



Na osnovu člana 6 stav 1 tačka 9 Zakona o vazдушnom saobraćaju ("Službeni list CG", broj 30/12), uz prethodnu saglasnost Ministarstva saobraćaja i pomorstva, Agencija za civilno vazduhoplovstvo, donijela je

## **Pravilnik o izmjenama i dopunama Pravilnika o tehničkim zahtjevima i procedurama za obavljanje vazдушnih operacija**

### **Član 1**

U Pravilniku o tehničkim zahtjevima i procedurama za obavljanje vazдушnih operacija ("Službeni list CG", br. 31/13, 24/14 i 47/14) u članu 2, poslije riječi "Uredba Komisije (EU) broj 71/2014 od 27. januara 2014. godine" veznik "i" zamjenjuje se zapekom, a poslije riječi "Uredba Komisije (EU) br. 83/2014 od 29. januara 2014. godine" dodaju se riječi "Uredba Komisije (EU) br. 379/2014 od 7. aprila 2014. godine, Uredba Komisije (EU) br. 2015/140 od 29. januara 2015. godine, Uredba Komisije (EU) br. 2015/640 od 23. aprila 2015. godine i Uredba Komisije (EU) br. 2015/1329 od 31. jula 2015. godine"

Poslije stava 4 dodaju se četiri nova stava koja glase:

"Uredba Komisije (EU) br. 379/2014 od 7. aprila 2014. godine data je u Prilogu 4, koji je sastavni dio ovog pravilnika.

Uredba Komisije (EU) br. 2015/140 od 29. januara 2015. godine, data je u Prilogu 5, koji je sastavni dio ovog pravilnika.

Uredba Komisije (EU) br. 2015/1329 od 31. jula 2015. godine, data je u Prilogu 6, koji je sastavni dio ovog pravilnika."

### **Član 2**

Član 4 mijenja se i glasi:

"U primjeni Uredbi iz Priloga 1, Priloga 1 A, Priloga 2, Priloga 3, Priloga 4, Priloga 5 i Priloga 6 ovog pravilnika koriste se rješenja propisana Odlukama izvršnog direktora Agencije (EASA-e) koja sadrži prihvatljive načine usaglašavanja, smjernice i certifikacione specifikacije, koje su objavljene na internet stranicama Agencije (EASA-e): prihvatljivi načini usaglašavanja (Acceptable Means of Compliance – AMC), smjernice (Guidance Material – GM) i certifikacione specifikacije (Certification Specifications – CS) – u oblasti Uredbe Komisije (EU) br. 965/2012, Uredbe Komisije (EU) br. 800/2013, Uredbe Komisije (EU) br. 71/2014, Uredbe Komisije (EU) br. 83/2014, Uredbe Komisije (EU) br. 379/2014, Uredbe Komisije (EU) br. 2015/140, Uredbe Komisije (EU) br. 2015/640 i Uredbe Komisije (EU) br. 2015/1329."

### **Član 3**

Poslije člana 5a, dodaje se novi član 5 b, koji glasi:

“Odredbe Aneksa II (Dio-ARO) i III (Dio-ORO) iz Priloga 1 i Aneksa IV (dodati Aneks VII, Dio-NCO) iz Priloga 1A, koje se odnose na specijalizovane operacije, primjenjivaće se od 21. aprila 2017. godine.“

### **Član 4**

U Prilogu 1, u Aneksu III (Dio-ORO) u tački ORO.AOC.100 stav (c) podstav (1) mijenja se i glasi:

"je u skladu sa svim primjenljivim zahtjevima iz Aneksa IV Uredbe (EZ) br. 216/2008, ovog Aneksa (Dio-ORO), Aneksa IV (Dio-CAT) i Aneksa V (Dio-SPA) ove Uredbe i Aneksa I (Dio-26) Uredbe (EU) 2015/640;"

### **Član 5**

Poslije Priloga 3, dodaju se Prilog 4, Prilog 5 i Prilog 6.

### **Član 6**

Danom stupanja na snagu ovog pravilnika prestaje da važi Pravilnik o načinu sprovođenja SAFA programa („Službeni list CG“, broj 40/12) i prestaje primjena Pravilnika o broju i sastavu članova posade vazduhoplova („Službeni list SFRJ“, br. 57/78 i 7/83 i „Službeni list SRJ“, broj 40/95).

### **Član 7**

Ovaj pravilnik stupa na snagu osmog dana od dana objavljivanja u "Službenom listu Crne Gore", osim člana 1 tačka (3) Priloga 5 ovog pravilnika, koji će se primjenjivati od 18. februara 2016. godine, i Aneksa VIII (Dio-SPO) iz Priloga 4 ovog pravilnika, koji će se primjenjivati od 21. aprila 2017. godine.

Broj: 01/2-1428/3-15  
Podgorica, 28.09.2015. godine

**DIREKTOR**  
**Dragan Đurović**

UREDBA KOMISIJE (EU) br. 379/2014  
od 7. aprila 2014. godine

kojom se mijenja i dopunjava Uredba (EU) br. 965/2012 o tehničkim zahtjevima i administrativnim procedurama za obavljanje vazdušnih operacija u skladu sa Uredbom (EZ) br. 216/2008 Evropskog Parlamenta i Savjeta

*Član 1*

Uredba (EU) br. 965/2012 mijenja se i dopunjava na sljedeći način:

(1) Član 1 mijenja se i glasi:

*„Član 1*  
*Oblast primjene i svrha*

1. Ova Uredba propisuje detaljna pravila za vazdušne operacije avionima, helikopterima, balonima i jedrilicama, uključujući inspekcije operatora vazduhoplova na platformi 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 ili dopunu, ograničavanje, obustavljanje ili povlačenje certifikata operatora vazduhoplova navedenih u članu 4(1)(b) i (c) Uredbe (EK) br. 216/2008 angažovanih u komercijalnim operacijama vazdušnog prevoza, prava i odgovornosti imalaca certifikata kao i o uslovima pod kojima su operacije zabranjene, ograničene ili podliježu određenim uslovima u interesu sigurnosti.
3. Ova Uredba takođe propisuje detaljna pravila o uslovima i postupcima za davanje izjave od strane, kao i nadzor, operatora angažovanih u komercijalnim specijalizovanim operacijama i nekomercijalnim operacijama složenih vazduhoplova na motorni pogon, uključujući nekomercijalne specijalizovane operacije složenih vazduhoplova na motorni pogon.
4. Ova Uredba takođe propisuje detaljna pravila o uslovima pod kojima određene specijalizovane komercijalne operacije visokog rizika podliježu ovlašćenju u interesu sigurnosti, i o uslovima za izdavanje, održavanje, izmjenu i dopunu, ograničavanje, obustavljanje ili povlačenje ovlašćenja.
5. Ova Uredba ne se primjenjuje na vazdušne operacije iz oblasti primjene člana 1(2)(a) Uredbe (EK) broj 216/2008.
6. Ova Uredba ne se primjenjuje na vazdušne operacije sa vezanim balonima i vazdušnim brodovima kao i letove vezanim balonima.“;

(2) Član 2 mijenja se i dopunjava na sljedeći način:

(a) u prvom stavu, dodaju se nove tačke koje glase:

„(7) „Specijalizovane operacije“ su sve operacije koje nisu dio komercijalnog vazdušnog saobraćaja ukoliko se vazduhoplov koristi za specijalizovane djelatnosti poput poljoprivrede, građevine, fotografisanja, nadzora, posmatranja, partoliranja, oglašavanja u vazduhu.

(8) „Komerzijalna specijalizovana operacija visokog rizika“ je svaka komercijalna specijalizovana operacija vazduhoplova koja se izvodi iznad oblasti gdje postoji vjerovatnoća da sigurnost trećih strana na zemlji može da bude ugrožena u vanrednom slučaju, ili, ukoliko su tako odredile nadležne vlasti mjesta gdje se izvodi operacija, svaka komercijalna specijalizovana operacija vazduhoplova, koja zbog svoje specifične prirode i lokalnih uslova u kojima se odvija, predstavlja visok rizik, naročito po treće strane koje se nalaze na zemlji.

(9) „Uvodni let“ je svaki let za novčanu ili drugu vrstu naknade koji se sastoji od vazdušnog obilaska kratkog trajanja, koji nudi odobrena organizacija za obuku ili organizacija osnovana sa ciljem promovisanja sportskog letenja ili letenja za razonodu, u svrhu privlačenja novih učenika ili novih članova.

(10) „Takmičarski let“ je svaka letačka aktivnost gdje se vazduhoplov koristi u vazdušnim trkama ili takmičenjima, kao i za vježbu za vazdušne trke ili takmičenja i da bi se letjelo do i od mjesta takmičenja.

(11) „Vazduhoplovna priredba“ je svaka letačka aktivnost koja se sa namjerom izvodi u svrhu pružanja egzibicija ili zabave na reklamiranom događaju koji je otvoren za javnost, uključujući i kad se vazduhoplov koristi za vježbanje za vazduhoplovnu priredbu i da bi se letjelo do i od mjesta reklamiranog događaja.“;

(b) u drugom stavu, broj „VII“ mijenja se brojem „VIII“;

(3) Član 5 mijenja se i dopunjava na sljedeći način:

(a) dodaje se stav 1a koji glasi:

„1a. Operatori uključeni u CAT operacije koje počinju i završavaju se na istom aerodromu/operativnom mjestu sa avionima performansi klase B ili nesloženim helikopterima moraju da ispunjavaju odgovarajuće odredbe Aneksa III i IV.“;

(b) stavovi 3, 4 i 5 mijenjaju se i glase:

„3. Operatori složenih aviona i helikoptera na motorni pogon koji izvode nekomercijalne operacije dužni su da daju izjavu o svojim sposobnostima i sredstvima vršenja svojih odgovornosti koja se odnosi na operacije vazduhoplova i upravljaju vazduhoplovima u skladu sa odredbama navedenim u Aneksu III i Aneksu VI. Ti operatori kada su uključeni u nekomercijalne specijalizovane operacije dužni su da upravljaju vazduhoplovima u skladu sa odredbama navedenim u Aneksu III i VIII.

4. Operatori nesloženih aviona i helikoptera na motorni pogon, kao i balona i jedrilica, uključeni u nekomercijalne operacije, uključujući nekomercijalne specijalizovane operacije, dužni su da upravljaju vazduhoplovima u skladu sa odredbama navedenim u Aneksu VII.

5. Organizacije za obuku sa glavnim sjedištem u državi članici i koje su odobrene u skladu sa Uredbom (EU) broj 1178/2011 prilikom sprovođenja obuke letenja za ulazak u Uniju, let unutar Unije ili izlazak iz Unije izvode operacije:

(a) složenim avionima i helikopterima na motorni pogon u skladu sa odredbama navedenim u Aneksu VI;

(b) nesloženim avionima i helikopterima na motorni pogon kao i balonima i jedrilicama u skladu sa odredbama navedenim u Aneksu VII.“;

(c) dodaju se stavovi 6 i 7 koji glase:

„6. Operatori samo upravljaju vazduhoplovom u svrhu komercijalnih specijalizovanih operacija kako je navedeno u Aneksima III i VIII.

7. Letovi koji se odvijaju neposredno prije, tokom ili neposredno posle specijalizovanih operacija koji su direktno povezani sa tim operacijama obavljaju se u skladu sa stavovima 3, 4 i 6, ukoliko je primjenljivo. Osim u slučaju operacija sa padobranima, ne smije više od šest lica neophodnih za misiju, osim članova posade, da bude u vazduhoplovu.“;

(4) Član 6 mijenja se i dopunjava na sljedeći način:

(a) stav 1 se briše;

(b) dodaje se novi stav 4a koji glasi:

„4a. Odstupajući od člana 5 stavova 1 i 6, sljedeće operacije sa nesloženim vazduhoplovima na motorni pogon mogu da se izvode u skladu sa Aneksom VII:

(a) letovi sa podijeljenim troškovima koje obavljaju pojedinačna lica, pod uslovom da neposredni trošak dijele svi u vazduhoplovu, broj lica koji uključuje pilota i lica koja dijele neposredne troškove ograničen je na šest;

(b) takmičarski letovi ili letačke izložbe, pod uslovom da je novčana ili svaka druga vrsta naknade data za takve letove ograničena na povraćaj neposrednih troškova i proporcionalni doprinos godišnjim troškovima, kao i na nagrade koje nisu veće od vrijednosti određenih od strane nadležnih vlasti;

(c) uvodne letove, skakanje padobranom, vuču jedrilice ili akrobatske letove koje obavlja ili organizacija za obuku sa glavnim sjedištem poslovanja u državi članici odobrena u skladu sa Uredbom (EU) br. 1178/2011, ili organizacija stvorena sa ciljem promovisanja sportskog letenja ili letenja za razonodu, pod uslovom da vazduhoplovom upravlja organizacija na osnovu vlasništva ili zakupa bez posade, da let ne ostvaruje profit koje se distribuira van organizacije, i da kad god su uključena lica koja nisu članovi organizacije, ti letovi predstavljaju samo marginalnu aktivnost organizacije.“;

(5) Član 8 mijenja se i dopunjava na sljedeći način:

(a) stav 3 mijenja se i glasi:

„3. CAT operacije helikopterima, CAT operacije balonima i CAT operacije jedrilicama moraju da budu usaglašene sa nacionalnim zahtjevima.“;

(b) dodaje se novi stav 4 koji glasi:

„4. Nekomercijalne operacije, uključujući nekomercijalne specijalizovane operacije, složenim avionima i helikopterima na motorni pogon, kao i komercijalne specijalizovane operacije avionima, helikopterima, balonima i jedrilicama moraju da nastave da se izvode u skladu sa primjenljivim nacionalnim zakonodavstvom koje se odnosi na ograničenja vremena leta dok se odgovarajuća pravila implementacije ne usvoje i budu primjenljiva.“;

(6) U članu 10, stav 3 mijenja se i dopunjava na sljedeći način:

(a) u tački (a) riječ „Aneksa III“ mijenja se i glasi „Aneksa II i III“;

(b) u tački (b) riječi „Aneksa V, VI i VII“ mijenjaju se i glase „Aneksa II, V, VI i VII“.“;

(7) u članu 10, dodaju se stavovi 4, 5, 6 i 7 koji glase:

„4. Odstupajući od drugog podstava stava 1, države članice mogu da odluče da ne primjenjuju odredbe Aneksa II, III, VII i VIII na specijalizovane operacije do 21. aprila 2017. godine.

5. Odstupajući od drugog podstava stava 1, države članice mogu da odluče da ne primjenjuju odredbe Aneksa II, III i IV na:

(a) CAT operacije koje počinju i završavaju se na istom aerodromu/operativnom mjestu sa avionima klase performansi B ili nesloženim helikopterima do 21. aprila 2017. godine; i

(b) CAT operacije balonima i jedrilicama do 21. aprila 2017. godine.

6. Kada država članica vrši odstupanje navedeno u stavu 5 tačka (a), primjenjuju se sljedeća pravila:

(a) za avione, Aneks III Uredbe (EEZ) broj 3922/91 i odgovarajuća nacionalna izuzeća u skladu sa članom 8 stav 2 Uredbe (EEZ) broj 3922/91;

(b) za helikoptere, nacionalni zahtjevi.

7. Kada država članica vrši odstupanje navedeno u stavovima 3, 4 i 5, dužna je da o tome obavijesti Komisiju i Agenciju. To obavještenje mora da sadrži razlog odstupanja i njegovo trajanje, kao i program za implementaciju koji uključuje predviđene akcije i odgovarajuće vrijeme.“;

(8) Aneksi od I do VII Uredbe (EU) broj 965/2012 mijenjaju se i dopunjavaju kako je navedeno u Aneksu I ove Uredbe;

(9) Aneks VII (Dio-SPO) dodaje se Uredbi (EU) broj 965/2012, kako je navedeno u Aneksu II ove Uredbe.

## Član 2

Ova Uredba stupa na snagu trećeg dana od dana objavljivanja u Službenom listu Evropske unije. Primjenjuje se od 1. jula 2014. godine.

Ova Uredba obavezujuća je u cjelini i neposredno se primjenjuje u svim državama članicama.

Sačinjano u Briselu, 7. aprila 2014. godine.

Za Komisiju  
Predsjednik  
Žoze Manuel Barozo

-----  

### ANEKS I

(1) Aneks I Uredbe (EU) br. 965/2012 mijenja se i dopunjava na sljedeći način:

(a) Naslov se mijenja i glasi „Značenja izraza koji se koriste u Aneksima od II do VIII“.

(b) Dodaje se nova stavka koja glasi:

„(11a) „Masa praznog balona“ je masa određena mjerenjem mase balona sa svom ugrađenom opremom kako je navedeno u AFM-u.“.

(c) Tačka 40 mijenja se i glasi:

„(40) „Ugovor o zakupu vazduhoplova bez posade“ je ugovor između pravnog ili fizičkog lica (preduzetnika) prema kojem se vazduhoplovima izvode operacije u skladu sa certifikatom vazdušnog operatora (AOC) zakupca ili, u slučaju komercijalnih operacija koje nisu CAT, u skladu sa odgovornošću zakupca.“.

(d) Dodaje se nova stavka koja glasi:

„(117a) „Specijalista za određene zadatke“ je lice koje je odredio operator ili treća strana, ili koja djeluje kao preduzetnik, koje obavlja zadatke na zemlji direktno povezane sa specijalizovanim zadatkom ili obavlja specijalizovane zadatke na vazduhoplovima ili iz vazduhoplova.“.

(e) Tačka 120 mijenja se i glasi:

„(120) „Masa tereta“ je ukupna masa putnika, prtljaga, tovara, opreme specijalista koja se nosi i, osim u slučaju balona, svakog balasta.“.

(f) Tačka 127 mijenja se i glasi:

„(127) „Ugovor o zakupu vazduhoplova sa posadom“ je ugovor;

- u slučaju CAT operacija, između vazdušnih prevoznika prema kojem se vazduhoplovom izvode operacije u skladu sa AOC-om zakupodavca; ili

- u slučaju komercijalnih operacija koje nisu CAT, između operatora prema kojem se vazduhoplovom izvode operacije u skladu sa odgovornošću zakupodavca.“.

(2) Aneks II Uredbe (EU) broj 965/2012 mijenja se i dopunjava na sljedeći način:

(a) U ARO.GEN.120 stavu (d) tačka (1), zarez i riječi „ovlašćenje za izvođenje specijalizovanih operacija“ se dodaje posle „odobrenje“.

(b) U ARO.GEN.200 stavu (c), riječi „ili ovlašćeni“ se dodaje posle „certifikovani“.

(c) U ARO.GEN.205 stav (a), zarez i riječi „ovlašćenja za izvođenje specijalizovanih operacija“ se dodaje posle „prve certifikacije“.

(d) U ARO.GEN.205 stav (b), zarez i riječ „ovlašćenja“ dodaje se posle „certifikacije“.

(e) U ARO.GEN.220 stav (a):

(i) dodaje se nova stavka koja glasi:

„(4a) procesa ovlašćenja za izvođenje komercijalne specijalizovane operacije visokog rizika i kontinuiranog nadzora imaoca ovlašćenja;“;

(ii) tačka (7) mijenja se i glasi:

„(7) nadzor nad licima i organizacijama koje obavljaju djelatnost na teritoriji države članice, ali ih nadgledaju, certifikuju ili ovlašćuju nadležne vlasti druge države članice ili Agencija, kako je dogovoreno između ovih nadležnih organa;“;

(iii) u tački (9), zarez i riječi „ili daju ovlašćenje“ se dodaju posle „certifikuju“

(f) U ARO.GEN.220, tačka (b) mijenja se i glasi:

„(b) Nadležne vlasti vode spisak svih certifikata organizacija i ovlašćenja za izvođenje specijalizovanih operacija koje su izdale kao i izjave koje su primile“.

(g) U ARO.GEN.300 stav (a), stavke (1) i (2) mijenjaju se i glase:

„(1) usaglašenost sa zahtjevima primjenljivim na organizacije ili tip operacija prije izdavanja certifikata, odobrenja ili ovlašćenja, ukoliko je primjenljivo;

(2) stalnu usaglašenost sa primjenljivim zahtjevima organizacija koju su nadležne vlasti certifikovale, specijalizovane operacije za čije izvođenje su dale ovlašćenje kao i organizacije od kojih je primljena izjava;“.



(h) ARO.GEN.305, mijenja se i dopunjava na sljedeći način:

(i) tačka (d) mijenja se i glasi:

„(d) Za organizacije koje daju izjavu o svojoj djelatnosti nadležnim vlastima, program nadzora zasniva se na posebnoj prirodi organizacije, kompleksnosti njenih djelatnosti i podacima prethodnih nadzornih aktivnosti i procjeni rizika povezanih sa tipom aktivnosti koja se obavlja. Obuhvata audite i inspekcije, uključujući inspekcije na rampi i nenajavljene inspekcije, po potrebi.“;

(ii) dodaje se nova tačka (d1) koja glasi:

„(d1) za organizacije koje imaju ovlaštenje za izvođenje specijalizovanih operacija, program nadzora se utvrđuje u skladu sa tačkom (d) i takođe se uzima u obzir prethodni i sadašnji proces ovlašćivanja kao i period važenja ovlašćenja.“.

(i) ARO.GEN.350 tačka (b) mijenja se i glasi:

„(b) Nivo 1 nalaza izdaje se od strane nadležnih vlasti kada se uoči svaka značajna neusaglašenost sa primjenljivim zahtjevima Uredbe (EZ) broj 216/2008 i njenih pravila implementacije, sa procedurama i priručnicima organizacije ili sa uslovima odobrenja, sertifikata, ovlašćenja za izvođenje specijalizovanih operacija ili sa sadržajem izjave koji mogu da umanje sigurnost ili ozbiljno ugroze sigurnost letenja.“.

(j) U ARO.GEN.350 stav (b) tačke (2) i (3), riječi „ili ovlašćenja za izvođenje specijalizovanih operacija“ dodaju se posle riječi „certifikata organizacije“.

(k) ARO.GEN.350 stav (c) mijenja se i glasi:

„(c) Nalaz nivoa 2 izdaje se od strane nadležnih vlasti kada se uoči svaka neusaglašenost sa primjenljivim zahtjevima Uredbe (EZ) broj 216/2008 i njenim pravilima implementacije, sa procedurama i priručnicima organizacije ili sa uslovima odobrenja, sertifikata, ovlašćenja za izvođenje specijalizovanih operacija ili sa sadržajem izjave koji mogu da umanje sigurnost ili ugroze sigurnost letenja.“.

(l) U ARO.GEN.350 stav (d) tačka (1), zarez i riječi „ovlašćenje za izvođenje specijalizovanih operacija“ dodaju se posle „certifikat“.

(m) U ARO.GEN.350 stav (e), zarez i riječi „ili ovlašćene od strane“ dodaju se posle riječi „organizacije certifikovane od strane“.

(n) U ARO.GEN.355 stav (a), referenca na Uredbu (EU) broj 290/2012 mijenja se referencom na Uredbu (EU) broj 1178/2011.

(o) Dodaje se ARO.GEN.360 koji glasi:

**„ARO.GEN.360 Nalazi i prinudne mjere – svi operatori**

Ukoliko se, prilikom nadzora ili na drugi način, pronađe dokaz koji pokazuje neusaglašenost sa primjenljivim zahtjevima od strane operatora koji podliježe zahtjevima navedenim u Uredbi (EZ) broj 216/2008 i njenim pravilima implementacije, nadležne vlasti koje su utvrdile neusaglašenost trebaju da preduzmu sve prinudne mjere potrebne za sprečavanje nastavljanja te neusaglašenosti.“

(p) U ARO.OPS.100, dodaje se tačka (c) koja glasi:

„(c) Nadležne vlasti treba da odrede posebna operativna ograničenja. Ta ograničenja treba da se dokumentuju u operativnim specifikacijama.“.

(q) U ODJELJKU OPS dodaje se SEKCIJA Ia i glasi:

„SEKCIJA Ia

***Ovlašćenje za izvođenje komercijalnih specijalizovanih operacija sa visokim rizikom***

**ARO.OPS.150 Ovlašćenje za izvođenje komercijalnih specijalizovanih operacija sa visokim rizikom**

(a) Po prijemu zahtjeva za izdavanje ovlašćenja za izvođenje komercijalnih specijalizovanih operacija sa visokim rizikom, nadležne vlasti operatora dužne su da pregledaju dokumentaciju operatora o procjeni rizika i standardne operativne procedure (SOP), koje se odnose na jednu ili više planiranih operacija i koje su izrađene u skladu sa odgovarajućim zahtjevima Aneksa VIII (Dio-SPO).

(b) Kada smatraju da su procjena rizika i SOP zadovoljavajući, nadležne vlasti operatora izdaju ovlašćenje, kao što je utvrđeno u Dodatku VI. Ovlašćenje može da se izda uz ograničeno ili neograničeno trajanje. Uslovi pod kojima je operator ovlašćen da izvodi jednu ili više komercijalnih specijalizovanih operacija sa visokim rizikom navode se u ovlašćenju.

(c) Po prijemu zahtjeva za promjenu ovlašćenja, nadležne vlasti operatora dužne su da ispune zahtjeve navedene u (a) i (b). One određuju uslove u skladu sa kojima operator može da radi tokom promjene, osim ako nadležne vlasti ne odluče da ovlašćenje treba da se suspenduje.

(d) Po prijemu zahtjeva za obnovu ovlašćenja, nadležne vlasti operatora dužne su da ispune zahtjeve navedene u (a) i (b). Mogu da uzmu u obzir prethodni proces ovlašćenja i nadzorne aktivnosti.

(e) Ne dovodeći u pitanje bilo koje prinudne mjere, kada operator implementira promjene bez dostavljanja izmijenjenih i dopunjenih procjene rizika i SOP, nadležne vlasti operatora suspenduju, ograničavaju ili ukidaju ovlašćenje.

(f) Po prijemu zahtjeva za izdavanje ovlašćenja za izvođenje prekogranične komercijalne specijalizovane operacije sa visokim rizikom, nadležne vlasti operatora dužne su da pregledaju dokumentaciju operatora o procjeni rizika i standardne operativne procedure (SOP) u koordinaciji sa nadležnim vlastima mjesta gdje se planira izvođenje operacije. Kada oboje vlasti smatraju da su procjena rizika i SOP zadovoljavajući, nadležne vlasti operatora izdaju ovlašćenje.

## **ARO.OPS.155 Ugovori o zakupu**

(a) Nadležne vlasti odobravaju ugovor o zakupu koji uključuje vazduhoplov registrovan u trećoj zemlji ili operatora iz treće zemlje kada je SPO operator demonstrirao usaglašenost sa ORO.SPO.100.

(b) Odobrenje ugovora o zakupu vazduhoplova bez posade se suspenduje ili opoziva kada god je uvjerenje o plovidbenosti vazduhoplova suspendovano ili opozvano.“.

(r) U ARO.OPS.200(b)(2), riječi „i specijalizovane operacije“ dodaju se posle riječi „nekomercijalne operacije“.

(s) ARO.OPS.210 mijenja se i glasi:

### **„ARO.OPS.210 Određivanje distance ili lokalne oblasti**

Nadležne vlasti mogu da odrede distancu ili lokalnu oblast u svrhu izvođenja operacija.“.

(t) U Odjeljku OPS dodaje se SEKCIJA III koja glasi:

### *„SEKCIJA III* **Nadzor operacija**

#### **ARO.OPS.300 Uvodni letovi**

Nadležne vlasti mogu da utvrde dodatne uslove za uvodne letove koji se obavljaju u skladu sa Dijelom-NCO na teritoriji države članice. Ti uslovi moraju da obezbijede sigurnost operacija i da budu srazmjerni.“.

(u) U Dodatku I:

(i) podnaslov se mijenja i glasi „(Lista odobrenja za vazdušne operatore)“;

(ii) riječi „Komercijalne specijalizovane operacije (SPO)“ i fusnota 2 se brišu.

(v) U Dodatku II, ponavljanje riječi „Polijetanje“ se briše i fusnota 10 mijenja se i glasi:

„(10) Unos primjenljive kategorije preciznog prilaza: LTS CAT I, CAT II, OTS CAT II, CAT IIIA, CAT IIIB ili CAT IIIC. Unos minimalne horizontalne vidljivosti duž poletno sletne staze (RVR) u metrima i visine odluke (DH) u stopama. Jedna linija se koristi za navedenu kategoriju prilaza.“.

(w) U Dodatku V, riječi „Specijalizovane operacije“ dodaju se ispod riječi „nekomercijalne operacije“.

(x) dodaje se novi Dodatak VI koji glasi:

„Dodatak VI

<b>OVLAŠĆENJE ZA IZVOĐENJE KOMERCIJALNIH SPECIJALIZOVANIH OPERACIJA SA VISOKIM RIZIKOM</b>	
Organ koji vrši izdavanje (1):	
Broj ovlašćenja (2):	
Naziv operatora (3)	
Adresa operatora (4)	
Telefon (5)	
Faks:	
E-mail:	
Model vazduhoplova i registracione oznake (6):	
Ovlašćene specijalizovane operacije (7):	
Ovlašćeno područje ili mjesto izvođenja operacija (8):	
Posebna ograničenja (9)	
Ovim se potvrđuje da je..... ovlašćen(a) za izvođenje komercijalnih specijalizovanih operacija sa visokim rizikom u skladu sa ovim ovlašćenjem, standardnim operativnim procedurama operatora, dodatkom IV Uredbe (EZ) broj 216/2008 i njenim pravilima implementacije	
Datum izdavanja (10):	Ime i potpis (11): Zvanje:

(1) Naziv i kontakt nadležnih vlasti

(2) Unos odgovarajućeg broja ovlašćenja.

(3) Unos registrovanog imena operatora i poslovnog naziva operatora, ukoliko se razlikuju. Unijeti „Dba“ prije poslovnog naziva (skraćeno od „Posluje u svojstvu“).

(4) Adresa glavnog sjedišta operatora.

(5) Telefon i faks glavnog sjedišta operatora, uključujući pozivni broj zemlje. Ukoliko je moguće, dostaviti i e-mail adresu.

(6) Unos tima za sigurnost komercijalnog vazduhoplovstva - *Commercial Aviation Safety Team (CAST)/ICAO* oznaka proizvođača, modela i serije, ili glavne serije vazduhoplova, ukoliko je serija određena (npr. Boeing-737-3K2 ili Boeing 777-232). Taksonomija CAST/ICAO je dostupna na <http://www.intlaviationstandards.org/H>

Registracione oznake treba da budu navedene ili u spisku posebnih odobrenja ili u operativnom priručniku. U drugom slučaju spisak posebnih odobrenja se odnosi na odgovarajuću stranicu u operativnom priručniku.

(7) Navesti tip operacije, npr. poljoprivreda, građevina, fotografija, nadzor, osmatranje i patroliranje, oglašavanje u vazduhu.

(8) Navođenje geografskih područja ili mjesta za izvođenje ovlašćenih operacija (po geografskim koordinatama ili području letnih informacija ili nacionalnim ili regionalnim granicama).

(9) Navođenje primjenljivih posebnih ograničenja (npr. samo VFR, samo Dnevni, itd)

(10) datum izdavanja ovlašćenja (dd-mm-yyyy).

(11) Zvanje, naziv i mjesto predstavnika nadležnih vlasti. Uz to, na ovlašćenje može da se stavi zvanični pečat.“

(3) Aneks III Uredbe (EU) 965/2012 mijenja se i dopunjava na sljedeći način:

(a) Sve reference na Uredbu (EZ) broj 1702/2003 mijenjaju se referencama na Uredbu Komisije (EU) broj 748/2012 <sup>(1)</sup>

(b) Sve reference na Uredbu (EZ) broj 290/2012 mijenjaju se referencama na Uredbu (EU) br. 1178/2011.

(c) Tekst ORO.GEN.005 mijenja se i glasi:

„Ovaj Aneks uspostavlja zahtjeve koje mora da ispunjava vazdušni operator koji izvodi:

(a) komercijalne vazdušne operacije prevoza (CAT);

(b) komercijalne specijalizovane operacije;

(c) nekomercijalne operacije sa složenim vazduhoplovima na motorni pogon;

(d) nekomercijalne specijalizovane operacije sa složenim vazduhoplovima na motorni pogon“.

(d) U ORO.GEN.105, riječi „ili ovlašćenja za izvođenje specijalizovanih operacija“ dodaju se poslije „izjave“.

(e) U ORO.GEN.110, tačka (a) mijenja se i glasi:

„(a) Operator je odgovoran za operacije vazduhoplova u skladu sa Aneksom IV Uredbe (EZ) broj 216/2008, ukoliko je primjenljivo, relevantnim zahtjevima ovog Aneksa i njegovim certifikatom vazdušnog operatora (AOC) ili ovlašćenjem za izvođenje specijalizovanih operacija (SPO ovlašćenjem) ili izjavom.“.

(f) U ORO.GEN.110(c), zarez i riječi „SPO ovlašćenja“ dodaju se poslije riječi „certifikata“.

(g) U ORO.GEN.110, dodaje se nova tačka koja glasi:

„(k) Bez obzira na (j), operator jedrilice ili balona ili letova čije polijetanje i slijetanje se obavlja na istom aerodromu ili operativnom mjestu, po VFR-u danju, sa

(i) jednomotornim avionima sa elisom sa maksimalnom dozvoljenom masom pri polijetanju (MTOM) 5700 kg ili manje i MOPSC 5 ili manje; ili

(ii) nesloženim jednomotornim helikopterima na motorni pogon, sa MOPSC 5 ili manje,

---

<sup>1</sup> Uredba Komisije (EU) broj 748/2012 od 03. avgusta 2012. godine kojom se utvrđuje sprovođenje propisa za certifikaciju plovidbenosti i ekološku certifikaciju vazduhoplova i vazduhoplovnih proizvoda, djelova i uređaja, kao i za certifikaciju projektnih i proizvodnih organizacija (SL L 224, 21.8.2012, p. 1).

Dužan je da obezbijedi da je letačka posada dobila odgovarajuću obuku ili briefing da bi bila u stanju da prepozna neprijavljene opasne materije unesene u avion od strane putnika ili u vidu tovara.“.

(h) U ORO.GEN.115:

(i) naslov se mijenja i glasi: „Podnošenje zahtjeva za AOC“;

(ii) u tački (a) riječ „vazdušnog“ dodaje se ispred „operatora“.

(i) U ORO.GEN.120 dodaje se nova tačka koja glasi:

„(d) Kada operator koji podliježe SPO ovlaštenju želi da koristi alternativna sredstva usaglašenosti, mora da se usaglasi sa (b) kad god ta alternativna sredstva usaglašenosti utiču na standardne operativne procedure koje su dio ovlaštenja i sa (c) za objavljeni dio njegove organizacije i operacija.“.

(j) Naslov ORO.GEN.125 mijenja se i glasi: „**Uslovi odobrenja i prava imaoca AOC-a**“.

(k) Naslov ORO.GEN.130 mijenja se i glasi: „**Promjene koje se odnose na imaoca AOC-a**“;

(l) Naslov ORO.GEN.135 mijenja se i glasi: „**Kontinuirano važenje AOC-a**“.

(m) U ORO.GEN.140(a), zarez i riječi „SPO ovlaštenju“ dodaju se poslije riječi „certifikaciji“.

(n) U ORO.GEN.140(b), riječi „u slučaju CAT“ dodaju se, među zarezima, poslije riječi „Pristup vazduhoplovu navedenom pod (a)“.

(o) ORO.GEN.205 mijenja se i glasi:

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

(a) Operator mora da obezbijedi da kada ugovara ili kupuje bilo koji dio svoje djelatnosti, ugovorena ili kupljena usluga ili proizvod bude u skladu sa primjenljivim zahtjevima.

(b) Kada certifikovani operator ili imalac SPO ovlaštenja ugovori bilo koji dio svojih aktivnosti sa organizacijom koja nije certifikovana ili ovlaštena u skladu sa ovim Dijelom za obavljanje predmetne aktivnosti, ugovorna organizacija mora da radi pod odobrenjem operatora. Ugovorna organizacija je dužna da obezbijedi da nadležne vlasti imaju pristup ugovornoj organizaciji, zbog utvrđivanja stalne usaglašenosti sa primjenljivim zahtjevima.“.

