da obavlja LTS CAT I letjenjoperacije, samo ako:
  - (1) je svaki predmetni vazduhoplov certifikovan za CAT II operacije i
  - (2) se prilaz leti:
    - (i) automatski spojen sa auto-slijetanjem koje mora da bude odobreno za CAT IIIA operacije, ili
    - (ii) korišćenjem odobrenog head-up displej sistema za slijetanje (HUDLS) na najmanje 150 ft iznad praga.
- (b) Operator može obavljati CAT II, OTS CAT II ili CAT III operacije, samo ako:
  - (1) je svaki predmetni vazduhoplov certifikovan za operacije sa visinom odluke (DH) ispod 200 ft, ili bez DH, i opremljen u skladu sa važećim zahtjevima plovidbenosti;
  - (2) je uspostavljen i održavan sistem za bilježenje uspješnog ili neuspješnog prilaza i / ili automatskog slijetanja radi nadzora ukupne sigurnosti letjenja;
  - (3) DH se određuje pomoću radio visinomjera;
  - (4) letaćka posada se sastoji od najmanje dva pilota;
  - (5) sve zvučne poruke pojedinačnih promjena (call-out) na visinama ispod 200 ft iznad praga se određuju radio visinomjerom.
- (c) Operator može da obavlja operacije prilaza koristeći EVS samo ako:
  - (1) je EVS certifikovan za potrebe ovog pod-dijela i kombinuje sliku infra-crvenog senzora i informacije o letu na HUD;
  - (2) za operacije sa RVR ispod 550 metara, letaćka posada se mora sastojati od najmanje dva pilota;

- (3) za CAT I operacije, vizuelni kontakt sa orijentirima poletno-sletne staze se dostiže najmanje 100 ft iznad visine praga;
- (4) za proceduru prilaza sa vertikalnim navođenjem (APV) i operacije nepreciznog prilaza (NPA) koji se lete CDFA tehnikom, vizuelni kontakt sa orijentirima poletno-sletne staze se dostiže najmanje 200 ft iznad visine praga i ispunjeni su sljedeći zahtjevi :
  - (i) prilaz se leti koristeći režim odobrenog navođenja po vertikalnoj putanji ;
  - (ii) segment prilaza od tačke finalnog prilaza (FAF) do praga poletno-sletne staze je prav i razlika između kursa finalnog prilaza i centralne linije poletno-sletne staze nije veća od 2°;
  - (iii) finalna prilazna putanja je objavljena i nije veća od 3,7°;
  - (iv) maksimalne komponente bočnog vjetrova ustanovljene tokom certifikacije EVS nisu prekoračene.

### **SPA.LVO.115 Zahtjevi vezani za aerodrom**

- (a) Operator ne smije koristiti aerodrom za LVO sa vidljivosti manjom od 800 m, osim ako:
  - (1) je aerodrom odobren za takve operacije od strane Države aerodroma i
  - (2) su ustanovljene procedure za smanjenu vidljivost (LVP).
- (b) Ako operator izabere aerodrom, gdje se termin LVP ne koristi, operator mora da obezbijedi da postoje ekvivalentne procedure koje se pridržavaju zahtjeva LVP na aerodromu. Ova situacija mora da bude jasno navedena u operativnom priručniku ili proceduralnom priručniku, uključujući smjernice za letачku posadu o tome kako da utvrde da se koriste ekvivalentne LVP.

### **SPA.LVO.120 Obuka i kvalifikacije letачke posade**

Operator mora obezbijediti da, prije sprovođenja LVO:

- (a) svaki član letачke posade:
  - (1) ispunjava zahtjeve obuke i provjere propisane u operativnom priručniku, uključujući obuku na uređaju za simuliranje leta (FSTD), do ograničenja vrijednosti RVR / VIS (vidljivost) i DH specifičnih za obavljanje operacija i tipa vazduhoplova i;
  - (2) je kvalifikovan u skladu sa standardima koji su propisani u operativnom priručniku;
- (b) obuka i provjera se sprovodi u skladu sa detaljnim nastavnim planom.

### **SPA.LVO.125 Operativne procedure**

- (a) Operator mora da utvrdi procedure i uputstva koja se koriste za LVO. Ove procedure i instrukcije mora da budemoraju da budu obuhvaćeni operativnim priručnikom ili proceduralnom priručniku i moraju da sadrže dužnosti članova letачke posade tokom operacija taksiranja, polijetanja, prilaza, ravnjanja, slijetanja, održavanja pravca nakon slijetanja i neuspjelog prilaza, shodno potrebi.
- (b) Prije početka LVO, vođa vazduhoplova/zapovjednik mora da se uvjeri da:
  - (1) je status vizuelnih i nevizuelnih sredstava dovoljan;
  - (2) odgovarajuće LVP su na snazi, prema informacijama dobijenim od službe za operativne usluge u vazdušnom saobraćaju (ATS);

(3) članovi letačke posade su propisno kvalifikovani.

