

92.

Na osnovu člana 6 stav 1 tačka 9 Zakona o vazdušnom 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 VAZDUŠNIH OPERACIJA**

**Član 1**

U Pravilniku o tehničkim zahtjevima i procedurama za obavljanje vazdušnih operacija ("Službeni list CG", br. 31/13, 24/14, 47/14, 56/15 i 27/16) u članu 2, poslije riječi "Uredba Komisije (EU) br. 2015/1329 od 31. jula 2015. godine" veznik "i" zamjenjuje se zapeatom, a poslije riječi "Uredba Komisije (EU) br. 2015/2338 od 11. decembra 2015. godine " dodaju se riječi "i Uredba Komisije (EU) br. 2016/1199 od 22. jula 2016. godine".

Poslije stava 8 dodaje se novi stav koja glasi:

"Uredba Komisije (EU) br. 2016/1199 od 22. jula 2016. godine, data je u Prilogu 8, koji je sastavni dio ovog pravilnika".

**Član 2**

U članu 4 poslije riječi "Priloga 6" stavlja se zapeta a riječi "i Priloga 7" zamjenjuju se riječima "Priloga 7 i Priloga 8", a poslije riječi "Uredbe Komisije (EU) br. 2015/1329" stavlja se zapeta, a riječi "i Uredbe Komisije (EU) br. 2015/2338" zamjenjuju se riječima "Uredbe Komisije (EU) br. 2015/2338 i Uredbe Komisije (EU) br. 2016/1199".

**Član 3**

Poslije Priloga 7 dodaje se Prilog 8.

**Član 4**

Ovaj pravilnik stupa na snagu osmog dana od dana objavljivanja u "Službenom listu Crne Gore".

Broj: 01/2-28/3-17

Podgorica, 24.01.2017. godine

Direktor,  
**Dragan Đurović, s.r.**

**UREDBA KOMISIJE (EU) 2016/1199**

**od 22. Jula 2016. godine**

**kojom se mijenja i dopunjava Uredba (EU) br. 965/2012 u odnosu na operativno odobrenje navigacije na bazi performansi, certifikaciju i nadzor pružalaca usluga podataka i operacija helikopterima na moru i kojom se vrši ispravka te Uredba**

*Član 1*

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

(1) Član 5(2) mijenja se i dopunjava na sljedeći način:

(a) briše se riječ „i“ na kraju tačke (e);

(b) dodaje se nova tačka (g) koja glasi:

„(g) helikoptere koji se koriste za operacije na moru (HOFO).“

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

(a) stav 4 mijenja se i glasi:

„4. Bez obzira na član 5, države članice mogu, do 30. juna 2018. godine, da nastave da traže posebno odobrenje i dodatne zahtjeve vezano za operativne procedure, opremu, kvalifikacije posade i obuku za CAT operacije helikopterima na moru u skladu sa svojim nacionalnim zakonom. Države članice dužne su da obavijeste Komisiju i Agenciju o dodatnim zahtjevima koji se primjenjuju na takva posebna odobrenja. Predmetni zahtjevi ne smiju da budu manje restriktivni od onih u Aneksima III i IV.“;

(b) briše se stav 7;

(c) dodaju se novi stavovi 8 i 9 koji glase:

„8. Odstupajući od prve rečenice člana 5(3), operatori složenih aviona na motorni pogon čija je maksimalna certifikovana masa na polijetanju (MCTOM) 5700 kg ili manja, opremljenih turboelisnim motorima, uključenih u nekomercijalne operacije, izvode operacije tim vazduhoplovima samo u skladu sa Aneksom VII.

9. Odstupajući od člana 5(5)(a), organizacije za obuku, prilikom izvođenja obuka u letu na složenim avionima na motorni pogon čija je maksimalna certifikovana masa na polijetanju (MCTOM) 5700 kg ili manja, opremljenih turboelisnim motorima, uključenih u nekomercijalne operacije, izvode operacije tim vazduhoplovima u skladu sa Aneksom VII.“

(3) Član 10 mijenja se i glasi:

## „Član 10

### Stupanje na snagu

1. Ova Uredba stupa na snagu trećeg dana od dana objavljivanja u Službenom listu Evropske unije.

Primjenjuje se od 28. oktobra 2012. godine, u skladu sa dolje navedenim stavovima 2, 3, 4, 5 i 6.

2. Aneksi II i VII primjenjuju se na nekomercijalne operacije balonima i jedrilicama od 25. avgusta 2013. godine, izuzev u slučaju država članica koje su odlučile da ih ne primjenjuju u cjelosti ili djelimično u skladu sa odredbama koje su važile u vrijeme donošenja te odluke i u mjeri u kojoj su odlučile to da rade. Te države članice primjenjuju Aneks II i VII od 8. aprila 2018. godine na nekomercijalne operacije balonima i od 8. aprila 2019. godine na nekomercijalne operacije jedrilicama ili od datuma navedenih u njihovoj odluci, prema potrebi.

3. Aneksi II, III, VII i VIII primjenjuju se na specijalizovane operacije balonima i jedrilicama od 1. jula 2014. godine, izuzev u slučaju država članica koje su odlučile da ih ne primjenjuju u cjelosti ili djelimično u skladu sa odredbama koje su važile u vrijeme donošenja te odluke i u mjeri u kojoj su odlučile to da rade. Te države članice primjenjuju Aneks II, III, VII i VIII od 8. aprila 2018. godine na specijalizovane operacije balonima i od 8. aprila 2019. godine na specijalizovane operacije jedrilicama ili od datuma navedenih u njihovoj odluci, prema potrebi.

4. Aneksi II, III, VII i VIII primjenjuju se na specijalizovane operacije avionima i helikopterima od 1. jula 2014. godine, izuzev u slučaju država članica koje su odlučile da ih ne primjenjuju u cjelosti ili djelimično u skladu sa odredbama koje su važile u vrijeme donošenja te odluke i u mjeri u kojoj su odlučile to da rade. Te države članice primjenjuju Aneks II, III, VII i VIII na specijalizovane operacije avionima i helikopterima od 21. aprila 2017. godine ili od datuma navedenih u njihovoj odluci, prema potrebi.

5. Aneksi II, III i IV primjenjuju se na:

(a) CAT operacije koje počinju i završavaju se na istom aerodromu ili operativnom mjestu avionima klase performansi B ili nesloženim helikopterima od 1. jula 2014. godine, izuzev u slučaju država članica koje su odlučile da ih ne primjenjuju u cjelosti ili djelimično u skladu sa odredbama koje su važile u vrijeme donošenja te odluke i u mjeri u kojoj su odlučile to da rade. Te države članice primjenjuju Aneks II, III i IV na CAT operacije koje počinju i završavaju se na istom aerodromu ili operativnom mjestu avionima klase performansi B ili nesloženim helikopterima od 21. aprila 2017. godine ili od datuma navedenih u njihovoj odluci, prema potrebi;

(b) CAT operacije balonima i jedrilicama od 1. jula 2014. godine, izuzev u slučaju država članica koje su odlučile da ih ne primjenjuju u cjelosti ili

djelimično u skladu sa odredbama koje su važile u vrijeme donošenja te odluke i u mjeri u kojoj su odlučile to da rade. Te države članice primjenjuju Aneks II, III i IV od 8. aprila 2018. godine na CAT operacije balonima, kao i od 8. aprila 2019. godine na CAT operacije jedrilicama ili od datuma navedenih u njihovoj odluci, prema potrebi.