(p) U ORO.AOC.100(a), riječi „komercijalnih vazdušnih operacija“ mijenjaju se i glase „operacija komercijalnog vazdušnog prevoza“.

(q) U ORO.AOC.100, tačke (b) i (c) mijenjaju se i glase:

„(b) Operator dostavlja sljedeće informacije nadležnim vlastima:

- (1) službeni naziv i poslovni naziv, adresu i e-mail adresu podnosioca zahtjeva;
- (2) opis predloženih operacija, uključujući tip(ove), i broj vazduhoplova kojima se izvode operacije;
- (3) opis sistema upravljanja, uključujući organizacionu strukturu;
- (4) ime odgovornog rukovodioca;
- (5) imena nominovanih lica zahtijevanih u skladu sa ORO.AOC.135(a) zajedno sa njihovim kvalifikacijama i iskustvom; i
- (6) primjerak operativnog priručnika zahtijevanog u skladu sa ORO.MLR.100.
- (7) izjavu da je sva dokumentacija koja je poslata nadležnim vlastima verifikovana od strane podnosioca zahtjeva i da je ista u saglasnosti sa primjenljivim zahtjevima.

(c) Podnosioci zahtjeva su dužni da demonstriraju nadležnim vlastima da:

- (1) su u skladu sa svim primjenjivim zahtjevima iz Aneksa IV Uredbe (EZ) br. 216/2008, ovim Aneksom, Aneksom IV (Dio-CAT) i Aneksom V (Dio-SPA) ove Uredbe;
- (2) svi vazduhoplovi kojima se izvode operacije imaju uvjerenje o plovidbenosti (CofA), u skladu sa Uredbom (EU) br. 748/2012; i
- (3) su njihova organizacija i rukovodstvo odgovarajući i propisno usklađeni sa obimom i vrstom operacija.“.

(r) U ORO.AOC.125(a)(1)(ii), riječi „komercijalnih“ mijenjaju se i glase „operacija komercijalnog vazdušnog prevoza“

(s) U ORO.DEC.100 prva rečenica mijenja se i glasi:

„Operator složenih vazduhoplova na motorni pogon kojima se izvode nekomercijalne operacije ili nekomercijalne specijalizovane operacije, i komercijalni specijalizovani operator dužni su da:“.

(t) Dodaje se novi Odjeljak poslije ODJELJKA DEC – IZJAVA:

*„ODJELJAK SPO*  
**KOMERCIJALNE SPECIJALIZOVANE OPERACIJE**

**ORO.SPO.100 Zajednički zahtjevi za komercijalne specijalizovane operatore**

(a) Komercijalni specijalizovani operator mora pored zahtjeva navedenih u ORO.DEC.100 da ispunjava i zahtjeve navedene u ORO.AOC.135, ORO.AOC.140 i ORO.AOC.150.

(b) Vazduhoplovi moraju da imaju uvjerenje o plovidbenosti (CofA) u skladu sa Uredbom (EU) br. 7482012 ili moraju da budu dati u zakup u skladu sa (c).

(c) Komercijalni specijalizovani operator mora da dobije prethodno odobrenje od nadležnih vlasti i da se usaglasi sa sljedećim uslovima, ukoliko:

(1) prilikom zakupa vazduhoplova sa posadom operatora iz treće zemlje:

(i) su sigurnosni standardi operatora iz treće zemlje u odnosu na kontinuiranu plovidbenost i vazdušne operacije ekvivalentni primjenljivim zahtjevima utvrđenim u Uredbi (EZ) br. 2042/2003 i ovoj Uredbi;

(ii) vazduhoplov operatora iz treće zemlje ima standardni CofA izdat u skladu sa ICAO Aneksom 8;

(iii) trajanje zakupa sa posadom nije duže od sedam mjeseci u periodu od 12 uzastopnih mjeseci; ili

(2) prilikom zakupa vazduhoplova bez posade registrovanog u trećoj zemlji:

(i) je uočena operativna potreba koja se ne može zadovoljiti zakupljivanjem vazduhoplova registrovanog u EU;

(ii) trajanje zakupa vazduhoplova bez posade nije duže od sedam mjeseci u periodu od 12 uzastopnih mjeseci;

(iii) je obezbijeđena usaglašenost sa primjenljivim zahtjevima Uredbe (EZ) br. 2042/2003;

(iv) je vazduhoplov opremljen u skladu sa Aneksom VIII [Dio-SPO].

#### **ORO.SPO.110 Ovlašćenje za izvođenje specijalizovanih komercijalnih operacija visokog rizika**

(a) Komercijalni specijalizovani operator dužan je da se prijavi i dobije ovlašćenje od nadležnih vlasti operatora prije započinjanja specijalizovanih operacija visokog rizika:

(1) koje se izvode iznad područja gdje postoji vjerovatnoća ugrožavanja sigurnosti trećih strana na zemlji u slučaju nužde, ili

(2) koje, kako su odredile nacionalne vlasti mjesta gdje se operacije izvode, usljed svoje specifične prirode i lokalnog okruženja u kojem se izvode, predstavljaju visoki rizik, naročito za treće strane koje se nalaze na zemlji.

(b) Operator dostavlja sljedeće informacije nadležnim vlastima:

(1) službeni naziv i poslovni naziv, adresu i e-mail adresu podnosioca zahtjeva;



(2) opis sistema upravljanja, uključujući organizacionu strukturu;

(3) opis predloženih operacija, uključujući tip(ove), i broj vazduhoplova kojima se izvode operacije;

(4) dokumentaciju o procjeni rizika i povezane standardne operativne procedure, koje se zahtijevaju u skladu sa SPO.OP.230;

(5) izjavu da je sva dokumentacija koja je poslata nadležnim vlastima verifikovana od strane podnosioca zahtjeva i da je ista u saglasnosti sa primjenljivim zahtjevima.

(c) Zahtjev za ovlašćenje ili njegovu izmjenu ili dopunu se podnosi na način i u formi određenim od strane nadležnih vlasti, uzimajući u obzir primjenljive zahtjeve Uredbe (EZ) br. 216/2008 i njenih pravila implementacije.

### **ORO.SPO.115 Promjene**

(a) Za svaku promjenu koja utiče na oblast primjene ovlašćenja ili ovlašćene operacije potrebno je prethodno odobrenje nadležnih vlasti. Za svaku promjenu koja nije obuhvaćena inicijalnom procjenom rizika potrebno je dostavljanje izmijenjene i dopunjene procjene rizika i SOP nadležnim vlastima.

(b) Zahtjev za odobrenje promjene podnosi se prije nego dođe do takve promjene, da bi se omogućilo nadležnim vlastima da utvrde kontinuiranu usaglašenost sa Uredbom (EZ) br. 216/2008 i njenim pravilima implementacije i da bi se izmijenilo i dopunilo, ukoliko je potrebno, ovlašćenje. Operator dostavlja nadležnim vlastima svu relevantnu dokumentaciju.

(c) Promjena se jedino primjenjuje po prijemu formalnog odobrenja od strane nadležnih vlasti u skladu sa ARO.OPS.150.

(d) Operator izvodi operacije u skladu sa uslovima koje su propisale nadležne vlasti tokom tih promjena, ukoliko je primjenljivo.

### **ORO.SPO.120 Kontinuirano važenje**

(a) Operator koji ima ovlašćenje za izvođenje specijalizovanih operacija dužan je da se usaglasi sa oblašću primjene i pravima utvrđenim u ovlašćenju.

(b) Ovlašćenje operatora ostaje na snazi ukoliko:

(1) operator ostaje u saglasnošću sa odgovarajućim zahtjevima Uredbe (EZ) br. 216/2008 i njenih pravila implementacije, uzimajući u obzir odredbe koje se odnose na postupanje sa nalazima kako je navedeno u ORO.GEN.150.

(2) je nadležnim vlastima dat pristup operatoru kako je propisano u ORO.GEN.140 zbog utvrđivanja kontinuirane usaglašenosti sa relevantnim zahtjevima Uredbe (EZ) br. 216/2008 i njenih pravila implementacije; i

(3) ovlaštenje nije predato ili povučeno.

(c) Nakon oduzimanja ili predavanja, certifikat mora da bude vraćen nadležnim vlastima bez odlaganja.“.

(u) ORO.MLR.100(b) mijenja se i glasi:

„(b) Sadržaj OM-a odražava zahtjeve navedene u ovom Aneksu, Aneksu IV (Dio-CAT), Aneksu V (Dio-SPA) Aneksu VI (Dio-NCC) i Aneksu VIII (Dio-SPO), ukoliko je primjenljivo, i ne smije da bude u suprotnosti sa uslovima sadržanim u operativnim specifikacijama certifikata vazdušnog operatora (AOC), SPO ovlaštenja ili izjave i spiska posebnih odobrenja, ukoliko je primjenljivo.“.

(v) U ORO.MLR.100, dodaje se nova tačka (g1) koja glasi:

„(g1) Za imaoce SPO ovlaštenja, svaka izmejna i dopuna koja se odnosi na ovlašćene standardne operativne procedure, mora da se dobije prethodno odobrenje prije nego izmjene i dopune stupe na snagu.“

(w) U ORO.MLR.100(h), riječi „i (g1)“ dodaju se poslije „Bez obzira na (g)“.

(x) U ORO.MLR.101, prva rečenica mijenja se i glasi:

„Osim za operacije sa jednomotornim avionima pogonjenim elisom koji imaju MOPSC od 5 ili jednomotornim nesloženim helikopterima koji imaju MOPSC od 5, polijetanje i slijetanje na isti aerodrom ili operativno mjesto, po VFR-u danju, i za operacije sa jedrilicama i balonima, glavna struktura OM-a je kako slijedi:“.

(y) ORO.MLR.115(a) mijenja se i glasi:

„(a) Sljedeća evidencija mora da se čuva najmanje 5 godina.

(1) Za CAT operatore, evidencija o aktivnostima navedenim u ORO.GEN.200;

(2) za operatore koji su podnijeli izjavu, kopija izjave operatora, detalji odobrenja u posjedu i operativni priručnik;

(3) za imaoce SPO ovlaštenja, pored zahtijevanog u skladu sa (a)(2), evidencija koja se odnosi na procjenu rizika obavljenu u skladu sa SPO.OP.230 i povezanim standardnim operativnim procedurama.“

(z) U ORO.MLR.115(b)(4), zarez i riječi „ukoliko je primjenljivo“ dodaju se poslije „opasnim materijama“.

(aa) U ORO.SEC.100.A naslov se mijenja i glasi

**„ORO.SEC.100 Bezbjednost letačke kabine – avioni“.**

(ab) U ORO.SEC.100.H naslov se mijenja i glasi

**„ORO.SEC.105 Bezbjednost letačke kabine - helikopteri“**

(ac) ORO.FC.005 mijenja se i glasi:

**„ORO.FC.005 Oblast primjene**

Ovim Odjeljkom utvrđuju se zahtjevi koje treba da ispuni operator koji se odnose na obuku, iskustvo i kvalifikacije letačke posade i obuhvata:

(a) SEKCIJU 1 u kojoj se navode zajednički zahtjevi primjenljivi i na nekomercijalne operacije složenim vazduhoplovima na motorni pogoni i na sve komercijalne operacije;

(b) SEKCIJU 2 u kojoj se navode dodatni zahtjevi primjenljivi na komercijalne operacije vazdušnog prevoza, sa izuzetkom sljedećih:

(1) komercijalnih operacija vazdušnog prevoza jedrilica ili balona; ili

(2) komercijalnih operacija vazdušnog prevoza putnika koje se izvode po pravilima vizuelnog letenja (VFR) danju, koje počinju i završavaju se na istom aerodromu ili operativnom mjestu i u lokalnoj oblasti koju su odredile nadležne vlasti, sa

- jednomotornim avionima pogonjenim elisom čija je najveća certifikovana masa pri polijetanju 5700 kg ili manje i koji imaju MOPSC od 5; ili

- nesloženim helikopterima na motorni pogon, sa jednim motorom, koji imaju MOPSC od 5.

(c) SEKCIJU 3 u kojoj se navode dodatni zahtjevi za komercijalne specijalizovane operacije i za one navedene u b(1) i (2).“.

(ad) U ORO.FC.105:

(i) u tački (c), prva rečenica, riječi „U slučaju komercijalnih operacija avionima i helikopterima,“ praćene zarezom, dodaju se na početku;

(ii) tačka (d) mijenja se i glasi:

„(d) Tačka (c) ne primjenjuje se u slučaju:

(1) aviona performansi klase B kojima se izvode komercijalne operacije vazdušnog prevoza po VFR-u danju; i

(2) komercijalnih operacija vazdušnog prevoza putnika koje se izvode po VFR-u danju, počinju i završavaju se na istom aerodromu ili operativnom mjestu ili u

lokalnoj oblasti koju su odredile nadležne vlasti, sa nesloženim helikopterima na motorni pogon, sa jednim motorom, koji imaju MOPSC od 5.“.

(ae) ORO.FC.145(c) mijenja se i glasi:

„(c) U slučaju CAT operacija, obuku i programe provjere, uključujući programe obuke i korišćenje individualnih simulatora leta (FSTD-ova), odobravaju nadležne vlasti.“.

(af) Poslije ORO.FC.H.250, dodaje se nova SEKCIJA koja glasi:

„SEKCIJA 3

**Dodatni zahtjevi za komercijalne specijalizovane operacije i CAT operacije navedene u ORO.FC.005(b)(1) i (2)**

#### **ORO.FC.330 Obuka i provjera obnove znanja – provjera stručnosti operatora**

(a) Svaki član letačke posade dužan je da obavi provjeru stručnosti da bi dokazao svoju kompetenciju prilikom obavljanja uobičajenih procedura, vanrednih procedura i procedura u slučaju nužde, obuhvatajući relevantne aspekte koji se odnose na specijalizovane zadatke opisane u operativnom priručniku.

(b) Mora da se posveti odgovarajuća paznja kada se izvode operacije po IFR-u ili noću.

(c) Period važenja provjere stručnosti operatora je 12 kalendarskih mjeseci. Period važenja računa se od kraja mjeseca kada je provjera obavljena. Kada se provjera stručnosti operatora obavi u okviru od posljednja 3 mjeseca perioda važenja, novi period važenja se računa od dana prvobitnog isteka važenja.“.

(ag) U ORO.CC.100(a) druga rečenica, riječi „Osim u slučaju balona“, praćene zarezom, dodaju se na početku.

(ah) Dodatak I mijenja se i glasi:

„Dodatak I

<b>IZJAVA</b>
U skladu sa uredbom Komisije (EU) br. 965/2012 o vazдушnim operacijama
Operator Naziv: Mjesto u kojem je operator osnovan ili ima prebivalište i mjesto odakle se upravlja operacijama: Naziv i detalji kontakta odgovornog rukovodioca:
<b>Organizacija za obezbjeđivanje kontinuirane plovidbenosti u skladu sa Uredbom (EZ) br. 2042/2003</b> Naziv i adresa organizacije i referenca odobrenja (u skladu sa EASA obrascem 14)
<b>Operacija vazduhoplovom</b>
Početni datum operacija/datum primjenljivosti izmjene:
Vrsta/vrste operacija: <input type="checkbox"/> Dio-NCC: (navesti da li je putnička i/ili teretna) <input type="checkbox"/> Dio-SPO: (navesti koja vrsta aktivnosti)
Tip/tipovi vazduhoplova, registracija/registracije i glavna baza:
Detalji o posjedovanjima odobrenjima (priložiti spisak posebnih odobrenja izjavi, ukoliko je primjenljivo)
Detalji o posjedovanom ovlaštenju za izvođenje specijalizovanih operacija (priložiti ovlaštenja, ukoliko je primjenljivo)
Spisak alternativnih sredstava usaglašenosti sa referencama na AMC koje mijenjaju (priložiti izjavi)
Izjave
<input type="checkbox"/> Dokumentacija sistema upravljanja koja sadrži operativni priručnik predstavlja primjenljive zahtjeve navedene u Dijelu-ORO, Dijelu-SPO i Dijelu-SPA. Svi letovi će da budu izvršeni u skladu sa procedurama i instrukcijama navedenim u operativnom priručniku.
<input type="checkbox"/> Svi vazduhoplovi kojima se izvode operacije posjeduju važeći certifikat o plovidbenosti i usaglašeni su sa Uredbom Komisije (EZ) br. 2042/2003.
<input type="checkbox"/> Svi članovi letačke posade i kabinske posade, ukoliko je primjenljivo, obučavaju se u skladu sa primjenljivim zahtjevima.
<input type="checkbox"/> (ukoliko je primjenljivo) Operator je implementirao i demonstrirao usklađenost sa zvanično priznatim standardom industrije. Reference standarda: Organ za certifikaciju: Datum posljednje provjere usklađenosti:
<input type="checkbox"/> O svakoj promjeni u operaciji koja utiče na podatke pružene u ovoj izjavi obavještavaju se nadležne vlasti.
<input type="checkbox"/> Operator potvrđuje da su podaci pruženi u ovoj izjavi tačni.
Datum, ime i potpis odgovornog rukovodioca“

(4) Aneks IV Uredbe (EU) br. 965/2012 mijenja se i dopunjava na sljedeći način:

(a) Sve reference na Uredbu (EZ) br. 1702/2003 mijenjaju se referencama na Uredbu (EU) br. 748/2012.

(b) Dodaje se nova tačka CAT.GEN.105 koja glasi:

„CAT.GEN.105 Motorne jedrilice, jedrilice sa pogonom i miješani baloni

(a) Jedrilicama sa pogonom, osim motornih jedrilica, upravlja se i opremljene su u skladu sa zahtjevima primjenljivim na jedrilice.

(b) Motornim jedrilicama (TMG) upravlja se uz ispunjene zahtjeve za:

(1) avione kada imaju motorni pogon; i

(2) jedrilice kada lete bez motora .

(c) TMG-i moraju da budu opremljeni u skladu sa zahtjevima primjenljivim na avione, osim ako drugačije nije navedeno u CAT.IDE.A.

(d) Miješanim balonima mora da se upravlja/leti u skladu sa zahtjevima za toplovazdušne balone.“

(c) CAT.GEN.MPA.180(a)(5) i (6) mijenjaju se i glase:

„(5) ovjerena kopija certifikata vazdušnog operatora (AOC), uključujući i prevod na engleski jezik u slučaju da je AOC izdat na nekom drugom jeziku;

(6) operativne specifikacije relevantne za tip vazduhoplova, izdate sa AOC-om, uključujući i prevod na engleski jezik u slučaju da su operativne specifikacije izdate na nekom drugom jeziku;“

(d) U ODJELJKU A – OPŠTI ZAHTJEVI, dodaje se nova SEKCIJA koja glasi:

## *„SEKCIJA 2*

### *Vazduhoplovi koji nisu na motorni pogon*

#### **CAT.GEN.NMPA.100 Odgovornosti zapovjednika**

(a) Zapovjednik:

(1) je odgovoran za sigurnost svih članova posade i putnika u vazduhoplovu, od trenutka kada zapovjednik uđe u vazduhoplov, do trenutka kada zapovjednik napusti vazduhoplov na kraju leta;

(2) je odgovoran za operacije i sigurnost vazduhoplova:

(i) u slučaju balona, od trenutka kada je počelo naduvavanje kupole dok se kupola ne izduva, osim ako je zapovjednik prenio odgovornost drugom kvalifikovanom licu tokom faze punjenja dok zapovjednik ne stigne kako je navedeno u operativnom priručniku (OM);

(ii) za jedrilice, od trenutka kada je počela procedura polijetanja do trenutka kada jedrilica ne bude u stanju mirovanja na kraju leta;

(3) ima ovlaštenje da daje sve zapovijesti i preuzima sve odgovarajuće radnje u svrhu obezbjeđivanja sigurnosti vazduhoplova i lica i/ili imovine koja se njime prenosi u skladu sa 7.c Aneksa IV Uredbe (EZ) br. 216/2008;

(4) ima ovlaštenje da ne ukrca ili iskrca svako lice koje može da predstavlja potencijalnu opasnost po sigurnost vazduhoplova i lica koja se nalaze u njemu;

(5) ne dozvoljava prevoz lica u avionu koje izgleda pod uticajem alkohola ili droge u tolikoj mjeri da postoji vjerovatnoća ugrožavanja sigurnosti vazduhoplova ili lica u njemu;

(6) obezbijeduje da su svi putnici dobili sigurnosna uputstva;

(7) obezbijeduje da su sve operativne procedure i kontrolne liste u saglasnosti sa operativnim priručnikom;

(8) obezbijeduje da je inspekcija prije leta obavljena u skladu sa zahtjevima iz Aneksa I (Dio-M) Uredbe (EZ) br. 2042/2003;

(9) je uvjeren da je odgovarajuća oprema za slučaj nužde lako dostupna za upotrebu bez odlaganja;

(10) ispunjava odgovarajuće zahtjeve operatorovih šema izvještavanja o događajima koji ugrožavaju sigurnost;

11) poštuje sva ograničenja vremena leta i radnog vremena (FTL) i zahtjeve za odmor primjenljive na njegove/njene aktivnosti;

(12) prilikom obavljanja dužnosti za više od jednog operatora:

(i) vodi svoju sopstvenu evidenciju o vremenu leta, radnom vremenu i odmoru kao što je navedeno u primjenljivim FTL zahtjevima; i

(ii) dostavlja svakom operatoru podatke potrebne za planiranje aktivnosti u skladu sa primjenljivim FTL zahtjevima.

(b) Zapovjednik ne smije da obavlja dužnosti u vazduhoplovu:

(1) kada je pod uticajem psihoaktivnih supstanci ili alkohola, ili kada nije sposoban za obavljanje svojih dužnosti zbog povrede, zamora, 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 on/ona sumnja u svoju sposobnost za obavljanje svojih dužnosti, ili

(5) ako on/ona zna ili sumnja da pati od zamora kao što je navedeno u 7.f Aneksa IV Uredbe (EZ) br. 216/2008 ili na drugi način osjeća da nije sposoban/sposobna da ih obavlja, do te mjere da let može da bude ugrožen.

(c) Zapovjednik je dužan da, u slučaju nužde koji zahtijeva donošenje odluke i djelovanje bez odlaganja, preduzme svaku akciju koju zapovjednik smatra neophodnom u datim 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.

(d) Zapovjednik balona:

- (1) odgovoran je za davanje sigurnosnih uputstava prije leta licima koja pomažu u punjenju i pražnjenju kupole;
- (2) mora da obezbijedi da niko ne puši u korpi balona ili u neposrednoj blizini balona; i
- (3) mora da obezbijedi da lice koje pomaže prilikom punjenja i pražnjenja kupole balona nosi odgovarajuću zaštitnu odjeću.

#### **CAT.GEN.NMPA.105 Dodatni član posade balona**

(a) Kada je u balonu više od 19 putnika, najmanje jedan dodatni član posade sa odgovarajućim iskustvom i obukom mora da bude prisutan u balonu da bi pomogao putnicima u slučaju nužde.

(b) Dodatni član posade ne smije da obavlja dužnosti u balonu:

- (1) kada je pod uticajem psihoaktivnih supstanci ili alkohola;
- (2) kada nije sposoban zbog povrede, zamora, liječenja, bolesti ili drugih sličnih razloga; ili
- (3) sve dok razuman vremenski period ne istekne nakon ronjenja u dubokim vodama ili nakon davanja krvi.

#### **CAT.GEN.NMPA.110 Ovlašćenja zapovjednika**

Operator ima ovlašćenje da preduzme sve odgovarajuće mjere da obezbijedi da sva lica u vazduhoplovu poštuju zakonske naredbe zapovjednika u svrhu obezbjeđivanja sigurnosti vazduhoplova i lica i/ili imovine koji se u njemu prenose.

#### **CAT.GEN.NMPA.115 Zajednički jezik**

Operator mora da obezbijedi da svi članovi posade mogu da komuniciraju među sobom na zajedničkom jeziku.



### **CAT.GEN.NMPA.120 Prenosivi elektronski uređaji**

Operator ne smije da dozvoli bilo kom licu da koristi prenosivi elektronski uređaj (PED) u vazduhoplovu koji može negativno da utiče na performanse sistema i opreme vazduhoplova i dužan je da preduzme sve odgovarajuće mjere za sprečavanje takvog korišćenja.

### **CAT.GEN.NMPA.125 Informacije o opremi za slučaj nužde i preživljavanje koja se nosi**

Operator mora u svakom trenutku da ima na raspolaganju u svrhu neposredne komunikacije sa koordinacionim centrima za spašavanje (RCC-ima) spiskove sa informacijama o opremi za slučaj nužde i preživljavanje koja se nosi na svim njegovim vazduhoplovima.

### **CAT.GEN.NMPA.130 Alkohol i droge**

Operator je dužan da preduzme sve razumne mjere da obezbijedi da se niko ne ukrca ili iskrca na vazduhoplov kada je pod uticajem alkohola ili droga u tolikoj mjeri da postoji vjerovatnoća ugrožavanja sigurnosti vazduhoplova ili lica u njemu.

### **CAT.GEN.NMPA.135 Ugrožavanje sigurnosti**

Operator je dužan 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 na zemlji; ili
- (b) uzrokuje ili dozvoli da vazduhoplov ugrozi bilo koje lice ili imovinu.

### **CAT.GEN.NMPA.140 Dokumenti, priručnici i informacije koje se nose**

(a) Sljedeći dokumenti, priručnici i informacije moraju da se nose na svakom letu, kao originali i kopije ukoliko nije drugačije naznačeno:

- (1) letački priručnik vazduhoplova (AFM), ili ekvivalentni dokument(i);
- (2) originalno uvjerenje o registraciji;
- (3) originalno uvjerenje o plovidbenosti (CofA);
- (4) certifikat o buci, ukoliko je primjenljivo;
- (5) kopija certifikata vazdušnog operatora (AOC);
- (6) operativne specifikacije relevantne za tip vazduhoplova, izdate uz AOC, ukoliko je primjenljivo;
- (7) radio dozvola vazduhoplova, ukoliko je primjenljiva;

- (8) certifikat(i) o osiguranju od odgovornosti od štete učinjene prema trećim licima;
- (9) dnevnik leta, ili ekvivalentan dokument, za vazduhoplov;
- (10) tehnički dnevnik vazduhoplova, u skladu sa Aneksom I (Dio-M) Uredbe (EZ) br. 2042/2003, ukoliko je primjenljivo;
- (11) MEL ili CDL, ukoliko je primjenljivo;
- (12) detalji prijavljenog ATS plana leta, ukoliko je primjenljivo;
- (13) aktuelne i odgovarajuće vazduhoplovne karte za rutu predviđenog leta i sve rute duž kojih je razumno očekivati da let može da bude preusmjeren;
- (14) procedure i informacije o vizuelnim signalima za upotrebu koje nose vazduhoplovi koji sprovode presrijetanje i koji bivaju presrijetani;
- (15) informacije koje se odnose na službe traganja i spašavanja za područje predviđenog leta;
- (16) odgovarajuća obavještenja vazduhoplovnom osoblju (NOTAMs) i briefing dokumentacija službe vazduhoplovnih informacija (AIS);
- (17) odgovarajući meteorološki podaci;
- (18) putnički manifesti, ukoliko je primjenljivo;
- (19) za jedrilice, dokumentacija o masi i centraži a za balone, dokumentacija o masi;
- (20) operativni plan leta, ukoliko je primjenljivo, i
- (21) sva druga dokumentacija koja može da bude od značaja za let ili se zahtijeva od strane država koje imaju veze sa letom.

(b) Bez obzira na (a), navedeni dokumenti, priručnici i informacije mogu da se nalaze u pratećem vozilu ili da se drže na aerodromu ili operativnom mjestu na letovima za koje se namjerava:

- (1) polijetanje i slijetanje na istom aerodromu ili operativnom mjestu; ili
- (2) ostajanje u lokalnoj zoni navedenoj u operativnom priručniku.

#### **CAT.GEN.NMPA.145 Obezbeđivanje dokumentacije i evidencije**

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.NMPA.150 Prevoz opasnih materija**

(a) Prevoz opasnih materija nije dozvoljen, osim ako:

(1) ne podliježu Tehničkim instrukcijama za siguran prevoz opasnih materija vazdušnim putem (ICAO Doc 9284-AN/905) u skladu sa Dijelom 1 ovih Instrukcija; ili

(2) ih nose putnici ili članovi posade, ili u prtljagu, u skladu sa Dijelom 8 Tehničkih instrukcija.

(b) Operator je dužan da uspostavi procedure da obezbijedi da su sve razumne mjere preduzete da bi se spriječilo nepažljivo unošenje opasnih materija u vazduhoplov.

(c) Operator je dužan da pruži osoblju neophodne informacije koje im omogućavaju da obavljaju svoje dužnosti.“.

(e) U CAT.OP.MPA.151, dodaje se nova tačka (a1) koja glasi:

„(a1) Bez obzira na CAT.OP.MPA.150(b) do (d), za operacije polijetanja i slijetanja na isti aerodrom ili operativno mjesto koje se izvode avionima tipa ELA2 po VFR-u danju operator je dužan da odredi minimalnu konačnu rezervu goriva u OM-u. Ova minimalna konačna rezerva goriva ne smije da bude manja od količine koja je potrebna za trajanje leta od 45 minuta.“.

(f) U ODJELJKU B – OPERATIVNE PROCEDURE, dodaje se nova SEKCIJA koja glasi:

#### *„SEKCIJA 2*

#### **Vazduhoplovi koji nisu na motorni pogon**

##### **CAT.OP.NMPA.100 Korišćenje aerodroma i operativnih mjesta**

Operator smije da koristi samo aerodrome i operativna mjesta koja su odgovarajuća za tip(ove) vazduhoplova i predmetne operacije.

##### **CAT.OP.NMPA.105 Procedure za smanjenje buke – baloni i jedrilice sa pogonom**

Zapovjednik treba da uzme u obzir efekat buke vazduhoplova dok obezbjeđuje da sigurnost ima prioritet nad smanjenjem buke.

##### **CAT.OP.NMPA.110 Snabdijevanje i planiranje goriva ili balasta – baloni**

(a) Operator je dužan da obezbijedi da su zalihe goriva ili balasta koji se nose dovoljni za predviđeni let uz rezervu od još 30 minuta leta.

(b) Izračunavanje i planiranje goriva ili balasta vrši se na osnovu najmanje sljedećih operativnih uslova u skladu sa kojim let treba da se obavi:

(1) podataka koje je obezbijedio proizvođač balona;

(2) predviđenih masa;

(3) očekivanih meteoroloških uslova; i

(4) procedura i ograničenja službe za pružanje usluga u vazdušnom saobraćaju.

(c) Izračuni treba da se dokumentuju i operativnom lanu leta.

#### **CAT.OP.NMPA.115 Prevoz putnika posebne kategorije (SCP-i)**

Lica koja zahtijevaju posebne uslove, asistenciju i/ili uređaje kada se prevoze letom smatraju se SCP-ima i prevoze se pod uslovima koji obezbjeđuju sigurnost vazduhoplova i lica u njemu u skladu sa procedurama koje je utvrdio operator.

#### **CAT.OP.NMPA.120 Obavještanje putnika**

Operator je dužan da obezbijedi da su putnicima pružena sigurnosna uputstva koje se odnose na sigurnost prije, ili ukoliko je primjenljivo, tokom leta.

#### **CAT.OP.NMPA.125 Priprema leta**

Prije početka leta, zapovjednik je dužan da:

(a) svim razumnim raspoloživim sredstvima provjeri da oprema na zemlji, uključujući komunikacione uređaje i sredstva za navigaciju, raspoloživa i neposredno zahtijevana na tom letu, za sigurnu operaciju vazduhoplova, odgovara vrsti operacije u okviru koje se let izvodi; i

(b) bude upoznat sa svim raspoloživim meteorološkim informacijama koje odgovaraju predviđenom letu. Priprema za let dalje od bliže okoline mjesta odlaska uključuje:

(1) proučavanje raspoloživih meteoroloških izvještaja i prognoza; i

(2) planiranje alternativnih akcija ukoliko postoji mogućnost da let ne može da se završi po planu, zbog meteoroloških uslova.

#### **CAT.OP.NMPA.130 Podnošenje ATS plana leta**

(a) Ukoliko ATS plan leta nije podniet jer nije potrebno u skladu sa pravilima letenja, 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.NMPA.135 Obezbjedenje odjeljka za putnike i pilotskog odjeljka - baloni**

Zapovjednik je dužan da obezbijedi prije polijetanja i slijetanja, i kada god se to smatra neophodnim u interesu sigurnosti da:

- (a) da su sva oprema i prtljag propisno osigurani; i
- (b) da je evakuacija u slučaju nužde je moguća.

### **CAT.OP.NMPA.140 Pušenje u vazduhoplovu**

Nije dozvoljeno pušenje u jedrilici ili balonu.

### **CAT.OP.NMPA.145 Meteorološki uslovi**

Zapovjednik smije da započne ili nastavi let po VFR-u samo ako posljednji raspoloživi meteorološki podaci ukazuju da će meteorološki uslovi na ruti i na predviđenom odredištu u predviđenom vremenu upotrebe da budu na ili iznad primjenljivih operativnih minimuma za letove po VFR-u.

### **CAT.OP.NMPA.150 Led i drugi kontaminanti – zemaljske procedure**

Zapovjednik smije da započne polijetanje samo ako je vazduhoplov bez bilo kakvih nanosa koji mogu da naruše performanse i upravljivost vazduhoplova, osim kako je dozvoljeno u skladu sa AFM-om.

### **CAT.OP.NMPA.155 Uslovi za polijetanje**

Prije započinjanja polijetanja, zapovjednik mora da se uvjeri da prema raspoloživim informacijama, meteorološki uslovi na aerodromu ili operativnom mjestu neće da spriječe sigurno polijetanje i odlazak.

### **CAT.OP.NMPA.160 Simulirane vanredne situacije u letu**

Operator mora da obezbijedi da se prilikom prevoza putnika ili tovara ne simuliraju vanredne ili situacije u slučaju nužde koje zahtijevaju primjenu vanrednih ili postupaka u slučaju nužde.

### **CAT.OP.NMPA.165 Upravljanje gorivom i balastom u letu – baloni**

Zapovjednik mora redovno da provjerava da količina preostalog iskoristivog goriva i balasta tokom leta nije manja od količine goriva ili balasta koja je potrebna za završetak predviđenog leta i rezerve planirane za slijetanje.

### **CAT.OP.NMPA.170 Upotreba dodatnog kiseonika**

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

### **CAT.OP.NMPA.175 Uslovi prilaza i slijetanja**

Prije početka prilaza za slijetanje, zapovjednik mora da se uvjeri da, prema raspoloživim informacijama, meteorološki uslovi na aerodromu ili operativnom mjestu i stanje površine koja namjerava da se koristi neće da spriječe siguran prilaz i slijetanje.

### **CAT.OP.NMPA.180 Operativna ograničenja – toplovazdušni baloni**

- (a) Toplovazdušni balon ne smije da sleti noću, osim u slučaju nužde.
- (b) Toplovazdušni balon može da poleti noću, ukoliko ima dovoljno goriva da sleti tokom dana.

### **CAT.OP.NMPA.185 Operativna ograničenja – jedrilice**

Operacije jedrilicom se izvode samo tokom dana.“.

- (g) U CAT.POL.A.240(b)(4), „ORO.OPS“ zamjenjuje se sa „ORO.FC“.
- (h) u CAT.POL.A.310, dodaje se nova tačka (e) koja glasi:
  - „(e) Zahtjevi navedeni u (a)(3), (a)(4), (a)(5), (b)(2) i (c)(2) ne primjenjuju se na dnevne operacije po VFR-u.“.
- (i) U CAT.POL.A.405(b), referenca na „CAT.POL.A.405(b) ili (c)“ zamjenjuje se referencom na „CAT.POL.A.400(b) ili (c)“.
- (j) U ODJELJKU C – PERFORMANSE VAZDUHOPLOVA I OPERATIVNA OGRANIČENJA dodaju se nove SEKCIJE 4 i 5 koje glase:

*„SEKCIJA 4  
Jedrilice*

### **CAT.POL.S.100 Operativna ograničenja**

- (a) Tokom svake faze operacije, utovar, masa i položaj težišta (CG) jedrilice moraju da budu u saglasnosti sa svim ograničenjima navedenim u AFM-u ili operativnom priručniku (OM) ukoliko je restriktivniji.