#### **SPA.LVO.130 Minimalna oprema**

- (a) Operator mora obuhvatiti minimalnu opremu koja mora da bude ispravna na početku LVO u skladu sa letačkim priručnikom vazduhoplova (AFM) ili drugim odobrenim dokumentima u operativnom priručniku ili proceduralnom priručniku, kako je primjenljivo.
- (b) Vođa vazduhoplova/zapovjednik mora da se uvjeri da je status vazduhoplova i odgovarajućih avionskih sistema odgovarajući za sprovođenje određenih operacija.

## **ODJELJAK F**

### **OPERACIJE POVEĆANOG DOLETA DVOMOTORNIH AVIONA (ETOPS)**

#### **SPA.ETOPS.100 ETOPS**

U komercijalnim operacijama vazdušnog prevoza, dvomotornim avionima se mogu vršiti operacije izvan praga udaljenosti utvrđenog u skladu sa CAT.OP.MPA.140 samo ukoliko je operatoru dato ETOPS operativno odobrenje od strane nadležnih vlasti.

#### **SPA.ETOPS.105 ETOPS operativno odobrenje**

Za sticanje ETOPS operativnog odobrenja od strane nadležnih vlasti, operator mora pružiti dokaze da:

- (a) kombinacija avion / motor ima ETOPS odobrenje konstrukcije tipa i pouzdanosti za namjeravanu operaciju;
- (b) da je ustanovljen program obuke za članove letačke posade i ostalo operativno osoblje koji je uključeno u predmetne operacije i da su članovi letačke posade i ostalo operativno osoblje odgovarajuće kvalifikovano i da obavljaju namjeravane operacije;
- (c) su operatorova organizacija i iskustvo odgovarajući da podrže namjeravane operacije;
- (d) su ustanovljene operativne procedure.

#### **SPA.ETOPS.110 ETOPS alternativni aerodrom na ruti**

- (a) ETOPS alternativni aerodrom na ruti se može smatrati odgovarajućim, ako u očekivanom vremenu korišćenja, aerodrom bude dostupan i opremljen neophodnim pratećim uslugama, kao što su služba za operativne usluge u vazdušnom saobraćaju (ATS), dovoljno osvetljenje, komunikacije, meteo izvještavanje, navigaciona sredstva i hitne službe i ima raspoloživu najmanje jednu proceduru instrumentalnog prilaza.
- (b) Prije sprovođenja ETOPS leta, operator mora da obezbijedi da ETOPS alternativni aerodrom na ruti bude raspoloživ, bilo u okviru operatorovog odobrenog vremena skretanja, ili vremena skretanja koje se zasniva na statusu ispravnosti na osnovu MEL-a aviona, koje god je kraće.
- (c) Operator mora navesti sve zahtjevane ETOPS alternativne aerodrome na ruti u operativnom planu leta na ruti i ATS planu leta.

#### **SPA.ETOPS.115 ETOPS Minimumi za planiranje alternativnih aerodroma na ruti**

- (a) Operator može da izabere aerodrom kao ETOPS alternativni aerodrom na ruti, samo kada odgovarajući vremenski izvještaji ili prognoze, ili njihova kombinacija, pokazuju da će, između očekivanog vremena slijetanja do jedan sat poslije posljednjeg mogućeg vremena slijetanja, postojati uslovi na ili iznad planiranih minimuma izračunatih sabiranjem dodatnih ograničenja iz tabele 1.
- (b) Operator mora obuhvatiti u operativnom priručniku metodu određivanja operativnih minimuma na planiranom ETOPS alternativnom aerodromu na ruti.

**Tabela 1**  
**Minimumi planiranja za ETOPS alternativne aerodrome na ruti**

| Vrsta prilaza                                                               | Minimumi planiranja                        |
|-----------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------|
| Precizni prilaz                                                             | DA / H + 200 ft<br>RVR / VIS + 800 m [*]   |
| Neprecizni prilaz ili kruženje                                              | MDA / H + 400 ft [*]<br>RVR / VIS + 1500 m |
| (*) VIS; vidljivost; MDA/H; minimalna apsolutna/relativna visina snižavanja |                                            |

## **ODJELJAK G**

### **PREVOZ OPASNIH MATERIJIA**

#### **SPA.DG.100 Prevoz opasnih materija**

Osim kako je predviđeno u Aneksu IV (Dio-CAT), operator može da prevozi opasne materije samo ako je odobren od strane nadležnih vlasti.