6. Sljedeće se primjenjuje tokom perioda predviđenih u stavovima 2, 3, 4 i 5 ovog člana, ukoliko je primjenljivo:

(a) Nadležne vlasti, od dana stupanja na snagu zahtjeva ove Uredbe, preduzimaju postepene i efektivne mjere za usaglašavanje sa ovim zahtjevima, uključujući prilagođavanje svoje organizacije i sistema upravljanja, obuke osoblja, procedura i priručnika i programa nadzora;

(b) Operatori su dužni da prilagode svoj sistem upravljanja, programe obuke, procedure i priručnike kako bi bili usaglašeni sa zahtjevima ove Uredbe, ukoliko je relevantno, najkasnije na dan primjene tih zahtjeva;

(c) Do dana primjene relevantnih zahtjeva ove Uredbe, države članice nastavljaju da izdaju, obnavljaju ili modifikuju certifikate, ovlašćenja i odobrenja u skladu sa važećim pravilima prije stupanja na snagu tih zahtjeva ili, u slučaju CAT operacija koje počinju i završavaju se na istom aerodromu ili operativnom mjestu avionima klase performansi B ili nesloženim helikopterima, u skladu sa:

- Aneksom III Uredbe (EEZ) br. 3922/91 i povezanim nacionalnim izuzećima u skladu sa članom 8(2) Uredbe (EEZ) br. 3922/91, za avione; i

- nacionalnim zahtjevima, za helikoptere.

(d) Certifikati, ovlašćenja i odobrenja izdata od strane država članica prije datuma primjene relevantnih zahtjeva ove Uredbe smatraju se izdatim u skladu sa ovim zahtjevima. Ipak, mijenjaju se certifikatima, ovlašćenjima i odobrenjima, ukoliko je odgovarajuće, izdatim u skladu sa ovom Uredbom najkasnije šest mjeseci od dana primjene relevantnih zahtjeva ove Uredbe;

(e) Operatori koji podliježu obavezi davanja izjave u skladu sa ovom Uredbom dostavljaju svoje izjave najkasnije na dan primjene relevantnih zahtjeva ove Uredbe.“

(4) Aneksi I, II, IV, V, VI, VII i VIII mijenjaju se i dopunjavaju u skladu sa Aneksom ove Uredbe.

## *Član 2*

Uredba (EU) br. 965/2012 ispravlja se na sljedeći način:

(1) U Aneksu IV (Dio-CAT), CAT.POL.A.240, tačka (b)(4) mijenja se i glasi:

„(4) letačka posada je stekla adekvatno znanje o ruti na kojoj se leti i o procedurama koje će se koristiti u skladu sa Odjeljkom FC Dijela-ORO.“;

(2) U Aneksu VII (Dio-NCO), tekst iz NCO.GEN.103 mijenja se i glasi:

„Uvodni letovi koji se odnose se član 6(4a)(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, izuzev 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.“.

### Član 3

Ova Uredba stupa na snagu dvadesetog dana od dana objavljivanja u *Službenom listu Evropske unije*.

Primjenjuje se od 25. avgusta 2016. godine.

Međutim,

(a) tačka 1 člana 1 i tačke 1(a), 1(b), 1(c), 1(d), 2(c), 3(a), 3(e), 3(g), 3(m), 3(n), 3(o), 4(c), 5(d), 5(j), 5(k), 5(l), 7(d), 7(k) i 7(l) Aneksa primjenjuju se od 1. jula 2018. godine;

(b) tačke 3(l), 3(q), 5(i), 5(n), 6(k), 6(n), 7(j) i 7(n) Aneksa primjenjuju se od 1. januara 2019. godine.

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

Sačinjano u Briselu, 22. jula 2016. godine.

Za Komisiju

Predsjednik

Žan-Klod Junker

---

## ANEKS

Aneksi I, II, IV, V, VI, VII i VIII Uredbe (EU) br. 965/2012 mijenjaju se i dopunjavaju na sljedeći način:

(1) U Aneksu I (Značenja izraza):

(a) tačka (69) mijenja se i glasi:

„(69) „neprijateljsko okruženje“ znači:

(a) okruženje u kojem:

(i) sigurno prinudno slijetanje nije moguće izvesti zbog neodgovarajuće površine; ili

(ii) lica u helikopteru se na odgovarajući način ne mogu zaštititi od spoljnih uticaja; ili

(iii) odgovor/mogućnost službe za traganje i spašavanje nije odgovarajuća za očekivanu izloženost opasnosti; ili

(iv) postoji neprihvatljiv rizik ugrožavanja lica ili imovine na zemlji;

(b) u svakom slučaju, sljedeća područja:

(i) za operacije iznad vode, područja otvorenog mora sjeverno od 45N i južno od 45S, osim ako neki dio područja nije određen kao prijateljski od strane nadležnih vlasti države u kojoj se operacije obavljaju; i

(ii) oni djelovi nastanjenog područja bez odgovarajućih površina za sigurno prinudno slijetanje.“;

(b) tačka (86) mijenja se i glasi:

„(86) „operacija na moru“ je operacija helikopterom koja ima pretežni dio svakog leta koji se odvija iznad površina otvorenog mora, prema ili od lokacije na moru.“;

(c) dodaje se nova tačka (86a) koja glasi:

„(86a) „lokacija na moru“ je objekat čija je namjena da se koristi za operacije helikopterima na fiksiranoj ili plutajućoj strukturi na moru ili plovilu.“;

(d) dodaje se nova tačka (86b) koja glasi:

„(86b) „oblast otvorenog mora“ je površina vode od obale prema moru.“;

(e) dodaje se nova tačka (103a) koja glasi:

„(103a) „specifikacija zahtijevane navigacione performanse (RNP)“ je specifikacija navigacije za PBN operacije koja uključuje zahtjeve za praćenje i upozoravanje na navigacione performanse u vazduhoplovu.“;

(2) U Aneksu II (Dio-ARO):

(a) dodaje se nova tačka ARO.OPS.240 koja glasi:

**„ARO.OPS.240 Posebno odobrenje RNP AR APCH**

(a) Kada je podnosilac prijave demonstrirao usaglašenost sa zahtjevima iz SPA.PBN.105, nadležne vlasti će odobriti generično posebno odobrenje ili odobrenje specifično za proceduru za RNP AR APCH.

(b) U slučaju odobrenja specifičnog za proceduru, nadležne vlasti:

(1) navode odobrene procedure instrumentalnog prilaza na posebnim aerodromima u PBN odobrenju;

(2) uspostavljaju koordinaciju sa nadležnim vlastima za ove aerodrome, ukoliko je odgovarajuće, i

(3) uzimaju u obzir moguće kredite koji proizilaze iz RNP AR APCH posebnih odobrenja koja su već izdata podnosiocu prijave.“;

(b) Prilog II mijenja se i glasi:

„Prilog II

<b>OPERATIVNE SPECIFIKACIJE</b> <b>(podliježe odobrenim uslovima u operativnom priručniku)</b>				
Kontakt detalji nadležnih vlasti koje izdaju dokument				
Telefon <sup>(1)</sup> : _____; Faks: _____;				
AOC <sup>(2)</sup> :	Naziv operatora <sup>(3)</sup> :	Datum <sup>(4)</sup> :	Potpis:	
Poslovni naziv				
Operativne specifikacije#:				
Model vazduhoplova <sup>(5)</sup> :				
Registracijska oznaka <sup>(6)</sup> :				
Komercijalne operacije <input type="checkbox"/> .....				
Područje operacija <sup>(7)</sup>				
Posebna ograničenja <sup>(8)</sup>				
Posebna odobrenja:	Da	Ne	Specifikacija <sup>(5)</sup>	Napomene
Opasne materije	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		