(b) Natpisi, spiskovi, obilježavanja instrumenata ili njihove kombinacije, koje sadrže operativna ograničenja propisana AFM-om za vizuelnu prezentaciju, moraju da budu prikazani u jedrilici.

#### **CAT.POL.S.105 Mjerenje težine**

(a) Operator mora da obezbijedi da su masa i CG jedrilice utvrđeni stvarnim mjerenjem težine prije početka korišćenja. Akumulirani efekti modifikacija i opravki na masu i centru moraju da se uzmu u obzir i propisno dokumentuju. Te informacije moraju da se stave na raspolaganje zapovjedniku. Jedrilici mora ponovo da se mjeri težina ako efekat modifikacija na masu i centru nije tačno poznat.

(b) Mjerenje težine se obavlja od strane proizvođača jedrilice ili u skladu sa Uredbom (EZ) br. 2042/2003 ukoliko je primjenljivo.

#### **CAT.POL.S.110 Performanse**

Zapovjednik može jedino da upravlja jedrilicom ako su performanse u skladu sa primjenljivim pravilima letenja i svim drugim ograničenjima primjenljivim na let, vazdušni prostor ili aerodrome ili operativna mjesta koja se koriste, uzimajući u obzir preciznost svih karata i mapa koje se koriste.

### *SEKCIJA 5* **Baloni**

#### **CAT.POL.B.100 Operativna ograničenja**

(a) Tokom svake faze operacije, utovar i masa balona moraju da budu u saglasnosti sa svim ograničenjima navedenim u AFM-u ili Operativnom priručniku (OM) ukoliko je restriktivniji.

(b) Natpisi, spiskovi, oznake instrumenata, ili njihova kombinacija, koji sadrže ona operativna ograničenja propisana AFM-om za vizuelnu prezentaciju, moraju da budu prikazana u balonu.

#### **CAT.POL.B.105 Mjerenje težine**

(a) Operator mora da obezbijedi da je masa balona utvrđena stvarnim mjerenjem težine prije početka korišćenja. Akumulirani efekti modifikacija i opravki na masu moraju da se uzmu u obzir i propisno dokumentuju. Takve informacije moraju da se stave na raspolaganje zapovjedniku. Balonu mora ponovo da se mjeri težina ukoliko efekat modifikacija na masu nije tačno poznat.

(b) Mjerenje težine se obavlja od strane proizvođača balona ili u skladu sa Uredbom (EZ) br. 2042/2003 ukoliko je primjenljivo.

#### **CAT.POL.B.110 Sistem za određivanje mase**

(a) Operator balona dužan je da uspostavi sistem u kojem se navodi kako se tačno utvrđuju sljedeće stavke za svaki let da bi se zapovjedniku omogućilo da ispoštuje da su ograničenja AFM-a u saglasnosti sa:

- (1) masom praznog balona;
- (2) masom putnog tereta;
- (3) masom goriva ili tereta balasta;
- (4) masom pri polijetanju;
- (5) utovarom balona koji se obavlja pod nadzorom zapovjednika ili kvalifikovanog osoblja;
- (6) sačinjavanjem i raspolaganjem cjelokupnom dokumentacijom.

(b) Zapovjednik mora da bude u stanju da ponovi izračunavanje mase na osnovu elektronskih kalkulacija.

(c) Dokumentacija o masi mora da se sačini prije svakog leta i da se evidentira u operativnom planu leta.

#### **CAT.POL.B.115 Performanse**

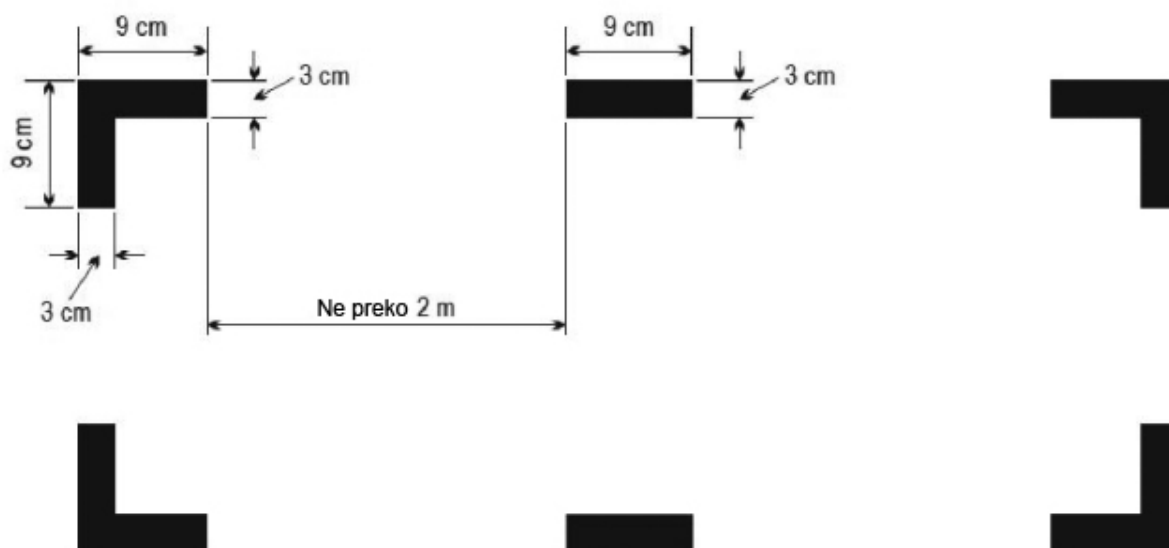
Zapovjednik smije da upravlja balonom samo ako su performanse balona u saglasnosti sa primjenljivim pravilima letenja i svim drugim ograničenjima koja se primjenjuju na letenje, vazdušni prostor ili aerodrome ili operativna mjesta koja se koriste, uzimajući u obzir preciznost svih karata i mapa koje se koriste.“.

(k) U CAT.IDE.A.100(c), CAT.IDE.A.215(d) i CAT.IDE.H.100(c), riječi „moraju da budu“ zamjenjuju se sa „su“ a riječi „mora da bude“ zamjenjuju se sa „je“.

(l) U CAT.IDE.A.260, Slika 1 mijenja se sljedećom slikom:

Slika 1





(m) U ODJELJKU D – INSTRUMENTI, PODACI I OPREMA dodaju se nove SEKCIJE 3 i 4 koje glase:

*„SEKCIJA 3  
Jedrilice*

**CAT.IDE.S.100 Instrumenti i oprema – opšte**

(a) Instrumenti i oprema koji se zahtijevaju u skladu sa ovim Odjeljkom moraju da budu odobreni u skladu sa Uredbom (EZ) br. 748/2012 ukoliko:

- (1) ih koristi letačka posada sa ciljem kontrolisanja putanje leta;
- (2) se koriste zbog postizanja usaglašenosti sa CAT.IDE.S.140;
- (3) se koriste zbog postizanja usaglašenosti sa CAT.IDE.S.145; ili
- (4) su ugrađeni u jedrilicu.

(b) Sljedeće stavke, ako se zahtijevaju u ovom Odjeljku, nije potrebno da se odobre kao oprema:

- (1) nezavisno prenosivo svjetlo;
- (2) precizni tajmer; i
- (3) oprema za preživljavanje i signalizaciju.

(c) Instrumenti i oprema koji nisu zahtijevani u skladu sa ovim Odjeljkom, kao i sva druga oprema koja se ne zahtijeva u skladu sa drugim primjenljivim Aneksima, ali se nose na letu, moraju da budu u skladu sa sljedećim:

(1) informacije dobijene pomoću ovih instrumenata ili opreme ne smiju da se koriste od strane letačke posade zbog postizanja usaglašenosti sa Aneksom I Uredbe (EZ) br. 216/2008; i

(2) instrumenti i oprema ne smiju da utiču na plovidbenost jedrilice, čak ni u slučaju kvara ili neispravnosti.

(d) Instrumenti i oprema moraju da budu spremni za upotrebu ili dostupni sa mjesta člana letačke posade za čiju upotrebu su predviđeni.

(e) Sva potrebna oprema za slučaj nužde mora da bude lako dostupna za upotrebu bez odlaganja.

#### **CAT.IDE.S.105 Minimalna oprema za let**

Let ne smije da se započne ako bilo koji od instrumenata jedrilice, komponenti opreme ili funkcija, potrebnih za predviđeni let budu neispravni ili nedostaju, osim ako se jedrilicom ne izvode operacije u skladu sa listom minimalne ispravnosti opreme i sistema vazduhoplova (MEL).

#### **CAT.IDE.S.110 Operacije po VFR-u – letački i navigacioni instrumenti**

(a) Jedrilice kojima se upravlja po VFR-u danju moraju da budu opremljene sredstvima za mjerenje i prikazivanje:

(1) u slučaju jedrilica sa pogonom, magnetnog smjera;

(2) vremena u satima, minutima i sekundama;

(3) visine po pritisku; i

(4) indicirane brzine.

(b) Jedrilice kojima se izvode operacije u uslovima kada jedrilicu nije moguće održati na željenom položaju bez referenci na jedan ili više dodatnih instrumenata, moraju da budu, pored opreme iz (a), opremljene sredstvima za mjerenje i prikazivanje:

(1) vertikalne brzine;

(2) položaja ili skretanja i klizanja; i

(3) magnetnog smjera.

#### **CAT.IDE.S.115 Letenje u oblacima – letački i navigacioni instrumenti**

Jedrilice koje lete u oblacima moraju da budu opremljene sredstvima za mjerenje i prikazivanje;

- (a) magnetnog smjera;
- (b) vremena u satima, minutima i sekundama;
- (c) visine po pritisku;
- (d) indicirane brzine;
- (e) vertikalne brzine; i
- (f) položaja ili skretanja i klizanja.

#### **CAT.IDE.S.120 Sjedišta i sigurnosni sistem za vezivanje**

(a) Jedrilice moraju da budu opremljene:

(1) sjedištem za svako lice u jedrilici; i

(2) pojasem za sjedište sa sigurnosnim sistemom za vezivanje gornjeg torza na svakom sjedištu u skladu sa AFM-om.

(b) Pojas za sjedište sa sigurnosnim sistemom za vezivanje gornjeg torza mora da se otvara u jednoj tački.

#### **CAT.IDE.S.125 Dodatni kiseonik**

Jedrilice kojima se izvode operacije iznad visina na kojima je visina po pritisku u odjeljku za putnike iznad 10000 ft moraju da budu opremljeni kiseoničkom opremom koja može da skladišti i distribuira potrebne kiseoničke zalihe gdje ima dovoljno kiseonika za disanje za snabdijevanje:

(a) članova posade za svaki period duži od 30 minuta kada će visina po pritisku da bude između 10000 ft i 13000 ft; i

(b) svih članova posade i putnike za svaki period kada će visina po pritisku da bude iznad 13000 ft.

#### **CAT.IDE.S.130 Let iznad vode**

Zapovjednik jedrilice kojom se izvode operacije iznad vode mora da utvrdi rizike za preživljavanje lica iz jedrilice u slučaju prinudnog slijetanja na vodu, na osnovu čega mora da odluči o prevozu:

(a) prsluka za spašavanje ili ekvivalentnih plutajućih naprava, za svako lice u jedrilici, koji moraju da se nose ili skladište na poziciji koja je lako dostupna sa sjedišta lica za čiju upotrebu su predviđeni;

(b) predajnika za obezbjeđivanje mjesta nesreće (ELT) ili ličnog predajnika za određivanje lokacije (PLB), koji nosi član posade ili putnik, koji je u stanju da šalje signal istovremeno na 121,5 MHz i 406 MHz; i

(c) opreme za davanje signala u hitnoj situaciji, prilikom leta:

(1) iznad vode izvan udaljenosti jedrenja od kopna; ili

(2) kada poletna ili prilazna putanja prelazi vodenu površinu tako da u slučaju nezgode postoji vjerovatnoća prinudnog slijetanja na vodu.

#### **CAT.IDE.S.135 Oprema za preživljavanje**

Jedrilice kojima se izvode operacije iznad područja u kojima bi traganje i spašavanje bilo posebno teško moraju da budu opremljene signalnom opremom i opremom za spašavanje, odgovarajućim za oblast koja se nadlijeće.

#### **CAT.IDE.S.140 Radio-komunikaciona oprema**

(a) Kada se zahtijeva po primjenljivim zahtjevima vazdušnog prostora jedrilice moraju da budu opremljene radio-komunikacionom opremom koja je u stanju da obavlja dvosmjernu komunikaciju sa vazduhoplovnim stanicama i na frekvencijama koje su u skladu sa zahtjevima vazdušnog prostora.

(b) Radio-komunikaciona oprema, ukoliko se zahtijeva u (a), mora da obezbijedi komunikaciju na vazduhoplovnoj frekvenciji 121,5 MHz za hitne situacije.

#### **CAT.IDE.S.145 Navigaciona oprema**

Jedrilice moraju da budu opremljene svom potrebnom navigacionom opremom koja će da im omogući da nastave let u skladu sa:

(a) planom leta ATS, ukoliko je primjenljivo; i

(b) primjenljivim zahtjevima vazdušnog prostora.

#### **CAT.IDE.S.150 Transponder**

Ako je to u skladu sa zahtjevima vazdušnog prostora u kojem lete, jedrilice moraju da budu opremljene sekundarnim nadzornim radarskim transponderom (SSR) sa svim zahtijevanim mogućnostima.

### *SEKCIJA 4* **Baloni**

#### **CAT.IDE.B.100 Instrumenti i oprema – opšte**

(a) Instrumenti i oprema zahtijevani u skladu sa ovim Odjeljkom moraju da budu odobreni u skladu sa Uredbom (EZ) br. 748/2012 ukoliko:

- (1) ih koristi letačka posada sa ciljem određivanja putanje leta;
- (2) se koriste zbog postizanja usaglašenosti sa CAT.IDE.B.155; ili
- (3) su ugrađeni u balon.

(b) Sljedeće stavke, ako se zahtijevaju u skladu sa ovim Odjeljkom, nije potrebno da se odobre kao oprema:

- (1) nezavisno prenosivo svjetlo;
- (2) precizni tajmer;
- (3) komplet za prvu pomoć;
- (4) oprema za preživljavanje i signalizaciju;
- (5) alternativni izvor paljenja;
- (6) protivpožarni prekrivač ili vatrostalni poklopac;
- (7) uža za bacanje; i
- (8) nož.

(c) Instrumenti i oprema koji nisu zahtijevani u skladu sa ovim odjeljkom, kao i sva druga oprema koja nije zahtijevana u skladu sa drugim primjenljivim Aneksima, ali se nose na let, moraju da ispunjavaju sljedeće:

- (1) informacije koje pružaju ovi instrumenti ili oprema ne smiju da se koriste od strane letačke posade zbog postizanja usaglašenosti sa Aneksom 1 Uredbe (EZ) br. 216/2008; i
- (2) instrumenti i oprema ne smiju da utiču na plovidbenost balona, čak ni i u slučaju kvara ili neispravnosti.

(d) Instrumenti i oprema moraju da budu spremni za korišćenje ili dostupni sa mjesta na kojem sjedi član letačke posade za čije korišćenje su predviđeni.

(e) Sva potrebna oprema za situaciju u slučaju nužde mora da bude lako dostupna za upotrebu bez odlaganja.

#### **CAT.IDE.B.105 Minimalna oprema za let**

Let ne smije da započne ako bilo koji od instrumenata balona, stavki opreme ili funkcija neophodnih za predviđeni let budu neispravni, osim ako se balonom ne upravlja u skladu sa listom minimalne ispravnosti opreme i sistema vazduhoplova (MEL).

### **CAT.IDE.B.110 Operativna svjetla**

Baloni kojima se izvode noćne operacije moraju da budu opremljeni:

- (a) svjetlima za izbjegavanje sudara;
- (b) sredstvima koja pružaju adekvatno osvjetljenje svih instrumenta i opreme od suštinskog značaja za sigurne operacije balonom; i
- (c) nezavisnim prenosivim svjetlom.

### **CAT.IDE.B.115 Operacije po VFR-u – letački i navigacioni instrumenti i povezana oprema**

Baloni kojima se izvode operacije po VFR-u danju moraju da budu opremljeni:

- (a) sredstvima za prikazivanje pravca zanošenja; i
- (b) sredstvima za mjerenje i prikazivanje:
  - (1) vremena u satima, minutima i sekundama;
  - (2) vertikalne brzine, ukoliko se zahtijeva u skladu sa AFM-om; i
  - (3) visine po pritisku, ukoliko se zahtijeva u skladu sa AFM-om, ukoliko je u skladu sa primjenljivim zahtjevima vazdušnog prostora ili kada mora da se kontroliše visina zbog korišćenja kiseonika; i
  - (4) osim za plinske balone, pritiska svakog dovoda plina za gorenje.

### **CAT.IDE.B.120 Sigurnosni sistemi za vezivanje**

Baloni sa posebnim odjeljkom za zapovjednika moraju da budu opremljeni sigurnosnim sistemom za vezivanje za zapovjednika.

### **CAT.IDE.B.125 Komplet za prvu pomoć**

- (a) Baloni moraju da budu opremljeni kompletom za prvu pomoć.
- (b) Dodatni komplet za prvu pomoć se nosi u pratećem vozilu.
- (c) Komplet za prvu pomoć mora da bude:
  - (1) lako dostupan za korišćenje; i
  - (2) u roku važenja.

### **CAT.IDE.B.130 Dodatni kiseonik**

Baloni kojima se izvode operacije iznad visine po pritisku od 10000 ft moraju da budu opremljeni kiseoničkom opremom koja može da skladišti i distribuira potrebne kiseoničke zalihe gdje ima dovoljno kiseonika za disanje za snabdijevanje:

(a) članova posade za svaki period duži od 30 minuta ako će visina po pritisku da bude između 10000 ft i 13000 ft; i

(b) svih članova posade i putnika za svaki period u kojem će visina po pritisku da bude iznad 13000 ft.

### **CAT.IDE.B.135 Ručni protivpožarni aparati**

Toplovazdušni baloni moraju da budu opremljeni najmanje jednim ručnim protivpožarnim aparatom ukoliko je to u skladu sa primjenljivim propisom o plovidbenosti.

### **CAT.IDE.B.140 Let iznad vode**

Zapovjednik balona kojim se izvode operacije iznad vode mora da utvrdi rizike za preživljavanje lica iz balona u slučaju prinudnog slijetanja na vodu, na osnovu čega mora da odluči o prevozu:

(a) prsluka za spašavanje za svako lice u balonu, ili ekvivalentnih plutajućih naprava za svako lice u balonu mlađe od 24 mjeseca, koji moraju da se nose ili skladište na poziciji koja je lako dostupna sa mjesta lica za čije upotrebe su predviđeni;

(b) predajnika za obezbjeđivanje mjesta nesreće (ELT) ili ličnog predajnika za određivanje lokacije (PLB), koji nosi član posade ili putnik, koji je u stanju da šalje signal istovremeno na 121,5 MHz i 406 MHz; i

(c) opreme za davanje signala u hitnoj situaciji.

### **CAT.IDE.B.145 Oprema za preživljavanje**

Baloni kojima se izvode operacije iznad područja u kojima bi traganje i spašavanje bilo posebno teško, moraju da budu opremljeni signalnom opremom i opremom za spašavanje odgovarajućom za oblast koja se nadlijeće.

### **CAT.IDE.B.150 Ostala oprema**

(a) Baloni moraju da budu opremljeni zaštitnim rukavicama za svakog člana posade.

(b) Toplovazdušni baloni moraju da budu opremljeni:

(1) alternativnim izvorom paljenja;

- (2) sredstvima za mjerenje i prikazivanje količine goriva;
- (3) protivpožarnim prekrivačem ili vatrostalnim poklopcem; i
- (4) užetom za bacanje čija dužina nije manja od 25 m.

(c) Plinski baloni moraju da budu opremljeni:

- (1) nožem; i
- (2) užetom za bacanje čija dužina nije manja od 20 m napravljenim od prirodnih vlakana ili elektrostatički provodnog materijala.

### **CAT.IDE.B.155 Radio komunikaciona oprema**

(a) Kada je to u skladu sa zahtjevima za vazdušni prostor u kojem lete, baloni moraju da budu opremljeni radio-komunikacionom opremom koja je u stanju da omogući dvosmjernu komunikaciju sa vazduhoplovnim stanicama na frekvencijama koje su u skladu sa zahtjevima vazdušnog prostora.

(b) Radio-komunikaciona oprema, ukoliko se zahtijeva u (a), mora da obezbijedi komunikaciju na vazduhoplovnoj frekvenciji 121,5 MHz za hitne situacije.

### **CAT.IDE.B.160 Transponder**

Kada je to u skladu sa zahtjevima vazdušnog prostora u kojem lete, baloni moraju da budu opremljeni sekundarnim nadzornim radarskim transponderom (SSR) sa svim zahtijevanim mogućnostima.“.

(5) Aneks V Uredbe (EU) br. 965/2012 mijenja se i dopunjava na sljedeći način:

(a) Sve reference na Uredbu (EZ) br. 1702/2003 mijenjaju se referencama na Uredbu (EU) br. 748/2012.

(b) U SPA.GEN.100(a)(1), riječi „operatora komercijalnog vazdušnog prevoza“ mijenjaju se i glase „komercijalnog operatora“

(c) SPA.DG.100 mijenja se i glasi:

#### **„SPA.DG.100 Prevoz opasnih materija**

Osim kako je navedeno u Aneksu IV (Dio-CAT), Aneksu VI (Dio-NCC), Aneksu VII (Dio-NCO) i Aneksu VIII (Dio-SPO), operator može da prevozi opasne materije vazdušnim putem ako ima odobrenje od nadležnih vlasti.“.

(6) U Aneksu VI Uredbe (EU) br. 965/2012, tačka (b) NCC.POL.125 mijenja se i glasi:



„(b) Osim za avione opremljene turboelisnim motorima i maksimalne mase pri polijetanju na ili ispod 5700 kg, u slučaju kvara motora tokom polijetanja, vođa vazduhoplova mora da obezbijedi da avion mora da bude u stanju:

(1) da prekine polijetanje i zaustavi se u okviru udaljenosti koja je na raspolaganju za prekid polijetanja ili na poletnoj-sletnoj stazi koja na raspolaganju; ili

(2) da nastavi polijetanje i nadvisi sve prepreke duž putanje leta u okviru određene margine dok vazduhoplov nije u poziciji da ispuni zahtjeve iz NCC.POL.130.“.

(7) Aneks VII Uredbe (EU) br. 965/2012 mijenja se i dopunjava na sljedeći način:

(a) Sve reference na Uredbu (EZ) br. 1702/2003 mijenjaju se referencama na Uredbu (EU) br. 748/2012.

(b) NCO.GEN.102 mijenja se i dopunjava na sljedeći način:

(i) naslov se mijenja i glasi:

**„Motorne jedrilice, jedrilice sa pogonom i miješani baloni“.**

(c) dodaje se nova tačka NCO.GEN.103 koja glasi:

**„NCO.GEN.103 Uvodni letovi**

Uvodni letovi koji se odnose se član 6(5)(c) ove Uredbe kada se izvode u skladu sa ovim Aneksom, moraju da:

(a) započnu i da se završe na istom aerodromu ili operativnom mjestu, osim u slučaju balona i jedrilica;

(b) se obavljaju po VFR-u danju;

(c) se obavljaju uz nadzor od strane imenovanih lica odgovornih za njihovu sigurnost; i

(d) su u saglasnosti sa drugim uslovima utvrđenim od strane nadležnih vlasti.“.

(d) NCO.GEN.106 mijenja se i glasi:

**„NCO.GEN.106 Odgovornosti i ovlašćenja vođe vazduhoplova – baloni**

Vođa balona pored odgovornosti navedenih u NCO.GEN.105:

(a) odgovoran je za davanje uputstava prije leta licima koja pomažu pri punjenju i pražnjenju kupole balona; i

(b) obezbjeđuje da lica koja se nalaze u korpi balona ili njegovoj neposrednoj blizini ne puše; i

(c) da lica koje pomažu pri punjenju i pražnjenju kupole nose odgovarajuću zaštitnu odjeću.“.

(e) U NCO.GEN.135(a)(10), riječ „/oblast“ dodaje se nakon riječi „za rutu“.

(f) U NCO.OP.110(c), prva rečenica, riječ „jedino“ dodaje se posle „mogu“.

(g) Naslov NCO.OP.113 mijenja se i glasi: **„Operativni minimumi aerodroma – operacije kruženja helikopterima iznad kopna“**.

(h) U NCO.OP.127(a) i (b), briše se riječ „gasa“.

(i) NCO.OP.215 mijenja se i glasi:

**„NCO.OP.215 Operativna ograničenja – toplovazdušni baloni**

(a) Toplovazdušni balon ne smije da sleti noću osim u slučaju nužde.

(b) Toplovazdušni balon može da poleti noću, ukoliko ima dovoljno goriva za slijetanje tokom dana.“.

(j) NCO.POL.105(b) mijenja se i glasi:

„(b) Mjerenje težine mora da obavi:

(1) za avione i helikoptere, proizvođač vazduhoplova ili odobrena organizacija za održavanje; i

(2) za jedrilice i balone, proizvođač vazduhoplova ili u skladu sa zahtjevima Uredbe Komisije (EZ) br. 2042/2003, ukoliko je primjenljivo.“.

(k) NCO.IDE.B.110 mijenja se i glasi:

**„NCO.IDE.B.110 Operativna svijetla**

Baloni kojim se izvode noćne operacije moraju da budu opremljeni:

(a) svijetlima za izbjegavanje sudara;

(b) sredstvima koja pružaju adekvatno osvjjetljenje svih instrumenta i opreme od suštinskog značaja za sigurne operacije balonom;

(c) nezavisnim prenosivim svijetlom.“.

(l) NCO.IDE.B.125 mijenja se i glasi:

**„NCO.IDE.B.125 Ručni protivpožarni aparati**

Toplovazdušni baloni moraju da budu opremljeni najmanje jednim ručnim protivpožarnim aparatom, ukoliko je to u skladu sa primjenljivim certifikacionim specifikacijama.”.

(m) NCO.IDE.B.140 mijenja se i glasi:

**„NCO.IDE.B.140 Ostala oprema**

(a) Baloni moraju da budu opremljeni zaštitnim rukavicama za svakog člana posade.

(b) Toplovazdušni baloni moraju da budu opremljeni:

- (1) alternativnim izvorom paljenja;
- (2) sredstvima za mjerenje i prikazivanje količine goriva;
- (3) protivpožarnim prekrivačem ili vatrostalnim poklopcem; i
- (4) užetom za bacanje čija dužina nije manja od 25 metara (m).

(c) Plinski baloni moraju da budu opremljeni:

- (1) nožem; i
- (2) užetom za bacanje čija dužina nije manja od 20 m napravljanim od prirodnih vlakana ili elektrostatički provodnog materijala.

(n) Dodaje se novi ODJELJAK E koji glasi:

**„ODJELJAK E  
POSEBNI ZAHTJEVI**

**SEKCIJA 1  
Opšte**

**NCO.SPEC.100 Oblast primjene**

Ovaj odjeljak uspostavlja posebne zahtjeve kojih treba da se pridržava vođa vazduhoplova koji izvodi nekomercijalne specijalizovane operacije sa nesloženim vazduhoplovima na motorni pogon.

**NCO.SPEC.105 Kontrolne liste**

(a) Prije započinjanja specijalizovane operacije, vođa vazduhoplova mora da obavi procjenu rizika; procjenjujući kompleksnost aktivnosti određivanja opasnosti i povezanih rizika koji su svojstveni operaciji i utvrđujući mjere ublažavanja.

(b) Specijalizovana operacija mora da se obavi u skladu sa kontrolnom listom. Na osnovu procjene rizika, vođa vazduhoplova mora da napravi kontrolne liste koje odgovaraju specijalizovanim aktivnostima i vazduhoplovima koji se koriste, uzimajući u obzir svaku sekciju ovog odjeljka.

(c) Kontrolna lista koja odgovara dužnostima vođe vazduhoplova, članova posade i specijalista za određene zadatke mora da bude direktno dostupna na svakom letu.

(d) Kontrolna lista se redovno pregleda i ažurira, ukoliko je primjenljivo.

### **NCO.SPEC.110 Odgovornosti i ovlaštenja vođe vazduhoplova**

Kada god su član posade ili specijalista za određene zadatke uključeni u operaciju, vođa vazduhoplova

(a) dužan je da obezbijedi usaglašenost članova posade i specijalista za određene zadatke sa NCO.SPEC.115 i NCO.SPEC.120;

(b) ne smije da započinje let ukoliko bilo koji član posade ili specijalista za određene zadatke nije sposoban/sposobna za obavljanje dužnosti zbog povrede, bolesti ili zamora ili kada je pod uticajem psihoaktivnih supstanci;

(c) ne smije da nastavi let dalje od najbližeg meteorološki dostupnog aerodroma ili operativnog mjesta ukoliko je sposobnost bilo kojeg člana posade ili specijaliste za određene zadatke za obavljanje dužnosti znatno smanjena zbog zamora, bolesti ili nedostatka kiseonika;

(d) dužan je da obezbijedi da su članovi posade i specijalisti za određene zadatke usaglašeni sa zakonima, propisima i postupcima onih država u kojima se operacije izvode;

(e) dužan je da obezbijedi da su svi članovi posade i specijalisti za određene zadatke u mogućnosti da komuniciraju među sobom na zajedničkom jeziku; i

(f) dužan je da obezbijedi da specijalisti za određene zadatke i članovi posade koriste dodatni kiseonik kontinuirano kada god visina kabine prelazi 10000 ft za period od više od 30 minuta, i kad god visina kabine prelazi 13000 ft.

### **NCO.SPEC.115 Odgovornosti posade**

(a) Član posade je odgovoran za valjano obavljanje svojih dužnosti. Dužnosti posade su navedene u kontrolnoj listi.

(b) Osim u slučaju balona, tokom kritičnih faza leta ili kada god vođa vazduhoplova smatra neophodnim u interesu sigurnosti, član posade mora da bude vezan na svom dodijeljenom mjestu osim ako drugačije nije navedeno u kontrolnoj listi.

(c) Tokom leta, član letačke posade mora da drži svoj sigurnosni pojas vezanim dok je na svom mjestu.

(d) Tokom leta, najmanje jedan kvalifikovani član letačke posade mora da ostane za kontrolama vazduhoplova cijelo vrijeme.

(e) Član posade ne smije da preuzme dužnosti u vazduhoplovu:

(1) ako zna ili sumnja da pati od zamora iz 7.f Aneksa IV Uredbe (EZ) br. 216/2008 ili se drugačije ne osjeća sposobnim za obavljanje svojih dužnosti; ili

(2) kada je pod uticajem psihoaktivnih supstanci ili alkohola ili iz drugih razloga navedenih u 7.g Aneksa IV Uredbe (EZ) br. 216/2008.

(f) Član posade koji obavlja dužnosti za više od jednog operatora dužan je:

(1) da vodi svoji sopstvenu evidenciju o letu i radnom vremenu vremenu i periodima odmora navedenim u Aneksu III (Dio-ORO), Odjeljak FTL Uredbe (EU) br. 965/2012, ukoliko je primjenljivo; i

(2) da obezbijedi svakom operatoru podatke potrebne za planiranje aktivnosti u skladu sa primjenljivim FTL zahtjevima.

(g) Član posade vođi vazduhoplova mora da prijavi:

(1) svaki propust, kvar, neispravnost ili oštećenje, za koje vjeruje da može da utiče na plovidbenost ili sigurnu operaciju vazduhoplovom, uključujući sisteme za slučaj nužde; i

(2) svaku nezgodu koja je ugrožavala, ili mogla da ugrozi, sigurnost operacije.

#### **NCO.SPEC.120 Odgovornosti specijaliste za određene zadatke**

(a) Specijalista za određene zadatke odgovoran je za valjano obavljanje svojih dužnosti. Dužnosti specijaliste za određene zadatke su navedene u kontrolnoj listi.

(b) Osim u slučaju balona, tokom kritičnih faza leta ili kada god vođa vazduhoplova smatra neophodnim u interesu sigurnosti, specijalista za određene zadatke mora da sjedi vezan na svom dodijeljenom mjestu osim ako drugačije nije navedeno u kontrolnoj listi.

(c) Specijalista za određene zadatke mora da obezbijedi da je vezan(a) kada obavlja specijalizovane zadatke sa spoljnim vratima uklonjenim ili odstranjenim.

(d) Specijalista za određene zadatke vođi vazduhoplova mora da prijavi:

(1) svaki propust, kvar, neispravnost ili oštećenje, za koje vjeruje da može da utiče na plovidbenost ili sigurnu operaciju vazduhoplova, uključujući sisteme za slučaj nužde; i

(2) svaku nezgodu koja je ugrožavala, ili mogla da ugrozi, sigurnost operacije.

### **NCO.SPEC.125 Sigurnosna uputstva**

(a) Prije polijetanja, vođa vazduhoplova mora da upozna specijaliste za određene zadatke o:

(1) opremi i procedurama za situaciju u slučaju nužde.

(2) operativnim procedurama povezanim sa specijalizovanim zadacima prije svakog leta ili serije letova.

(b) Uputstva u skladu sa (a)(2) možda neće da budu potrebna ukoliko su specijalisti za određene zadatke dobili uputstva o operativnim procedurama prije početka operativne sezone u toj kalendarskoj godini.

### **NCO.SPEC.130 Minimalne visine nadvišavanja prepreka – letovi po IFR-u**

Vođa vazduhoplova mora da utvrdi minimalne visine letenja za svaki let ukoliko se potrebno propisno nadvišavanje terena za sve segmente rute leti po IFR-u. Minimalne visine letenja ne mogu da budu niže od onih koje je objavila država nad kojom se leti.

### **NCO.SPEC.135 Snabdijevanje gorivom i uljem – avioni**

NCO.OP.125(a)(1)(i) ne primjenjuje se na vuču jedrilica, vazduhoplovne priredbe, akrobatske letove ili takmičarske letove.

### **NCO.SPEC.140 Snabdijevanje gorivom i uljem – helikopteri**

Bez obzira na NCO.OP.126(a)(1), vođa vazduhoplova helikoptera može samo da započne let po VFR-u danju ostajući unutar 25 NM od aerodroma/operativnog mjesta odlaska sa rezervom goriva potrebnom za najmanje 10 minuta leta pri brzini koja omogućava najveći domet.

### **NCO.SPEC.145 Simulirane situacije u letu**

Osim ako specijalista za određene zadatke nije u vazduhoplovu za obuku, vođa vazduhoplova ne smije, prilikom prevoza specijaliste za određene zadatke, da simulira:

(a) situacije koje zahtijevaju primjenu vanrednih procedura ili procedura u slučaju nužde; ili

(b) letenje u instrumentalnim meteorološkim uslovima (IMC).

### **NCO.SPEC.150 Opažanje blizine tla**

Ukoliko je ugrađen, sistem za upozoravanje na blizinu tla može da bude isključen tokom tih specijalizovanih zadataka, shodno kojima bi bilo potrebno da se vazduhoplovom leti na udaljenosti od tla koja bi inicirala sistem za upozoravanje na blizinu tla.

#### **NCO.SPEC.155 Sistem izbjegavanja sudara u vazduhu (ACAS II)**

Bez obzira na NCO.OP.200, ACAS II može da bude onesposobljen tokom specijalizovanih zadataka za koje je potrebno da se vazduhoplovima leti na manjoj međusobnoj udaljenosti pri čemu bi se pokrenuo ACAS.