#### **SPA.DG.105 Odobrenje za prevoz opasnih materija**

Za sticanje odobrenja za prevoz opasnih materija, operator mora, u skladu sa tehničkim instrukcijama:

- (a) uspostaviti i održavati program obuke za svo uključeno osoblje i prikazati nadležnim vlastima da je adekvatna obuka pružena svom osoblju;
- (b) uspostaviti operativne procedure kako bi se osiguralo sigurno rukovanje opasnim materijama u svim fazama vazdušnog prevoza, a koje sadrže informacije i instrukcije o:
  - (1) politici operatora za prevoz opasnih materija;
  - (2) zahtjevima za prijem, rukovanje, utovar, skladištenje i odvajanje opasnih materija;
  - (3) radnjama koje se preduzimaju u slučaju nesreće ili nezgode vazduhoplova kada se prevoze opasne materije;
  - (4) odgovoru na hitnu situaciju koja uključuje opasne materije;
  - (5) uklanjanju bilo kakve moguće kontaminacije;
  - (6) dužnostima uključenog osoblja, posebno po pitanju zemaljskog opsluživanja i opsluživanja vazduhoplova;
  - (7) inspekciji oštećenja, curenja ili kontaminacije;
  - (8) izvještavanju o nesreći i nezgodi u vezi opasnih materija.

#### **SPA.DG.110 Informacije i dokumentacija o opasnim materijama**

Operator mora, u skladu sa tehničkim instrukcijama:

- (a) obezbijediti pisanu informaciju vođi vazduhoplova/zapovjedniku:
  - (1) o opasnim materijama koje se prevoze vazduhoplovom;
  - (2) za upotrebu u reagovanju na hitne situacije u letu;
- (b) koristiti čeklistu prihvatanja;
- (c) obezbijediti da su opasne materije praćene sa potrebnim dokumentima vezanim za prevoz opasnih materija, popunjenim od strane lica koje nudi opasne materije za vazdušni prevoz, osim kada je informacija koja je primjenljiva na opasne materije data u elektronskoj formi;
- (d) da osigura da kada je dokument o prevozu opasne materije dostavljen u pisanoj formi, kopija dokumenta se zadržava na zemlji gdje mora da bude omogućen pristup istim u razumnom roku, sve dok roba ne stigne na krajnje odredište;
- (e) da obezbijedi da kopija informacija za zapovjednika/vođu vazduhoplova bude zadržana na zemlji i da ovaj primjerak, ili informacije sadržane u njemu, budu odmah dostupni aerodromu posljednjeg odlaska i sljedećeg planiranog dolaska, sve do završetka leta na koji se informacija odnosi;
- (f) da čuva čeklistu prihvatanja, transportnog dokumenta i informaciju za zapovjenika/vođu vazduhoplova najmanje tri mjeseca nakon završetka leta;
- (g) da čuva evidencije o obuci svog osoblja najmanje tri godine.

## ODJELJAK H

### HELIKOPTERSKE OPERACIJE POMOĆU SISTEMA ZA NOĆNO GLEDANJE

#### SPA.NVIS.100 Operacije sa sistemom noćnog posmatranja (NVIS)

- (a) Helikopteri mogu vršiti operacije po VFR-u noću uz pomoć NVIS samo ukoliko je operator odobren od strane nadležnih vlasti.
- (b) Za sticanje predmetnog odobrenja od nadležnih vlasti, operator mora:
  - (1) vršiti operacije u komercijalnom vazdušnom prevozu (CAT) i posedovati CAT AOC, u skladu sa Aneksom III (Dio-ORO);
  - (2) prikazati nadležnim vlastima:
    - (i) usaglašenost sa važećim zahtjevima sadržanim u ovom pod-dijelu;
    - (ii) uspješnu integraciju svih elemenata NVIS.

#### SPA.NVIS.110 Zahtjevi opreme za NVIS operacije

- (a) Prije sprovođenja NVIS operacija, svaki helikopter i sva prateća NVIS oprema mora imati izdato relevantno odobrenje plovidbenosti u skladu sa Uredbom (EZ) br.1702/2003.
- (b) *Radio visinomjer.* Helikopter mora da bude opremljen radio visinomjerom sposobnim da emituje zvučno upozorenje ispod unaprijed određene visine, kao i zvučno i vizuelno upozorenje na visini podesivoj od strane pilota, odmah uočljivo tokom svih faza NVIS leta.
- (c) *NVIS kompatibilno osvjetljenje vazduhoplova.* Da bi se ublažili smanjeni periferni vizuelni orijentiri i potreba da se poboljša situaciona svjesnot, sljedeće se mora obezbijediti:
  - (1) NVIS-kompatibilna instrument tabla sa osvjetljenjem, ako je instalirana, koja može da osvijetli sve bitne letačke instrumente;
  - (2) NVIS-kompatibilna funkcionalna svjetla;
  - (3) prenosiva NVIS kompatibilna baterijska lampa i
  - (4) sredstva za uklanjanje ili gašenje unutrašnjih NVIS nekompatibilnih svjetala.
- (d) *Dodatna NVIS oprema.* Sljedeća dodatna NVIS oprema mora da bude obezbijeđena:
  - (1) rezervni ili sekundarni izvor napajanja za naočare za noćno osmatranje (NVG);
  - (2) šljem sa odgovarajućim kačenjem NVG .
- (e) Svi potrebni NVG-i na NVIS letu moraju da budu istog tipa, generacije i modela.
- (f) *Stalna plovidbenost*
  - (1) Procedure za stalnu plovidbenost moraju sadržati informacije potrebne za obavljanje tekućeg održavanja i pregleda na NVIS opremi instaliranoj na helikopteru, i moraju obuhvatiti, najmanje:
    - (i) vjetrobransko staklo i prozirne površine helikoptera;
    - (ii) NVIS osvjetljenje;
    - (iii) NVG-i; i
    - (iv) bilo koju dodatnu opremu koja podržava NVIS operacije.
  - (2) Svaka sljedeća modifikacija ili održavanje na vazduhoplovu mora da bude u skladu sa NVIS odobrenjem plovidbenosti.