Operacije pri smanjenoj vidljivosti			CAT <sup>(10)</sup>	
Polijetanje			RVR <sup>(11)</sup> : m	
Prilaz i slijetanje	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	DH: ft RVR: m	
RVSM <sup>(12)</sup> <input type="checkbox"/> N/A	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
ETOPS <sup>(13)</sup> <input type="checkbox"/> N/A	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Maksimalno vrijeme preusmjeravanja <sup>(14)</sup> : min.	
Složene navigacijske specifikacije za PBN operacije <sup>(15)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<sup>(16)</sup>
Specifikacija minimalnih navigacijskih performansi	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Operacije helikopterom sa sistemom na noćno posmatranje	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Helikopterske operacije sa vitlom	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Helikopterske operacije hitne medicinske službe	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Operacije helikopterima na moru	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Obuka kabinske posade <sup>(17)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Izdavanje CC potvrde <sup>(18)</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Kontinuirana plovidbenost	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<sup>(19)</sup>	
Ostalo <sup>(20)</sup>				

- (1) Telefon i faks nadležnih vlasti, uključujući i pozivni broj države. Ukoliko postoji, dodati i E-mail.
- (2) Unošenje broja certifikata vazdušnog operatora (AOC).
- (3) Unošenje registracijskog naziva operatora, kao i operatorovog poslovnog naziva ukoliko se razlikuju. Ubaciti "Dba" ispred poslovnog naziva (za "Obavlja poslovnu djelatnost kao").
- (4) Datum izdavanja operativne specifikacije (dd-mm-gggg) i potpis predstavnika nadležnih vlasti.
- (5) Unošenje ICAO oznake proizvođača vazduhoplova, modela i serije, odnosno glavne serije, ukoliko su serije označene (na primjer: Boeing-737-3K2, ili Boeing-777-232).
- (6) Registracijske oznake su prikazane u operativnoj specifikaciji ili u operativnom priručniku. U drugom slučaju, za određene operativne specifikacije mora se pozvati na određenu stranicu iz operativnog priručnika. U slučaju da se ne odnose sva posebna odobrenja na model vazduhoplova, registracijske oznake vazduhoplova mogu se unijeti u kolonu sa napomenama za određeno posebno odobrenje.
- (7) Spisak ovlašćenih geografskih područja za operacije (geografske koordinate ili posebne rute, oblast informisanja u letu ili državne, odnosno regionalne granice).
- (8) Spisak primjenljivih posebnih ograničenja (na primjer samo VFR, samo Dnevni, itd.).
- (9) U ovoj koloni prikazati najblaži kriterijum za svako odobrenje ili vrstu odobrenja (shodno kriterijumu).
- (10) Unošenje primjenljive kategorije preciznog prilaza: LTS CAT I, CAT II, OTS CAT II, CAT IIIA, CAT IIIB ili CAT IIIC. Unošenje najmanje horizontalne vidljivosti duž poletno-sletne



staze (RVR) u metrima i visine odluke (DH) u stopama. Jedna linija se koristi za prikazanu kategoriju prilaza.

- (11) Unošenje odobrene najmanje RVR za polijetanja u metrima. Jedna linija po odobrenju se može koristiti ukoliko se radi o različitim odobrenjima.
- (12) Rubrika za nije primjenljivo (N/A) može biti čekirana jedino ukoliko je plafon leta ispod FL290.
- (13) Operacije sa produženim doletom (ETOPS) se trenutno primjenjuju samo na dvomotorne vazduhoplove. Zbog toga, rubrika nije primjenljivo (N/A) može biti čekirana ukoliko model vazduhoplova ima više ili manje od dva motora.
- (14) Dužina od praga može takođe biti prikazana (u NM), kao i tip motora.
- (15) Navigacija na bazi performansi (PBN): jedna linija se koristi za svako složeno PBN odobrenje (na primjer RNP AR APCH), sa određenim ograničenjima ili uslovima datim u kolonama za „Specifikacije” i/ili „Napomene”. Individualna odobrenja posebnih RNP AR APCH procedura mogu da se navedu u operativnim specifikacijama ili u operativnom priručniku. U drugom slučaju, za određene operativne specifikacije mora se pozvati na određenu stranicu iz operativnog priručnika.
- (16) Navesti da li je posebno odobrenje ograničeno na određene krajeve poletno-sletne staze i/ili aerodrome.
- (17) Odobrenje za sprovođenje kursa obuke i ispita koji moraju biti završeni od strane kandidata za potvrdu kabinskog osoblja, kako je navedeno u Aneksu V (Dijelu-CC) Uredbe Komisije (EU) br. 1178/2011.
- (18) Odobrenje za izdavanje potvrde o kabinskoj posadi, kako je navedeno u Aneksu V (Dijelu-CC) Uredbe Komisije (EU) br. 1178/2011.
- (19) Ime lica/organizacije odgovorne za obezbjeđivanje održavanja kontinuirane plovidbenosti vazduhoplova i pozivanje na uredbu u skladu sa kojom se to obavlja, tj. Aneks I (Dio-M) Uredbe Komisije (EU) br. 1321/2014.
- (20) Ostala odobrenja ili podaci ovdje mogu biti unešeni, korišćenjem jedne linije (ili jednog bloka sa više linija) po odobrenju (na primjer, operacije kratkog slijetanja, operacije srtmog prilaza, operacije helikoptera ka/od mjesta od javnog interesa, operacije helikoptera iznad neprijateljskog okruženja lociranog izvan naseljenog područja, operacije helikoptera bez mogućnosti sigurnog prinudnog slijetanja, operacije sa povećanim nagibom, maksimalna udaljenost od adekvatnog aerodroma za dvomotorne vazduhoplove bez ETOPS odobrenja, vazduhoplov koji se koristi za nekomercijalne operacije).

EASA Obrazac 139 Izdanje 2“;

(c) napomena 6 EASA OBRASCA 140 u Dodatku V mijenja se i glasi:

„(6) Navedite u ovoj koloni sve odobrene operacije, npr. opasne materije, LVO, RVSM, PBN, MNPS, HOFO.“;

(3) U Aneksu IV (Dio-CAT):

(a) briše se CAT.OP.MPA.120;

(b) dodaje se nova tačka CAT.OP.MPA.126 koji glasi:

### **„CAT.OP.MPA.126 Navigacija na bazi performansi**

Operator je dužan da obezbijedi da, kada se zahtijeva navigacija na bazi performansi (PBN) za rutu ili proceduru po kojoj se leti:

(a) je relevantna specifikacija navigacije PBN navedena u AFM-u ili drugom dokumentu koji je odobren od strane organa za certifikaciju kao dio procjene plovidbenosti ili se zasniva na takvom odobrenju; i

(b) se vazduhoplovom izvode operacije u skladu sa relevantnom navigacionom specifikacijom i ograničenjima u AFM-u ili drugom gore navedenom dokumentu.“;

(c) CAT.OP.MPA.135(a)(1) mijenja se i glasi:

„(1) obezbijeđeni satelitski uređaji, zemaljski uređaji i usluge, uključujući meteorološke usluge, adekvatni za planiranu operaciju;“;

(d) u CAT.OP.MPA.175(b):

(i) tačka (6) mijenja se i glasi:

„(6) su raspoloživi i adekvatni satelitski uređaji, zemaljski uređaji i službe potrebne za planirani let;“

(ii) briše se riječ „i“ na kraju tačke (7);

(iii) dodaje se nova tačka (7a) koja glasi:

„(7a) su odgovarajuće i važeće sve navigacione baze podataka potrebne za navigaciju na bazi performansi; i“;

(e) CAT.OP.MPA.181 mijenja se i glasi:

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

(a) Za letove u okviru instrumentalnih meteoroloških uslova (IMC), zapovjednik mora da izabere alternativni aerodrom polijetanja u okviru vremena od jednog sata leta pri normalnoj brzini krstarenja ako ne bi bilo moguće da se vrati na mjesto polaska zbog meteoroloških razloga.