#### **NCO.SPEC.160 Izbacivanje opasnih materija**

Vođa vazduhoplova ne smije da upravlja vazduhoplovom iznad gradskih oblasti koje su gusto naseljene, gradova ili naselja ili iznad okupljanja ljudi na otvorenom prilikom izbacivanja opasnih materija.

#### **NCO.SPEC.165 Nošenje i korišćenje oružja**

(a) Vođa vazduhoplova mora da obezbijedi, da je oružje koje se nosi na let u svrhu obavljanja specijalizovanih zadataka dobro obezbijeđeno kada se ne koristi.

(b) Specijalista za određene zadatke koji koristi oružje mora da preduzme sve neophodne mjere da spriječi ugrožavanje vazduhoplova i lica nu vazduhoplovu i na tlu.

#### **NCO.SPEC.170 Performanse i operativni kriterijumi – avioni**

Kada se upravlja avionom na visini manjoj od 150 m (500 ft) iznad oblasti koja nije gusto naseljena, u slučaju operacija avionima koji nisu u stanju da održe horizontalan let u slučaju kritičnog kvara motora, vođa vazduhoplova mora da:

(a) odredi operativne procedure da bi se umanjile posljedice kvara motora; i

(b) obavijesti sve članove posade i specijaliste za određene zadatke u vazduhoplovu o procedurama koje treba da se obave u slučaju prinudnog slijetanja.

#### **NCO.SPEC.175 Performanse i operativni kriterijumi – helikopteri**

(a) Vođa vazduhoplova može da leti vazduhoplovom iznad oblasti koje su gusto naseljene ukoliko:

(1) je helikopter certifikovan kategorijom A ili B, i

(2) su uspostavljene sigurnosne mjere u cilju sprečavanja neopravdane opasnosti po lica ili imovinu na tlu.

(b) Vođa vazduhoplova mora da:

(1) utvrdi operativne procedure da bi se umanjile posljedice kvara motora; i

(2) obavijesti sve članove posade i specijaliste za određene zadatke u vazduhoplovu o procedurama koje treba da se obave u slučaju prinudnog slijetanja.

(c) Vođa vazduhoplova mora da obezbijedi da masa pri polijetanju, slijetanju ili lebdjenju ne premašuje najveću masu propisanu za:

(1) lebdjenje bez uticaja vazdušnog jastuka (HOGE) dok svi motori rade odgovarajućom nominalnom snagom; ili

(2) ako preovladavaju takvi uslovi da HOGE nije moguće, masa helikoptera ne prelazi najveću masu navedenu za lebdjenje pod uticajem vazdušnog jastuka (HIGE) dok svi motori rade odgovarajućom nominalnom snagom, ukoliko preovladavajući uslovi omogućavaju lebdjenje pod uticajem vazdušnog jastuka pri najvećoj navedenoj masi.

## SEKCIJA 2

### Operacije prevoza spoljnog tereta helikopterom (HESLO)

#### **NCO.SPEC.HESLO.100 Kontrolna lista**

Kontrolna lista za HESLO sadrži:

(a) uobičajene, vanredne procedure ili procedure u slučaju nužde;

(b) odgovarajuće podatke o performansama;

(c) potrebnu opremu;

(d) sva ograničenja; i

(e) odgovornosti i dužnosti vođe vazduhoplova, i, ukoliko je primjenljivo, članova posade i specijalista za određene zadatke.

#### **NCO.SPEC.HESLO.105 Posebna HESLO oprema**

Helikopter u najmanjoj mjeri mora da bude opremljen:

(a) jednim sigurnosnim ogledalom za teret ili alternativnim sredstvima da bi mogao da se vidi teret na kuki(kukama); i

(b) jednim uređajem za mjerenje tereta, osim ako ne postoji drugi metod određivanja težine tereta.

#### **NCO.SPEC.HESLO.110 Prevoz opasnih materija**



Operator koji prevozi opasne materije ka ili od mjesta bez ljudi ili udaljenih lokacija mora da se prijavi nadležnim vlastima za izuzeće od odredbi Tehničkih instrukcija ukoliko namjeravaju da odstupe od zahtjeva iz tih Instrukcija.

### **SEKCIJA 3** **Operacije spoljnog prevoza ljudi (HEC)**

#### **NCO.SPEC.HEC.100 Kontrolna lista**

Kontrolna lista za HEC sadrži:

- (a) uobičajene, vanredne procedure ili procedure u slučaju nužde;
- (b) odgovarajuće podatke o performansama;
- (c) potrebnu opremu;
- (d) sva ograničenja; i
- (e) odgovornosti i dužnosti vođe vazduhoplova, i, ukoliko je primjenljivo, članova posade i specijalista za određene zadatke.

#### **NCO.SPEC.HEC.105 Posebna HEC oprema**

- (a) Helikopter mora da bude opremljen:
  - (1) opremom za operacije sa vitlom ili kukom za teret;
  - (2) jednim sigurnosnim ogledalom za teret ili alternativnim sredstvima da bi mogao da se vidi teret na kuki; i
  - (3) jednim uređajem za mjerenje tereta, osim ako ne postoji drugi metod određivanja težine tereta.
- (b) Za ugrađivanje sve opreme za operacije sa vitlom i kukom i sve naknadne modifikacije mora da se izda odobrenje s aspekta plovidbenosti odgovarajuće za predviđenu funkciju.

### **SEKCIJA 4** **Operacije padobranima (PAR)**

#### **NCO.SPEC.PAR.100 Kontrolna lista**

Kontrolna lista za PAR sadrži:

- (a) uobičajene, vanredne procedure ili procedure u slučaju nužde;
- (b) odgovarajuće podatke o performansama;
- (c) potrebnu opremu;
- (d) sva ograničenja; i
- (e) odgovornosti i dužnosti vođe vazduhoplova, i, ukoliko je primjenljivo, članova posade i specijalista za određene zadatke.

#### **NCO.SPEC.PAR.105 Prevoz članova posade i specijalista za određene zadatke**

Zahtjev iz NCO.SPEC.120 (C) se ne primjenjuje na specijaliste za određene zadatke koji skaču padobranom.

#### **NCO.SPEC.PAR.110 Sjedišta**

Bez obzira na NCO.IDE.A.140(a)(1) i NCO.IDE.H.140(a)(1), pod vazduhoplova može da se koristi za sjedenje, ukoliko postoje sredstva za koja mogu da se pridrže ili zakače specijalisti za određene zadatke.

#### **NCO.SPEC.PAR.115 Dodatni kiseonik**

Bez obzira na NCO.SPEC.110(f), zahtjevi za korišćenje dodatnog kiseonika ne primjenjuju se na članove posade, osim za vođu vazduhoplova i specijaliste za određene zadatke koji obavljaju dužnosti neophodne za specijalizovane zadatke, kada god visina kabine:

- (a) prelazi 13000 ft, za period do 6 minuta; ili
- (b) prelazi 15000 ft, za period do 3 minuta.

#### **NCO.SPEC.PAR.120 Izbacivanje opasnih materija**

Bez obzira na NCO.SPEC.160, padobranici mogu da napuste vazduhoplov u svrhu padobranske priredbe iznad gusto naseljenih gradskih oblasti, gradova ili naselja ili iznad okupljanja ljudi na otvorenom dok nose dimne uređaje za obuku, ukoliko su napravljeni u tu namjenu.

### *SEKCIJA 5* **Akrobatski letovi (ABF)**

#### **NCO.SPEC.ABF.100 Kontrolna lista**

Kontrolna lista za ABF sadrži:

- (a) uobičajene, vanredne procedure ili procedure u slučaju nužde;
- (b) odgovarajuće podatke o performansama;
- (c) potrebnu opremu;
- (d) sva ograničenja; i
- (e) odgovornosti i dužnosti vođe vazduhoplova, i, ukoliko je primjenljivo, članova posade i specijalista za određene zadatke.

#### **NCO.SPEC.ABF.105 Dokumenti i informacije**

Sljedeće informacije i informacije navedene u NCO.GEN.135(a), ne treba da se nose tokom akrobatskih letova:

- (a) detalji prijavljenog ATS plana leta, ukoliko je primjenljivo;
- (b) aktuelne i odgovarajuće vazduhoplovne mape za rutu/područje predviđenog leta i sve rute duž kojih je razumno očekivati da let može da bude preusmjeren; i
- (c) informacije o procedurama i vizuelnim signalima za upotrebu koje nose vazduhoplovi koji sprovode presijetanje i koji bivaju presijetani.

#### **NCO.SPEC.ABF.110 Oprema**

Zahtjevi za sljedeću opremu ne treba da se primjenjuju na akrobatske letove:

- (a) komplet za prvu pomoć kako je navedeno u NCO.IDE.A.145 i NCO.IDE.H.145;
- (b) ručni protivpožarni aparati kako je navedeno u NCO.IDE.A.160 i NCO.IDE.H.180; i
- (c) predajnici za određivanje mjesta nesreće i lični predajnici za određivanje lokacije u skladu sa NCO.IDE.A.170 i NCO.IDE.H.170.“.

---

*ANEKS II*

*„ANEKS VIII*

**SPECIJALIZOVANE OPERACIJE**

**[DIO-SPO]**

## **SPO.GEN.005 Oblast primjene**

(a) Ovaj Aneks primjenjuje se na sve specijalizovane operacije kada se vazduhoplovi koriste za specijalizovane aktivnosti poput poljoprivrede, građevine, fotografije, nadzora, osmatranja i patroliranja, vazdušnog reklamiranja.

(b) Bez obzira na (a), nekomercijalne specijalizovane operacije nesloženim vazduhoplovima na motorni pogon moraju da budu u saglasnosti sa Aneksom VII (Dio-NCO).

(c) Bez obzira na (a), sljedeće operacije nesloženom vazduhoplovima na motorni pogon mogu da se izvode u skladu sa Aneksom VII (Dio-NCO):

(1) takmičarski letovi ili vazduhoplovne priredbe, pod uslovom da je novčana ili svaka druga vrsta naknade dobijena za takve letove ograničena na povraćaj neposrednih troškova i proporcionalan doprinos godišnjim troškovima, kao i vrijednosti nagrada koja ne premašuje vrijednost navedenu od strane nadležnih vlasti.

(2) skakanje padobranom, vuča jedrilica ili akrobatski letovi koje obavlja ili organizacija za obuku sa svojim glavnim mjestom poslovanja u državi članici u koja je odobrena u skladu sa Uredbom (EU) br. 1178/2011, ili od strane organizacije koja je napravljena sa ciljem promovisanja sportskog ili rekreativnog letjenja, pod uslovom da vazduhoplovom upravlja organizacija na osnovu vlasništva ili zakupa bez posade, da let ne pravi profit koji se distribuira van organizacije, i da kad god su uključeni subjekti koji nisu članovi organizacije, ti letovi predstavljaju samo marginalnu aktivnost organizacije.

## **ODJELJAK A OPŠTI ZAHTEJEVI**

### **SPO.GEN.100 Nadležne vlasti**

Nadležne vlasti su organ koji je odredila država članica u kojoj je glavno sjedište poslovanja operatora ili njegovo boravište.

### **SPO.GEN.101 Sredstva usaglašenosti**

Operator može osim sredstava usaglašenosti koje je usvojila Agencija, da upotrijebi i alternativna sredstva usaglašenosti, sa ciljem postizanja usaglašenosti sa Uredbom (EZ) br. 216/2008 i njenim pravilima implementacije.

### **SPO.GEN.102 Motorne jedrilice, jedrilice sa pogonom i miješani baloni**

(a) Motornim jedrilicama moraju da se izvode operacije u skladu sa zahtjevima za:

(1) avione na motorni pogon; i

(2) jedrilice kada lete bez motora.

(b) Motorne jedrilice moraju da budu opremljene u saglasnosti za zahtjevima primjenljivim na avione osim ako nije drugačije navedeno u Odjeljku D.

(c) Jedrilicama sa pogonom, izuzev motornih jedrilica, moraju da se izvode operacije i da budu opremljene u skladu sa zahtjevima koji su primjenljivi na jedrilice.

(d) Miješanim balonima se izvode operacije u skladu sa zahtjevima za toplovazdušne balone.

### **SPO.GEN.105 Odgovornosti posade**

(a) Član posade je odgovoran za valjano obavljanje svojih dužnosti. Dužnosti posade navode se u standardnim operativnim procedurama (SOP) i, ukoliko je primjenljivo, u operativnom priručniku.

(b) Osim u slučaju balona, tokom kritičnih faza leta ili kad god vođa vazduhoplova smatra neophodnim u interesu sigurnosti, član posade mora da bude vezan dok je na svom mjestu osim ako drugačije nije navedeno u SOP.

(c) Tokom leta, član posade mora da drži svoj sigurnosni pojas vezanim dok je na svom mjestu.

(d) Tokom leta, najmanje jedan kvalifikovan član posade mora da ostane za kontrolama vazduhoplova cijelo vrijeme.

(e) Član posade ne smije da obavlja dužnosti u vazduhoplovu:

(1) ukoliko zna ili sumnja da pati od zamora iz 7.f. Aneksa IV Uredbe (EZ) br. 216/2008 ili na drugi način osjeća da nije sposoban za obavljanje svojih dužnosti; ili

(2) ako je pod uticajem psihoaktivnih supstanci ili alkohola ili ostalih razloga iz 7.g. Aneksa IV Uredbe (EZ) br. 216/2008.

(f) Član posade koji obavlja dužnosti za više operatora mora:

(1) da vodi svoju sopstvenu evidenciju koja se odnosi na let, radno vrijeme i periode odmora iz Aneksa III (Dio-ORO), Odjeljka FTL Uredbe (EU) br. 965/2012, ukoliko je primjenljivo; i

(2) da pruži svakom operatoru podatke koji su mu potrebni za planiranje aktivnosti u skladu sa primjenljivim FTL zahtjevima.

(g) Član posade vođi vazduhoplova mora da prijavi:

(1) svaki propust, kvar, neispravnost ili oštećenje, za koje vjeruje da može da utiče na plovidbenost ili sigurnu operaciju vazduhoplovom, uključujući sisteme za slučaj nužde; i

(2) svaku nezgodu koja je ugrožavala, ili mogla da ugrozi, sigurnost operacije.

### **SPO.GEN.106 Odgovornosti specijaliste za određene zadatke**

(a) Specijalista za određene zadatke odgovoran je za valjano obavljanje svojih dužnosti. Dužnosti specijaliste za određene zadatke navode se u SOP.

(b) Osim u slučaju balona, tokom kritičnih faza leta ili kada god vođa vazduhoplova smatra neophodnim u interesu sigurnosti, specijalista za određene zadatke mora da sjedi vezan na svom dodijeljenom mjestu osim ako drugačije nije navedeno u SOP.

(c) Specijalista za određene zadatke dužan je da obezbijedi da je vezan/a prilikom obavljanja specijalizovanih zadataka pri čemu su spoljna vrata otvorena ili uklonjena.

(d) Specijalista za određene zadatke vođi vazduhoplova mora da prijavi:

(1) svaki propust, kvar, neispravnost ili oštećenje, za koje vjeruje da može da utiče na plovidbenost ili sigurnu operaciju vazduhoplovom, uključujući sisteme za slučaj nužde; i

(2) svaku nezgodu koja je ugrožavala, ili mogla da ugrozi, sigurnost operacije.

### **SPO.GEN.107 Odgovornosti i ovlašćenja vođe vazduhoplova**

(a) Vođa vazduhoplova odgovoran je za:

(1) sigurnost vazduhoplova i svih članova posade, specijalista za određene zadatke i tereta u vazduhoplovu tokom operacija vazduhoplova;

(2) započinjanje, nastavak, okončavanje ili preusmjeravanje leta u interesu sigurnosti;

(3) obezbjeđivanje da se poštuju sve operativne procedure i kontrolne liste u skladu sa odgovarajućim priručnikom;

(4) za započinjanje leta samo ukoliko je uvjeren da su ispunjena sva sljedeća operativna ograničenjima iz 2.a.3 Aneksa IV Uredbe (EZ) br. 216/2008, na sljedeći način:

(i) vazduhoplov je plovidben;

(ii) vazduhoplov je propisno registrovan;

(iii) instrumenti i oprema potrebna za izvođenje tog leta su ugrađeni u vazduhoplovu i operativni, osim ako je operacija sa opremom koja ne funkcioniše dozvoljena u skladu sa listom minimalne ispravnosti opreme i sistema vazduhoplova (MEL) ili ekvivalentnim dokumentom, ukoliko je primjenljivo, u skladu sa SPO.IDE.A.105, SPO.IDE.H.105, SPO.IDE.S.105 ili SPO.IDE.B.105;

(iv) masa vazduhoplova i, osim u slučaju balona, težište su takvi da omogućavaju izvođenje leta u okviru ograničenja iz dokumentacije o plovidbenosti;

(v) sva oprema i prtljag su pravilno ukrcani i osigurani; i

(vi) operativna ograničenja vazduhoplova navedena u letačkom priručniku vazduhoplova (AFM) neće da budu prekoračena tokom leta;

(5) nezapočinjanje leta ukoliko je vođa vazduhoplova, ili bilo koji drugi član letačke posade ili specijalista za određene zadatke nesposoban da obavlja dužnosti usljed povrede, bolesti, zamora ili efekata psihoaktivnih supstanci;

(6) nastavljanje leta zaključno sa najbližim meteorološki dostupnim aerodromom ili operativnim mjestom ukoliko je sposobnost vođe vazduhoplova ili bilo kojeg člana letačke posade ili specijaliste za određene zadatke za obavljanje dužnosti znatno smanjena zbog zamora, bolesti ili nedostatka kiseonika;

(7) odlučivanje o prihvatanju vazduhoplova sa neispravnostima u skladu sa listom odstupanja (CDL) ili MEL-om, ukoliko je primjenljivo;

(8) evidentiranje podataka o upotrebi i svih poznatih ili očekivanih kvarova na vazduhoplovu pri završetku leta, ili serije letova, u tehničku knjigu vazduhoplova ili dnevnik putovanja vazduhoplova; i

(9) obezbjeđivanje da uređaji za snimanje leta:

(i) nisu onesposobljeni ili isključeni tokom leta; i

(ii) u slučaju nesreće ili nezgode koja je prema zakonu podložna izvještavanju:

(A) nisu namjerno izbrisani;

(B) deaktiviraju se odmah nakon završetka leta; i

(C) ponovo se aktiviraju samo uz odobrenje istražnog organa.

(b) Vođa vazduhoplova je ovlašćen da odbije prevoženje ili iskrcavanje bilo kog lica, prtljaga i tereta koji mogu da predstavljaju potencijalnu opasnost po sigurnost vazduhoplova i lica koje se u njemu nalaze;

(c) Vođa vazduhoplova, što je prije moguće, mora da izvijesti nadležnu jedinicu službe za vazdušni saobraćaj (ATS) o svim opasnim meteorološkim uslovima ili uslovima letenja sa kojima se sreo/srela a koji mogu da utiču na sigurnost drugog vazduhoplova.

(d) Bez obzira na odredbe iz (a)(6), pri operaciji gdje učestvuje više članova posade vođa vazduhoplova može da nastavi let dalje od najbližeg meteorološki dostupnog aerodroma ako su uspostavljene adekvatne procedure koje umanjuju rizik.

(e) Vođa vazduhoplova mora, u slučaju nužde koji zahtijeva donošenje odluke i djelovanje bez odlaganja, da preduzme sve radnje koje smatra neophodnim u datim okolnostima u skladu sa sadržajem 7.d. Aneksa IV Uredbe (EZ) br. 216/2008. U takvim slučajevima vođa vazduhoplova može da odstupa od pravila, operativnih procedura i metoda u interesu sigurnosti.

(f) Vođa vazduhoplova mora bez odlaganja o radnji nezakonitog ometanja da izvijesti nadležne vlasti i obavijesti lokalni imenovani organ.

(g) Vođa vazduhoplova mora da obavijesti najbliži odgovarajući organ pomoću najbržih dostupnih sredstava o svim nesrećama u kojima je vazduhoplov učestvovao koje su za posljedicu imale ozbiljnu povredu ili smrt bilo kog lica ili znatno oštećenje vazduhoplova ili imovine.

#### **SPO.GEN.108 Odgovornosti i ovlašćenja vođe vazduhoplova – baloni**

Vođa balona pored odgovornosti navedenih u SPO.GEN.107 odgovoran je:

- (a) za davanje instrukcija prije leta licima koja pomažu pri punjenju i pražnjenju kupole balona; i
- (b) da obezbijedi da lica u korpi balona ili u neposrednoj blizini balona ne puše; i
- (c) da obezbijedi da lica koja pomažu pri punjenju i pražnjenju kupole nose odgovarajuću zaštitnu odjeću.

#### **SPO.GEN.110 Usaglašenost sa zakonima, propisima i procedurama**

Vođa vazduhoplova, članovi posade i specijalisti za određene zadatke moraju da se usaglase sa zakonima, propisima i procedurama onih država gdje se izvode operacije.

#### **SPO.GEN.115 Zajednički jezik**

Operator mora da obezbijedi da svi članovi posade i specijalisti za određene zadatke mogu da komuniciraju među sobom na zajedničkom jeziku.

#### **SPO.GEN.120 Taksiranje aviona**

Operator mora da obezbijedi da se avionom taksira po aerodromskim površinama za kretanje samo ako je lice za kontrolama:

- (a) adekvatno kvalifikovani pilot; ili
- (b) je određen od strane operatora i:
  - (1) obučen da taksira avion;
  - (2) obučen da koristi radio stanicu, ukoliko postoji potreba za radio-komunikacijom;



(3) primio/la je uputstva koje se odnose na plan aerodroma, rute, znakove, obilježavanja, svjetla, signale i instrukcije kontrole vazdušnog saobraćaja (ATC), frazeologiju i procedure; i

(4) u stanju da ispoštuje operativne standarde potrebne za sigurno kretanje aviona na aerodromu.

#### **SPO.GEN.125 Puštanje u pogon rotora – helikopteri**

Rotor helikoptera smije da se pusti u pogon u svrhu leta samo sa kvalifikovanim pilotom za kontrolama.

#### **SPO.GEN.130 Prenosivi elektronski uređaji**

Operator ne smije da dozvoli bilo kom licu da koristi prenosivi elektronski uređaj (PED) u vazduhoplovu koji može negativno da utiče na performanse sistema vazduhoplova i opreme.

#### **SPO.GEN.135 Informacije o opremi za slučaj nužde i opremi za preživljavanje koja se nosi u vazduhoplovu**

Operator mora u svakom trenutku da ima na raspolaganju za hitnu komunikaciju sa centrima za koordinaciju spašavanja (RCCs) liste koje sadrže informacije o opremi za slučaj nužde i opremi za preživljavanje koja se nosi u vazduhoplovu.

#### **SPO.GEN.140 Dokumenti, priručnici i informacije koji se nose**

(a) Sljedeći dokumenti, priručnici i informacije moraju da se nose na svakom letu, kao originali ili kopije ukoliko nije drugačije navedeno dolje:

(1) AFM, ili ekvivalentni dokument(i);

(2) originalno uvjerenje o registraciji;

(3) originalno uvjerenje o plovidbenosti (CofA);

(4) certifikat o buci, ukoliko je primjenljivo;

(5) kopija izjave kako je navedeno u ORO.DEC.100 i, ukoliko je primjenljivo, kopiju ovlašćenja kako je navedeno u ORO.SPO.110;

(6) lista posebnih odobrenja, ukoliko je primjenljivo;

(7) dozvola za radio stanicu vazduhoplova, ukoliko je primjenljivo;

(8) certifikat(i) o osiguranju od odgovornosti od štete učinjene prema trećim licima;

(9) dnevnik leta, ili ekvivalentan dokument, za vazduhoplov;

(10) tehnička knjiga vazduhoplova, u skladu sa Aneksom I (Dio-M) Uredbe (EZ) br. 2042/2003, ukoliko je primjenljivo;

(11) detalji prijavljenog ATS plana leta, ukoliko je primjenljivo;

(12) aktuelne i odgovarajuće vazduhoplovne mape za rutu/područje predviđenog leta i sve rute duž kojih je razumno očekivati da let može da bude preusmjeren;

(13) informacije o procedurama i vizuelnim signalima za upotrebu koje koriste vazduhoplovi koji sprovode presrijetanje i koji bivaju presrijetani;

(14) informacije koje se odnose na službe traganja i spašavanja za područje predviđenog leta;

(15) aktuelni djelovi operativnog priručnika i/ili SOP ili AFM-a od značaja za dužnosti članova posade i specijalista za određene zadatke, a koji moraju da im budu lako dostupni;

(16) MEL ili CDL, ukoliko je primjenljivo;

(17) odgovarajuća hitna vazduhoplovna obavještenja (NOTAMs) i briefing dokumentacija usluga letnih informacija (AIS);

(18) odgovarajući meteorološki podaci, ukoliko je primjenljivo;

(19) manifesti tereta, ukoliko je primjenljivo; i

(20) sva druga dokumentacija koja može da bude od značaja za let ili se zahtijeva od strane država koje imaju veze sa letom.

(b) Bez obzira na (a), dokumenti i informacije iz (a)(2) do (a)(11) i (a)(14), (a)(17), (a)(18) i (a)(19) mogu da se čuvaju na aerodromu ili operativnom mjestu na letovima:

(1) za koje su polijetanje i slijetanje predviđeni na istom aerodromu ili operativnom mjestu; ili

(2) koji ostaju na udaljenosti ili području koje su odredile nadležne vlasti, u skladu sa ARO.OPS.210.

(c) Bez obzira na (a), na letovima balonima ili jedrilicama, osim motornih jedrilica (TMG), dokumenti i informacije iz (a)(1) do (a)(10) i (a)(13) do (a)(19) mogu da se nose u pratećem vozilu.

(d) U slučaju gubitka ili krađe dokumenata navedenih u (a)(2) do (a)(8), operacija može da se nastavi dok vazduhoplov ne stigne na odredište ili mjesto gdje mogu da se obezbijede zamjenska dokumenta.

(e) Operator je dužan da obezbijedi, u razumnom vremenskom roku na zahtjev nadležnih vlasti, dokumentaciju koja se nosi u vazduhoplovu.

**SPO.GEN.145 Čuvanje, izrada i korišćenje snimaka sa uređaja za snimanje leta – operacije sa složenim vazduhoplovima na motorni pogon**

(a) Nakon nesreće ili nezgode koja podliježe obaveznom prijavljivanju, operator vazduhoplova mora da sačuva originalno snimljene podatke 60 dana osim ako nije drugačije naloženo od strane istražnog organa.

(b) Operator mora da 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 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 u skladu sa SPO.IDE.A.145 ili SPO.IDE.H.145, osim dijela najstarijeg snimljenog materijala trajanja do jedan sat, koji u vrijeme testiranja može da se izbriše, u svrhu testiranja i održavanja FDR-a.

(d) Operator mora da vodi i čuva ažuriranu dokumentaciju koja predstavlja neophodne informacije da konvertuje sirove podatke FDR-a u parametre izražene u inženjerskim jedinicama mjere.

(e) Operator mora da učini dostupnim svaki snimak uređaja za snimanje koji je sačuvan, ako tako odrede nadležne vlasti.

(f) CVR snimci smiju da se koriste za namjene koje nisu istraga nesreće ili nezgode u skladu sa obaveznim izvještavanjem samo ako su saglasni svi članovi posade i osoblje zaduženo za održavanje vazduhoplova.

(g) FDR snimci ili snimci opreme za prenos podataka smiju da se koriste samo za namjene koje nisu istraga nesreće ili nezgode koja je predmet obaveznog izvještavanja, ukoliko se takvi snimci:

(1) koriste od strane operatora samo u svrhe plovidbenosti ili održavanja;

(2) su de-identifikovani; ili

(3) objelodanjeni u skladu sa bezbjednosnim procedurama.

### **SPO.GEN.150 Prevoz opasnih materija**

(a) Prevoz opasnih materija vazdušnim putem mora da se vrši u skladu sa Aneksom 18 Čikaške konvencije u skladu sa posljednjim izmjenama i dopunama kao i u skladu sa dokumentom „Tehničke instrukcije za siguran prevoz opasnih materija u vazdušnom saobraćaju“ (*ICAO Doc 9284-AN/905*), uključujući i njegove dodatke, priloge i druge dopune ili izmjene.

(b) Opasne materije može da prevozi samo operator odobren u skladu sa Aneksom V (Dio-SPA), Odjeljak G, Uredbe (EU) br. 965/2012, osim kada:

(1) nisu predmet Tehničkih instrukcija u skladu sa Dijelom 1 tih instrukcija; ili

(2) ih nose specijalisti za određene zadatke ili članovi posade, ili su u prtljagu odvojeni od svojih vlasnika, u skladu sa Dijelom 8 Tehničkih instrukcija;

(3) su potrebni u vazduhoplovu za specijalizovane namjene u skladu sa Tehničkim instrukcijama;

(4) se koriste da bi se olakšala sigurnost leta gdje je prevoz vazduhoplovom opravdan da bi se obezbijedila njihova blagovremena raspoloživost u operativne svrhe, bez obzira da li se zahtijeva nošenje ili namjerava korišćenje takvih predmeta i materija na određenom letu.

(c) Operator mora da utvrdi procedure kako bi se obezbijedilo da su sve razumne mjere preduzete da bi se spriječilo nepažljivo unošenje opasnih materija u vazduhoplov.

(d) Operator mora da pruži osoblju potrebne informacije koje im omogućavaju da obavljaju svoje odgovornosti, kao što se zahtijeva u skladu sa Tehničkim instrukcijama.

(e) Operator mora, u skladu sa Tehničkim instrukcijama, da bez odlaganja dostavi izvještaj nadležnim vlastima i odgovarajućem organu države gdje se desilo:

(1) bilo kakva nesreća ili nezgoda sa opasnim materijama;

(2) pronalaženje opasnih materija kod specijalista za određene zadatke ili posade, ili u njihovom prtljagu, kada nisu u skladu sa Dijelom 8 Tehničkih instrukcija.

(f) Operator mora da obezbijedi da su specijalistima za određene zadatke pružene informacije o opasnim materijama.

(g) Operator mora da obezbijedi da se obavještenja sa informacijama o prevozu opasnih materija dostavljaju na tačkama prihvata za teret u skladu sa Tehničkim instrukcijama.

#### **SPO.GEN.155 Izbacivanje opasnih materija**

Vođa vazduhoplova ne smije da upravlja vazduhoplovom iznad gusto naseljenih gradskih oblasti, gradova ili naselja ili iznad okupljanja ljudi na otvorenom prilikom izbacivanja opasnih materija.

#### **SPO.GEN.160 Nošenje i korišćenje oružja**

(a) Operator je dužan da obezbijedi da, kada se oružje nosi na let zbog specijalizovanog zadatka, mora da bude obezbijeđeno kada se ne koristi.

(b) Specijalista za određene zadatke koji koristi oružje mora da preduzme sve neophodne mjere da spriječi ugrožavanje vazduhoplova i lica u njemu i na zemlji.

#### **SPO.GEN.165 Pristup letačkoj kabini**

Vođa vazduhoplova dužan je da donese konačnu odluku koja se odnosi na pristup letačkoj kabini i dužan je da obezbijedi da:

(a) pristup letačkoj kabini ne uzrokuje odvlačenje pažnje ili ometanje operacije leta; i

(b) su sva lica koja se nalaze u letačkoj kabini upoznata sa relevantnim sigurnosnim procedurama.

ODJELJAK B  
*OPERATIVNE PROCEDURE*

**SPO.OP.100 Korišćenje aerodroma i operativnih mjesta**

Operator može da koristi samo aerodrome i operativna mjesta koja su odgovarajuća za tip vazduhoplova i predmetne operacije.

**SPO.OP.105 Specifikacije izolovanih aerodroma – avioni**

Pri odabiru alternativnih aerodroma i politike planiranja goriva, operator aerodrom smatra izolovanim aerodromom ako je vrijeme letenja do najbližeg odgovarajućeg alternativnog aerodroma određišta više od:

- (a) za avione sa klipnim motorima, 60 minuta; ili
- (b) za avione sa turbinskim motorima, 90 minuta.

**SPO.OP.110 Operativni minimumi aerodroma – avioni i helikopteri**

(a) Za letove po pravilima instrumentalnog letenja (IFR), operator ili vođa vazduhoplova mora da utvrdi operativne minimume za svaki odlazni, određišni ili alternativni aerodrom koji namjerava da koristi. Ti minimumi:

- (1) ne mogu da budu manji od minimuma koje je utvrdila država u kojoj se aerodrom nalazi, osim kada ta država to posebno odobri; i
- (2) kada se izvode operacije pri smanjenoj vidljivosti, moraju da budu odobreni od strane nadležnih vlasti u skladu sa Aneksom V (Dio-SPA), Odjeljkom E Uredbe (EU) br. 965/2012.

(b) Prilikom određivanja operativnih minimuma aerodroma, operator ili vođa vazduhoplova mora da uzme u obzir sljedeće:

- (1) tip, performanse i karakteristike upravljanja vazduhoplovom;
- (2) kompetenciju i iskustvo letačke posade, i ukoliko je primjenljivo, njen sastav;
- (3) dimenzije i karakteristike poletno-sletnih staza i oblasti završnog prilaza i oblasti za polijetanje (FATO-i), koji mogu da se izaberu za korišćenje;
- (4) adekvatnost i performanse raspoloživih vizuelnih i ne-vizuelnih zemaljskih sredstava;
- (5) opremu dostupnu na vazduhoplovu radi navigacije i/ili kontrole putanje leta tokom polijetanja, prilaza, ravnjanja, slijetanja, održavanja pravca nakon slijetanja i neuspjelog prilaza;

(6) prepreke u zonama prilaza, neuspjelog prilaza i penjanja potrebne za sprovođenje procedura u nepredviđenim situacijama;

(7) relativnu/apsolutnu visinu nadvišavanja prepreka za procedure instrumentalnog prilaza;

(8) sredstva određivanja i izvještavanja meteoroloških uslova; i

(9) tehniku letenja koja se koristi tokom završnog prilaza.

(c) Minimumi za specifičan tip prilaza i proceduru slijetanja smiju da se koriste samo ako su ispunjeni svi sljedeći uslovi:

(1) da je zemaljska oprema potrebna za predviđenu proceduru ispravna;

(2) da su sistemi vazduhoplova potrebni za tip prilaza ispravni;

(3) da su ispunjeni zahtijevani kriterijumi performansi vazduhoplova; i

(4) da posada ima odgovarajuće kvalifikacije.

#### **SPO.OP.111 Operativni minimumi aerodroma – operacije NPA, APV, CAT I**

(a) Visina odluke (DH) namijenjena za operaciju nepreciznog prilaza (NPA) koje se izvode tehnikom završnog prilaza neprekidnim snižavanjem (CDFA), proceduru prilaza s vertikalnim navođenjem (APV) ili operaciju kategorije I (CAT I) ne može da bude niža od najviše od navedenih vrijednosti:

(1) minimalne visine do koje sredstva prilaza mogu da se upotrebljavaju bez potrebnih vizuelnih oznaka;

(2) visine nadvišavanja prepreka (OCH) za kategoriju vazduhoplova;

(3) DH objavljene procedure prilaza ukoliko je primjenljivo;

(4) minimuma sistema navedenog u tabeli 1; ili

(5) minimalne DH iz AFM-a ili ekvivalentnog dokumenta, ukoliko je navedena.

(b) Minimalna visina snižavanja (MDH) za operaciju NPA koja se ne izvodi tehnikom CDFA ne može da bude niža od najviše od navedenih vrijednosti:

(1) OCH za kategoriju vazduhoplova;

(2) minimuma sistema navedenog u tabeli 1; ili

(3) minimalne MDH navedene u AFM-u, ukoliko je navedena.