### **SPA.NVIS.120 NVIS Operativni minimum**

- (a) Operacije se ne smiju sprovoditi ispod VFR meteo minimuma za tip noćnih operacija koje se izvode.
- (b) Operator mora da utvrdi minimalnu visinu prelaza odakle je moguće nastaviti promjenu leta iz/u NVIS let.

### **SPA.NVIS.130 Zahtjevi za posade za NVIS operacije**

- (a) *Selekcija.* Operator mora da utvrdi kriterijume za izbor članova posade za NVIS zadatak.
- (b) *Iskustvo.* Minimalno iskustvo za vođu vazduhoplova ne smije da bude manje od 20 sati VFR noću, kao vođa vazduhoplova/zapovjednik helikoptera prije početka obuke.
- (c) *Operativna obuka.* Svi piloti moraju da završe operativnu obuku u skladu sa NVIS procedurama sadržanim u operativnom priručniku.
- (d) *Skorašnje iskustvo.* Svi piloti i NVIS tehnički članovi posade koji obavljaju NVIS operacije moraju imati završena tri NVIS leta u poslednjih 90 dana. Skorašnje iskustvo se može ostvariti na trenaznom letu u helikopteru ili odobrenom potpunom simulatoru letjenja (FFS), koji mora sadržati elemente (f)(1).
- (e) *Sastav posade.* Minimalna posada mora da da bude najveća od one koja je navedena:
  - (1) u letačkom priručniku vazduhoplova (AFM);
  - (2) za osnovnu djelatnost, ili
  - (3) u operativnom odobrenju za NVIS operacije.
- (f) *Obuka i provjera posade*
  - (1) Obuka i provjera mora da budemora da bude sprovedena u skladu sa detaljnim nastavnim planom odobrenim od strane nadležnih vlasti i uključenim u operativni priručnik.
  - (2) Članovi posade
    - (i) Programi obuke za posadu moraju: unaprijediti znanje o NVIS radnom okruženju i opremi, poboljšati koordinaciju posade i uključiti mjere za smanjenje rizika u vezi sa ulaskom u uslove loše vidljivosti i NVIS redovne i hitne procedure.
    - (ii) mjere iz (f) (2) (i) moraju da budu procijenjene tokom:
      - (A) provjera stručnosti noću i
      - (B) linijskih provjera.

### **SPA.NVIS.140 Informacije i dokumentacija**

Operator mora obezbijediti da, kao dio svoje analize rizika i procesa upravljanja, rizici u vezi sa NVIS okruženjem budu minimizirani navodeći u operativnom priručniku: selekciju, sastav i obuku posada; nivoe opreme i kriterijume otpreme; i operativne procedure i minimume, tako da su redovne i moguće vanredne operacije opisane i adekvatno olakšane.

## ODJELJAK I

### HELIKOPTERSKE OPERACIJE SA VITLOM

#### SPA.HHO.100 Helikopterske operacije sa vitlom (HHO)

- (a) Helikopterima se mogu vršiti operacije u svrhe CAT operacija sa vitlom samo ako je operator odobren od strane nadležnih vlasti.
- (b) Za sticanje takvog odobrenja od nadležnih vlasti, operator mora:
  - (1) vršiti operacije u CAT i posjedovati CAT AOC, u skladu sa Aneksom III (Dio-ORO);
  - (2) prikazati nadležnim vlastima usaglašenost sa zahtjevima sadržanim u ovom pod-dijelu.

#### SPA.HHO.110 Zahtjevi opreme za HHO

- (a) Instalacija sve helikopterske opreme vitla, uključujući bilo koju radio opremu radi ispunjavanja SPA.HHO.115, i sve naknadne modifikacije, moraju imati odobrenje plovidbenosti koje odgovara nameravanoj funkciji. Pomoćna oprema mora da bude konstruisana i testirana po odgovarajućim standardima kao što zahtijevaju nadležn vlasti.
- (b) Instrukcije održavanja za HHO opremu i sisteme moraju da budu ustanovljene od strane operatora u vezi sa proizvođačem i uključene u operatorov program održavanja helikoptera kao što se zahtijeva shodno Uredbi (EZ) br.2042/2003.