(b) Za IFR letove ili kada lete po VFR-u i vrše navigaciju sredstvima koja nisu vizuelni orijentiri, zapovjednik određuje najmanje jedan alternativni aerodrom odredišta u operativnom planu leta, osim ako:

(1) za let na bilo koje drugo kopneno odredište, trajanje leta i meteorološki uslovi koji preovladavaju su takvi da, u planiranom vremenu dolaska na mjesto namjeravanog slijetanja, prilaz i slijetanje su mogući pod vizuelnim meteorološkim uslovima (VMC), ili

(2) mjesto namjeravanog slijetanja je izolovano i alternacija nije raspoloživa; u ovom slučaju, mora da bude određena tačka bez povratka (PNR).

(c) Operator mora da odabere dva alternativna aerodroma odredišta kada:

(1) odgovarajući meteorološki izvještaji i/ili prognoze za aerodrom odredišta ukazuju da će u periodu koji počinje jedan sat prije i završava jedan sat poslije predviđenog vremena dolaska, meteorološki uslovi biti ispod primjenljivih planiranih minimuma, ili

(2) nema raspoloživih meteoroloških informacija za aerodrom odredišta.

(d) Operator mora da navede sve potrebne alternativne aerodrome u operativnom planu leta.“;

(f) dodaje se nova tačka CAT.OP.MPA.182 koja glasi:

**„CAT.OP.MPA.182 Aerodromi odredišta – operacije instrumentalnog prilaza**

Operator je dužan da obezbijedi da su raspoloživa dovoljna sredstva za navigaciju i slijetanje na aerodrom odredišta ili na bilo koji alternativni aerodrom odredišta u slučaju gubitka mogućnosti za operaciju namjeravanog prilaza i slijetanja.“;

(g) briše se tačka (b) u CAT.OP.MPA.247;

(h) CAT.OP.MPA.295 mijenja se i glasi:

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

Operator je dužan da utvrdi operativne procedure i programe obuke kada je ACAS ugrađen i ispravan, tako da letачka posada ima odgovarajuću obuku za izbjegavanje sudara i kompetenciju za korišćenje opreme ACAS II.“;

(i) tačka (a)(3) iz CAT.IDE.A.205 mijenja se i glasi:

„(3) pojasem za sjedište sa sigurnosnim sistemom za vezivanje gornjeg torza na svakom putničkom sjedištu i pojasevima za zadržavanje na svakom ležaju u slučaju aviona kojima je MCTOM manja od 5700 kg i MOPSC manji od devet, kojima je individualno CofA izdato dana 8. aprila 2015. godine ili kasnije;“;

(j) tačka (b) iz CAT.IDE.A.205 mijenja se i glasi:

„(b) Pojas za sjedište sa sigurnosnim sistemom za vezivanje gornjeg torza mora da ima:

(1) otvaranje u jednoj tački;

(2) na sjedištima minimalno zahtijevane kabinske posade, dvije ramene trake i jedan pojas za sjedište koji se može koristiti nezavisno; i

(3) na sjedištima letачke posade i na bilo kom sjedištu do sjedišta pilota:

(i) dvije ramene trake i jedan pojas za sjedište koji se može koristiti nezavisno; ili

(ii) dijagonalnu ramenu traku i pojas za sjedište koji se može koristiti nezavisno u za sljedeće avione:

(A) avione kojima je MCTOM manja od 5700 kg i kojima je MOPSC manji od devet koji su usaglašeni sa dinamičkim uslovima slijetanja u slučaju nužde definisanim u primjenljivoj certifikacionoj specifikaciji;

(B) avione kojima je MCTOM manja od 5700 kg i kojima je MOPSC manji od devet koji nisu usaglašeni sa dinamičkim uslovima slijetanja u slučaju nužde definisanim u primjenljivoj certifikacionoj specifikaciji i kojima je individualno CofA prvi put izdato prije 28. oktobra 2014. godine; i

(C) avione certifikovane u skladu sa CS-VLA ili ekvivalentnim ili CS-LSA ili ekvivalentnim.“;

(k) dodaje se nova tačka (f) u CAT.IDE.A.345 koja glasi:

„(f) Za PBN operacije vazduhoplovi moraju da ispunjavaju zahtjeve za certifikaciju plovidbenosti za odgovarajuću navigacionu specifikaciju.“

(l) CAT.IDE.A.355 mijenja se i glasi:

**„CAT.IDE.A.355 Upravljanje vazduhoplovnim bazama podataka**

(a) Vazduhoplovne baze podataka koje se koriste na aplikacijama certifikovanih sistema vazduhoplova moraju da ispunjavaju zahtjeve koji se odnose na kvalitet podataka koji odgovaraju namjeravanom korišćenju tih podataka,

(b) Operator je dužan da obezbijedi blagovremenu distribuciju i unos aktuelnih i neizmijenjenih vazduhoplovnih baza podataka u sve vazduhoplove kojima su potrebne.

(c) Bez obzira na sve druge zahtjeve za prijavljivanje događaja kako je definisano Uredbom (EU) br. 376/2014, operator je dužan da prijavi provajderu baze podataka slučajeve grešaka, nedosljednosti ili nedostajućih podataka od kojih se opravdano može očekivati da predstavljaju opasnost za let.

U tim slučajevima, operator je dužan da obavijesti letačku posadu i ostalo relevantno osoblje, i da obezbijedi da se predmetni podaci ne koriste.“;

(m) tačka (b) u CAT.IDE.H.280 se briše;

(n) CAT.IDE.H.295 mijenja se i glasi:

**„CAT.IDE.H.295 Odijela za preživljavanje za posadu**

Svaki član posade mora da nosi odijelo za preživljavanje kada se operacije vrše u performansama klase 3 na letu iznad vode van udaljenosti od kopna autorotacijom ili van udaljenosti za sigurno prinudno slijetanje, kada meteorološki izvještaji ili prognoze raspoloživi zapovjedniku ukazuju na to da će temperatura mora da bude manja od plus 10° C tokom leta.“;

(o) briše se tačka CAT.IDE.H.310;

(p) dodaje se nova tačka (e) u CAT.IDE.H.345 koja glasi:

„(e) Za PBN operacije vazduhoplovi moraju da ispunjavaju zahtjeve za certifikaciju plovidbenosti za odgovarajuću navigacionu specifikaciju.“;

(q) dodaje se nova tačka CAT.IDE.H.355 koja glasi:

**„CAT.IDE.H.355 Upravljanje vazduhoplovnim bazama podataka**

(a) Vazduhoplovne baze podataka koje se koriste na aplikacijama certifikovanih sistema vazduhoplova moraju da ispunjavaju zahtjeve koji se odnose na kvalitet podataka koji odgovaraju namjeravanom korišćenju tih podataka,

(b) Operator je dužan da obezbijedi blagovremenu distribuciju i unos aktuelnih i neizmijenjenih baza podataka u sve vazduhoplove kojima su potrebni.