*Tabela 1*  
**Minimumi sistema**

Oprema	Najniža vrijednost DH/MDH (ft)
Sistem instrumentalnog slijetanja (ILS)	200
Globalni navigacijski satelitski sistem (GNSS)/Pojačani satelitski sistem (SBAS) (lateralni precizni prilaz sa vertikalnim navođenjem (LPV))	200
GNSS (lateralna navigacija (LNAV))	250
GNSS/barometarska vertikalna navigacija (VNAV)/(LNAV/VNAV)	250
Lokalajzer (LOC) sa ili bez sistema za mjerenje udaljenosti (DME)	250
Prilaz navođen radarom (SRA) (završetak na ½ NM)	250
SRA (završetak na 1 NM)	300
SRA (Završetak na 2 NM ili više)	350
VHF neusmjereni radiofar vrlo visoke učestalosti (VOR)	300
VOR/DME	250
svesmjerni radiofar (NDB)	350
NDB/DME	300
VHF ultrakratkotalasna goniometrijska radiostanica (VDF)	350

**SPO.OP.112 Operativni minimumi aerodroma – operacije kruženja avionima**

(a) MDH za operacije kruženja avionima ne može da bude niža od najviše od navedenih vrijednosti:

- (1) objavljene OCH za kruženje za kategoriju aviona;
- (2) najmanje visine kruženja iz tabele 1; ili
- (3) DH/MDH prethodne procedure instrumentalnog prilaza.

(b) Minimalna vidljivost za operacije kruženja avionima mora da bude najveća od navedenih vrijednosti:

- (1) vidljivosti pri kruženju za kategoriju vazduhoplova, ukoliko je objavljena;
- (2) najmanje vidljivosti izvedene iz tabele 2; ili
- (3) horizontalne vidljivosti duž poletno-sletne staze/preračunate meteorološke vidljivosti (RVR/CMV) prethodne procedure instrumentalnog prilaza.

*Tabela 1*  
**MDH i minimalna vidljivost za kruženje u odnosu na kategoriju aviona**

	Kategorija aviona			
	A	B	C	D
MDH (ft)	400	500	600	700
Minimalna meteorološka vidljivost (m)	1500	1600	2400	3600

### **SPO.OP.113 Operativni minimumi aerodroma – operacije kruženja helikopterima nad kopnom**

MDH za operacije kruženja helikopterima nad kopnom nije niža od 250 ft a meteorološka vidljivost nije manja od 800 m.

### **SPO.OP.115 Procedure odlaska i prilaza – avioni i helikopteri**

(a) Vođa vazduhoplova mora da koristi procedure odlaska i prilaza koje je utvrdila država aerodroma, ako su takve procedure objavljene za poletno-sletnu stazu ili FATO koji će da se koristi.

(b) Vođa vazduhoplova može da odstupi od objavljene odlazne rute, dolazne rute ili procedure prilaza:

(1) ukoliko se poštuju kriterijumi za nadvišavanje prepreka, ukoliko se u potpunosti uzimaju u obzir operativni uslovi i poštuju sva odobrenja ATC-a; ili

(2) ako ga jedinica ATC-a usmjerava preko radara.

(c) U slučaju operacija sa složenim vazduhoplovima na motorni pogon, završni segment prilaza se leti vizuelno ili u skladu sa objavljenim procedurama prilaza.

### **SPO.OP.120 Procedure za smanjenje buke**

Vođa vazduhoplova mora da uzme u obzir objavljene procedure za smanjenje buke da bi se smanjio uticaj buke vazduhoplova obezbjeđujući da sigurnost ima prioritet u odnosu na smanjenje buke.

### **SPO.OP.121 Procedure za smanjenje buke - baloni**

Vođa vazduhoplova mora da koristi operativne procedure, ukoliko su utvrđene, da bi se smanjio uticaj buke gorionika obezbjeđujući da sigurnost ima prioritet u odnosu na smanjenje buke.

### **SPO.OP.125 Minimalna visina za nadvišavanje prepreka – letovi po IFR-u**

(a) Operator mora da odredi metodu za utvrđivanje minimalnih visina letenja koje obezbjeđuju propisno nadvišavanje terena za sve segmente rute na kojoj se leti po IFR-u.

(b) Vođa vazduhoplova mora da utvrdi minimalne visine letenja za svaki let na osnovu ove metode. Minimalne visine letenja ne smiju da budu niže od visina koje objavi država iznad koje se leti.

### **SPO.OP.130 Snabdijevanje gorivom i uljem – avioni**

(a) Vođa vazduhoplova smije da započne let samo ako vazduhoplov ima dovoljno goriva i ulja za:



(1) letove po pravilima vizuelnog letenja (VFR):

(i) danju, za let do aerodroma predviđenog za slijetanje i najmanje još 30 minuta letenja na uobičajenoj visini krstarenja; ili

(ii) noću, za let do aerodroma predviđenog za slijetanje i najmanje još 45 minuta letenja na uobičajenoj visini krstarenja;

(2) letove po IFR-u:

(i) kada alternativno odredište nije potrebno, za let do aerodroma predviđenog za slijetanje i najmanje još 45 minuta letenja na uobičajenoj visini krstarenja; ili

(ii) kada je alternativno odredište potrebno, za let do aerodroma predviđenog za slijetanje, alternativnog aerodroma i najmanje još 45 minuta letenja na uobičajenoj visini krstarenja.

(b) Pri računanju goriva potrebnog i za nepredviđene situacije mora da se uzme u obzir sljedeće:

(1) prognozirani meteorološki uslovi;

(2) predviđene rute ATC-a i kašnjenja u saobraćaju;

(3) procedure pri gubljenju pritiska ili kvaru jednog motora na ruti, ukoliko je primjenljivo; i

(4) sve druge okolnosti koja mogu da uzrokuju kašnjenje slijetanja aviona ili povećanje potrošnje goriva i/ili ulja.

(c) Ništa ne može da spriječi promjenu plana leta za vrijeme leta kako bi se let preusmjerio do drugog odredišta, pod uslovom da mogu da se ispune svi zahtjevi od tačke ponovnog planiranja leta.

### **SPO.OP.131 Snabdijevanje gorivom i uljem – helikopteri**

(a) Vođa vazduhoplova smije da započne let samo ukoliko helikopter ima dovoljno goriva i ulja za:

(1) letove po VFR-u:

(i) za let do aerodroma/operativnog mjesta predviđenog za slijetanje i najmanje još 20 minuta letenja pri brzini koja omogućava najveći domet; ili

(ii) za letove po VFR-u danju, rezervu goriva za 10 minuta letenja pri brzini koja omogućava najveći domet ukoliko ostane u okviru udaljenosti od 25 NM od aerodroma/operativnog mjesta odlaska; i

(2) letove po IFR-u:

(i) ako nije potreban alternativni aerodrom ili nije na raspolaganju meteorološki dostupan aerodrom, za let do aerodroma/operativnog mjesta predviđenog za slijetanje i za još 30 minuta letenja pri uobičajenoj brzini krstarenja na 450 m (1500 ft) iznad odredišnog aerodroma/operativnog mjesta pri standardnim temperaturnim uslovima i za prilaz ili slijetanje; ili

(ii) ako je potreban alternativni aerodrom/operativno mjesto, za let do aerodroma/operativnog mjesta predviđenog za slijetanje i zatim:

(A) za letenje do navedenog alternativnog aerodroma/operativnog mjesta; i

(B) za još 30 minuta letenja pri brzini u zoni čekanja 450 m (1500 ft) iznad alternativnog aerodroma/operativnog mjesta pri standardnim temperaturnim uslovima i za prilaz i slijetanje.

(b) Pri računanju goriva potrebnog, uključujući nepredviđene situacije, mora da se uzme u obzir sljedeće:

(1) prognozirani meteorološki uslovi;

(2) predviđene rute ATC-a i kašnjenja u saobraćaju;

(3) procedure pri kvaru jednog motora na ruti, ukoliko je primjenljivo; i

(4) sve druge okolnosti koje mogu da uzrokuju kašnjenje slijetanja aviona ili povećanje potrošnje goriva i/ili ulja.

(c) Ništa ne može da spriječi promjenu plana leta za vrijeme leta kako bi se let preusmjerio do drugog odredišta, pod uslovom da mogu da se ispune svi zahtjevi od tačke ponovnog planiranja leta.

#### **SPO.OP.132 Snabdijevanje i planiranje goriva i balasta – baloni**

(a) Vođa vazduhoplova smije da započne let samo ako su rezerve goriva i balasta dovoljne za 30 minuta leta.

(b) Izračunavanje količine goriva i balasta vrši se na osnovu najmanje sljedećih operativnih uslova prema kojima se let izvodi:

(1) podataka dobijenih od proizvođača balona;

(2) predviđenih masa;

(3) očekivanih meteoroloških uslova; i

(4) procedura i ograničenja službe za pružanje usluga u vazdušnom saobraćaju.

#### **SPO.OP.135 Sigurnosna uputstva**

(a) Operator mora da obezbijedi da, prije polijetanja, specijalisti za određene zadatke dobiju uputstva o:

(1) opremi i procedurama za slučaj nužde;

(2) operativnim procedurama koje se odnose na specijalizovani zadatak prije svakog leta ili serije letova.

(b) Uputstva navedena u (a)(2) mogu da se zamijene inicijalnim programom obuke i programom obuke obnove znanja. U tom slučaju operator treba takođe da utvrdi zahtjeve koji se odnose na skorašnje iskustvo.

#### **SPO.OP.140 Priprema leta**

(a) Prije početka leta, vođa vazduhoplova svim razumnim raspoloživim sredstvima mora da provjeri da oprema na zemlji i/ili vodi, uključujući komunikacione uređaje i sredstva za navigaciju raspoloživa i neposredno zahtijevana na takvom letu, za sigurnu operaciju vazduhoplova, odgovara vrsti operacije u okviru koje se let izvodi.

(b) Prije početka leta, vođa vazduhoplova mora da bude upoznat sa svim raspoloživim meteorološkim podacima koji odgovaraju predviđenom letu. Priprema za let dalje od mjesta odlaska, i za sve letove po IFR-u, mora da uključuje:

(1) proučavanje raspoloživih aktuelnih meteoroloških izvještaja i prognoza; i

(2) planiranje alternativnih akcija zbog predviđanja mogućnosti da let ne može da se završi po planu, zbog meteoroloških uslova.

#### **SPO.OP.145 Alternativni aerodromi za polijetanje – složeni avioni na motorni pogon**

(a) Za letove po IFR-u, vođa vazduhoplova mora da odredi najmanje jedan meteorološki dostupan alternativni aerodrom za polijetanje u planu leta ako su meteorološki uslovi na aerodromu odlaska na ili ispod primjenljivih operativnih minimuma aerodroma ili ako se ne bi bilo moguće vratiti na aerodrom odlaska zbog drugih razloga.

(b) Alternativni aerodrom za polijetanje mora da bude udaljen od aerodroma odlaska na sljedećim udaljenostima:

(1) za avione sa dva motora, najviše jedan sat letenja, pri brzini krstarenja sa jednim motorom u standardnim uslovima bez vjetrova; i

(2) za avione sa tri ili više motora, najviše dva sata letenja sa jednim neispravnim motorom (OEI) pri brzini krstarenja u skladu sa AFM-om u uslovima standardne atmosfere.

(c) Za aerodrom koji se odabere kao alternativni aerodrom za polijetanje raspoložive informacije moraju da ukažu da će, pri predviđenom vremenu korišćenja, uslovi za tu operaciju da budu na ili iznad operativnih minimuma aerodroma.

#### **SPO.OP.150 Alternativni aerodromi odredišta – avioni**

Za letove po IFR-u, vođa vazduhoplova mora da odredi najmanje jedan meteorološki dostupan alternativni aerodrom odredišta u planu leta, osim ako:

(a) raspoloživi aktuelni meteorološki podaci ukazuju da za period od jednog sata prije do jednog sata nakon predviđenog vremena dolaska, ili od stvarnog vremena polaska do jednog sata nakon predviđenog vremena dolaska, pri čemu se u obzir uzima kraći period, prilaz i slijetanje mogu da se izvedu u vizuelnim meteorološkim uslovima (VMC); ili

(b) je mjesto predviđeno za slijetanje izolovano i:

(1) procedura instrumentalnog prilaza je propisana za aerodrom predviđen za slijetanje; i

(2) raspoloživi aktuelni meteorološki podaci ukazuju da će u periodu od dva sata prije do dva sata nakon predviđenog vremena dolaska, ili od stvarnog vremena polaska do dva sata nakon predviđenog vremena dolaska, da preovladavaju sljedeći meteorološki uslovi, prilikom čega se u obzir uzima kraći period:

(i) baza oblaka je najmanje 300 m (1000 ft) iznad minimuma za proceduru instrumentalnog prilaza; i

(ii) vidljivost je najmanje 5,5 km ili 4 km veća od minimuma za tu proceduru.

#### **SPO.OP.151 Alternativni aerodromi odredišta – helikopteri**

Za letove po IFR-u, vođa vazduhoplova mora da odredi najmanje jedan meteorološki dostupan alternativni aerodrom odredišta u planu leta, osim ako:

(a) je procedura instrumentalnog prilaza propisana za aerodrom predviđen za slijetanje i aktuelni dostupni meteorološki podaci ukazuju da će u periodu od dva sata prije do dva sata nakon predviđenog vremena dolaska, ili od stvarnog vremena polaska do dva sata nakon predviđenog vremena dolaska, prilikom čega se u obzir uzima kraći period, da preovladavaju sljedeći meteorološki uslovi:

(1) baza oblaka je najmanje 120 m (400 ft) iznad propisanog minimuma za proceduru instrumentalnog prilaza; i

(2) vidljivost je najmanje 1500 m veća od minimuma propisanog za ovu proceduru; ili

(b) je mjesto predviđeno za slijetanje izolovano i:

(1) procedura instrumentalnog prilaza je propisana za aerodrom predviđen za slijetanje;

(2) dostupni aktuelni meteorološki podaci ukazuju da će u periodu od dva sata prije do dva sata nakon predviđenog vremena dolaska, da preovladavaju sljedeći meteorološki uslovi:

(i) baza oblaka je najmanje 120 m (400 ft) iznad minimuma propisanog za proceduru instrumentalnog prilaza; i

(ii) vidljivost je najmanje 1500 m veća od minimuma propisanog za ovu proceduru; i

(3) tačka bez povratka (PNR) je utvrđena ukoliko je u pitanju odredište na moru.

#### **SPO.OP.155 Dopunjavanje goriva pri ukrcavanju, iskrcavanju putnika ili kada su putnici u vazduhoplovu**

(a) Vazduhoplov ne smije da se dopunjava AVGAS gorivom (avionski benzin) ili *wide cut* gorivom ili mješavinom ovih vrsta goriva, kada se putnici ukrcavaju, ili su u vazduhoplovu ili se iskrcavaju.

(b) Za sve ostale vrste goriva, moraju da se preduzmu potrebne mjere predostrožnosti i vazduhoplov mora da bude propisno ispunjen kvalifikovanim osobljem koje je spremno da pokrene i upravlja evakuacijom vazduhoplova na najpraktičniji i najbrži raspoloživi način.

#### **SPO.OP.160 Upotreba slušalica**

Osim u slučaju balona, svaki član letačke posade koji je neophodno da bude na dužnosti u letačkoj kabini, mora da nosi slušalice sa usmjerenim mikrofonom ili ekvivalentni uređaj, koje moraju da se koriste kao primarni uređaj za govorne komunikacije sa ATS-om, drugim članovima posade i specijalistima za određene zadatke.

#### **SPO.OP.165 Pušenje**

Vođa vazduhoplova ne smije da dozvoli pušenje u vazduhoplovu tokom dopune ili pražnjenja goriva.

#### **SPO.OP.170 Meteorološki uslovi**

(a) Vođa vazduhoplova smije da započne ili nastavi let po VFR-u samo ako posljednji raspoloživi meteorološki podaci ukazuju da će vremenski uslovi na ruti i na predviđenom odredištu pri predviđenom vremenu korišćenja da budu na ili iznad primjenljivih operativnih minimuma VFR.

(b) Vođa vazduhoplova smije da započne ili nastavi let po IFR-u prema aerodromu planiranog odredišta samo ako posljednji dostupni meteorološki podaci ukazuju da su, u predviđeno vrijeme dolaska, vremenski uslovi na odredištu ili barem na jednom alternativnom aerodromu odredišta, na ili iznad primjenljivih operativnih minimuma aerodroma.

(c) Ako let sadrži segmente VFR i IFR, meteorološki podaci iz (a) i (b) moraju da se primjenjuju u mjeri u kojoj je to nužno.

### **SPO.OP.175 Led i drugi kontaminanti – zemaljske procedure**

(a) Vođa vazduhoplova smije da započne polijetanje samo ako je vazduhoplov bez ikakvih nanosa koji mogu da naruše performanse i upravljivost vazduhoplova, osim kako je dozvoljeno u skladu sa (a) i u skladu sa AFM-om.

(b) U slučaju operacija sa složenim vazduhoplovima na motorni pogon, operator utvrđuje postupke koji treba da se ispoštuju kada je potrebno da se obavi zemaljsko odleđivanje ili spriječi zaleđivanje vazduhoplova kao i odgovarajući pregledi vazduhoplova sa ciljem da se obezbijede sigurne operacije vazduhoplova.

### **SPO.OP.176 Led i drugi kontaminanti – procedure u letu**

(a) Vođa vazduhoplova smije da započne let ili da namjerno leti u očekivane ili stvarne uslove zaleđivanja samo ako je vazduhoplov certifikovan i opremljen da leti u takvim uslovima iz 2.a.5 Aneksa IV Uredbe (EZ) br. 216/2008.

(b) Ako zaleđivanje prelazi intenzitet zaleđivanja za koji je vazduhoplov certifikovan ili ako vazduhoplov koji nije certifikovan za let u poznatim uslovima zaleđivanja naiđe na zaleđivanje, vođa vazduhoplova mora da izađe iz uslova zaleđivanja bez odlaganja, promjenom nivoa i/ili rute, i ako je potrebno saopštavajući slučaj nužde ATC-u.

(c) U slučaju operacija sa složenim vazduhoplovima na motorni pogon, operator mora da utvrdi procedure za letove u očekivanim ili stvarnim uslovima zamrzavanja.

### **SPO.OP.180 Uslovi polijetanja – avioni i helikopteri**

Prije početka polijetanja, vođa vazduhoplova mora da se uvjeri da:

(a) prema raspoloživim podacima, vrijeme na aerodromu ili operativnom mjestu i stanje poletno sletne staze ili FATO-a koji namjerava da se koristi neće da spriječi sigurno polijetanje i odlazak; i

(b) su ispunjeni primjenljivi operativni minimumi aerodroma.

### **SPO.OP.181 Uslovi polijetanja – baloni**

Prije početka polijetanja, vođa vazduhoplova mora da se uvjeri da, prema raspoloživim podacima, meteorološki uslovi na operativnom mjestu ili aerodromu neće da spriječe sigurno polijetanje i odlazak.

### **SPO.OP.185 Simulirane situacije u letu**

Osim ako je specijalista za određene zadatke u vazduhoplovu za obuku, vođa vazduhoplova, kada prevozi specijaliste za određene zadatke, ne smije da simulira:

(a) situacije koje zahtijevaju primjenu vanrednih procedura ili procedura u slučaju nužde, ili

(b) let u instrumentalno meteorološkim uslovima (IMC).

#### **SPO.OP.190 Upravljanje gorivom u letu**

(a) Operator složenog vazduhoplova na motorni pogon mora da obezbijedi da se obavljaju provjeravanje goriva u letu i upravljanje gorivom.

(b) Vođa vazduhoplova mora da provjerava u redovnim intervalima da količina preostalog upotrebljivog goriva tokom leta nije manja od količine goriva koja je potrebna da se nastavi let do meteorološki dostupnog aerodroma ili operativnog mjesta, pri čemu planirana rezerva goriva mora da ostane u skladu sa zahtjevima iz SPO.OP.130 ili SPO.OP.131.

#### **SPO.OP.195 Upotreba dodatnog kiseonika**

(a) Operator mora da obezbijedi da specijalisti za određene zadatke i članovi posade kontinuirano koriste dodatni kiseonik uvijek kada visina kabine prelazi 10000 ft za period od više od 30 minuta, i kada visina kabine prelazi 13000 ft, osim ako drugačije nisu propisale nadležne vlasti i u skladu sa SOP.

(b) Bez obzira na (a), i osim u slučaju operacija padobranom, kratka odstupanja od visine iznad 13000 ft određenog trajanja bez upotrebe dodatnog kiseonika u nesloženim vazduhoplovima i helikopterima mogu da se obavljaju uz prethodno odobrenje nadležnih vlasti uzimajući u obzir sljedeće:

(1) trajanje odstupanja od visine iznad 13000 ft ne traje duže od 10 minuta ili, ako je potreban duži period, strogo je ograničeno na period potreban za obavljanje specijalizovanih zadataka;

(2) let se ne obavlja iznad 16 000 ft;

(3) sigurnosna uputstva u skladu sa SPO.OP.135 uključuju odgovarajuće informacije članovima posade i specijalistima za određene zadatke o uticajima hipoksije;

(4) SOP za predmetne operacije odražavaju tačke (1), (2) i (3);

(5) prethodno iskustvo operatora u izvođenju operacija iznad 13 000 ft bez korišćenja dodatnog kiseonika;

(6) pojedinačno iskustvo članova posade i specijalista za određene zadatke i njihovo psihološko prilagođavanje na velike visine; i

(7) visina baze na kojoj je sjedište operatora ili sa koje se operacije izvode.

#### **SPO.OP.200 Opažanje blizine tla**

(a) Kada je opažena nedozvoljena blizina tla od strane člana letачke posade ili od strane sistema za upozoravanje na blizinu tla, pilot koji leti mora bez odlaganja da preduzme korektivne akcije kako bi uspostavio sigurne uslove letenja.

(b) Sistem za upozoravanje na blizinu tla može da bude onesposobljen tokom specijalizovanih zadataka za koje je potrebno da se vazduhoplovom upravlja na manjoj udaljenosti od tla pri čemu bi se pokrenuo sistem za upozoravanje na blizinu tla.

#### **SPO.OP.205 Sistem izbjegavanja sudara u vazduhu (ACAS)**

(a) Operator mora da utvrdi operativne procedure i programe obuke kada je ACAS ugrađen i ispravan. Kada se koristi ACAS II, takvi postupci i obuke moraju da budu u skladu sa Uredbom (EU) br. 1332/2011.

(b) ACAS II može da bude onesposobljen tokom specijalizovanih zadataka za koje je potrebno da se vazduhoplovima leti na manjoj međusobnoj udaljenosti pri čemu bi se pokrenuo ACAS.

#### **SPO.OP.210 Uslovi za prilaz i slijetanje – avioni i helikopteri**

Prije početka prilaza za slijetanje, vođa vazduhoplova mora da se uvjeri da, prema raspoloživim informacijama, meteorološki uslovi na aerodromu ili operativnom mjestu i stanje poletno-sletne staze ili FATO-a čije korišćenje se namjerava neće da spriječe siguran prilaz, slijetanje ili neuspjeli prilaz.

#### **SPO.OP.215 Početak i nastavak prilaza – avioni i helikopteri**

(a) Vođa vazduhoplova može da započne instrumentalni prilaz bez obzira na saopštenu horizontalnu vidljivost duž poletno-sletne staze/vidljivost (RVR/VIS).

(b) Ukoliko je prijavljena RVR/VIS manja od primjenljivog minimuma, prilaz ne smije da se nastavi:

(1) ispod 1000 ft iznad aerodroma, ili

(2) u završnom segmentu prilaza u slučaju kada je apsolutna/relativna visina odluke (DA/H) ili najniža apsolutna/relativna visina snižavanja (MDA/H) veća od 1000 ft iznad aerodroma.

(c) Gdje RVR nije dostupna, RVR vrijednosti mogu da budu dobijene konvertovanjem saopštene vidljivosti.

(d) Ukoliko, nakon prolaska 1000 ft iznad aerodroma, saopštena RVR/VIS padne ispod primjenljivog minimuma, prilaz može da se nastavi do DA/H ili MDA/H.

(e) Prilaz može da bude nastavljen ispod DA/H ili MDA/H i slijetanje može da bude obavljeno ukoliko je uspostavljena i ukoliko se održava vizuelna referenca, adekvatna za tu vrstu prilaza i za planiranu poletno-sletnu stazu, na DA/H ili MDA/H.

(f) RVR vrijednost zone dodira uvijek mora da se kontroliše.



### **SPO.OP.225 Operativna ograničenja – toplovazdušni baloni**

- (a) Toplovazdušni balon ne smije da sleti noću, osim u slučaju nužde.
- (b) Toplovazdušni balon može da poleti noću, ukoliko ima dovoljno goriva za slijetanje tokom dana.

### **SPO.OP.230 Standardne operativne procedure**

- (a) Prije počinjanja specijalizovane operacije, operator je dužan da obavi procjenu rizika, procjenjujući kompleksnost aktivnosti u svrhu određivanja opasnosti i povezanih rizika svojstvenim operacijama i utvrđivanja olakšavajućih mjera.
- (b) Na osnovu procjene rizika, operator je dužan da utvrdi standardne operativne procedure (SOP) koje odgovaraju specijalizovanoj aktivnosti i vazduhoplovu koji se koristi uzimajući u obzir zahtjeve odjeljka E. SOP predstavljaju dio operativnog priručnika ili posebnog dokumenta. SOP moraju redovno da se pregledaju i ažuriraju, ukoliko je primjenljivo.
- (c) Operator je dužan da obezbijedi da se specijalizovane operacije izvode u skladu sa SOP.

## **ODJELJAK C**

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

#### **SPO.POL.100 Operativna ograničenja – svi vazduhoplovi**

- (a) Tokom svake faze operacije, utovar, masa i, osim u slučaju balona, položaj težišta (CG) vazduhoplova moraju da budu u skladu sa svim ograničenjima navedenim u odgovarajućem priručniku.
- (b) Natpisi, spiskovi, oznake instrumenata ili njihove kombinacije, koje sadrže operativna ograničenja propisana u AFM-u za vizuelnu prezentaciju, moraju da budu prikazani u vazduhoplovu.

#### **SPO.POL.105 Masa i centraža**

- (a) Operator mora da obezbijedi da se masa i, osim u slučaju balona, CG svakog vazduhoplova utvrđuje stvarnim mjerenjem težine prije početka korišćenja. Akumulirani efekti modifikacija i opravki na masu i centražu moraju da se uzmu u obzir i propisno dokumentuju. Te informacije treba da budu na raspolaganju vođi vazduhoplova. Vazduhoplovu mora ponovo da se izmjeri težina ako učinak izmjena na masu i centražu nije tačno poznat.
- (b) Mjerenje težine mora da obavi:

- (1) za avione i helikoptere, proizvođač vazduhoplova ili odobrena organizacija za održavanje; i

(2) za jedrilice i balone, proizvođač vazduhoplova ili to mora da se obavi u skladu sa Uredbom (EZ) br. 2042/2003 ukoliko je primjenljivo.

**SPO.POL.110 Sistem određivanja mase i centraže – komercijalne operacije sa avionima i helikopterima i nekomercijalne operacije sa složenim vazduhoplovima na motorni pogon**

(a) Operator mora da utvrdi sistem određivanja mase i centraže za svaki let ili seriju letova:

- (1) za suvu operativnu masu vazduhoplova;
- (2) masu putnog tereta;
- (3) masu goriva koje se nosi;
- (4) teret vazduhoplova i raspodjelu tereta;
- (5) masu na polijetanju, masu na slijetanju i masu vazduhoplova bez goriva; i
- (6) primjenljive pozicije CG na vazduhoplovu.

(b) Letačka posada mora da bude opremljena sredstvima za repliciranje i provjeru svih izračuna mase i centraže na osnovu izračunavanja elektronskim putem.

(c) Operator utvrđuje postupke kojima se omogućava da vođa vazduhoplova odredi masu utočenog goriva korišćenjem stvarne gustine, ili ako ona nije poznata, gustine izračunate u skladu sa metodom navedenom u operativnom priručniku.

(d) Vođa vazduhoplova obezbjeđuje da se utovar:

- (1) vazduhoplova obavlja pod nadzorom kvalifikovanog osoblja; i
- (2) masa tereta koji se prevozi je u saglasnosti sa podacima koji se koriste za izračunavanje mase i centraže vazduhoplova.

(e) Operator navodi, u operativnom priručniku, principe i metode koji se odnose na utovar i sistem mase i centraže koji ispunjavaju zahtjeve iz (a) do (d). Ovaj sistem obuhvata sve tipove predviđenih operacija,

**SPO.POL.115 Podaci i dokumentacija o masi i centraži – komercijalne operacije avionima i helikopterima i nekomercijalne operacije kompleksnim vazduhoplovima na motorni pogon**

(a) Operator mora da utvrdi podatke o masi i centraži i da sačini dokumentaciju o masi i centraži prije svakog leta ili serije letova određujući utovar i njegovu distribuciju tako da ograničenja za masu i centražu vazduhoplova ne budu premašena. Dokumentacija o masi i centraži mora da sadrži sljedeće podatke:

- (1) tip i registraciju vazduhoplova;

- (2) identifikaciju leta, broj i datum, ukoliko je primjenljivo;
- (3) ime vođe vazduhoplova;
- (4) ime lica koje je sačinilo dokument;
- (5) suvu operativnu masu i odgovarajuće CG vazduhoplova;
- (6) masu goriva pri polijetanju i masu putnog goriva;
- (7) masu drugog potrošnog materijala koji nije gorivo, ukoliko je primjenljivo;
- (8) komponente opterećenja;
- (9) masu pri polijetanju, masu pri slijetanju i masu vazduhoplova bez goriva;
- (10) primjenljive pozicije CG na vazduhoplovu; i
- (11) ograničavajuće vrijednosti mase i CG.

(b) Kada se podaci i dokumentacija mase i centraže generišu od strane kompjuterizovanog sistema za određivanje mase i centraže, operator mora da provjeri integritet izlaznih podataka.

#### **SPO.POL.116 Podaci i dokumentacija o masi i centraži – olakšice**

Bez obzira na SPO.POL.115 (a)(5), položaj CG ne treba da bude u dokumentaciji za masu i centražu, ukoliko je distribucija opterećenja u skladu sa unaprijed izračunatom tabelom za centražu ili ukoliko može da se prikaže da je za planirane operacije moguće obezbijediti pravu centražu, koliko god da je stvarno opterećenje.

#### **SPO.POL.120 Performanse – opšte**

Vođa vazduhoplova smije da upravlja vazduhoplovom samo ako su performanse vazduhoplova u saglasnosti sa primjenljivim pravilima letenja i svim drugim ograničenjima koja se primjenjuju na letenje, korišćeni vazdušni prostor, aerodrome ili operativna mjesta, uzimajući u obzir preciznost svih korišćenih karata i mapa.

#### **SPO.POL.125 Ograničenja mase pri polijetanju – kompleksni avioni na motorni pogon**

Operator mora da obezbijedi da:

(a) masa aviona na početku polijetanja ne premašuje ograničenja mase:

- (1) pri polijetanju, u skladu sa zahtjevima iz SPO.POL.130;

(2) na ruti sa jednim neispravnim motorom (OEI) u skladu sa zahtjevima iz SPO.POL.135; i

(3) pri slijetanju u skladu sa zahtjevima iz SPO.POL.140,

dozvoljavajući očekivano umanjenje mase trajanjem leta i ispuštanje goriva u vazduhu.

(b) masa na početku polijetanja nikad ne smije da premaši najveću masu pri polijetanju koja je navedena u AFM-u za visinu po pritisku koja odgovara nadmorskoj visini aerodroma ili operativnog mjesta, i za sve ostale lokalne atmosferske uslove ukoliko se koriste kao parametar za određivanje najveće mase pri polijetanju; i

(c) predviđena masa pri očekivanom vremenu slijetanja na aerodromu ili operativnom mjestu predviđenom za slijetanje ili na bilo kojem alternativnom aerodromu odredišta nikad ne smije da premaši najveću masu pri slijetanju koja je navedena u AFM-u za visinu po pritisku koja odgovara nadmorskoj visini tih aerodroma ili operativnih mjesta, i za sve ostale lokalne atmosferske uslove ukoliko se koriste kao parametar za određivanje najveće mase pri slijetanju.

### **SPO.POL.130 Polijetanje – složeni avioni na motorni pogon**

(a) Prilikom određivanja najviše mase pri polijetanju, vođa vazduhoplova mora da uzme u obzir sljedeće:

(1) izračunata dužina za polijetanje ne može da premaši raspoloživu dužinu za polijetanje gdje dužina predpolja ne prelazi polovinu raspoložive staze za polijetanje;

(2) izračunati poletni zalet ne može da premaši raspoloživi poletni zalet;

(3) jedinstvena vrijednost V1 koristi se za prekinuto i neprekinuto polijetanje, gdje je vrijednost V1 navedena u AFM-u; i

(4) na vlažnoj ili kontaminiranoj poletno-sletnoj stazi, masa pri polijetanju ne može da premaši masu koja je dopuštena za polijetanje na suvoj poletno-sletnoj stazi pod istim uslovima.

(b) Osim u slučaju aviona opremljenim turboelisnim motorima i čija je maksimalna masa pri polijetanju 5700 kg ili manja, ukoliko dođe do kvara motora tokom polijetanja, vođa vazduhoplova mora da obezbijedi da je avion u stanju:

(1) da prekine polijetanje i zaustavi se u okviru udaljenosti koja je na raspolaganju za prekid polijetanja; ili

(2) da nastavi polijetanje i nadvisi sve prepreke duž putanje leta u okviru određene margine dok vazduhoplov nije u poziciji da ispuni zahtjeve iz SPO.POL.135.

### **SPO.POL.135 Na ruti – jedan motor neispravan – složeni avioni na motorni pogon**

Vođa vazduhoplova mora da obezbijedi da u slučaju kvara motora na bilo kojoj tački rute, vazduhoplov sa više motora mora da ima mogućnost da nastavi let do odgovarajućeg aerodroma ili operativnog mjesta i da ni u kojoj tački ne leti ispod minimalne visine nadvišavanja prepreka.

#### **SPO.POL.140 Slijetanje – složeni avioni na motorni pogon**

Vođa vazduhoplova mora da obezbijedi da na svakom aerodromu ili operativnom mjestu, nakon nadvišavanja svih prepreka na prilaznoj putanji na sigurnoj udaljenosti, vazduhoplov mora da bude u mogućnosti da sleti ili se zaustavi, a hidroavion mora da ima mogućnost da ostvari zadovoljavajuće nisku brzinu, u okviru raspoložive dužine za slijetanje. Dozvoljavaju se odstupanja za očekivane razlike u tehnikama prilaza i slijetanja, ukoliko nisu bila dozvoljena pri planiranju podataka o performansama.

#### **SPO.POL.145 Performanse i operativni kriterijumi – avioni**

Prilikom upravljanja avionom na visini manjoj od 150 m (500 ft) iznad oblasti koje nisu gusto naseljene, za operacije avionima koji nisu u stanju da održe horizontalni let u slučaju otkazivanja kritičnog motora, operator je dužan da:

- (a) utvrdi operativne procedure za umanjivanje posljedica otkaza motora;
- (b) utvrdi program obuke za članove posade; i
- (c) obezbijedi da su svi članovi posade i specijalisti za određene zadatke u vazduhoplovu informisani o procedurama potrebnim u slučaju prinudnog slijetanja.

#### **SPO.POL.146 Performanse i operativni kriterijumi – helikopteri**

(a) Vođa vazduhoplova može da upravlja vazduhoplovom iznad gusto naseljenih oblasti ukoliko:

- (1) je helikopter certifikovan u kategoriji A ili B; i
- (2) su utvrđene sigurnosne mjere da bi se spriječila nepotrebna opasnost po lica ili imovinu na zemlji i ukoliko su operacije i njihove SOP odobrene.

(b) Operator je dužan da:

- (1) utvrdi operativne procedure za umanjivanje posljedica otkaza motora;
- (2) utvrdi program obuke za članove posade; i
- (3) obezbijedi da svi članovi posade i specijalisti za određene zadatke informisani o procedurama koje treba da se sprovedu u slučaju prinudnog slijetanja.