#### SPA.HHO.115 HHO komunikacija

Dvosmjerna radio komunikacija mora da bude uspostavljena sa organizacijom za koju se HHO pruža i, gdje je to moguće, sredstva za komunikaciju sa zemaljskim osobljem na HHO mjestu za:

- (a) dnevne i noćne operacije na moru;
- (b) noćne operacije na kopnu, osim za HHO na operativnom mjestu helikopterske hitne medicinske službe (HEMS).

#### SPA.HHO.125 Zahtjevi performansi za HHO

Osim HHO na HEMS operativnom mjestu, HHO mora da bude u stanju da izdrži otkaz kritičnog motora sa ostalim motorima (motorom) na odgovarajućem režimu snage bez opasnosti po višeće osobe /tovar, treća lica ili imovinu.

#### SPA.HHO.130 Zahtjevi posade za HHO

- (a) *Selekcija.* Operater mora utvrditi kriterijume za selekciju članova posade za HHO zadatak, uzimajući u obzir prethodno iskustvo.
- (b) *Iskustvo.* Minimalni nivo iskustva za zapovjednik koji upravlja HHO letovima ne smije da bude manji od:
  - (1) Na moru:
    - (i) 1000 sati kao vođa vazduhoplova/zapovjednik helikoptera, ili 1000 sati kao kopilot u HHO od čega je 200 sati kao vođa vazduhoplova pod nadzorom, i

- (ii) 50 ciklusa sa vitlom sprovedenih na moru, od čega 20 moraju da budu ciklusi noću ako se sprovede noćne operacije, gdje ciklus sa vitlom podrazumijeva jedan dolje-i-gore ciklus sa kukom vitla.
- (2) na kopnu:
  - (i) 500 sati kao vođa vazduhoplova/zapovjednik helikoptera, ili 500 sati kao kopilot u HHO od čega je 100 sati kao vođa vazduhoplova pod nadzorom;
  - (ii) 200 sati operativnog iskustva na helikopterima stečenih u operativnom okruženju sličnom nameravanoj operaciji i
  - (iii) 50 ciklusa sa vitlom, od kojih 20 moraju da budu ciklusi noću ako se sprovede noćne operacije.
- (c) *Operativna obuka i iskustvo.* Uspješan završetak obuke u skladu sa procedurama HHO sadržanim u operativnom priručniku i odgovarajuće iskustvo u ulozi i okruženju u kojima se HHO sprovodi.
- (d) *Skorašnje iskustvo.* Svi piloti i HHO članovi posade koji obavljaju HHO , moraju imati završeno u poslednjih 90 dana:
  - (1) kada se operacije vrše danju: bilo koju kombinaciju tri ciklusa vitlom danju ili noću, od kojih svaki uključuje prelaz ka i iz lebdjenja;
  - (2) kada se operacije vrše noću: tri ciklusa vitlom noću, od kojih svaki podrazumijeva prelaz ka i iz lebdjenja.
- (e) *Sastav posade.* Minimalna posada za dnevne ili noćne operacije mora da bude kako je navedeno u operativnom priručniku. Minimalna posada zavisi od tipa helikoptera, vremenskih uslova, tipa zadatka, i kao dodatno za operacije na moru, uslova na HHO mjestu, uslova na moru i kretanja plovila. Ni u kom slučaju minimalna posada ne smije da bude biti manja od jednog pilota i jednog HHO člana posade.
- (f) *Obuka i provjera*
  - (1) Obuka i provjere moraju da budu sprovedene u skladu sa detaljnim nastavnim planom odobrenim od strane nadležnih vlasti i sadržanim u operativnom priručniku.
  - (2) Članovi posade:
    - (i) Programi obuke za posadu moraju: unaprijediti znanja o HHO radnom okruženju i opremi, poboljšati koordinaciju posade i uključiti mjere za smanjenje rizika u vezi sa HHO redovnim i hitnim procedurama i statičkim pražnjenjem.
    - (ii) Mjere iz (f)(2) (i) biće procijenjene tokom provjera stručnosti u vizuelnim meteorološkim uslovima (VMC) danju, ili VMC provjere stručnosti noću kada operator sprovodi noćne HHO.

### **SPA.HHO.135 HHO obavještavanje putnika**

Prije HHO leta, ili serije letova, HHO putnici moraju da budu upoznati putem obavještavanja i svjesni opasnosti od pražnjenja statičkog elektriciteta i drugih HHO okolnosti.