(c) Bez obzira na sve druge zahtjeve za prijavljivanje događaja kako je definisano Uredbom (EU) br. 376/2014, operator je dužan da prijavi provajderu baze podataka slučajeve grešaka, nedosljednosti ili

nedostajućih podataka od kojih se opravdano može očekivati da predstavljaju opasnost za let.

U tim slučajevima, operator je dužan da obavijesti letačku posadu i ostalo relevantno osoblje, i da obezbijedi da se predmetni podaci ne koriste.“;

(4) U Aneksu V (Dio-SPA):

(a) SPA.PBN.100 PBN mijenja se i glasi:

**„SPA.PBN.100 PBN operacije**

(a) Odobrenje je potrebno za svaku od sljedećih PBN specifikacija:

(1) RNP AR APCH; i

(2) RNP 0.3 za operacije helikopterima.

(b) Odobrenje za RNP AR APCH operacije dozvoljava operacije po procedurama javnog instrumentalnog prilaza koje ispunjavaju primjenljive ICAO kriterijume za dizajn procedura.

(c) Odobrenje specifično za proceduru za RNP AR APCH ili RNP 0.3 je potrebno za procedure privatnog instrumentalnog prilaza ili sve procedure javnog instrumentalnog prilaza koje ne ispunjavaju primjenljive ICAO kriterijume za dizajn procedura, ili ukoliko se zahtijeva od strane Zbornika vazduhoplovnih informacija (AIP) ili nadležnih vlasti.“;

(b) SPA.PBN.105 PBN mijenja se i glasi:

**„SPA.PBN.105 PBN operativno odobrenje**

Za sticanje PBN posebnog odobrenja od nadležnih vlasti, operator je dužan da pruži dokaze:

(a) da je relevantno odobrenje plovidbenosti, koje odgovara namjeravanoj PBN operaciji, navedeno u AFM-u ili drugom dokumentu koji je odobren od strane organa nadležnog za certifikaciju kao dio procjene plovidbenosti ili je zasnovano na takvom odobrenju;

(b) da je ustanovljen program obuke za članove letačke posade i relevantno osoblje koji su uključeni u pripremu leta;

(c) da je obavljena sigurnosna procjena;

(d) da su ustanovljene operativne procedure u kojima se navodi:

(1) oprema koja mora da bude na vazduhoplovu, uključujući njena operativna ograničenja i odgovarajuće stavke u listi ispravnosti opreme i sistema vazduhoplova (MEL);

(2) sastav, kvalifikacije i iskustvo letačke posade;

(3) uobičajene, neuobičajene i procedure u slučaju nužde; i

(4) upravljanje elektronskom navigacijom podataka;

(e) da je naveden spisak događaja koji se prijavljuju; i

(f) da je uspostavljen program praćenja RNP-a za RNP AR APCH operacije, ukoliko je primjenljivo.“;

(c) dodaje se novi Odjeljak K koji glasi:

„ODJELJAK K

### ***OPERACIJE HELIKOPTERIMA NA MORU***

#### **SPA.HOFO.100 Operacije helikopterima na moru (HOFO)**

Zahtjevi u ovom Odjeljku primjenjuju se na:

(a) operatora komercijalnog vazdušnog prevoza koji ima važeći AOC u skladu sa Dijelom-ORO;

(b) operatora specijalizovanih operacija koji je deklarirao svoju aktivnost u skladu sa Dijelom-ORO; ili

(c) nekomercijalnog operatora koji je deklarirao svoju aktivnost u skladu sa Dijelom-ORO.

#### **SPA.HOFO.105 Odobrenje za operacije helikopterima na moru**

(a) Prije angažovanja u operacijama u obuhvaćenih ovim Odjeljkom, operatoru mora da bude izdato posebno odobrenje od strane nadležnih vlasti.

(b) Da bi se dobilo to odobrenje, operator je dužan da dostavi prijavu nadležnim vlastima kako je navedeno u SPA.GEN.105, kao i da demonstrira usaglašenost sa zahtjevima ovog Odjeljka.

(c) Operator je dužan da, prije obavljanja operacija iz države članice koja nije država članica koja je izdala odobrenje iz stava (a), obavijesti nadležne vlasti obje države članice o namjeravanoj operaciji.

#### **SPA.HOFO.110 Operativne procedure**

(a) Operator je dužan, da u svojstvu dijela procesa upravljanja sigurnošću, ublaži i minimizuje rizike i opasnosti specifične za operacije helikopterima na moru. Operator je dužan da u operativnom priručniku navede:

(1) izbor, sastav i obuku posada;

(2) dužnosti i odgovornosti članova posade i drugog uključenog osoblja;

(3) zahtijevanu kriterijume za opremu i otpremu; i

(4) operativne procedure i minimume, takve da su i uobičajene i neuobičajene operacije opisane i adekvatno ublažene.

(b) Operator je dužan da obezbijedi da:

(1) je operativni plan leta sačinjen prije svakog leta;

(2) davanje sigurnosnih uputstava putnicima takođe uključuje sve specifične informacije u vezi sa operacijama na moru i da se daju prije ukrcavanja u helikopter;

(3) svaki član letačke posade nosi odgovarajuće odijelo za preživljavanje:

(i) kada meteorološki izvještaji ili prognoze raspoloživi vođi vazduhoplova/zapovjedniku ukazuju na to da će temperatura mora da bude manja od plus 10° C tokom leta.“; ili

(ii) kada procijenjeno vrijeme spašavanja prelazi izračunato vrijeme preživljavanja; ili

(iii) kada se planira da let bude obavljen noću u neprijateljskom okruženju;

(4) se prati, ukoliko je uspostavljena, struktura rute na moru obezbijeđena od strane odgovarajuće ATS;

(5) piloti u najvećoj mjeri koriste sisteme za automatsku kontrolu leta (AFCS) tokom leta;

(6) su uspostavljeni profili posebnog prilaza na moru, uključujući parametre stabilnog prilaza i korektivnu akciju koja će se preduzeti ukoliko prilaz postane nestabilan;

(7) za operacije sa više pilota, postoje utvrđene procedure za člana letačke posade da prati instrumente leta tokom leta na moru, posebno tokom prilaza ili odlaska, kako bi se obezbijedilo održavanje sigurne putanje leta;

(8) letačka posada preduzima bez odlaganja odgovarajuću akciju kada se aktivira upozorenje za visinu;

(9) postoje procedure kojima se zahtijeva aktiviranje sistema za plutanje u slučaju nužde, kada je sigurno da se to uradi, za sve dolaske i odlaske preko vode; i

(10) operacije vrše u skladu sa svim ograničenjima na rutama ili oblastima operacija navedenim od strane nadležnih vlasti ili organa koji su odgovorni za vazdušni prostor.

**SPA.HOFO.115 Korišćenje lokacija na moru**



Operator je dužan da koristi samo one lokacije na moru koje su odgovarajuće u odnosu na veličinu i masu tipa helikoptera i predmetne operacije.