(c) Operator je dužan da obezbijedi da masa pri polijetanju, slijetanju ili lebdjenju ne premašuje najveću masu navedenu za:

(1) lebdjenje bez uticaja vazdušnog jastuka (HOGÉ) dok svi motori rade odgovarajućom nominalnom snagom; ili

(2) ako su preovladavajući uslovi takvi da lebdjenje bez uticaja vazdušnog jastuka nije moguće, masa helikoptera ne prelazi najveću masu navedenu za lebdjenje pod uticajem vazdušnog jastuka (HIGE) dok svi motori rade odgovarajućom nominalnom snagom, ukoliko preovladavajući uslovi omogućavaju lebdjenje pod uticajem vazdušnog jastuka pri najvećoj navedenoj masi.

ODJELJAK D  
*INSTRUMENTI, PODACI I OPREMA*

SEKCIJA 1  
**Avioni**

**SPO.IDE.A.100 Instrumenti i oprema – opšte**

(a) Instrumenti i oprema zahtijevani u skladu sa ovim Odjeljkom moraju da budu odobreni u skladu sa primjenljivim zahtjevima plovidbenosti ukoliko:

- (1) ih koristi letačka posada sa ciljem kontrolisanja putanje leta;
- (2) se koriste zbog postizanja usaglašenosti sa SPO.IDE.A.215;
- (3) se koriste zbog postizanja usaglašenosti sa SPO.IDE.A.220; ili
- (4) su ugrađeni u avion.

(b) Sljedeće stavke, kada se zahtijevaju u skladu sa ovim Odjeljkom, nije potrebno da se odobre kao oprema:

- (1) rezervni osigurači,
- (2) nezavisna prenosiva svjetla,
- (3) precizni tajmer,
- (4) držač karata,
- (5) kompleti za prvu pomoć,
- (6) oprema za preživljavanje i signalizaciju, i
- (7) morsko sidro i oprema za pristajanje.

(c) Instrumenti i oprema koji nisu zahtijevani u skladu sa ovim Odjeljku kao i sva druga oprema koja nije zahtijevana u skladu sa drugim primjenljivim Aneksima, ali se nose na letu, moraju da budu usaglašeni sa sljedećim:

(1) informacije koje se dobijaju pomoću ovih instrumenata ili opreme ne smiju da se koriste od strane letačke posade zbog postizanja usaglašenosti sa Aneksom I Uredbe (EZ) br. 216/2008 ili SPO.IDE.A.215 i SPO.IDE.A.220;

(2) instrumenti i oprema ne smiju da utiču na plovidbenost aviona, čak ni u slučaju kvara ili neispravnosti.

(d) Instrumenti i oprema moraju da budu spremni za upotrebu ili lako dostupni sa mjesta člana letačke posade za čije korišćenje su predviđeni;

(e) Instrumenti koje koristi član letačke posade moraju da budu postavljeni tako da dozvoljavaju članu letačke posade da lako vidi indikacije sa svog mjesta, sa minimalnim izvodljivim odstupanjem od mjesta i i linije vida koju obično zauzme kad gleda naprijed duž putanje leta.

(f) Sva potrebna oprema za slučaj nužde mora da bude lako dostupna za upotrebu bez odlaganja.

#### **SPO.IDE.A.105 Minimalna oprema za let**

Let ne smije da započne ako bilo koji od instrumenata aviona, komponenti opreme ili funkcija potrebnih za predviđeni let budu neispravni ili nedostaju, osim ako:

(a) se avionom izvode operacije u skladu sa listom minimalne ispravnosti opreme i sistema vazduhoplova (MEL), ukoliko je utvrđena;

(b) za složene avione na motorni pogon i za sve avione koji se koriste u komercijalnim operacijama, je operatoru odobreno, od strane nadležnih vlasti, da upravlja avionom u okviru ograničenja glavne liste minimalne ispravnosti opreme i sistema vazduhoplova (MMEL); ili

(c) je avionu izdata dozvola za let u skladu sa primjenljivim zahtjevima plovidbenosti.

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

Avioni moraju da budu opremljeni rezervnim električnim osiguračima, snage koja je potrebna za kompletnu zaštitu kola, za zamjenu onih osigurača čija zamjena je dozvoljena tokom leta.

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

Avioni kojima se izvode noćne operacije moraju da budu opremljeni:

(a) sistemom svjetala protiv sudara;

(b) navigacionim/pozicionim svjetlima;

(c) svjetlom za slijetanje;

(d) osvjetljenjem koje se napaja iz električnog sistema aviona koje obezbjeđuje adekvatno osvjetljenje za sve instrumente i opremu od suštinskog značaja za sigurnu operaciju avionom;

(e) osvjetljenjem koje se napaja iz električnog sistema aviona koje obezbjeđuje osvjetljenje u svim kabinskim odjeljcima;

(f) nezavisnim prenosivim svjetlom za mjesto svakog člana posade; i

(g) svjetlima koja su u skladu sa Međunarodnim propisima za sprečavanje sudara na moru, ako se avion koristi kao hidroavion.

### **SPO.IDE.A.120 Operacije po VFR-u - letački i navigacioni instrumenti i povezana oprema**

(a) Avioni kojima se izvode operacije po VFR-u danju moraju da budu opremljeni sredstvima za mjerenje i prikazivanje:

(1) magnetnog smjera,

(2) vremena u satima, minutima i sekundama,

(3) visine po pritisku,

(4) indicirane brzine,

(5) Mahovog broja kad god su ograničenja brzine izražena Mahovim brojem, i

(6) klizanja za složene avione na motorni pogon.

(b) Avioni kojima se izvode operacije u VMC-u noću, moraju da budu, pored opreme iz (a), opremljeni:

(1) sredstvima za mjerenje i prikazivanje:

(i) skretanja i klizanja,

(ii) položaja,

(iii) vertikalne brzine, i

(iv) stabilizovanog smjera;

(2) sredstvima za pokazivanje kada napajanje potrebnih žiroskopskih instrumenata nije adekvatno.



(c) Složeni avioni na motorni pogon kojima se izvode operacije u VMC-u iznad vode i van vidokruga kopna, moraju da budu, pored opreme iz (a) i (b), opremljeni sredstvima za prevenciju neispravnosti sistema za pokazivanje brzine usljed kondenzacije ili zaleđivanja.

(d) Avioni kojima se izvode operacije u uslovima kada ih nije moguće zadržati na željenoj putanji leta bez jednog ili više dodatnih instrumenata, moraju da budu, pored opreme iz (a) i (b), opremljeni sredstvima za prevenciju neispravnosti sistema za pokazivanje brzine zahtijevanim u skladu sa (a)(4) usljed kondenzacije ili zaleđivanja.

(e) Kad god su dva pilota potrebna za operacije, avioni moraju da budu opremljeni dodatnim posebnim sredstvima za prikazivanje:

(1) visine po pritisku,

(2) indicirane brzine,

(3) klizanja, ili skretanja i klizanja, ukoliko je primjenljivo,

(4) položaja, ukoliko je primjenljivo,

(5) vertikalne brzine, ukoliko je primjenljivo

(6) stabilizovanog smjera, ukoliko je primjenljivo, i

(7) Mahovog broja kad god su ograničenja brzine izražena Mahovim brojem, ukoliko je primjenljivo.

#### **SPO.IDE.A.125 Operacije po IFR-u – letački i navigacioni instrumenti i povezana oprema**

Avioni kojima se izvode operacije po IFR-u moraju da budu opremljeni:

(a) sredstvima za mjerenje i prikazivanje:

(1) magnetnog smjera,

(2) vremena u satima, minutima i sekundama,

(3) visine po pritisku,

(4) indicirane brzine,

(5) vertikalne brzine,

(6) skretanja i klizanja,

(7) položaja,

(8) stabilizovanog smjera,

(9) spoljne temperature vazduha, i

(10) Mahovog broja kad god su ograničenja brzine izražena Mahovim brojem;

(b) sredstvima za prikazivanje kada napajanje potrebnih žiroskopskih instrumenata nije adekvatno;

(c) kad god su dva pilota potrebna za operaciju, dodatnim posebnim sredstvima koja moraju da budu na raspolaganju drugom pilotu za prikazivanje:

(1) visine po pritisku,

(2) indicirane brzine,

(3) vertikalne brzine,

(4) skretanja i klizanja,

(5) položaja,

(6) stabilizovanog smjera, i

(7) Mahovog broja kad god su ograničenja brzine izražena Mahovim brojem, ukoliko je primjenljivo;

(d) sredstvima za prevenciju neispravnosti sistema za pokazivanje brzine zahtijevanog u skladu sa (a)(4) i (c)(2) usljed kondenzacije ili zaleđivanja; i

(e) složeni avioni na motorni pogon kojima se izvode operacije po IFR-u moraju, pored opreme iz (a), (b), (c) i (d), da budu opremljeni sljedećom opremom:

(1) alternativnim izvorom statičkog pritiska;

(2) držačem mape u lako čitljivoj poziciji koja može da se osvijetli za noćne operacije;

(3) drugim nezavisnim sredstvima za mjerenje i prikazivanje visine osim ako već nisu ugrađena zbog postizanja usaglašenosti sa (e)(1); i

(4) snabdijevanjem električnom energijom u slučaju nužde, koje je nezavisno od glavnog sistema proizvodnje električne energije, za potrebe funkcionisanja i osvjetljavanja sistema za prikaz položaja na period od najmanje 30 minuta. Snabdijevanje električnom energijom u slučaju nužde mora automatski da se uključi nakon potpunog kvara glavnog sistema proizvodnje električne energije i na instrumentu mora jasno da se prikaže da se sistem za prikaz položaja napaja iz sistema za snabdijevanje električnom energijom u slučaju nužde.

**SPO.IDE.A.126 Dodatna oprema za operacije sa jednim pilotom po IFR-u**

Složeni avioni na motorni pogon kojima se izvode operacije po IFR-u sa jednim pilotom moraju da budu opremljeni autopilotom sa najmanje režimom držanja visine i smjera leta.

#### **SPO.IDE.A.130 Sistem upozoravanja na opasno približavanje terenu (TAWS)**

Turbinski avioni sa najvećom certifikovanom masom pri polijetanju (MCTOM) većom od 5700 kg ili MOPSC-om većim od devet, moraju da budu opremljeni TAWS-om koji ispunjava zahtjeve za:

(a) opremu klase A kao što je navedeno u prihvatljivom standardu, u slučaju aviona kojima je individualno uvjerenje o plovidbenosti (CofA) prvi put izdato nakon 01. januara 2011. godine; ili

(b) opremu klase B, kao što je navedeno u prihvatljivom standardu, u slučaju aviona kojima je individualno CofA prvi put izdato na dan 01. januara 2011. godine ili ranije.

#### **SPO.IDE.A.131 Sistem za sprečavanje sudara u vazduhu (ACAS II)**

Osim ako nije drugačije predviđeno Uredbom (EU) br. 1332/2011, turbinski avioni koji imaju MCTOM veću od 5700 kg moraju da budu opremljeni ACAS-om II.

#### **SPO.IDE.A.132 Meteorološki radar – složeni avioni na motorni pogon**

Sljedeći avioni moraju da budu opremljeni meteorološkim radarom kada se njima izvode operacije noću ili u IMC-u u oblastima sa grmljavinskim ili drugim potencijalno opasnim meteorološkim uslovima koji mogu da se detektuju meteorološkim radarom, a koji mogu da se očekuju duž rute:

(a) avioni sa kabinom pod pritiskom;

(b) avioni koji nemaju kabinu pod pritiskom sa MCTOM većom od 5700 kg.

#### **SPO.IDE.A.133 Dodatna oprema za noćne operacije u uslovima zaleđivanja – složeni avioni na motorni pogon**

(a) Avioni kojima se izvode operacije u očekivanim ili stvarnim uslovima zaleđivanja noću moraju da budu opremljeni sredstvima za osvetljavanje ili detektovanje formiranja leda.

(b) Sredstva za osvetljavanje formiranja leda ne smiju da prouzrokuju bljesak ili refleksiju koji bi onemogućili članove letačke posade u obavljanju njihovih dužnosti.

#### **SPO.IDE.A.135 Interfonski sistem za letačku posadu**

Avioni koji izvode operacije sa više od jednog člana letačke posade moraju da budu opremljeni interfonskim sistemom za letačku posadu, uključujući slušalice i mikrofone za korišćenje za svakog člana letačke posade.

#### **SPO.IDE.A.140 Uređaj za snimanje glasa u pilotskoj kabini**

(a) Sljedeći avioni moraju da budu opremljeni CVR-om:

(1) avioni koji imaju MCTOM veću od 27000 kg i kojima je prvi put izdato individualno CofA na dan ili poslije 1. januara 2016. godine; i

(2) avioni koji imaju MCTOM veću od 2250 kg:

(i) certifikovani za operaciju sa minimalnom posadom koja uključuje najmanje dva pilota;

(ii) opremljeni turbomlaznim motorom/motorima ili koji imaju više od jednog turboelasnog motora; i

(iii) za koje je uvjerenje o tipu prvi put izdato na dan ili poslije 1. januara 2016. godine.

(b) CVR mora da bude u stanju da zadrži podatke snimljene tokom najmanje prethodna 2 sata.

(c) CVR mora da snima sa referencom na vremenski rok:

(1) govorne komunikacije prenešene iz ili primljene u letačkoj kabini putem radija;

(2) govorne komunikacije letačke posade kada koristi interfonski sistem i sistem za javno obraćanje putnicima, ako je ugrađen;

(3) zvučno okruženje letačke kabine, uključujući, bez prekida, audio signale dobijene od svakog usmjerenog mikrofona i mikrofona na maski koji se koriste; i

(4) glasovne ili audio signale identifikacije navigacijskih ili prilaznih sredstava koji se šalju slušalicama ili zvučniku.

(d) CVR mora da počne snimanje prije pokretanja aviona na sopstveni pogon i da nastavi da snima sve do kraja leta kada se avion više ne kreće na sopstveni pogon;

(e) Pored (d), zavisno od raspoloživosti električne energije, CVR mora da počne da snima što je ranije moguće u toku provjera u pilotskoj kabini prije startovanja motora na početku leta do provjera u pilotskoj kabini neposredno nakon gašenja motora na kraju leta;

(f) CVR mora da posjeduje uređaj za pomoć u njegovom pronalaženju u vodi.

#### **SPO.IDE.A.145 Uređaj za snimanje podataka leta**

(a) Avioni koji imaju MCTOM veću od 5700 kg i kojima je prvi put izdato individualno CofA na dan ili poslije 1. januara 2016. godine moraju da budu opremljeni FDR-om koji koristi digitalnu metodu snimanja i skladištenja podataka i za koje postoji metoda kojom se lako preuzimaju podaci iz medija u kojem su skladišteni.

(b) FDR mora da snima parametre potrebne da se precizno utvrdi putanja leta aviona, brzina, položaj, snaga motora, konfiguracija i operacija i mora da bude u stanju da zadrži podatke snimljene tokom najmanje prethodnih 25 sati.

(c) Podaci moraju da se dobiju iz izvora na avionu koji omogućavaju preciznu korelaciju sa informacijama prikazanim letačkoj posadi.

(d) FDR mora da počne snimanje podataka prije nego avion bude spreman da se pokrene na sopstveni pogon i mora da završi snimanje neposredno nakon što avion prestane sa kretanjem na sopstveni pogon.

(e) FDR mora da posjeduje uređaj za pomoć u njegovom pronalaženju u vodi.

#### **SPO.IDE.A.150 Snimanje prenosa podataka**

(a) Avioni kojima je prvi put izdato individualno CofA na dan ili poslije 1. januara 2016. godine koji imaju mogućnost komunikacije preko prenosa podataka i potrebno je da budu opremljeni CVR-om moraju da snimaju na uređaju za snimanje, kada je primjenljivo:

(1) poruke komunikacije prenosa podataka koje se odnose na ATS komunikacije ka i od aviona, uključujući poruke koje se odnose na sljedeće namjene:

(i) iniciranje prenosa podataka;

(ii) komunikaciju kontrolora i pilota;

(iii) adresirani nadzor;

(iv) informacije o letu;

(v) nadzor emitovanja vazduhoplova, koliko je to izvodljivo, s obzirom na strukturu sistema;

(vi) podatke 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 koji su skladišteni odvojeno od aviona; i

(3) informacije o vremenu i prioritetu poruka komunikacije preko prenosa podataka, s obzirom na strukturu sistema.

(b) Uređaj za snimanje mora da koristi digitalnu metodu snimanja i skladištenja podataka i informacija i metodu za lako preuzimanje tih podataka. Metoda snimanja mora da omogući upoređivanje sa podacima snimljenim na zemlji.

(c) Uređaj za snimanje mora da bude u stanju da zadrži podatke snimljene najmanje u istom trajanju kao što je dato za CVR-e u SPO.IDE.A.140.

(d) Uređaj za snimanje mora da posjeduje 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 SPO.IDE.A.140 (d) i (e).

#### **SPO.IDE.A.155 Kombinovani uređaj za snimanje podataka o letu i snimanje glasa u pilotskoj kabini**

Usaglašenost sa CVR i FDR zahtjevima može da se postigne pomoću:

(a) jednog kombinovanog uređaja za snimanje podataka o letu i glasa u pilotskoj kabini u slučaju aviona za koji se zahtijeva da bude opremljen CVR-om ili FDR-om; ili

(b) dva kombinovana uređaja za snimanje podataka sa leta i glasa u pilotskoj kabini u slučaju aviona za koji se zahtijeva da bude opremljen CVR-om i FDR-om.

#### **SPO.IDE.A.160 Sjedišta, sigurnosni pojasevi sjedišta i sigurnosni sistemi za vezivanje**

Avioni moraju da budu opremljeni:

(a) sjedištem ili mjestom za svakog člana posade ili specijalistu za određene zadatke u avionu;

(b) sigurnosnim pojasem na svakom sjedištu i pojasevima za zadržavanje na svakom mjestu;

(c) za nesložene avione na motorni pogon, pojasem za sjedište sa sigurnosnim sistemom za vezivanje gornjeg torza na svakom sjedištu letачke posade, koji se otvara u jednoj tački.

(d) za složene avione na motorni pogon, pojasem za sjedište sa sigurnosnim sistemom za vezivanje gornjeg torza, koji mora da se otvara u jednoj tački i koji sadrži uređaj koji automatski zadržava torzo u slučaju naglog kočenja:

(1) na svakom sjedištu letачke posade i na bilo kom sjedištu pored sjedišta pilota; i

(2) na svakom sjedištu posmatrača koje se nalazi u letачkoj kabini.

#### **SPO.IDE.A.165 Komplet za prvu pomoć**

(a) Avioni moraju da budu opremljeni kompletom za prvu pomoć.

(b) Komplet za prvu pomoć mora da bude:

(1) lako dostupan za korišćenje; i

(2) u roku važenja.

#### **SPO.IDE.A.170 Dodatni kiseonik – avioni sa kabinom pod pritiskom**

(a) Avioni sa kabinom pod pritiskom kojima se izvode operacije na visinama na kojima se zahtijeva snabdijevanje kiseonikom u skladu sa (b) moraju da budu opremljeni kiseoničkom opremom koja može da skladišti i distribuira potrebne kiseoničke zalihe.

(b) Avioni sa kabinom pod pritiskom kojima se izvode operacije iznad visina na kojima je visina po pritisku u kabinskim odjeljcima iznad 10000 ft moraju da nose dovoljno kiseonika za disanje za snabdijevanje svih članova posade i specijalista za određene zadatke za najmanje:

(1) svaki period kad visina po pritisku kabine premašuje 15000 ft, ali ni u kom slučaju manje od snabdijevanja koje traje 10 minuta;

(2) svaki period, ako će pri gubitku pritiska i uzimajući u obzir okolnosti leta, visina po pritisku u letačkoj kabini i kabinskom odjeljku da bude između 14000 ft i 15000 ft;

(3) za svaki period duži od 30 minuta ako će visina po pritisku u letačkoj kabini i i kabinskom odjeljku da bude između 10000 ft i 14000 ft; i

(4) za najmanje 10 minuta, za avione kojima se izvode operacije na visinama po pritisku iznad 25000 ft, ili kojima se izvode operacije ispod te visine, ali u uslovima gdje ne mogu da se spuste na visinu po pritisku od 13000 ft u okviru perioda od četiri minuta.

(c) Avioni sa kabinom pod pritiskom kojima se izvode operacije na visinama iznad 25000 ft moraju, pored toga, da budu opremljeni:

(1) uređajem za indicaciju upozorenja letačkoj posadi o svakom gubitku pritiska; i

(2) u slučaju složenih aviona na motorni pogon, maskama za članove letačke posade koje se brzo navlače.

#### **SPO.IDE.A.175 Dodatni kiseonik – avioni kojima kabina nije pod pritiskom**

(a) Avioni kojima kabina nije pod pritiskom kojima se izvode operacije na visinama na kojima se zahtijeva snabdijevanje kiseonikom u skladu sa (b) moraju da budu opremljeni kiseoničkom opremom koja može da skladišti i distribuira potrebne kiseoničke zalihe.

(b) Avioni kojima kabina nije pod pritiskom kojima se izvode operacije iznad visina letenja na kojima je visina po pritisku u kabinskom odjeljku iznad 10000 ft moraju da nose dovoljno kiseonika za disanje za snabdijevanje:

(1) svih članova posade za svaki period duži od 30 minuta u kojem će visina po pritisku u kabinskom odjeljku da bude između 10000 ft i 13000 ft; i

(2) svih lica u vazduhoplovu za svaki period u kojem će visina po pritisku u kabinskom odjeljku da bude iznad 13000 ft.

(c) Bez obzira na (b), odstupanja od visine određenog trajanja između 13000 ft i 16000 ft mogu da se obave bez kiseoničkih zaliha, u skladu sa SPO.OP.195(b).

#### **SPO.IDE.A.180 Ručni protivpožarni aparati**

(a) Avioni, osim motornih jedrilica (TMG) i aviona tipa ELA1, moraju da budu opremljeni najmanje jednim ručnim protivpožarnim aparatom:

(1) u letačkoj kabini; i

(2) u svakom kabinskom odjeljku koji je odvojen od letačke kabine, osim ako je odjeljak lako dostupan letačkoj posadi.

(b) Vrsta i količina agensa za zahtijevane protivpožarne aparate mora da bude odgovarajuća za tip požara do kojeg može da dođe u odjeljku gdje je aparat predviđen da se koristi i da bude takva da se minimizuje opasnost od koncentracije otrovnih gasova u odjeljcima gdje su smještena lica.

#### **SPO.IDE.A.181 Sjekira i poluga**

Avioni koji imaju MCTOM veću od 5700 kg moraju da budu opremljeni najmanje jednom sjekirom ili polugom koji se nalaze letačkoj kabini.

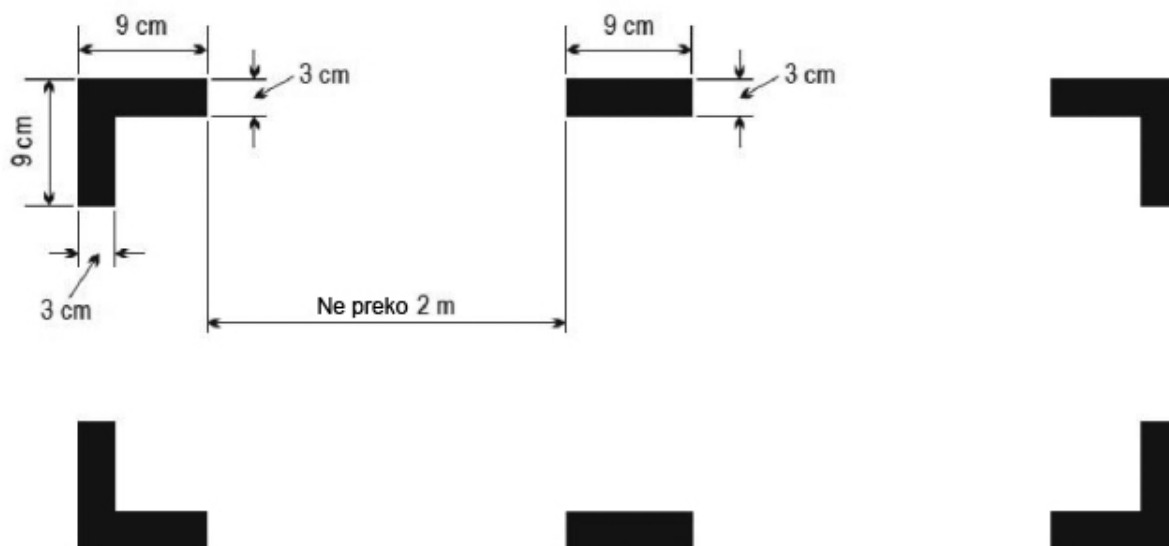
#### **SPO.IDE.A.185 Označavanje tačaka za prosijecanje kabine**

Ako su područja trupa aviona pogodna za upad od strane spasilačkih posada u slučajevima nužde označena, takva područja moraju da budu označena kao što je prikazano na slici 1.

*Slika 1*

**Označavanje tačaka za prosijecanje kabine**





#### SPO.IDE.A.190 Predajnik za određivanje mjesta nesreće (ELT)

(a) Avioni moraju da budu opremljeni:

- (1) ELT-em bilo koje vrste, u slučaju aviona kojima je prvi put izdato individualno CofA na dan ili prije 1. jula 2008. godine; ili
- (2) automatskim ELT-em, u slučaju aviona kojima je prvi put izdato individualno CofA poslije 1. jula 2008. godine; ili
- (3) ELT-em za preživljavanje (ELT(S)) ili lični predajnikom za određivanje lokacije (PLB), kojeg nosi član posade ili specijalista za određene zadatke, kada je certificovana konfiguracija sa najvećim brojem putničkih sjedišta šest ili manje.

(b) ELT-i bilo koje vrste i PLB-i moraju da budu u stanju da šalju signal istovremeno na 121,5 MHz i 406 MHz.

#### SPO.IDE.A.195 Let iznad vode

(a) Sljedeći avioni moraju da budu opremljeni prslucima za spašavanje za svako lice u avionu, koji moraju da se nose ili skladište na poziciji koja je lako dostupna sa sjedišta ili mjesta lica za čiju upotrebu su predviđeni:

(1) jednomotorni avioni koji su opremljeni za slijetanje na kopno kada:

- (i) lete iznad vode na udaljenosti od kopna koja je izvan udaljenosti za jedrenje; ili

(ii) polijeću ili slijeću na aerodrom ili operativno mjesto na kojem, po mišljenju vođe vazduhoplova, poletna ili prilazna putanja prelazi vodenu površinu tako da postoji vjerovatnoća prinudnog slijetanja na vodu;

(2) hidroavioni kojima se izvode operacije iznad vode; i

(3) avioni kojima se izvode operacije na udaljenosti od kopna gdje je moguće prinudno slijetanje većoj od 30 minuta pri uobičajenoj brzini krstarenja ili 50 NM, prilikom čega se u obzir uzima manja vrijednost.

(b) Svaki prsluk za spašavanje mora da bude opremljen električnim osvjetljenjem u svrhe lakšeg pronalaženja lica.

(c) Hidroavioni kojima se izvode operacije iznad vode moraju da budu opremljeni:

(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, gdje je primjenljivo.

(d) Vođa aviona kojim se izvode operacije na udaljenosti od kopna gdje je moguće prinudno slijetanje većoj od 30 minuta pri uobičajenoj brzini krstarenja ili 50 NM, prilikom čega se u obzir uzima manja vrijednost, mora da utvrdi rizike za preživljavanje lica iz vazduhoplova u slučaju prinudnog slijetanja na vodu, na osnovu čega mora da odluči o prevozu:

(1) opreme za davanje signala u hitnoj situaciji;

(2) čamaca za spašavanje u dovoljnom broju da prime sva lica u avionu, skladištenih tako da je olakšana njihova upotreba u slučaju nužde; i

(3) spasonosne opreme, da obezbijedi sredstva za održavanje života, odgovarajuće za let koji se izvodi.

### **SPO.IDE.A.200 Oprema za preživljavanje**

(a) Avioni koji lete iznad područja u kojima bi traganje i spašavanje bilo posebno teško moraju da budu opremljeni:

(1) signalnom opremom za davanje signala u hitnoj situaciji;

(2) najmanje jednim ELT-em za preživljavanje (ELT (S)); i

(3) dodatnom opremom za preživljavanje za rutu koja se leti uzimajući u obzir broj lica u avionu.

(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 koji su u stanju da nastave let do aerodroma sa kritičnim motorom (-ima) koji bi otkazali u bilo kom trenutku duž rute ili duž planiranih ruta preusmjeravanja, ili

(ii) 30 minuta brzine krstarenja za sve ostale avione; ili

(2) ostaje na udaljenosti ne većoj od one koja odgovara letu od 90 minuta pri brzini krstarenja od oblasti pogodne za obavljanje prinudnog slijetanja, za avione certifikovane u skladu sa primjenljivim standardima plovidbenosti.

#### **SPO.IDE.A.205 Individualna zaštitna oprema**

Svako lice u vazduhoplovu mora da nosi individualnu zaštitnu opremu koja odgovara tipu operacije koja se izvodi.

#### **SPO.IDE.A.210 Slušalice**

(a) Avioni moraju da budu opremljeni slušalicama sa usmjerenim mikrofonom ili ekvivalentnom opremom za svakog člana letačke posade na njegovom dodijeljenom mjestu u letačkoj kabini.

(b) Avioni kojima se izvode operacije po IFR-u ili noću moraju da budu opremljeni predajnim dugmetom na ručnim komandama za nagib i okretanje po uzdužnoj osi za svakog zahtijevanog člana letačke posade.

#### **SPO.IDE.A.215 Radio-komunikaciona oprema**

(a) Avioni kojima se izvode operacije po IFR-u ili noću, ili ako je to u skladu sa primjenljivim zahtjevima za vazdušni prostor, moraju da budu opremljeni radio-komunikacionom opremom koja se u uobičajenim uslovima radio prenosa koristi za:

(1) obavljanje dvosmjerne komunikacije u svrhu kontrole aerodroma;

(2) prijem meteoroloških podataka u svakom trenutku tokom leta;

(3) izvođenje dvosmjerne komunikacije u svakom trenutku tokom leta sa vazduhoplovnim stanicama i na frekvencijama koje propisuju nadležne vlasti; i

(4) omogućavanje komunikacije na vazduhoplovnoj frekvenciji 121,5 MHz za hitne situacije.

(b) Ako se zahtijeva više od jedne jedinice opreme za komunikaciju, svaka mora da bude nezavisna od druge ili drugih jedinica, tako da kvar jedne jedinice neće dovesti do kvara na drugoj jedinici.

### **SPO.IDE.A.220 Navigaciona oprema**

(a) Avioni moraju da budu opremljeni navigacionom opremom koja će omogućiti nastavak leta u skladu sa:

- (1) planom leta ATS-a, ukoliko je primjenljivo; i
- (2) primjenljivim zahtjevima vazdušnog prostora.

(b) Avioni moraju da posjeduju 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 (a), ili sigurno sprovođenje radnje odgovarajuće za nepredviđene situacije.

(c) Avioni kojima se izvode operacije za koje se namjerava da slete u IMC-u moraju da budu opremljeni odgovarajućom opremom koja je u stanju da daje smjernice do tačke sa koje vizuelno slijetanje može da se obavi. Ova oprema mora da bude u stanju da omogući takvo navođenje za svaki aerodrom na kome je planirano da se sleti u IMC-u i za sve određene alternativne aerodrome.

### **SPO.IDE.A.225 Transponder**

Kada je to u skladu sa zahtjevima za vazdušni prostor u kojem lete, avioni moraju da budu opremljeni sekundarnim nadzornim radarskim transponderom (SSR) sa svim potrebnim karakteristikama.

## *SEKCIJA 2* **Helikopteri**

### **SPO.IDE.H.100 Instrumenti i oprema – opšte**

(a) Instrumenti i oprema zahtijevani u skladu sa ovim Odjeljkom moraju da budu odobreni u skladu sa primjenljivim zahtjevima plovidbenosti ukoliko:

- (1) ih koristi letачka posada sa ciljem kontrolisanja putanje leta;
- (2) se koriste zbog postizanja usaglašenosti sa SPO.IDE.H.215;
- (3) se koriste zbog postizanja usaglašenosti sa SPO.IDE.H.220; ili
- (4) su ugrađeni u helikopter.

(b) Sljedeće stavke, kada se zahtijevaju u skladu sa ovim Odjeljkom, ne zahtijevaju posebno odobrenje:

- (1) nezavisno prenosivo svjetlo,
- (2) precizni tajmer,

- (3) držač karata,
- (4) komplet za prvu pomoć,
- (5) oprema za preživljavanje i signalizaciju, i
- (6) morsko sidro i oprema za pristajanje.

(c) Instrumenti i oprema koji nisu zahtijevani u skladu sa ovim Odjeljkom kao i sva druga oprema koja nije zahtijevana u skladu sa drugim primjenljivim Aneksima, ali se nose na letu, moraju da budu u saglasnosti sa sljedećim:

(1) informacije koje se dobijaju pomoću ovih instrumenata ili opreme ne smiju da se koriste od strane letačke posade zbog postizanja usaglašenosti sa Aneksom I Uredbe (EZ) br. 216/2008 ili SPO.IDE.H.215 i SPO.IDE.H.220; i

(2) instrumenti i oprema ne smiju da utiču na plovidbenost helikoptera, čak ni u slučaju kvara ili neispravnosti.

(d) Instrumenti i oprema moraju da budu lako upotrebljivi ili lako dostupni sa mjesta člana letačke posade za čije korišćenje su predviđeni.

(e) Instrumenti koje koristi bilo koji član letačke posade moraju da budu postavljeni tako da omogućće članu letačke posade da lako 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.

(f) Sva potrebna oprema za slučaj nužde mora da bude lako dostupna za upotrebu bez odlaganja.

#### **SPO.IDE.H.105 Minimalna oprema za let**

Let ne smije da započne ako bilo koji od instrumenata helikoptera, stavki opreme ili funkcija potrebnih za predviđeni let budu neispravni ili nedostaju, osim ako:

(a) se helikopterom izvode operacije u skladu sa listom minimalne ispravnosti opreme i sistema vazduhoplova (MEL), ukoliko je utvrđena;

(b) za složene helikoptere na motorni pogon, i za sve helikoptere koji se koriste u komercijalnim operacijama, je operatoru odobreno, od strane nadležnih vlasti, da izvodi operacije helikopterom u okviru ograničenja glavne liste minimalne ispravnosti opreme i sistema vazduhoplova (MMEL); ili

(c) helikopter ima dozvolu za letenje koja je izdata u skladu sa primjenljivim zahtjevima plovidbenosti.

#### **SPO.IDE.H.115 Operativna svjetla**

Helikopteri kojima se izvode noćne operacije moraju da budu opremljeni:

- (a) sistemom svjetala protiv sudara;
- (b) navigacionim/pozicionim svjetlima;
- (c) svijetlom za slijetanje;
- (d) osvjetljenjem koje se napaja iz električnog sistema helikoptera koje obezbjeđuje adekvatno osvjetljenje svih instrumenata i opreme od suštinskog značaja za sigurnu operaciju helikopterom;
- (e) osvjetljenjem koje se napaja iz električnog sistema helikoptera koje obezbjeđuje osvjetljenje u svim kabinskim odjeljcima;
- (f) nezavisnim prenosivim svijetlom za mjesto svakog člana posade; i
- (g) svjetlima koja su u skladu sa Međunarodnim propisima za sprečavanje sudara na moru, ako je helikopter amfibijski.

#### **SPO.IDE.H.120 Operacije po VFR-u - letački i navigacioni instrumenti i povezana oprema**

(a) Helikopteri kojima se izvode operacije po VFR-u danju moraju da budu opremljeni sredstvima za mjerenje i prikazivanje:

- (1) magnetnog smjera,
- (2) vremena u satima, minutima i sekundama,
- (3) visine po pritisku,
- (4) indicirane brzine, i
- (5) klizanja.

(b) Helikopteri kojima se izvode operacije u VMC-u iznad vode i van vidokruga kopna ili u VMC-u noću, moraju da budu, pored opreme iz (a), opremljeni:

(1) sredstvima za mjerenje i prikazivanje:

- (i) položaja;
- (ii) vertikalne brzine; i
- (iii) stabilizovanog smjera.