### **SPA.HHO.140 Informacije i dokumentacija**

- (a) Operator mora obezbijediti da, kao dio svoje analize rizika i procesa upravljanja, rizici u vezi sa HHO okruženjem budu minimizirani navodeći u operativnom priručniku: selekciju, sastav i obuku

posada; nivoe opreme i kriterijume otpreme; i operative procedure i minimume, tako da su redovne i moguće vanredne operacije opisane i adekvatno olakšane.

- (b) Relevantni izvodi iz operativnog priručnika moraju da budu na raspolaganju organizaciji za koju se HHO se pruža.

## ODJELJAK J

### OPERACIJE HITNE MEDICINSKE POMOĆI HELIKOPTEROM

#### SPA.HELMS.100 Operacije hitne medicinske pomoći (HELMS) helikopterom

- (a) Helikopterima se mogu vršiti operacije u svrhu HELMS operacija samo ako je operator odobren od strane nadležnih vlasti.
- (b) Za sticanje takvog odobrenja od nadležnih vlasti, operator mora:
  - (1) vršiti operacije u CAT i imati CAT AOC, u skladu sa Aneksom III (Dio-ORO);
  - (2) prikazati nadležnom organu usaglašenost sa zahtjevima sadržanim u ovom Pod-dijelu.

#### SPA.HELMS.110 Zahtjevi opreme za HELMS operacije

Instalacija sve helikopterske namjenske opreme i sve naknadne modifikacije i, gdje je to moguće, njegove operacije moraju da budu odobrene u skladu sa Uredbom (EZ) br.1702/2003.

#### SPA.HELMS.115 Komunikacija

Pored onog što se zahtijeva u CAT.IDE.H, helikopteri koji obavljaju HELMS letove moraju imati komunikaciju opremu sposobnu da vodi dvosmjernu komunikaciju sa organizacijom za koju se HELMS vrši i, gdje je to moguće, da komunicira sa zemaljskim osobljem hitne službe.

#### SPA.HELMS.120 HELMS operativni minimumi

- (a) HELMS letovi koji se obavljaju u performansama klase 1 i 2 moraju da budu u skladu sa meteo minimumima u Tabeli 1 za fazu otpreme i rute HELMS leta. U slučaju da tokom rutne faze meteo uslovi padnu ispod prikazanih vrijednosti baze oblaka ili minimuma vidljivosti, helikopteri certificovani za letove samo po VMC moraju prekinuti let ili se vratiti u bazu. Helikopteri opremljeni i certificovani za operacije u instrumentalnim meteorološkim uslovima (IMC) mogu prekinuti let, vratiti se u bazu ili promijeniti u let, po svim pitanjima, koji se obavlja po pravilima instrumentalnog letjenja (IFR), pod uslovom da su letačke posade odgovarajuće kvalifikovane.

**Tabela 1**

#### HELMS operativni minimumi

| 2 PILOTA       |                                                                          | 1 PILOT        |                                                                          |
|----------------|--------------------------------------------------------------------------|----------------|--------------------------------------------------------------------------|
| DANJU          |                                                                          |                |                                                                          |
| Baza oblaka    | Vidljivost                                                               | Baza oblaka    | Vidljivost                                                               |
| 500 ft i iznad | Kao što je definisano<br>važećim VFR<br>minimumima vazdušnog<br>prostora | 500 ft i iznad | Kao što je definisano<br>važećim VFR<br>minimumima vazdušnog<br>prostora |
| 499 - 400 ft   | 1000 m [*]                                                               | 499 - 400 ft   | 2000 m                                                                   |
| 399 - 300 ft   | 2000 m                                                                   | 399 - 300 ft   | 3000 m                                                                   |
| NOĆU           |                                                                          |                |                                                                          |
| Baza oblaka    | Vidljivost                                                               | Baza oblaka    | Vidljivost                                                               |
| 1200 ft [**]   | 2500 m                                                                   | 1200 ft [**]   | 3000 m                                                                   |

(\*) Dok je na ruti vidljivost može da bude smanjena na 800 m za kratke periode kada se vidi tlo ako se helikopterom manevriše brzinom koja će dati adekvatnu mogućnost da se na vrijeme primijeti bilo koje prepreka i izbjegne sudar.

(\*\*) Dok je na ruti, baza oblaka može biti smanjena na 1000 ft za kratke periode.

- (b) Meteo minimumi za faze otpreme i rute HEMS leta koji se obavlja u performansama klase 3 je baza oblaka od 600 ft i vidljivost od 1500 m. Vidljivost može biti smanjena na 800 metara u kratkim periodima kada je tlo na vidiku ako se helikopterom manevriše brzinom koja daje adekvatnu mogućnost da se primijete prepreke radi izbjegavanja sudara.