#### **SPA.HOFO.120 Izbor aerodroma i operativnih mjesta**

(a) *Alternativni aerodrom odredišta na kopnu.* Bez obzira na CAT.OP.MPA.181, NCC.OP.152, i SPO.OP.151, vođa vazduhoplova/zapovjednik ne mora da precizira alternativni aerodrom odredišta u operativnom planu leta prilikom izvođenja letova sa lokacije na moru ka aerodromu na kopnu ukoliko je ili:

(1) aerodrom odredišta definisan kao priobalni aerodrom; ili

(2) su ispunjeni sljedeći kriterijumi:

(i) aerodrom odredišta ima objavljen instrumentalni prilaz;

(ii) vrijeme leta je manje od 3 sata; i

(iii) objavljenom meteorološkom prognozom koja važi za period od 1 sat prije i 1 sat nakon očekivanog vremena slijetanja navodi se da:

(A) je baza oblaka najmanje 700 ft iznad minimuma povezanog sa instrumentalnim prilazom ili 1000 ft iznad aerodroma odredišta, u zavisnosti od toga što je više; i

(B) je vidljivost najmanje 2500 metara.

(b) *Alternativni helidek odredišta na moru.* Operator može da izabere alternativni helidek odredišta na moru kada su ispunjeni svi sljedeći kriterijumi:

(1) Alternativni helidek odredišta na moru se koristi samo nakon tačke bez povratka (PNR) i kada alternativni aerodrom odredišta na kopnu nije geografski raspoloživ. Prije PNR, koristi se alternativni aerodrom odredišta na moru.

(2) Mogućnost slijetanja sa jednim neispravnim motorom (OEI) mora da bude ostvarljiva na alternativnom helideku odredišta na moru.

(3) U najvećoj mogućoj mjeri, raspoloživost helideka mora da bude garantovana prije PNR-a. Dimenzije, konfiguracija i nadvišavanje prepreka pojedinačnih helidekova ili drugih mjesta moraju da budu odgovarajući kako bi se koristili kao alternativni helidekovi za svaki helikopter čije se korišćenje namjerava.

(4) Uspostavljaju se meteorološki minimumi uzimajući u obzir tačnost i pouzdanost meteoroloških informacija.

(5) MEL sadrži posebne odredbe za ovaj tip operacija.

(6) Alternativni helidek odredišta na moru se bira samo ako je operator uspostavio proceduru u operativnom priručniku.

**SPA.HOFO.125 Prilazi sa radarom u vazduhoplovu (ARAs) lokacijama na moru – CAT operacije**

(a) Operator komercijalnog vazdušnog prevoza (CAT) dužan je da uspostavi operativne procedure i obezbijedi da se ARA samo lete ukoliko:

(1) je helikopter opremljen radarom koji je u stanju da daje informacije koje se odnose na okruženje sa preprekama; i

(2) ili:

(i) je minimalna relativna visina snižavanja (MDH) određena sa radio visinomjera; ili

(ii) je primijenjena minimalna apsolutna visina snižavanja (MDA) plus odgovarajuća margina.

(b) ARAs ka platformama ili plovilima u tranzitu se lete kao operacije sa više pilota.

(c) Udaljenost za donošenje odluke omogućava odgovarajuće nadvišavanje prepreka pri neuspjelom prilazu iz svakog odredišta za koje je ARA planirana.

(d) Prilaz se nastavlja samo nakon udaljenosti za donošenje odluke ili ispod minimalne apsolutne/relativne visine snižavanja (MDA/H) kada se uspostavi vizuelna referenca na odredište.

(e) Za CAT operacije sa jednim pilotom, odgovarajuća povećanja se dodaju na MDA/H i udaljenost za donošenje odluke.

(f) Kad se leti ARA na nepokretnu lokaciju na moru (tj. fiksirano postrojenje ili privezano plovilo) i pouzdana GPS pozicija lokacije je raspoloživa u navigacionom sistemu, koristi se GPS/prostorni navigacioni sistem u svrhu unapređenja sigurnosti ARA.

**SPA.HOFO.130 Meteorološki uslovi**

Bez obzira na CAT.OP.MPA.247, NCC.OP.180 i SPO.OP.170, prilikom letenja između lokacija na moru koje se nalaze u vazdušnom prostoru klase G gdje je sektor iznad vode manji od 10 NM, letovi po VFR-u mogu da se obave kada su ograničenja ista kao u tabeli ili bolja:

**Minimumi za letenje između lokacija na moru koje se nalaze  
u vazdušnom prostoru klase G**

	Dan	Noć
--	-----	-----

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

(\*)Baza oblaka mora da bude takva da dozvoljava let na određenoj visini, ispod i bez oblaka.  
(\*\*) Helikopteri mogu da lete pri vidljivosti za let od 800 m i više, ukoliko su odredište ili mjesto usputnog zaustavljanja konstantno vidljivi.  
(\*\*\*) Helikopteri mogu da lete pri vidljivosti za let od 1500 m i više, ukoliko su odredište ili mjesto usputnog zaustavljanja konstantno vidljivi.

### **SPA.HOFO.135 Ograničenja vjetra za operacije ka lokacijama na moru**

Operacija ka lokaciji na moru može samo da se obavi kada je prijavljeno da brzina vjetra na helideku nije veća od 60 čvorova uključujući bure.

### **SPA.HOFO.140 Zahtjevi koji se odnose na performanse lokacija na moru**

Helikopteri koji polijeću sa ili slijeću na lokacije na moru lete u skladu sa zahtjevima koji se odnose na performanse odgovarajućeg Aneksa u odnosu na njihov tip operacije.

### **SPA.HOFO.145 Sistem za praćenje podataka sa leta (FDM)**

(a) Prilikom izvođenja CAT operacija helikopterom opremljenim uređajem za snimanje podataka sa leta, operator je dužan da uspostavi i održava FDM sistem, kao dio svog integrisanog sistema upravljanja, do 1. januara 2019. godine.

(b) FDM sistem ne smije da ima za svrhu kažnjavanje i mora da sadrži odgovarajuće zaštitne mehanizme za čuvanje izvora podataka.

### **SPA.HOFO.150 Sistem za praćenje vazduhoplova**

Operator je dužan da uspostavi i održava nadgledani sistem za praćenje vazduhoplova za operacije na moru u neprijateljskom okruženju od trenutka kada helikopter poleti do kada stigne na svoje konačno odredište.

### **SPA.HOFO.155 Sistem za praćenje vibracija (VHM)**

(a) Sljedeći helikopteri koji obavljaju CAT operacije na moru u neprijateljskom okruženju moraju da budu opremljeni VHM sistemom koji je u stanju da prati status kritičnih sistema rotora i pogona rotora do 1. januara 2019. godine:

- (1) složeni helikopteri na motorni pogon kojima je prvi put izdato individualno uvjerenje o plovidbenosti (CofA) poslije 31. decembra 2016. godine;

(2) svi helikopteri čija je konfiguracija sa najvećim operativnim brojem putničkih sjedišta (MOPSC) veća od 9 i kojima je prvi put izdato individualno CofA prije 1. januara 2017. godine;

(3) svi helikopteri kojima je prvi put izdato individualno CofA poslije 31. decembra 2018. godine

(b) Operator mora da ima sistem za:

(1) prikupljanje podataka uključujući upozorenja od strane sistema;

(2) analiziranje i određivanje ispravnosti komponenti; i

(3) odgovaranje na uočene početne kvarove.

### **SPA.HOFO.160 Zahtjevi koji se odnose na opremu**

(a) Operator je dužan da bude usaglašen sa sljedećim zahtjevima koji se odnose na opremu:

(1) Sistem javne adrese (PA) u helikopterima koji se koristi za CAT i nekomercijalne operacije složenim helikopterima na motorni pogon (NCC):

(i) Helikopteri čija je konfiguracija sa najvećim operativnim brojem putničkih sjedišta (MOPSC) veća od 9 moraju da budu opremljeni PA sistemom.