(2) sredstvima koja označavaju kada napajanje potrebnih žiroskopskih instrumenata nije adekvatno; i

(3) za složene helikoptere na motorni pogon, sredstvima za sprečavanje kvara sistema za pokazivanje brzine zahtijevanim u skladu sa (a)(4) usljed kondenzacije ili zaleđivanja.

(c) Helikopteri kojima se izvode operacije pri vidljivosti manjoj od 1500 m, ili u uslovima kada ih nije moguće zadržati na željenoj putanji leta bez jednog ili više dodatnih instrumenata, moraju da budu, pored opreme iz (a) i (b), opremljeni sredstvima za sprečavanje neispravnosti sistema za pokazivanje brzine zahtijevanim u skladu sa (a)(4) usljed kondenzacije ili zaleđivanja.

(d) Kad god su dva pilota potrebna za operacije, helikopteri moraju da budu opremljeni dodatnim posebnim sredstvima za prikazivanje:

- (1) visine po pritisku;
- (2) indicirane brzine;
- (3) klizanja;
- (4) položaja, ukoliko je primjenljivo;
- (5) vertikalne brzine, ukoliko je primjenljivo; i
- (6) stabilizovanog smjera, ukoliko je primjenljivo.

#### **SPO.IDE.H.125 Operacije po IFR-u – letački i navigacioni instrumenti i povezana oprema**

Helikopteri kojima se izvode operacije po IFR-u moraju da budu opremljeni sljedećom opremom:

(a) sredstvima za mjerenje i prikazivanje:

- (1) magnetnog smjera,
- (2) vremena u satima, minutima i sekundama,
- (3) visine po pritisku,
- (4) indicirane brzine,
- (5) vertikalne brzine,
- (6) klizanja,
- (7) položaja,
- (8) stabilizovanog smjera, i
- (9) spoljne temperature vazduha;

(b) sredstvima za prikazivanje kada napajanje potrebnih žiroskopskih instrumenata nije odgovarajuće;

(c) kad god su dva pilota potrebna za operaciju, dodatnim posebnim sredstvima za prikazivanje:

(1) visine po pritisku,

(2) indicirane brzine,

(3) vertikalne brzine,

(4) klizanja,

(5) položaja, i

(6) stabilizovanog smjera;

(d) sredstvima za sprečavanje neispravnosti sistema za pokazivanje brzine potrebnog zahtijevanim u skladu sa (a)(4) i (c)(2) usljed kondenzacije ili zaleđivanja; i

(e) pomoćnim sredstvima mjerenja i prikazivanja položaja, kao rezervnim instrumentom; i

(f) sljedećim u slučaju složenih helikoptera na motorni pogon:

(1) alternativnim izvorom statičkog pritiska; i

(2) držačem karte u lako čitljivom položaju koji može da se osvijetli tokom noćnih operacija.

#### **SPO.IDE.H.126 Dodatna oprema za operacije sa jednim pilotom po IFR-u**

Helikopteri kojima se izvode operacije po IFR-u sa jednim pilotom moraju da budu opremljeni autopilotom sa najmanje režimom držanja visine i smjera leta.

#### **SPO.IDE.H.132 Meteorološki radar – složeni helikopteri na motorni pogon**

Helikopteri kojima se izvode operacije po IFR-u ili noću moraju da budu opremljeni meteorološkim radarom kada aktuelni meteorološki izvještaji ukazuju na grmljavinske ili druge potencijalno opasne meteorološke uslove, za koje se smatra da mogu da se detektuju meteorološkim radarom, mogu da se očekuju duž rute kojom se leti.

#### **SPO.IDE.H.133 Dodatna oprema za noćne operacije u uslovima zaleđivanja – složeni helikopteri na motorni pogon**

(a) Helikopteri kojima se izvode operacije u očekivanim ili stvarnim uslovima zaleđivanja noću moraju da budu opremljeni sredstvima za osvjetljavanje ili detektovanje formiranja leda.



(b) Sredstva za osvetljavanje formiranja leda ne smiju da prouzrokuju bljesak ili refleksiju koji bi onemogućili članove letačke posade u obavljanju njihovih dužnosti.

#### **SPO.IDE.H.135 Interfonski sistem za letačku posadu**

Helikopteri kojima se izvode operacije sa više od jednog člana letačke posade moraju da budu opremljeni interfonskim sistemom za letačku posadu, uključujući slušalice i mikrofone za korišćenje za svakog člana letačke posade.

#### **SPO.IDE.H.140 Uređaj za snimanje glasa u pilotskoj kabini**

(a) Helikopteri koji imaju MCTOM veću od 7000 kg i kojima je prvi put izdato individualno CofA na dan ili poslije 1. januara 2016. godine moraju da budu opremljeni CVR-om.

(b) CVR mora da bude u stanju da zadrži podatke snimljene tokom najmanje prethodna 2 sata.

(c) CVR mora da snima sa referencom na vremenski rok:

(1) govorne komunikacije prenešene iz ili primljene u letačkoj kabini putem radija;

(2) govorne komunikacije letačke posade kada koristi interfonski sistem i sistem za javno obraćanje putnicima, ako je ugrađen;

(3) zvučno okruženje letačke kabine, uključujući, bez prekida, audio signale dobijene od svakog mikrofona člana posade; i

(4) glasovne ili audio signale identifikacije navigacijskih ili prilaznih sredstava koji se šalju slušalicama ili zvučniku.

(d) CVR mora da počne snimanje prije pokretanja helikoptera na sopstveni pogon i da nastavi da snima sve do kraja leta kada se helikopter više ne kreće na sopstveni pogon;

(e) Pored (d), zavisno od raspoloživosti električne energije, CVR mora da počne da snima što je ranije moguće u toku provjera u pilotskoj kabini prije startovanja motora na početku leta do provjera u pilotskoj kabini neposredno nakon gašenja motora na kraju leta;

(f) CVR mora da posjeduje uređaj za pomoć u njegovom pronalaženju u vodi.

#### **SPO.IDE.H.145 Uređaj za snimanje podataka leta**

(a) Helikopteri koji imaju MCTOM veću od 3175 kg i kojima je prvi put izdato individualno CofA na dan ili poslije 1. januara 2016. godine moraju da budu opremljeni FDR-om koji koristi digitalnu metodu snimanja i skladištenja podataka i za koji postoji metoda kojom se lako preuzimaju podaci iz medija u kojem su skladišteni.

(b) FDR mora da snima parametre potrebne da se precizno utvrdi putanja leta helikoptera, brzina, položaj, snaga motora, konfiguracija i operacija i mora da bude u stanju da zadrži podatke snimljene tokom najmanje prethodnih 10 sati.

(c) Podaci se dobijaju iz izvora na helikopteru koji omogućavaju preciznu korelaciju sa informacijama prikazanim letačkoj posadi.

(d) FDR mora da počne snimanje podataka prije nego helikopter bude spreman da se pokrene na sopstveni pogon i mora da završi snimanje neposredno nakon što helikopter prestane da se kreće na sopstveni pogon.

(e) FDR mora da posjeduje uređaj za pomoć u njegovom pronalaženju u vodi.

### **SPO.IDE.H.150 Snimanje prenosa podataka**

(a) Helikopteri kojima je prvi put izdato individualno CofA na dan ili poslije 1. januara 2016. godine koji imaju mogućnost komunikacije preko prenosa podataka i potrebno je da budu opremljeni CVR-om, moraju da snimaju na uređaju za snimanje, kada je primjenljivo:

(1) poruke komunikacije prenosa podataka koje se odnose na ATS komunikacije ka i od helikoptera, uključujući poruke koje se odnose na sljedeće namjene:

(i) iniciranje prenosa podataka;

(ii) komunikaciju kontrolora i pilota;

(iii) adresirani nadzor;

(iv) informacije o letu;

(v) nadzor emitovanja vazduhoplova, koliko je to izvodljivo, s obzirom na strukturu sistema;

(vi) podatke 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 svim povezanim zapisima koji se odnose na komunikacije preko prenosa podataka i koji su skladišteni 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 da koristi digitalnu metodu snimanja i skladištenja podataka i informacija i metodu za lako preuzimanje tih podataka. Metoda snimanja mora da omogućiti upoređivanje sa podacima snimljenim na zemlji.

(c) Uređaj za snimanje mora da bude u stanju da zadrži podatke snimljene najmanje u istom trajanju kao što je dato za CVR-e u SPO.IDE.H.140.

(d) Uređaj za snimanje mora da posjeduje uređaj za pomoć u njegovom pronalaženju u vodi.

(e) Zahtjevi koji se primjenjuju za početak i kraj djelovanja uređaja za snimanje su isti kao i zahtjevi koji se primjenjuju za početak i kraj djelovanja CVR-a datog u SPO.IDE.H.140 (d) i (e).

### **SPO.IDE.H.155 Kombinovani uređaj za snimanje podataka o letu i snimanje glasa u pilotskoj kabini**

Usaglašenost sa CVR i FDR zahtjevima može da se postigne pomoću jednog kombinovanog uređaja za snimanje glasa u pilotskoj kabini i za snimanje podataka leta.

### **SPO.IDE.H.160 Sjedišta, sigurnosni pojasevi sjedišta i sigurnosni sistemi za vezivanje**

(a) Helikopteri moraju da budu opremljeni:

(1) sjedištem ili mjestom za svakog člana posade ili specijalistu za određene zadatke u helikopteru;

(2) sigurnosnim pojasevom na svakom sjedištu i pojasevima za zadržavanje na svakom mjestu;

(3) za helikoptere kojima je prvi put izdato individualno CofA poslije 31. decembra 2012. godine, pojasevom za sjedište sa sigurnosnim sistemom za vezivanje gornjeg torza na svakom sjedištu, i

(4) pojasevom za sjedište sa sigurnosnim sistemom za vezivanje gornjeg torza, koji sadrži uređaj koji automatski zadržava torzo u slučaju naglog kočenja na svakom sjedištu letачke posade.

(b) Pojas za sjedište sa sigurnosnim sistemom za vezivanje gornjeg torza mora da se otvara u jednoj tački.

### **SPO.IDE.H.165 Komplet za prvu pomoć**

(a) Helikopteri moraju da budu opremljeni kompletom za prvu pomoć.

(b) Komplet za prvu pomoć mora da bude:

(1) lako dostupan za korišćenje; i

(2) u roku važenja.

### **SPO.IDE.H.175 Dodatni kiseonik – helikopteri kojima kabina nije pod pritiskom**

(a) Helikopteri kojima kabina nije pod pritiskom kojima se izvode operacije na visinama letenja za koje se zahtijeva snabdijevanje kiseonikom u skladu sa (b) moraju da budu opremljeni kiseoničkom opremom koja može da skladišti i distribuira potrebne kiseoničke zalihe.

(b) Helikopteri kojima kabina nije pod pritiskom kojima se izvode operacije iznad visina letenja na kojima je visina po pritisku u kabinskim odjeljcima iznad 10000 ft moraju da nose dovoljno kiseonika za disanje za snabdijevanje:

(1) svih članova posade za svaki period duži od 30 minuta ako će visina po pritisku u kabinskom odjeljku da bude između 10000 ft i 13000 ft; i

(2) svih članova posade i specijalista za određene zadatke za svaki period u kojem će visina po pritisku u kabinskom odjeljku da bude iznad 13000 ft.

(c) Bez obzira na (b), odstupanja od visine određenog trajanja između 13000 ft i 16000 ft mogu da se obave bez kiseoničkih zaliha, u skladu sa SPO.OP.195(b).

#### **SPO.IDE.H.180 Ručni protivpožarni aparati**

(a) Helikopteri, osim helikoptera tipa ELA2, moraju da budu opremljeni najmanje jednim ručnim protivpožarnim aparatom:

(1) u letačkoj kabini; i

(2) u svakom kabinskom odjeljku koji je odvojen od letačke kabine, osim ako je odjeljak lako dostupan letačkoj posadi.

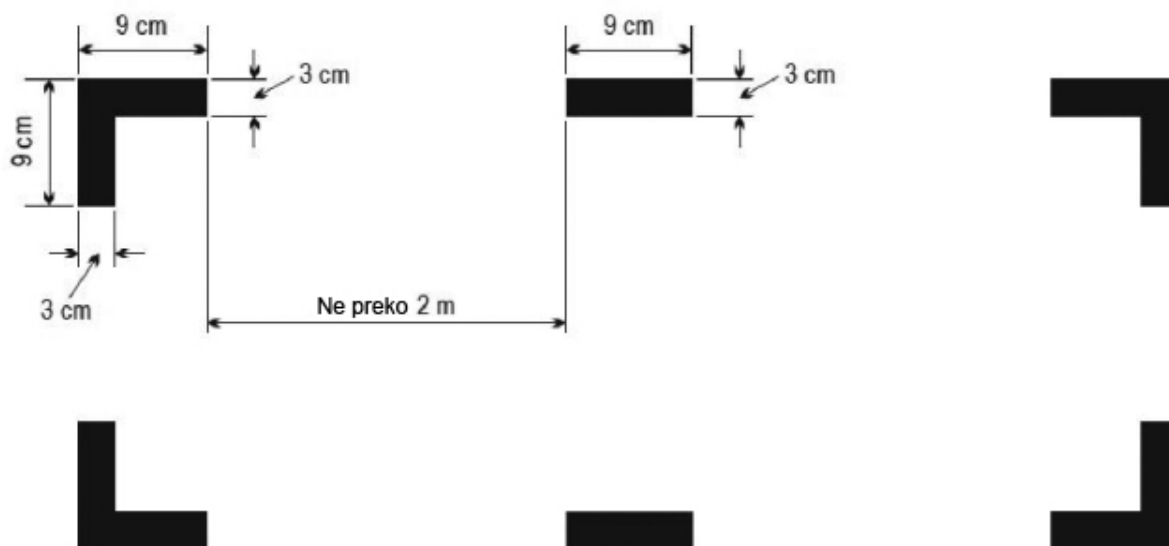
(b) Vrsta i količina agensa za zahtijevane protivpožarne aparate mora da bude pogodna za tip požara do kojeg može da dođe u odjeljku gdje je aparat predviđen da se koristi i da bude takva da se minimizuje opasnost od koncentracije otrovnih gasova u odjeljcima gdje su smještena lica.

#### **SPO.IDE.H.185 Označavanje tačaka za prosijecanje kabine**

Ako su područja trupa helikoptera pogodna za upad od strane spasilačkih posada u slučajevima nužde označena, takva područja moraju da budu označena kao što je prikazano na slici 1.

*Slika 1*

**Označavanje tačaka za prosijecanje kabine**



#### **SPO.IDE.H.190 Predajnik za određivanje mjesta nesreće (ELT)**

(a) Helikopteri sa certifikovanom konfiguracijom sa maksimalnim brojem putničkih sjedišta koji je iznad šest moraju da budu opremljeni:

(1) automatskim ELT-em; i

(2) jednim ELT-em za preživljavanje (ELT(S)) u čamcu za spašavanje ili prsluku za spašavanje kada se helikopterom izvode operacije na udaljenosti od kopna koja odgovara vremenu dužem od 3 minuta leta pri normalnoj brzini krstarenja.

(b) Helikopteri sa certifikovanom konfiguracijom sa maksimalnim brojem putničkih sjedišta koji je šest ili manje moraju da budu opremljeni ELT(S)-em ili ličnim predajnikom za određivanje lokacije (PLB-em), koji nosi član posade ili specijalista za određene zadatke.

(c) ELT-i bilo koje vrste i PLB-i moraju da budu u stanju da šalju signal istovremeno na 121,5 MHz i 406 MHz.

#### **SPO.IDE.H.195 Let iznad vode – nesloženi helikopteri na motorni pogon**

(a) Helikopteri moraju da budu opremljeni prslucima za spašavanje za svako lice u helikopteru, koji moraju da se nose ili skladište na poziciju koja je lako dostupna sa sjedišta ili mjesta lica za čiju upotrebu su predviđeni, kada:

(1) leti iznad vode van autorotacione udaljenosti od kopna gdje pri kvaru kritičnog motora, helikopter ne može da održi horizontalni let; ili

(2) leta iznad vode na udaljenosti od kopna koja odgovara vremenu leta dužem od 10 minuta pri normalnoj brzini krstarenja, gdje pri kvaru kritičnog motora helikopter može da održi horizontalni let; ili

(3) polijetanja i slijetanja na aerodrom ili operativno mjesto gdje poletna ili prilazna putanja prelazi vodenu površinu.

(b) Svaki prsluk za spašavanje mora da bude opremljen električnim osvjetljenjem u svrhe lakšeg pronalaženja lica.

(c) Vođa helikoptera kojim se izvode operacije na udaljenosti od kopna većoj od 30 minuta pri uobičajenoj brzini krstarenja ili 50 NM, prilikom čega se u obzir uzima manja vrijednost, mora da utvrdi rizike za preživljavanje lica iz helikoptera u slučaju prinudnog slijetanja na vodi, na osnovu čega mora da odluči o prevozu:

(1) opreme za davanje signala u hitnoj situaciji;

(2) čamaca za spašavanje u dovoljnom broju da prime sva lica u helikopteru, skladištenih tako da je olakšana njihova upotreba u slučaju nužde; i

(3) spasonosne opreme da obezbijedi sredstva za preživljavanje, odgovarajuće za let koji se izvodi.

(d) Vođa vazduhoplova određuje rizike preživljavanja lica u helikopteru u slučaju prinudnog slijetanja na vodu, kada odlučuje da li će prsluke za spašavanje zahtijevane u skladu sa (a) da nose sva lica u helikopteru.

#### **SPO.IDE.H.197 Prsluci za spašavanje – složeni helikopteri na motorni pogon**

(a) Helikopteri moraju da budu opremljeni prslucima za spašavanje za svako lice u helikopteru, koji moraju da se nose ili da budu skladišteni na poziciji koja je lako dostupna sa sjedišta ili mjesta lica za čije korišćenje su predviđeni, prilikom:

(1) izvođenja operacija iznad vode na udaljenosti od kopna koja odgovara vremenu leta dužem od 10 minuta pri normalnoj brzini krstarenja, pri čemu helikopter pri kvaru kritičnog motora može da održi horizontalni let;

(2) izvođenja operacija iznad vode van autorotacione udaljenosti od kopna, pri čemu helikopter pri kvaru kritičnog motora ne može da održi horizontalni let; ili

(3) polijetanja i slijetanja na aerodrom ili operativno mjesto gdje poletna ili prilazna putanja prelazi vodenu površinu tako da u slučaju nezgode postoji mogućnost prinudnog slijetanja na vodu.

(b) Svaki prsluk za spašavanje mora da bude opremljen električnim osvjetljenjem u svrhe lakšeg pronalaženja lica.

#### **SPO.IDE.H.198 Odijela za preživljavanje – složeni helikopteri na motorni pogon**

Svako lice u helikopteru mora da nosi odijelo za preživljavanje prilikom izvođenja operacija:

(a) iznad vode na udaljenosti od kopna za podrške operacijama na moru, odgovara vremenu leta dužem od 10 minuta pri normalnoj brzini krstarenja, pri čemu helikopter pri kvaru kritičnog motora može da održi horizontalni let i kada:

(1) meteorološki izvještaji ili prognoze koji su na raspolaganju vođi vazduhoplova ukazuju na to da će temperatura mora da bude niža od plus 10° C tokom leta: ili

(2) procijenjeno vrijeme spašavanja premašuje procijenjeno vrijeme preživljavanja; ili

(b) tako odluči vođa vazduhoplova na osnovu procjene rizika uzimajući u obzir sljedeće uslove:

(1) letove iznad vode na udaljenosti od kopna koja je van autorotacione udaljenosti ili udaljenosti sigurnog prinudnog slijetanja od kopna, pri čemu helikopter pri kvaru kritičnog motora ne može da održi horizontalni let; i

(2) kada meteorološki izvještaji ili prognoze koji su na raspolaganju vođi vazduhoplova ukazuju na to da će temperatura mora da bude niža od plus 10° C tokom leta.

### **SPO.IDE.H.199 Čamci za spašavanje, ELT-i i oprema za preživljavanje za produžene letove iznad vode – složeni helikopteri na motorni pogon**

Helikopteri kojima se izvode operacije:

(a) na letu iznad vode na udaljenosti od kopna koja odgovara vremenu leta dužem od 10 minuta pri normalnoj brzini krstarenja, pri čemu helikopter pri kvaru kritičnog motora, može da održi horizontalni let; ili

(b) na letu iznad vode na udaljenosti koja odgovara vremenu leta dužem od 3 minuta pri normalnoj brzini krstarenja, pri čemu helikopter pri kvaru kritičnog motora, ne može da održi horizontalni let, i ukoliko je tako odredio vođa vazduhoplova sredstvima za procjenu rizika, moraju da budu opremljeni:

(1) najmanje jednim čamcem za spašavanje sa odgovarajućim kapacitetom koji nije ispod maksimalnog broja lica u helikopteru i koji je skladišten tako da se olakša njegova nesmetana upotreba u slučaju nužde;

(2) najmanje jednim ELT-em za preživljavanje (ELT (S)) za svaki zahtijevani čamac za spašavanje; i

(3) opremom za spašavanje, uključujući i sredstva za održavanje života, odgovarajućom za let koji će da se obavi.

### **SPO.IDE.H.200 Oprema za preživljavanje**

Helikopteri kojima se izvode operacije u područjima u kojima bi traganje i spašavanje bilo posebno teško, moraju da budu opremljeni:

- (a) signalnom opremom za davanje signala u hitnoj situaciji;
- (b) najmanje jednim ELT-em za preživljavanje (ELT(S)); i
- (c) dodatnom opremom za preživljavanje za rutu koja se leti uzimajući u obzir broj lica u helikopteru.

### **SPO.IDE.H.201 Dodatni zahtjevi za helikoptere koji izvode operacije na moru u neprijateljskom morskome području – složeni helikopteri na motorni pogon**

Helikopteri kojima se izvode operacije na moru u neprijateljskom morskome području, na udaljenosti od kopna koje odgovara vremenu leta dužem od 10 minuta pri normalnoj brzini krstarenja, moraju da ispunjavaju sljedeće zahtjeve:

(a) Kada raspoloživi meteorološki izvještaji i prognoze vođi vazduhoplova ukazuju da će temperatura mora da bude niža od plus 10° C tokom leta, ili kada procijenjeno vrijeme spašavanja prelazi izračunato vrijeme preživljavanja, ili je let planiran da se sprovede noću, svi članovi posade i specijalisti za određene zadatke u helikopteru moraju da nose odijelo za preživljavanje.

(b) Svi čamci za spašavanje koji se nose u skladu sa SPO.IDE.H.199 moraju da budu ugrađeni 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 se usaglasili sa zahtjevima certifikacije koji se odnose na prinudno slijetanje na vodu.

(c) Helikopter mora da bude opremljen sistemom osvetljenja za situaciju u slučaju nužde sa nezavisnim napajanjem koji obezbjeđuje izvor glavnog osvetljenja kabine kako bi se olakšala evakuacija helikoptera.

(d) Svi izlazi za slučaj nužde, uključujući izlaze za slučaj nužde za posadu, i sredstva za njihovo otvaranje moraju da budu vidno označeni sa instrukcijama za one koji će da koriste 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 ne mogu da se odbace a koja su konstruisana kao izlazi za slučaj nužde za prinudno slijetanje na vodu moraju da imaju 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 kabinskom odjeljku predviđeni za podvodni izlazak moraju da budu tako opremljeni da budu operativni u slučaju nužde.

(g) Prsluci za spašavanje moraju uvijek da se nose, osim ako specijalista za određene zadatke ili član posade za čije korišćenje je prsluk za spašavanje predviđen nosi integrisano odijelo za preživljavanje koje zadovoljava kombinovane zahtjeve odijela za preživljavanje i prsluka za spašavanje.

### **SPO.IDE.H.202 Helikopteri certifikovani za operacije na vodi – ostala oprema**



Helikopteri certificirani za operacije na vodi moraju da budu opremljeni:

(a) morskim 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, ukoliko je primjenljivo.

#### **SPO.IDE.H.203 Svi helikopteri na letovima iznad vode – prinudno slijetanje na vodu**

Složeni helikopteri na motorni pogon kojima se izvode operacije iznad vode u neprijateljskom okruženju na udaljenosti od kopna koja odgovara vremenu leta dužem od 10 minuta pri normalnoj brzini krstarenja i drugi nesloženi helikopteri na motorni pogon koji lete iznad vode u neprijateljskom okruženju na više od 50 NM udaljenosti od kopna moraju da budu:

(a) projektovani za slijetanje na vodu u skladu sa mjerodavnim propisom o plovidbenosti;

(b) certificirani za prinudno slijetanje na vodu u skladu sa mjerodavnim propisom o plovidbenosti; ili

(c) snabdjeveni opremom za plutanje u slučaju nužde.

#### **SPO.IDE.H.205 Individualna zaštitna oprema**

Svako lice u helikopteru mora da nosi individualnu zaštitnu opremu koja odgovara tipu operacije koja se izvodi.

#### **SPO.IDE.H.210 Slušalice**

Kad god su radio-komunikacioni i/ili radio-navigacioni sistemi zahtijevani, helikopteri moraju da budu opremljeni slušalicama sa usmjerenim mikrofonom ili ekvivalentnom opremom i predajnim dugmetom na kontrolama leta za svakog zahtijevanog pilota, člana posade i/ili specijalistu za određene zadatke na njegovom/njenom dodijeljenom mjestu.

#### **SPO.IDE.H.215 Radio-komunikaciona oprema**

(a) Helikopteri kojima se izvode noćne operacije po IFR-u, ili kada se zahtijeva u skladu sa primjenljivim zahtjevima vazdušnog prostora, moraju da budu opremljeni radio-komunikacionom opremom koja, u redovnim uslovima radio prenosa, mora da bude u stanju da:

(1) obavlja dvosmjernu komunikaciju za potrebe kontrole aerodroma;

(2) prima meteorološke podatke;

(3) obavlja dvosmjernu komunikaciju bilo kada tokom leta sa vazduhoplovnim stanicama i na frekvencijama koje propisuju nadležne vlasti; i

(4) omogući komunikaciju na vazduhoplovnoj frekvenciji 121,5 MHz za hitne situacije.

(b) Ako se zahtijeva više od jedne jedinice opreme za komunikaciju, svaka mora da bude nezavisna od druge ili drugih jedinica, tako da kvar jedne jedinice neće dovesti do kvara na drugoj jedinici.

(c) Ako se zahtijeva sistem radio-komunikacije, i uz interfonski sistem za letačku posadu zahtijevan u skladu sa SPO.IDE.H.135, helikopteri moraju da budu opremljeni dugmetom za predaju na kontrolama leta za svakog zahtijevanog pilota i člana posade na njegovom/njenom dodijeljenom mjestu.

### **SPO.IDE.H.220 Navigaciona oprema**

(a) Helikopteri moraju da budu opremljeni navigacionom opremom koja će omogućiti nastavak leta u skladu sa:

(1) ATS planom leta, ukoliko je primjenljivo; i

(2) primjenljivim zahtjevima vazdušnog prostora.

(b) Helikopteri moraju da imaju 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 (a), ili sigurno sprovođenje radnje odgovarajuće za nepredviđene situacije.

(c) Helikopteri kojima se izvode operacije za koje se namjerava da slete u IMC-u moraju da budu opremljeni navigacionom opremom koja sa mogućnošću da daje smjernice do tačke sa koje vizuelno slijetanje može da se obavi. Ova oprema mora da bude u stanju da omogući takvo navođenje za svaki aerodrom na kom je planirano da se sleti u IMC-u i za bilo koji određeni alternativni aerodrom.

### **SPO.IDE.H.225 Transponder**

Kada je to u skladu sa zahtjevima za vazdušni prostor u kojem lete, helikopteri moraju da budu opremljeni sekundarnim nadzornim radarskim transponderom (SSR) sa svim potrebnim karakteristikama.

## **SEKCIJA 3**

### **Jedrilice**

#### **SPO.IDE.S.100 Instrumenti i oprema – opšte**

(a) Instrumenti i oprema zahtijevani u skladu sa ovim Odjeljkom moraju da budu odobreni u skladu sa primjenljivim zahtjevima plovidbenosti ukoliko:

(1) ih koristi letačka posada sa ciljem kontrolisanja putanje leta;

(2) se koriste zbog postizanja usaglašenosti sa SPO.IDE.S.145;

(3) se koriste zbog postizanja usaglašenosti sa SPO.IDE.A.150; ili

(4) su ugrađeni u jedrilicu.

(b) Sljedeće stavke, kada se zahtijevaju u skladu sa ovim Odjeljkom, ne zahtijevaju posebno odobrenje:

(1) nezavisno prenosivo svjetlo,

(2) precizni tajmer, i

(3) oprema za preživljavanje i signalizaciju.

(c) Instrumenti i oprema koji nisu zahtijevani u skladu sa ovim Odjeljkom kao i sva druga oprema koja nije zahtijevana u skladu sa drugim primjenljivim Aneksima, ali se nose na letu, moraju da budu u skladu sa sljedećim:

(1) informacije koje se dobijaju pomoću ovih instrumenata ili opreme ne smiju da se koriste od strane letačke posade zbog postizanja usaglašenosti sa Aneksom I Uredbe (EZ) br. 216/2008; i

(2) instrumenti i oprema ne smiju da utiču na plovidbenost jedrilice, čak ni u slučaju kvara ili neispravnosti.

(d) Instrumenti i oprema moraju da budu lako upotrebljivi ili lako dostupni sa mjesta člana letačke posade za čije korišćenje su predviđeni;

(e) Sva potrebna oprema za slučaj nužde mora da bude lako dostupna za upotrebu bez odlaganja.

#### **SPO.IDE.S.105 Minimalna oprema za let**

Let ne smije da započne ako bilo koji od instrumenata jedrilice, stavki opreme ili funkcija potrebnih za predviđeni let budu neispravni ili nedostaju, osim ako:

(a) se jedrilicom izvode operacije u skladu sa listom minimalne ispravnosti opreme i sistema vazduhoplova (MEL), ukoliko je utvrđena; ili

(b) je jedrilici izdata dozvola za let u skladu sa primjenljivim zahtjevima plovidbenosti.

#### **SPO.IDE.S.115 Operacije po VFR-u - letački i navigacioni instrumenti**

(a) Jedrilice kojima se izvode operacije po VFR-u danju moraju da budu opremljene sredstvima za mjerenje i prikazivanje:

(1) u slučaju jedrilica sa pogonom, magnetnog smjera,

(2) vremena u satima, minutima i sekundama,

(3) visine po pritisku, i

(4) indicirane brzine.

(b) Jedrilice kojima se izvode operacije u uslovima kada jedrilicu nije moguće zadržati na željenom položaju leta bez jednog ili više dodatnih instrumenata, moraju da budu, pored opreme iz (a) opremljene sredstvima za mjerenje i prikazivanje:

(1) vertikalne brzine, i

(2) položaja ili skretanja i klizanja, i

(3) magnetnog smjera.

### **SPO.IDE.S.120 Let u oblacima – letački i navigacioni instrumenti**

Jedrilice kojima se leti u oblacima moraju da budu opremljene sredstvima za mjerenje i prikazivanje:

(a) magnetnog smjera;

(b) vremena u satima, minutima i sekundama;

(c) visine po pritisku;

(d) indicirane brzine;

(e) vertikalne brzine; i

(f) položaja ili skretanja i klizanja.

### **SPO.IDE.S.125 Sjedišta i sigurnosni sistemi za vezivanje**

(a) Jedrilice moraju da budu opremljene:

(1) sjedištem za svako lice u jedrilici; i

(2) pojasem za sjedište sa sigurnosnim sistemom za vezivanje gornjeg torza u skladu sa AFM-om.

(b) Pojas za sjedište sa sigurnosnim sistemom za vezivanje gornjeg torza mora da se otvara u jednoj tački.

### **SPO.IDE.S.130 Dodatni kiseonik**

Jedrilice kojima se izvode operacije iznad visina letenja na kojima je visina po pritisku iznad 10000 ft moraju da budu opremljeni kiseoničkom opremom koja može da skladišti i distribuira potrebne kiseoničke zalihe gdje ima dovoljno kiseonika za disanje za snabdijevanje:

(a) članova posade za svaki period duži od 30 minuta ako će visina po pritisku da bude između 10000 ft i 13000 ft; i

(b) svih članova posade i specijalista za određene zadatke za svaki period u kojem će visina po pritisku da bude iznad 13000 ft.

#### **SPO.IDE.S.135 Let iznad vode**

Vođa jedrilice kojom se izvode operacije iznad vode mora da utvrdi rizike za preživljavanje lica iz jedrilice u slučaju prinudnog slijetanja na vodu, na osnovu čega mora da odluči o prevozu:

(a) prsluka za spašavanje ili ekvivalentnih plutajućih naprava, za svako lice u jedrilici, koji moraju da se nose ili skladište na poziciji koja je lako dostupna sa sjedišta lica za čije korišćenje su predviđeni;

(b) predajnika za obezbjeđivanje mjesta nesreće (ELT) ili ličnog predajnika za određivanje lokacije (PLB), koji nosi član posade ili specijalista za određene zadatke, koji je u stanju da šalje signal istovremeno na 121,5 MHz i 406 MHz.

(c) opreme za davanje signala u hitnoj situaciji, pri letu:

(1) iznad vode izvan udaljenosti jedrenja od kopna; ili

(2) kada poletna ili prilazna putanja prelazi vodenu površinu tako da u slučaju nezgode postoji vjerovatnoća prinudnog slijetanja na vodu.

#### **SPO.IDE.S.140 Oprema za preživljavanje**

Jedrilice kojima se izvode operacije iznad područja u kojima bi traganje i spašavanje bilo posebno teško moraju da budu opremljene signalnom opremom i opremom za spašavanje, odgovarajućim za oblast koja se nadlijeće.

#### **SPO.IDE.S.145 Radio-komunikaciona oprema**

(a) Kada se zahtijeva u skladu sa primjenljivim zahtjevima vazdušnog prostora kojim se leti jedrilice moraju da budu opremljene radio-komunikacionom opremom koja je u stanju da obavlja dvosmjernu komunikaciju sa vazduhoplovnim stanicama i na frekvencijama koje su u skladu sa zahtjevima vazdušnog prostora.

(b) Radio-komunikaciona oprema, ukoliko se zahtijeva u (a), mora da obezbijedi komunikaciju na vazduhoplovnoj frekvenciji 121,5 MHz za hitne situacije.

#### **SPO.IDE.S.150 Navigaciona oprema**

Jedrilice moraju da budu opremljene svom potrebnom navigacionom opremom koja će da im omogući da nastave let u skladu sa:

- (a) ATS planom leta ukoliko je primjenljivo; i
- (b) primjenljivim zahtjevima vazdušnog prostora.

#### **SPO.IDE.S.155 Transponder**

Ako je to u skladu sa zahtjevima vazdušnog prostora u kojem lete, jedrilice moraju da budu opremljene sekundarnim nadzornim radarskim transponderom (SSR) sa svim zahtjevanim mogućnostima.

### *SEKCIJA 4* **Baloni**

#### **SPO.IDE.B.100 Instrumenti i oprema – opšte**

(a) Instrumenti i oprema zahtijevani u skladu sa ovim Odjeljkom moraju da budu odobreni u skladu sa primjenljivim zahtjevima plovidbenosti ukoliko:

- (1) ih koristi letačka posada sa ciljem određivanja putanje leta;
- (2) se koriste zbog postizanja usaglašenosti sa SPO.IDE.B.145; ili
- (3) su ugrađeni u balon.