### **SPA.HEMS.125 Zahtjevi u vezi performansi za HEMS operacije**

- (a) Operacije performansi klase 3 se ne smiju vršiti iznad nepristupačnog okruženja.
- (b) Polijetanje i slijetanje
- (1) Helikopterima koji obavljaju operacije od / do finalnog prilaza i oblasti polijetanja (FATO) kod bolnice koja se nalazi u prometnom neprijateljskom okruženju i koja se koristi kao HEMS operativna baza, moraju se vršiti operacije u skladu sa performansama klase 1.
  - (2) Helikopterima koji vrše operacije do / od FATO kod bolnice koja se nalazi u prometnom neprijateljskom okruženju i koja nije HEMS operativna baza, moraju se vršiti operacije u skladu sa performansama klase 1, osim u slučaju kada operator ima odobrenje, u skladu sa CAT.POL.H.225.
  - (3) Helikopterima koji vrše operacije do /od HEMS operativnog mjesta koje se nalazi u neprijateljskom okruženju, mora se upravljati u skladu sa performansama klase 2 i mogu biti izuzeti od odobrenja zahtijevanog u CAT.POL.H.305 (a), pod uslovom da je prikazana usaglašenost sa CAT.POL.H.305 (b) (2) i (b) (3).
  - (4) HEMS operativno mjesto mora da bude dovoljno veliko da pruži adekvatno rastojanje od svih prepreka. Za noćne operacije, mjesto mora da bude osvijetljeno da bi se omogućilo da mjesto i sve prepreke budu identifikovani.

### **SPA.HEMS.130 Zahtjevi posada**

- (a) *Selekcija.* Operator mora utvrditi kriterijume za selekciju članova letачke posade za HEMS zadatak, uzimajući u obzir prethodno iskustvo.
- (b) *Iskustvo.* Minimalni nivo iskustva za vođu vazduhoplova koji vrši HEMS letove ne smije biti manji od:
- (1) bilo:
    - (i) 1000 sati kao vođa vazduhoplova/zapovjednik od kojih je 500 sati kao vođa vazduhoplova/zapovjednik na helikopterima; ili
    - (ii) 1000 sati kao kopilot u HEMS operacijama od kojih su 500 sati kao vođa vazduhoplova pod nadzorom i 100 sati kao vođa vazduhoplova/zapovjednik helikoptera;
  - (2) 500 sati operativnog iskustva na helikopterima, stečenog u operativnom okruženju sličnom namjeravanoj operaciji i
  - (3) za pilote angažovane u noćnim operacijama, 20 sati VMC noću kao vođa vazduhoplova/zapovjednik.

- (c) *Operativna obuka.* Uspješan završetak operativne obuke u skladu sa HEMS procedurama sadržanim u operativnom priručniku.
- (d) *Skorašnje iskustvo.* Svi piloti koji obavljaju HEMS operacije moraju imati završeno najmanje 30 minuta leta samo po instrumentima u helikopteru ili u FSTD u posljednjih šest mjeseci.
- (e) *Sastav posade*
  - (1) *Dnevni let.* Minimalna posada u toku dana mora da bude jedan pilot i jedan HEMS tehnički član posade.
    - (i) Ovo može da se smanji na jednog pilota samo kada:
      - (A) je neophodno da zapovjednik donese dodatne medicinske zalihe na HEMS operativnom mjestu. U tom slučaju HEMS tehnički član posade može biti ostavljen da pruži pomoć bolesnim ili povrijeđenim licima, dok zapovjednik ne obavi pomenuti let;
      - (B) po dolasku na HEMS operativno mjesto, instalacija nosila onemogućava HEMS tehničkog člana posade da zauzme prednje sjedište, ili
      - (C) medicinski putnik zahtijeva pomoć od HEMS tehničkog člana posade tokom leta.
    - (ii) U slučajevima opisanim pod (i), operativni minimum mora da bude kao što je definisano važećim zahtjevima vazdušnog prostora, a HEMS operativni minimumi sadržani u Tabeli 1 SPA.HERMS.120 ne smiju da budu korišćeni.
    - (iii) Samo u slučaju opisanom pod (i) (A) zapovjednik može sletjeti na HEMS operativno mjesto bez tehničkog člana posade koji pomaže na prednjem sjedištu.
  - (2) *Noćni let.* Minimalna posada noću mora da bude:
    - (i) dva pilota, ili
    - (ii) jedan pilot i jedan HEMS tehnički član posade u određenim geografskim oblastima definisanim od strane operatora u operativnom priručniku, uzimajući u obzir sljedeće:
      - (A) adekvatnu referencu tla;
      - (B) sistem praćenja leta za vrijeme trajanja HEMS misije;
      - (C) pouzdanost sredstava meteo izvještavanja;
      - (D) HEMS listu minimalne ispravnosti opreme i sistema vazduhoplova;
      - (E) kontinuitet koncepta posade;
      - (F) minimalne kvalifikacije posade, početna i periodična obuka;
      - (G) operativne procedure, uključujući koordinaciju posade;
      - (H) meteo minimume i
      - (I) dodatne razloge zbog specifičnih lokalnih uslova.
- (f) *Obuka i provjera posade*
  - (1) Obuka i provjera moraju da budu sprovedene u skladu sa detaljnim nastavnim planom odobrenim od strane nadležnih vlasti i uključenim u operativni priručnik.
  - (2) Članovi posade
    - (i) Programi obuke posade moraju: unaprijediti znanje o HEMS radnom okruženju i opremi, poboljšati koordinaciju posad; i uključiti mjere za smanjenje rizika u vezi sa rutnim tranzitom u uslovima slabe vidljivosti, selekciji HEMS operativnih mjesta i profilima prilaza i odlaska.
    - (ii) mjere iz (f) (2) (i) moraju da budu procijenjene tokom:
      - (A) VMC provjera stručnosti danju, ili VMC provjere stručnosti noću kada operator sprovodi noćne HEMS operacije, i
      - (B) linijske provjere.