(ii) Helikopteri čija je MOPSC 9 ili manje ne moraju da budu opremljeni PA sistemom ukoliko operator može da demonstrira da je pilotov glas razumljiv sa svih putničkih sjedišta u helikopteru.

(2) *Radio visinomjer*

Helikopteri moraju da budu opremljeni radio visinomjerom koji je u stanju da emituje zvučno upozorenje ispod unaprijed određene visine i vizuelno upozorenje na visini koju pilot bira.

(b) *Izlazi u slučaju nužde*

Svi izlazi u slučaju nužde, uključujući izlaze za posadu u slučaju nužde, i sva vrata, prozore ili druge otvore koji su odgovarajući za izlaženje u slučaju nužde, kao i načini za njihovo otvaranje moraju da budu jasno označeni kako bi lica u helikopteru bila navođena da ih koriste jednako na dnevnoj svjetlosti i u mraku. Takve oznake moraju da budu dizajnirane tako da su vidljive ako je helikopter prevrnut ili kabina potopljena.

(c) *Helikopterski sistem upozoravanje na opasno približavanje terenu (HTAWS)*

Helikopteri koji se koriste u CAT operacijama sa najvećom certifikovanom masom na polijetanju većom od 3175 kg ili čija je MOPSC veća od 9 kojima je prvi put izdato individualno CofA poslije 31. decembra 2018. godine moraju da budu opremljeni HTAWS-om koji ispunjava zahtjeve za opremu klase A kako je navedeno u prihvatljivom standardu.

### **SPA.HOFO.165 dodatne procedure i oprema za operacije u neprijateljskom okruženju**

#### *(a) Pojasevi za spašavanje*

Odobrene pojaseve za spašavanje lica u vazduhoplovu moraju da nose cijelo vrijeme osim ako se ne nose integrisana odijela za preživljavanje koja ispunjavaju kombinovane zahtjeve odijela za preživljavanje i pojasa za spašavanje.

#### *(b) Odijela za preživljavanje*

Svi putnici u vazduhoplovu moraju da nose odobreno odijelo za preživljavanje:

- (1) kada meteorološki izvještaji ili prognoze raspoloživi zapovjedniku/vođi vazduhoplova ukazuju na to da će temperatura mora da bude manja od plus 10° C tokom leta; ili
- (2) kada procijenjeno vrijeme spašavanja prelazi izračunato vrijeme preživljavanja; ili
- (3) kada se planira da let bude obavljen noću.

#### *(c) Sistem za disanje u slučaju nužde*

Sva lica u vazduhoplovu moraju da nose i budu upućena u korišćenje sistema za disanje u slučaju nužde.

#### *(d) Čamci za spašavanje*

(1) Svi čamci za spašavanje koji se nose moraju da budu ugrađeni tako da budu upotrebljivi u uslovima na moru u kojima su karakteristike helikoptera, prilikom prinudnog slijetanja na vodu, plutanja i održavanja ravnoteže, procijenjene za certifikaciju.

(2) Svi čamci za spašavanje koji se nose moraju da budu ugrađeni tako da se olakša njihovo korišćenje u slučaju nužde.

(3) Broj ugrađenih čamaca za spašavanje:

- (i) u slučaju kada helikopter prevozi manje od 12 lica, najmanje jedan čamac za spašavanje sa odgovarajućim kapacitetom koji nije ispod maksimalnog broja osoba u vazduhoplovu; ili

(ii) u slučaju kada helikopter prevozi više od 11 osoba, najmanje dva čamca za spašavanje, koji su zajedno dovoljni da prime sve osobe koje se nalaze u vazduhoplovu, i ako je jedan od njih izgubljen, preostali čamac/čamci za spašavanje imaju kapacitet opterećenja dovoljan da primi sve osobe u vazduhoplovu.

(4) Svaki čamac za spašavanje mora da ima najmanje jedan predajnik za određivanje mjesta nesreće za preživljavanje (ELT (S)); i

(5) Svaki čamac za spašavanje mora da ima opremu za spašavanje, uključujući i sredstva za održavanje života, odgovarajuća za let koji će se obaviti.

*(e) Kabinsko osvjetljenje za slučaj nužde*

Helikopter mora da bude opremljen sistemom osvjetljenja za slučaj nužde sa nezavisnim napajanjem kako bi se omogućilo da izvor opšteg osvjetljenja kabine olakša evakuaciju iz helikoptera.

*(f) Automatski aktivirajući predajnik za određivanje mjesta nesreće (ELT(AD))*

Helikopter mora da bude opremljen ELT(AD)-em koji je u stanju da šalje signal istovremeno na 121,5 MHz i 406 MHz.

*(g) Osiguravanje vrata koja se ne mogu odbaciti*

Vrata koja se ne mogu odbaciti a koja su konstruisana kao izlazi za slučaj opasnosti za prinudno slijetanje na vodu moraju imati sredstva koja ih obezbjeđuju u otvorenom položaju, tako da ne ometaju izlaženje putnika u svim uslovima na moru do maksimalno potrebnih radi procjene za prinudno slijetanje na vodu i plutanje.

*(h) Izlazi za slučaj nužde i otvori za evakuaciju*

Svi izlazi za slučaj nužde, uključujući izlaze za slučaj nužde za posadu, kao i sva vrata, prozori ili drugi otvori odgovarajući za podvodno bježenje moraju da budu opremljeni tako da se mogu koristiti u slučaju nužde.

(i) Bez obzira na gore navedene (a), (b) i (c) operator može, na osnovu procjene rizika, da dozvoli putnicima, medicinski onesposobljenim na lokaciji na moru, da djelimično nose ili ne nose pojaseve za spašavanje, odijela za preživljavanje ili sisteme za disanje u slučaju nužde na povratnim letovima ili letovima između lokacija na moru.

### **SPA.HOFO.170 Zahtjevi koji se odnose na posadu**

(a) Operator je dužan da uspostavi:

(1) kriterijume za izbor članova letачke posade, uzimajući u obzir prethodno iskustvo članova letачke posade;

(2) nivo minimalnog iskustva za zapovjednika/vođu vazduhoplova koji namjerava da obavi operacije na moru; i

(3) obuku letačke posade i program provjere koje svaki član posade mora uspješno da završi. Taj program mora da ude prilagođen okruženju na moru i da sadrži uobičajene, neuobičajene i procedure u slučaju nužde, upravljanje resursima posade, ulazak vode i obuku za preživljavanje.

*(b) Zahtjevi koji se odnose na skorašnje iskustvo*

Pilot smije jedino da izvodi operacije helikopterom koji prevozi putnike:

(1) na lokaciju na moru, kao zapovjednik ili vođa vazduhoplova, ili kao kopilot, kada je obavio/la u prethodnih 90 dana najmanje 3 polijetanja, odlaska, prilaza i slijetanja na lokaciju na moru u istom tipu helikoptera ili potpunom simulatoru leta (FFS) koji predstavlja taj tip; ili

(2) noću na lokaciji na moru, kao zapovjednik ili vođa vazduhoplova, ili kao kopilot, kada je obavio/la u prethodnih 90 dana najmanje 3 polijetanja, odlaska, prilaza i slijetanja noću na lokaciju na moru u istom tipu helikoptera ili FFS-u koji predstavlja taj tip.

Ta 3 polijetanja i slijetanja moraju da se obave ili u operacijama sa više pilota ili sa jednim pilotom, u zavisnosti od operacije koja treba da se obavi.