(b) Sljedeće stavke, ako se zahtijevaju u skladu sa ovim Odjeljkom, nije potrebno da se odobre kao oprema:

- (1) nezavisno prenosivo svjetlo,
- (2) precizni tajmer,
- (3) komplet za prvu pomoć, i
- (4) oprema za preživljavanje i signalizaciju,

(c) Instrumenti i oprema koji nisu zahtijevani u skladu sa ovim Odjeljkom, kao i sva druga oprema koja nije zahtijevana u skladu sa drugim primjenljivim Aneksima, ali se nose na let, moraju da ispunjavaju sljedeće:

- (1) informacije koje pružaju ovi instrumenti ili oprema ne smiju da se koriste od strane letačke posade zbog postizanja usaglašenosti sa Aneksom 1 Uredbe (EZ) br. 216/2008; i
- (2) instrumenti i oprema ne smiju da utiču na plovidbenost balona, čak ni i u slučaju kvara ili neispravnosti.

(d) Instrumenti i oprema moraju da budu spremni za korišćenje ili dostupni sa mjesta člana letačke posade za čije korišćenje su predviđeni.

(e) Sva potrebna oprema za slučaj nužde mora da bude lako dostupna za upotrebu bez odlaganja.

#### **SPO.IDE.B.105 Minimalna oprema za let**

Let ne smije da započne ako bilo koji od instrumenata balona, stavki opreme ili funkcija potrebnih za predviđeni let budu neispravni, osim ako:

(a) se balonom izvode operacije u skladu sa MEL-om, ukoliko je određena; ili

(b) balon ima dozvolu za letenje koja je izdata u skladu sa primjenljivim zahtjevima plovidbenosti.

#### **SPO.IDE.B.110 Operativna svjetla**

Baloni kojim se izvode noćne operacije moraju da budu opremljeni:

(a) svjetlima protiv sudara;

(b) sredstvima koja pružaju adekvatno osvjetljenje svih instrumenta i opreme od suštinskog značaja za sigurnu operaciju balonom;

(c) nezavisnim prenosivim svjetlom.

#### **SPO.IDE.B.115 Operacije po VFR-u – letački i navigacioni instrumenti i povezana oprema**

Baloni kojima se izvode operacije po VFR-u danju moraju da budu opremljeni:

(a) sredstvima za prikazivanje pravca zanošenja; i

(b) sredstvima za mjerenje i prikazivanje:

(1) vremena u satima, minutima i sekundama,

(2) vertikalne brzine, ukoliko se zahtijeva u skladu sa AFM-om; i

(3) visine po pritisku, ukoliko se zahtijeva u skladu sa AFM-om, ukoliko se zahtijeva u skladu sa primjenljivim zahtjevima vazdušnog prostora ili kada mora da se kontroliše visina zbog korišćenja kiseonika.

#### **SPO.IDE.B.120 Komplet za prvu pomoć**

(a) Baloni moraju da budu opremljeni kompletom za prvu pomoć.

(b) Komplet za prvu pomoć mora da bude:

(1) lako dostupan za korišćenje; i

(2) u roku važenja.

#### **SPO.IDE.B.121 Dodatni kiseonik**

Baloni kojima se izvode operacije iznad visine po pritisku od 10000 ft moraju da budu opremljeni kiseoničkom opremom koja može da skladišti i distribuirati potrebne kiseoničke zalihe gdje ima dovoljno kiseonika za disanje za snabdijevanje:

(a) članova posade za svaki period duži od 30 minuta kada će visina po pritisku da bude između 10000 ft i 13000 ft; i

(b) svih članova posade i specijalista za određene zadatke za svaki period kada će visina po pritisku da bude iznad 13000 ft.

#### **SPO.IDE.B.125 Ručni protivpožarni aparati**

Toplovazdušni baloni moraju da budu opremljeni najmanje jednim ručnim protivpožarnim aparatom, ukoliko je to u skladu sa primjenljivim certifikacionim specifikacijama.

#### **SPO.IDE.B.130 Let iznad vode**

Vođa balona kojim se izvode operacije iznad vode mora da utvrdi rizike za preživljavanje lica iz balona u slučaju prinudnog slijetanja na vodu, na osnovu čega mora da odluči o prevozu:

(a) prsluka za spašavanje za svako lice u balonu koji moraju da se nose ili skladište na poziciji koja je lako dostupna sa mjesta lica za čije korišćenje su predviđeni;

(b) predajnika za određivanje mjesta nesreće (ELT) ili ličnog predajnika za određivanje lokacije (PLB), koji nosi član posade ili specijalista za određene zadatke, koji je u stanju da šalje signal istovremeno na 121,5 MHz i 406 MHz; i

(c) opreme za davanje signala u hitnoj situaciji.

#### **SPO.IDE.B.135 Oprema za preživljavanje**

Baloni kojima se izvode operacije iznad područja u kojima bi traganje i spašavanje bilo posebno teško, moraju da budu opremljeni signalnom opremom i opremom za spašavanje odgovarajućim za oblast koja se nadlijeće.



### **SPO.IDE.B.140 Ostala oprema**

(a) Baloni moraju da budu opremljeni zaštitnim rukavicama za svakog člana posade.

(b) Toplovazdušni baloni moraju da budu opremljeni:

- (1) alternativnim izvorom paljenja;
- (2) sredstvima za mjerenje i prikazivanje količine goriva;
- (3) protivpožarnim prekrivačem ili vatrostalnim poklopcem; i
- (4) užetom za bacanje čija dužina nije manja od 25 metara (m).

(c) Plinski baloni moraju da budu opremljeni:

- (1) nožem; i
- (2) užetom za bacanje čija dužina nije manja od 20 m napravljenom od prirodnih vlakana ili elektrostatičkog provodnog materijala.

### **SPO.IDE.B.145 Radio-komunikaciona oprema**

(a) Kada je to u skladu sa zahtjevima za vazdušni prostor u kojem lete, baloni moraju da budu opremljeni radio-komunikacionom opremom koja je u stanju da omogući dvosmjernu komunikaciju sa vazduhoplovnim stanicama na frekvencijama koje su u skladu sa zahtjevima vazdušnog prostora.

(b) Radio-komunikaciona oprema, ukoliko se zahtijeva u skladu sa (a), mora da obezbijedi komunikaciju na vazduhoplovnoj frekvenciji 121,5 MHz za hitne situacije.

### **SPO.IDE.B.150 Transponder**

Kada je to u skladu sa zahtjevima vazdušnog prostora u kojem lete, baloni moraju da budu opremljeni sekundarnim nadzornim radarskim transponderom (SSR) sa svim zahtijevanim mogućnostima.

## **ODJELJAK E POSEBNI ZAHTJEVI**

### *SEKCIJA 1*

### **Operacije prevoza spoljnog tereta helikopterom (HESLO)**

#### **SPO.SPEC.HESLO.100 Standardne operativne procedure**

Standardne operativne procedure za HESLO navode:

(a) opremu koja se nosi, uključujući svoja operativna ograničenja i odgovarajuće unose u MEL, ukoliko je primjenljivo;

(b) sastav posade i zahtjeve koji se odnose na iskustvo članova posade i specijalista za određene zadatke;

(c) odgovarajuću obuku za članove posade i specijaliste za određene zadatke za obavljanje njihovih dužnosti kao i kvalifikaciju i nominovanje lica koja pružaju tu obuku članovima posade i specijalistima za određene zadatke;

(d) odgovornosti i dužnosti članova posade i specijalista za određene zadatke;

(e) kriterijume performansi koje je potrebno ispuniti da bi se izvodile HESLO operacije;

(f) uobičajene, vanredne procedure i procedure u slučaju nužde.

#### **SPO.SPEC.HESLO.105 Posebna HESLO oprema**

Helikopter u najmanjoj mjeri mora da bude opremljen:

(a) jednim sigurnosnim ogledalom za teret ili alternativnim sredstvima da bi mogle da se vide kuka(kuke)/teret; i

(b) jednim uređajem za mjerenje tereta, osim ako ne postoji drugi metod određivanja težine tereta.

#### **SPO.SPEC.HESLO.110 Prevoz opasnih materija**

Operator koji prevozi opasne materije ka ili od mjesta bez ljudi ili udaljenih lokacija mora da se prijavi nadležnim vlastima za izuzeće od odredbi Tehničkih instrukcija ukoliko namjeravaju da odstupe od zahtjeva iz tih Instrukcija.

### *SEKCIJA 2*

#### **Operacije spoljnog prevoza ljudi (HEC)**

##### **SPO.SPEC.HEC.100 Standardne operativne procedure**

Standardne operativne procedure za HEC navode:

(a) opremu koja se nosi, uključujući njena operativna ograničenja i odgovarajuće unose u MEL, ukoliko je primjenljivo;

(b) sastav posade i zahtjeve koji se odnose na iskustvo članova posade i specijalista za određene zadatke;

(c) odgovarajuću obuku za članove posade i specijaliste za određene zadatke za obavljanje njihovih dužnosti kao i kvalifikaciju i nominovanje lica koja pružaju tu obuku članovima posade i specijalistima za određene zadatke;

(d) odgovornosti i dužnosti članova posade i specijalista za određene zadatke;

(e) kriterijume performansi koje je potrebno ispuniti da bi se izvodile HEC operacije;

(f) uobičajene, vanredne procedure i procedure u slučaju nužde.

### **SPO.SPEC.HEC.105 Posebna HEC oprema**

(a) Helikopter mora da bude opremljen:

(1) opremom za operacije sa vitlom ili kukom za teret;

(2) jednim sigurnosnim ogledalom za teret ili alternativnim sredstvima da bi mogla da se vidi kuka;  
i

(3) jednim uređajem za mjerenje tereta, osim ako ne postoji drugi metod određivanja težine tereta.

(b) Ugrađivanje vitla, kuke za tovar i sve prateće opreme i sve naknadne modifikacije moraju da budu odobreni sa aspekta plovidbenosti u odnosu na predviđenu funkciju.

### *SEKCIJA 3* *Operacije padobranima (PAR)*

#### **SPO.SPEC.PAR.100 Standardne operativne procedure**

Standardne operativne procedure za PAR navode:

(a) opremu koja se nosi, uključujući svoja operativna ograničenja i odgovarajuće unose u MEL, ukoliko je primjenljivo;

(b) sastav posade i zahtjeve koji se odnose na iskustvo članova posade i specijalista za određene zadatke;

(c) odgovarajuću obuku za članove posade i specijaliste za određene zadatke za obavljanje njihovih zaduženja kao i kvalifikaciju i nominovanje lica koja pružaju tu obuku članovima posade i specijalistima za određene zadatke;

(d) odgovornosti i dužnosti članova posade i specijalista za određene zadatke;

(e) kriterijume performansi koje je potrebno ispuniti da bi se izvodile operacije padobranima;

(f) uobičajene, vanredne procedure i procedure u slučaju nužde.

### **SPO.SPEC.PAR.105 Prevoz članova posade i specijalista za određene zadatke**

Zahtjevi za odgovornosti specijaliste za određene zadatke navedeni u SPO.GEN.106(c) ne primjenjuju se na specijaliste za određene zadatke koji skaču padobranom.

### **SPO.SPEC.PAR.110 Sjedišta**

Bez obzira na SPO.IDE.A.160(a) i SPO.IDE.H.160(a)(1), pod vazduhoplova može da se koristi za sjedenje, ukoliko postoje sredstva za koja mogu da se pridrže ili zakače specijalisti za određene zadatke.

### **SPO.SPEC.PAR.115 Dodatni kiseonik**

Bez obzira na SPO.OP.195(a), zahtjev za korišćenje dodatnog kiseonika ne primjenjuje se na članove posade, osim za vođu vazduhoplova i specijaliste za određene zadatke koji obavljaju dužnosti neophodne za specijalizovane zadatke, kada god visina kabine:

(a) prelazi 13000 ft, za period do 6 minuta; ili

(b) prelazi 15000 ft, za period do 3 minuta.

### **SPO.SPEC.PAR.120 Let iznad vode**

Vođa balona kojim se prevozi više od 6 lica i kojim se izvode operacije iznad vode mora da utvrdi rizike za preživljavanje lica iz balona u slučaju prinudnog slijetanja na vodu, na osnovu čega mora da odluči o prevozu predajnika za određivanje mjesta nesreće (ELT) koji je u stanju da šalje signal istovremeno na 121,5 MHz i 406 MHz.

### **SPO.SPEC.PAR.125 Izbacivanje opasnih materija**

Bez obzira na SPO.GEN.155, padobranci mogu da napuste vazduhoplov u svrhu padobranske priredbe iznad gusto naseljenih gradskih oblasti, gradova ili naselja ili iznad okupljanja ljudi na otvorenom dok nose dimne uređaje za obuku, ukoliko su napravljeni u tu namjenu.

## *SEKCIJA 4*

### **Akrobatski letovi (ABF)**

#### **SPO.SPEC.ABF.100 Standardne operativne procedure**

Standardne operativne procedure za ABF navode:

(a) opremu koja se nosi, uključujući svoja operativna ograničenja i odgovarajuće unose u MEL, ukoliko je primjenljivo;

(b) sastav posade i zahtjeve koji se odnose na iskustvo članova posade i specijalista za određene zadatke;

(c) odgovarajuću obuku za članove posade i specijaliste za određene zadatke za obavljanje njihovih dužnosti kao i kvalifikaciju i nominovanje lica koja pružaju tu obuku članovima posade i specijalistima za određene zadatke;

(d) odgovornosti i dužnosti članova posade i specijalista za određene zadatke;

(e) kriterijume performansi koje je potrebno ispuniti da bi se obavljali akrobatski letovi;

(f) uobičajene, vanredne procedure i procedure u slučaju nužde.

#### **SPO.SPEC.ABF.105 Dokumenti, priručnici i informacije koje se nose**

Sljedeći dokumenti navedeni u SPO.GEN.140(a) ne treba da se nose tokom akrobatskih letova:

(a) detalji prijavljenog ATS plana leta, ukoliko je primjenljivo;

(b) aktuelne i odgovarajuće vazduhoplovne karte za rutu predviđenog leta i sve rute duž kojih bi bilo razumno očekivati da let može da bude preusmjeren;

(c) procedure i informacije o vizuelnim signalima za upotrebu koje nose vazduhoplovi koji sprovode presrijetanje i koji bivaju presrijetani; i

(d) informacije koje se odnose na službe traganja i spašavanja za područje predviđenog leta.

#### **SPO.SPEC.ABF.115 Oprema**

Zahtjevi za sljedeću opremu ne treba da se primjenjuju na akrobatskim letovima:

(a) komplet za prvu pomoć kako je navedeno u SPO.IDE.A.165 i SPO.IDE.H.165;

(b) ručni protivpožarni aparati kako je navedeno u SPO.IDE.A.180 i SPO.IDE.H.180; i

(c) predajnik za određivanje mjesta nesreće i lični predajnik za određivanje lokacije kako je navedeno u SPO.IDE.A.190 i SPO.IDE.H.190.

---

UREDBA KOMISIJE (EU) 2015/140

od 29. januara 2015. godine

kojom se mijenja i dopunjava Uredba (EU) br. 965/2012 po pitanju sterilne letačke kabine i kojom se ispravlja ta Uredba

*Član 1*

Uredba (EU) br. 965/2012 mijenja se i dopunjava na sljedeći način:

(1) Član 5 mijenja se i dopunjava na sljedeći način:

(a) Stav 4 mijenja se i glasi:

„4. Operatori nesloženih aviona i helikoptera na motorni pogon, kao i balona i jedrilica, kojima se izvode nekomercijalne operacije, uključujući nekomercijalne specijalizovane operacije, dužni su da upravljaju vazduhoplovima u skladu sa odredbama navedenim u Aneksu VII.“;

(b) u stavu 5, tačka (b) mijenja se i glasi:

„(b) ostalim avionima i helikopterima kao i balonima i jedrilicama u skladu sa odredbama navedenim u Aneksu VII.“;

(c) u stavu 7, druga rečenica mijenja se i glasi:

„Osim u slučaju članova posade, lica koja nisu neophodna za misiju ne smiju da se ukrcaju u vazduhopov.“.

(2) Član 6 mijenja se i dopunjava na sljedeći način:

(a) u stavu 2, prva rečenica mijenja se i glasi:

„2. Izuzetno od člana 5 tačka 1, vazduhoplovi iz člana 4 tačka 5 Uredbe (EZ) 216/2008 moraju, u slučaju aviona, da lete u skladu sa uslovima navedenim u Odluci Komisije C(2009) 7633 od 14. oktobra 2009. godine kada se koriste u CAT operacijama.“;

(b) u stavu 4a, uvodne riječi mijenjaju se i glase:

„4a. Izuzetno od člana 5 tačke 1 i 6, sljedeće operacije nesloženim avionima i helikopterima na motorni pogon, balonima i jedrilicama mogu da se obavljaju u skladu sa Aneksom VII.“.

(3) Član 9a dodat Uredbom (EU) br. 83/2014 mijenja se i glasi:

*„Član 9b*

**Pregled**

Agencija je dužna da sprovede kontinuirani pregled efikasnosti odredbi o ograničenjima vremena leta i radnog vremena kao i zahtjeva koji se odnose na odmore iz Aneksa II i III. Najkasnije 18. februara 2019. godine Agencija je dužna da sačini prvi izvještaj o rezultatima ovog pregleda.

Taj pregled uključuje stručno vještačenje i zasnovan je na operativnim podacima prikupljenim, uz pomoć država članica, u dužem vremenskom periodu nakon dana primjene ove Uredbe.

Ovim pregledom procjenjuje se uticaj najmanje sljedećeg na pažnju članova letачke posade:

- (a) dužnosti u trajanju više od 13 sati u najpovoljnije doba dana;
  - (b) dužnosti u trajanju više od 10 sati u manje povoljno doba dana;
  - (c) dužnosti u trajanju više od 11 sati za članove posade vazduhoplova u nepoznatom stanju prilagođenosti (*state of acclimatiosation*);
  - (d) dužnosti koje uključuju veliki broj sektora (više od 6);
  - (e) pripravnost za dužnost poput dežurstva ili rezerve koji su praćeni letачkim dužnostima, i
  - (f) ometajućih rasporeda.“.
- (4) Aneksi I, III, IV, VI i VIII izmijenjeni su i dopunjeni u skladu sa Aneksom I ove Uredbe.

## Član 2

Uredba (EU) br. 965/2012 ispravljena je na sljedeći način:

(1) Član 6 stav 7 mijenja se i glasi:

„7. Odstupajući od SPA.PBN.100 PBN Aneksa V nekomercijalne operacije nesloženim avionima na motorni pogon u određenom vazdušnom prostoru, na rutama ili u skladu sa procedurama gdje su utvrđene specifikacije operacija u kojima se koristi navigacija na bazi performansi (PBN) moraju da nastave da se izvode u skladu sa uslovima uspostavljenim u nacionalnom zakonu država članica dok predmetna pravila implementacije ne budu usvojena i primjenljiva.“.

(2) Aneksi II, III, IV, VII i VIII ispravljani su kako je navedeno u Aneksu II ove Uredbe.

## Član 3

Ova Uredba stupa na snagu dvadesetog dana nakon dana njenog objavljivanja u *Službenom listu Evropske unije*.

Ipak tačka (3) člana 1 primjenjuje se od 18. februara 2016. godine.

Ova Uredba obavezujuća je u cjelini i neposredno se primjenjuje u svim državama članicama.

Sačinjeno u Briselu, 29. januara 2015. godine.

Za Savjet  
Predsjednik  
Žan-Klod Junker

## ANEKS I

Aneksi I, III, IV, VI i VIII Uredbe (EU) br. 965/2012 mijenjaju se i dopunjavaju na sljedeći način:

(1) U Aneksu I dodaje se nova tačka (109a) koja glasi:

„(109a) „Sterilna letačka kabina“ predstavlja svaki vremenski period kada se članovi letačke posade ne ometaju i kada im se ne odvlači pažnja, osim zbog stvari kritičnih za sigurnost operacija vazduhoplovom ili za sigurnost lica u njemu;“.

(2) U Aneksu III (DIO-ORO):

(a) u ORO.GEN.110, tačka (f) mijenja se i glasi:

„(f) Operator je dužan da uspostavi procedure i uputstva za sigurne operacije svakog tipa vazduhoplova, u kojima su sadržane dužnosti i odgovornosti (*responsibilities*) članova zemaljskog osoblja i letačke posade, za sve vrste operacija na zemlji i u letu. Te procedure i uputstva ne zahtijevaju od članova posade da obavljaju bilo kakve aktivnosti tokom kritičnih faza leta osim onih koje su potrebne za sigurne operacije vazduhoplovom. Procedure i uputstva za sterilnu letačku kabinu takođe moraju da budu uključene.“;

(b) U ORO.MLR.105, tačka (a) mijenja se i glasi:

„(a) Lista minimalne ispravnosti opreme i sistema vazduhoplova (MEL) mora da se uspostavi kako je određeno u skladu sa tačkom 8.a.3 Aneksa IV Uredbe (EZ) br. 216/2008, na osnovu glavne liste minimalne ispravnosti opreme i sistema vazduhoplova (MMEL) kako je navedeno u podacima utvrđenim u skladu sa Uredbom (EU) br. 748/2012. Ukoliko MMEL nije uspostavljena kao dio podataka o operativnoj prikladnosti, MEL može da bude zasnovana na relevantnoj MMEL koju je prihvatila država operatora ili registra ukoliko je primjenljivo.“.

(3) U Aneksu IV (DIO-CAT) dodaje se nova tačka koja glasi:

### „CAT.GEN.MPA.124 Taksiranje vazduhoplova

Operator je dužan da uspostavi procedure za taksiranje vazduhoplova da bi se obezbijedila sigurnost operacija i unaprijedila sigurnost poletno-sletne staze.“.

(4) U Aneksu VI (DIO-NCC) dodaje se nova tačka koja glasi:

### „NCC.GEN.119 Taksiranje vazduhoplova

Operator je dužan da uspostavi procedure za taksiranje da bi se obezbijedila sigurnost operacija i unaprijedila sigurnost poletno-sletne staze.“.

(5) U Aneksu VIII (DIO-SPO) dodaje se nova tačka koja glasi:

### „SPO.GEN.119 Taksiranje vazduhoplova

Operator je dužan da uspostavi procedure za taksiranje vazduhoplova da bi se obezbijedila sigurnost operacija i unaprijedila sigurnost poletno-sletne staze.“.

---



## ANEKS II

Aneksi II, III, IV, VII i VIII Uredbe (EU) br. 965/2012 ispravljani su na sljedeći način:

(1) U Aneksu II:

(a) tačka ARO.GEN.220(a)(8) mijenja se i glasi:

„(8) nadzora operacija nesloženim vazduhoplovima na motorni pogon koji izvode nekomercijalni operatori;“;

(b) tačka ARO.GEN.300(a)(3) mijenja se i glasi:

„(3) kontinuiranu usaglašenost sa primjenljivim zahtjevima nekomercijalnih operatora nesloženih vazduhoplova na motorni pogon; i“.

(2) U Aneksu III:

(a) tačka ORO.GEN.110(k)(ii) mijenja se i glasi:

„(ii) nesloženim helikopterima na motorni pogon, sa jednim motorom, koji imaju MOPSC od 5 ili manje;“;

(b) tačka ORO.FC.005(b)(2) mijenja se i glasi:

„(2) operacija komercijalnog vazdušnog prevoza putnika koje se izvode po pravilima vizuelnog letenja (VFR) danju, koje počinju i završavaju se na istom aerodromu ili operativnom mjestu ili u lokalnoj oblasti koju su odredile nadležne vlasti, sa:

- jednomotornim avionima pogonjenim elisom čija je najveća certificovana masa na polijetanju 5700 kg ili manje i koji imaju MOPSC od 5, ili
- nesloženim helikopterima na motorni pogon, sa jednim motorom, koji imaju MOPSC od 5.“;

(c) tačka ORO.FC.105(d)(2) mijenja se i glasi:

„(2) operacija komercijalnog vazdušnog prevoza putnika koje se izvode po VFR-u danju, koje počinju i završavaju se na istom aerodromu ili operativnom mjestu ili u lokalnoj oblasti koju su odredile nadležne vlasti, nesloženim helikopterima na motorni pogon, sa jednim motorom, koji imaju MOPSC od 5.“;

(d) tačka ORO.FC.230(b)(4) mijenja se i glasi:

„(4) Član letačke posade uključen u dnevne operacije i na rutama na kojima se navigacija vrši po vizuelnim oznakama sa nesloženim helikopterima na motorni pogon može da obavi provjeru stručnosti operatora samo po jednom relevantnom tipu za koji ima ovlaštenje. Provjera stručnosti operatora obavlja se svaki put na tipu koji je u skorije vrijeme najmanje korišćen za provjeru stručnosti. Relevantni tipovi helikoptera koji mogu da se grupišu zbog provjere stručnosti operatora moraju da budu sadržani u operativnom priručniku.“;

(e) tačka ORO.FC.230(b)(5) mijenja se i glasi:

„(5) Bez obzira na ORO.FC.145(a)(2), za dnevne operacije nesloženim helikopterima na motorni pogon i na rutama kojima se navigacija vrši po vizuelnim oznakama i aviona performansi klase B, provjera može da se obavi od strane odgovarajuće kvalifikovanog zapovjednika kojeg je imenovao operator, obučenog u CRM konceptima i procjeni CRM vještina. Operator je dužan da obavijesti nadležne vlasti o imenovanim licima.“.

(3) U Aneksu IV:

(a) u tački CAT.GEN.MPA.180(b) uvodne riječi mijenjaju se i glase:

„(b) Bez obzira na (a), za dnevne operacije po vizuelnim pravilima letenja (VFR) nesloženim vazduhoplovima na motorni pogon koji polijeću i slijeći na isti aerodrom ili operativno mjesto u periodu od 24 sata, ili koji ostaju u lokalnoj oblasti navedenoj u operativnom priručniku, sljedeći dokumenti i informacije mogu da se čuvaju na aerodromu ili operativnom mjestu umjesto:“;

(b) tačka CAT.OP.MPA.100(b)(1) mijenja se i glasi:

„(1) dnevne operacije po VFR-u nesloženim avionima na motorni pogon;“;

(c) tačka CAT.OP.MPA.105(b)(1) mijenja se i glasi:

„(1) nesložene avione na motorni pogon; i“;

(d) tačka CAT.OP.MPA.130(a) mijenja se i glasi:

„(a) Osim za operacije po VFR-u nesloženim avionima na motorni pogon, operator je dužan da uspostavi odgovarajuće operativne procedure odlaska i dolaska/prilaza za svaki tip aviona uzimajući u obzir potrebu da se minimizuje uticaj buke vazduhoplova.“;

(e) tačka CAT.OP.MPA.135(c) mijenja se i glasi:

„(c) tačka (a)(1) ne primjenjuje se na dnevne operacije koje se izvode po VFR-u nesloženim vazduhoplovima na motorni pogon na letovima koji polijeću i slijeću na isti aerodrom ili operativno mjesto.“;

(f) tačka CAT.OP.MPA.175(c)(1) mijenja se i glasi:

„(1) nesloženih aviona na motorni pogon koji polijeću i slijeću na isti aerodrom ili operativno mjesto; ili“.

(4) U Aneksu VII:

(a) naslov se mijenja i glasi:

„NEKOMERCIJALNE VAZDUŠNE OPERACIJE NESLOŽENIM VAZDUHOPLOVIMA NA MOTORNI POGON“;

(b) tačka NCO.SPEC.100 mijenja se i glasi:

„NCO.SPEC.100 Oblast primjene

Ovim odjeljkom uspostavljaju se posebni zahtjevi kojih treba da se pridržava vođa vazduhoplova koji izvodi nekomercijalne specijalizovane operacije nesloženim vazduhoplovima na motorni pogon.“.

(5) U Aneksu VIII:

(a) tačka SPO.GEN.005(b) mijenja se i glasi:

„(b) Bez obzira na (a), nekomercijalne specijalizovane operacije nesloženim vazduhoplovima na motorni pogon moraju da budu u saglasnosti sa Aneksom VII (Dio-NCO).“;

(b) u tački SPO.GEN.005(c), uvodne riječi mijenjaju se i glase:

„(c) Bez obzira na tačku (a), sljedeće operacije nesloženim vazduhoplovima na motorni pogon mogu da se izvode u skladu sa Aneksom VII (Dio-NCO):“;

(c) tačka SPO.IDE.A.160(c) mijenja se i glasi:

„(c) za nesložene avione na motorni pogon, pojasem za sjedište sa sigurnosnim sistemom za vezivanje gornjeg torza na svakom sjedištu letачke posade, koji se otvara u jednoj tački.“;

(d) u tački SPO.IDE.H.195, naslov se mijenja i glasi:

**„Let iznad vode – nesloženi helikopteri na motorni pogon“;**

(e) u tački SPO.IDE.H.203, uvodne riječi mijenjaju se i glase:

„Složeni helikopteri na motorni pogon koji lete iznad vode u neprijateljskom okruženju na udaljenosti od kopna koja odgovara vremenu leta dužem od 10 minuta pri normalnoj brzini krstarenja i nesloženi helikopteri na motorni pogon koji lete iznad vode u neprijateljskom okruženju izvan udaljenosti od 50 NM od kopna moraju da:“.

---

UREDBA KOMISIJE (EU) 2015/1329

od 31. jula 2015. godine

kojom se mijenja i dopunjava Uredba (EU) br. 965/2012 u pogledu operacija vazdušnih prevoznika iz Unije vazduhoplovima koji su registrovani u trećoj državi

Član 1

Aneks II (Dio-ARO), Aneks III (Dio-ORO) i Aneks IV (Dio-CAT) Uredbe (EU) br. 965/2012 mijenjaju se i dopunjavaju u skladu sa Aneksom ove Uredbe.

Član 2

1. Ova Uredba stupa na snagu dvadesetog dana od dana objavljivanja u *Službenom listu Evropske unije*. Primjenjuje se od 1. oktobra 2015. godine.

2. Odstupajući od drugog podstava stava 1, države članice mogu da odluče da se samo odredbe iz ORO.AOC.110 (d) navedene u tački (2)(b)(ii) ovog Aneksa primjenjuju od 25. avgusta 2017. godine.

Ova Uredba obavezujuća je u cjelini i neposredno se primjenjuje u svim državama članicama.

Sačinjano u Briselu, 31. jula 2015. godine.

Za Komisiju

Predjednik

Žan-Klod Juncker

---

ANEKS

Aneks II, Aneks III i Aneks IV Uredbe (EU) br. 965/2012 mijenjaju se i dopunjavaju na sljedeći način:

(1) U Aneksu II (Dio-ARO), tačka ARO.OPS.110 mijenja se i dopunjava na sljedeći način:

(a) Tačka (c) mijenja se i glasi:

„(c) Odobrenje ugovora o zakupu bez posade mora da bude suspendovano ili ukinuto kada je:

(1) uvjerenje o plovidbenosti vazduhoplova suspendovano ili ukinuto;

(2) se vazduhoplov nalazi u spisku operatora koji podliježu operativnim ograničenjima ili je registrovan u državi u kojoj svi operatori pod njenim nadzorom podliježu operativnoj zabrani u skladu sa Uredbom (EZ) br. 2111/2005.“;

(b) Dodaje se nova tačka (e) koja glasi:

„(e) Kada se od njih zatraži prethodno odobrenje ugovora o zakupu vazduhoplova bez posade u skladu sa tačkom ORO.AOC.110(d), nadležne vlasti moraju da obezbijede odgovarajuću koordinaciju sa državom registra vazduhoplova u mjeri potrebnoj za izvršavanje obaveza (*responsibilities*) nadzora vazduhoplova.“;

(2) Aneks III (Dio-ORO) mijenja se i dopunjava na sljedeći način:

(a) U tački ORO.AOC.100(c), tačka (2) mijenja se i glasi:

„(2) svi operativni vazduhoplovi imaju uvjerenje o plovidbenosti (CofA), u skladu sa Uredbom (EU) br. 748/2012 ili su zakupljeni bez posade u skladu sa ORO.AOC.110 (d); i“

(b) Tačka ORO.AOC.110 mijenja se i dopunjava na sljedeći način:

(i) tačka (b) mijenja se i glasi:

„(b) Operator certifikovan u skladu sa ovim dijelom ne može da uzme u zakup vazduhoplov koji se nalazi na spisku operatora koji podliježu operativnim ograničenjima, registrovan u državi u kojoj svi operatori pod njenim nadzorom podliježu operativnoj zabrani ili operatora koji podliježe operativnoj zabrani u skladu sa Uredbom (EZ) br. 2111/2005.“;

(ii) tačka (d) mijenja se i glasi:

„*Uzimanje u zakup vazduhoplova bez posade*“

(d) Podnosilac zahtjeva za odobrenje uzimanja u zakup vazduhoplova bez posade koji je registrovan u trećoj državi dužan je da demonstrira nadležnim vlastima da:

(1) je identifikovana operativna potreba koja ne može da se zadovolji putem uzimanja u zakup vazduhoplova registrovanog u EU;

(2) trajanje uzimanja u zakup vazduhoplova bez posade ne prelazi sedam mjeseci u bilo kojem periodu od 12 uzastopnih mjeseci;

(3) je obezbijedena usaglašenost sa primjenljivim zahtjevima Uredbe (EU) br. 1321/2014; i

(4) je vazduhoplov opremljen u skladu sa EU propisima za vazdušne operacije.“;

(c) Tačka ORO.AOC.130 mijenja se i glasi:

„**ORO.AOC.130 Praćenje podataka sa leta – avioni**“

(a) Operator mora da uspostavi i održava program praćenja podataka sa leta, koji mora da bude integrisan u njegov sistem upravljanja, za avione sa maksimalnom certifikovanom masom na polijetanju većom od 27000 kg.

(b) Program praćenja podataka sa leta ne smije da ima za svrhu kažnjavanje i mora da sadrži adekvatne garancije za zaštitu izvora podataka.“;

(3) Aneks IV (Dio-CAT) mijenja se i dopunjava na sljedeći način:

(a) U tački CAT.IDE.A.100 tačke (a) i (b) mijenjaju se i glase:

„(a) Instrumenti i oprema koji se zahtijevaju u ovom Odjeljku moraju da budu odobreni u skladu sa primjenljivim zahtjevima plovidbenosti osim u slučaju sljedećih stavki:

- (1) rezervni osigurači;
- (2) nezavisna prenosiva svjetla;
- (3) precizni tajmer;
- (4) držač za karte;
- (5) kompleti za prvu pomoć;
- (6) komplet za hitnu medicinsku pomoć;
- (7) megafoni;
- (8) oprema za preživljavanje i signalizaciju;
- (9) morska sidra i oprema za pristajanje; i
- (10) sigurnosni sistemi za vezivanje djece.

(b) Instrumenti i oprema koji nisu zahtijevani u ovom Odjeljku, a koji ne treba da budu odobreni u skladu sa primjenljivim zahtjevima plovodbenosti, ali se nose na letu, moraju da budu usaglašeni sa sljedećim:

(1) informacije koje se dobijaju pomoću ovih instrumenata, opreme ili pribora ne smiju da se koriste od strane letačke posade zbog postizanja 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 da utiču na plovodbenost aviona, čak ni u slučaju kvarova ili neispravnosti.“;

(b) U tački CAT.IDE.H.100, tačke (a) i (b) mijenjaju se i glase:

„(a) Instrumenti i oprema koji se zahtijevaju u ovom Odjeljku moraju da budu odobreni u skladu sa primjenljivim zahtjevima plovodbenosti, osim u slučaju sljedećih stavki:

- (1) rezervni osigurači;
- (2) nezavisna prenosiva svjetla;
- (3) precizni tajmer;
- (4) držač za karte;
- (5) komplet za prvu pomoć;
- (6) megafoni;
- (7) oprema za preživljavanje i signalizaciju;
- (8) morska sidra i oprema za pristajanje; i
- (9) sigurnosni sistemi za vezivanje djece.

(b) Instrumenti i oprema koji nisu zahtijevani u ovom Odjeljku i koji ne treba da budu odobreni u skladu sa primjenljivim zahtjevima plovidbenosti, ali se nose na letu, moraju da budu usaglašeni sa sljedećim:

(1) informacije koje se dobijaju pomoću ovih instrumenata, opreme ili pribora ne smiju da se koriste od strane letačke posade zbog postizanja usaglašenosti sa Aneksom I 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 da utiču na plovidbenost helikoptera, čak ni u slučaju kvarova ili neispravnosti.“

---