### **SPA.EMS.135 EMS obavještanje medicinskih putnika i ostalog osoblja**

- (a) *Medicinski putnik.* Prije EMS leta, ili serije letova, medicinski putnici moraju da budu upoznati putem obavještanje da bi se osiguralo da su svjesni EMS radnog okruženja i opreme, da mogu da rade u kabini vazduhoplova sa medicinskom i hitnom opremom i da mogu da učestvuju u redovnim i hitnim procedurama ulaska i izlaska.
- (b) *Zemaljsko osoblje hitnih službi.* Operator mora preduzeti sve razumne mjere da obezbijedi da je zemaljsko osoblje hitnih službi upoznato sa EMS radnim okruženjem i opremom i rizicima povezanim sa zemaljskim operacijama na EMS operativnim mjestu.
- (c) *Bolesnik.* Bez obzira na CAT.OP.MPA.170, obavještanje se mora obaviti samo ako zdravstveno stanje to čini izvodljivim.

### **SPA.EMS.140 Informacije i dokumentacija**

- (a) Operator mora obezbijediti da, kao dio svoje analize rizika i procesa upravljanja, rizici u vezi sa EMS okruženjem budu minimizirani navodeći u operativnom priručniku: selekciju, sastav i obuku posada; nivoe opreme i kriterijume otpreme; operativne procedure i minimume, tako da su redovne i moguće vanredne operacije opisane i adekvatno olakšane.
- (b) Relevantni izvodi iz operativnog priručnika moraju da budu dostupni organizaciji za koju se EMS sprovodi.

### **SPA.EMS.145 Objekti EMS operativne baze**

- (a) Ako se od članova posade traži da budu dežurni sa vremenom reakcije manjim od 45 minuta, mora da bude obezbijeđen adekvatan smještaj blizu svake operativne baze.
- (b) U svakoj operativnoj bazi pilotima moraju da budu obezbijeđena sredstva za prikupljanje informacija o trenutnim i prognoziranim vremenskim prilikama i istima mora da bude obezbijeđena zadovoljavajuća komunikacija sa odgovarajućom službom za operativne usluge u vazdušnom saobraćaju (ATS). Adekvatni objekti moraju da budu raspoloživi za planiranje svih zadataka.

### **SPA.EMS.150 Snabdijevanje gorivom**

- (a) Kada se EMS misija sprovodi po VFR-u unutar lokalnog i definisanog geografskog područja, standardno planiranje goriva se može upotrijebiti pod uslovom da operator ustanovi finalne rezerve goriva tako da osigura da, po završetku misije, preostalo gorivo nije manje od goriva dovoljnog za:
  - (1) 30 minuta vremena leta u normalnim uslovima krstarenja, ili
  - (2) kada se operacije vrše u oblasti koja pruža stalnu i pogodnu lokaciju za slijetanje iz predostrožnosti, 20 minuta vremena leta pri normalnoj brzini krstarenja.

### **SPA.EMS.155 Točenje goriva sa putnicima koji se ukrcavaju, u kabini ili se iskrcavaju**

Kada zapovjednik smatra da je neophodno točenje goriva sa putnicima u kabini vazduhoplova, isto se može odraditi sa zaustavljenim rotorima ili sa rotorima koji se okreću pod uslovom da su sljedeći zahtjevi ispunjeni:

- (a) vrata na strani helikoptera gdje se toči gorivo moraju da budu zatvorena;
- (b) vrata na strani helikoptera gdje se ne toči gorivo moraju ostati otvorena u zavisnosti od vremena;
- (c) protivpožarna sredstva odgovarajućih razmjera moraju da budu pozicionirana tako da budu odmah raspoloživa u slučaju požara i
- (d) dovoljno osoblja mora da bude odmah raspoloživo radi pomjeranja pacijenata dalje od helikoptera u slučaju požara.