*(c) Posebni zahtjevi za CAT:*

(1) Period od 90 dana predstavljen u gore navedenim tačkama (b)(1) i (2) može da se produži na 120 dana dok god pilot obavlja linijsko letenje pod nadzorom instruktora ili ispitivača za ovlašćenje za tip.

(2) Ukoliko pilot nije u saglasnosti sa zahtjevima iz (1), mora da obavi trenazni let u helikopteru ili FFS-u koji predstavlja tip helikoptera koji će se koristiti, što uključuje u najmanjoj mjeri zahtjeve opisane u (b)(1) i (2) prije nego bude vršio/la svoja prava.“

*(5) U Aneksu VI (Dio-NCC):*

*(a) NCC.GEN.106 mijenja se i dopunjava na sljedeći način:*

*(i) briše se riječ „i“ na kraju tačke (a)(4)(vii);*

*(ii) dodaje se riječ „i“ na kraju tačke (a)(4)(viii);*

*(iii) dodaje se nova tačka (a)(4)(ix) koja glasi:*

*„(ix) svaka navigaciona baza podataka potrebna za navigaciju na bazi performansi je odgovarajuća i ažurirana.“;*

(b) dodaje se nova tačka NCC.OP.116 koja glasi:

**„NCC.OP.116 Navigacija na bazi performansi – avioni i helikopteri**

Operator je dužan da obezbijedi da, ukoliko se PBN zahtijeva za rutu ili proceduru po kojoj treba da se leti:

(a) je relevantna PBN specifikacija istaknuta u AFM-u ili drugom dokumentu koji je odobrio organ nadležan za certifikaciju kao dio procjene plovidbenosti ili je zasnovan na takvom odobrenju; i

(b) se vazduhoplovom izvode operacije u skladu sa relevantnom navigacionom specifikacijom i ograničenjima u AFM-u ili drugom gore navedenom dokumentu.“;

(c) tačka (a) iz NCC.OP.145 mijenja se i glasi:

„(a) Prije početka leta, vođa vazduhoplova dužan je da svim razumnim raspoloživim sredstvima provjeri da satelitski uređaji, uređaji na zemlji i/ili vodi, uključujući komunikacione uređaje i sredstva za navigaciju raspoloživi i neposredno zahtijevani na takvom letu, u svrhu sigurnog funkcionisanja vazduhoplova, odgovaraju vrsti operacije u okviru koje se let izvodi.“;

(d) NCC.OP.152 mijenja se i dopunjava na sljedeći način:

(i) briše se riječ „i“ na kraju tačke (b)(2)(ii);

(ii) briše se tačka (b)(3);

(e) dodaje se nova tačka NCC.OP.153 koja glasi:

**„NCC.OP.153 Aerodromi odredišta – operacije instrumentalnog prilaza**

Vođa vazduhoplova je dužan da obezbijedi da ima dovoljno sredstava na raspolaganju za navigaciju i slijetanje na aerodrom odredišta ili bilo koji alternativni aerodrom odredišta u slučaju gubitka mogućnosti za namjeravanu operaciju prilaza i slijetanja.“;

(f) NCC.OP.220 mijenja se i glasi:

**„NCC.OP.220 Sistem izbjegavanja sudara u vazduhu (ACAS)**

Operator mora da utvrdi operativne procedure i programe obuke kada je ACAS ugrađen i ispravan, tako da je letačka posada prošla odgovarajuću obuku u izbjegavanju sudara i ima kompetencije za korišćenje opreme ACAS II.“;

(g) tačka (b) NCC.IDE.A.180 mijenja se i glasi:

„(b) Pojas za sjedište sa sigurnosnim sistemom za vezivanje gornjeg torza mora da ima:

(1) otvaranje u jednoj tački;



(2) na sjedištima minimalno zahtijevanu kabinske posade, dvije ramene trake i pojas za sjedište može da se koristi nezavisno; ili

(3) na sjedištima letačke posade i na bilo kom sjedištu pored sjedišta pilota:

(i) dvije ramene trake i jedan pojas za sjedište koji može da se koristi nezavisno; ili

(ii) dijagonalnu ramenu traku i pojas za sjedište koji može da se koristi nezavisno za sljedeće avione:

(A) avione čija je MCTOM manja od 5700 kg i MOPSC manji od devet koji su u saglasnosti sa dinamičkim uslovima slijetanja u slučaju nužde definisanim u primjenljivoj certifikacionoj specifikaciji;

(B) avione čija je MCTOM manja od 5700 kg i MOPSC manji od devet koji nisu u saglasnosti sa dinamičkim uslovima slijetanja u slučaju nužde definisanim u primjenljivoj certifikacionoj specifikaciji i kojima se individualno CofA izdato prije 25. avgusta 2016. godine.“;

(h) dodaje se nova tačka (d) u NCC.IDE.A.250 koja glasi:

„(d) Za PBN operacije vazduhoplovi moraju da ispune zahtjeve za certifikaciju plovidbenosti za odgovarajuću navigacionu specifikaciju.“;

(i) tačka NCC.IDE.A.260 mijenja se i glasi:

**„NCC.IDE.A.260 Upravljanje vazduhoplovnim bazama podataka**

(a) Vazduhoplovne baze podataka koje se koriste na aplikacijama certifikovanih sistema vazduhoplova moraju da ispunjavaju zahtjeve koji se odnose na kvalitet podataka koji odgovaraju namjeravanom korišćenju tih podataka,

(b) Operator je dužan da obezbijedi blagovremenu distribuciju i unos aktuelnih i neizmijenjenih vazduhoplovnih baza podataka u sve vazduhoplove kojima su potrebne.

(c) Bez obzira na sve druge zahtjeve za prijavljivanje događaja kako je definisano Uredbom (EU) br. 376/2014, operator je dužan da prijavi provajderu baze podataka slučajeve grešaka, nedosljednosti ili nedostajućih podataka od kojih se opravdano može očekivati da predstavljaju opasnost za let.

U tim slučajevima, operator je dužan da obavijesti letačku posadu i ostalo relevantno osoblje, i da obezbijedi da se predmetni podaci ne koriste.“;

(j) briše se tačka (b) iz NCC.IDE.H.215;

(k) tačka NCC.IDE.H.226 mijenja se i glasi:

**„NCC.IDE.H.226 Odijela za preživljavanje za posadu**

Svaki član posade mora da nosi odijelo za preživljavanje kada tako odredi vođa vazduhoplova na osnovu procjene rizika uzimajući u obzir sljedeće uslove:

(a) 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

(b) kada raspoloživi meteorološki izvještaji ili prognoze zapovjedniku/vođi vazduhoplova ukazuju na to da će temperatura mora da bude niža od plus 10° C tokom leta.“;

(l) briše se tačka NCC.IDE.H.231;

(m) dodaje se nova tačka (d) u NCC.IDE.H.250 koja glasi:

„(d) Kada se zahtijeva PBN vazduhoplovi moraju da ispune zahtjeve za certifikaciju plovidbenosti za odgovarajuću navigacionu specifikaciju.“;

(n) dodaje se nova tačka NCC.IDE.H.260 koja glasi:

**„NCC.IDE.H.260 Upravljanje vazduhoplovnim bazama podataka**

(a) Vazduhoplovne baze podataka koje se koriste na aplikacijama certifikovanih sistema vazduhoplova moraju da ispunjavaju zahtjeve koji se odnose na kvalitet podataka koji odgovaraju namjeravanom korišćenju tih podataka,

(b) Operator je dužan da obezbijedi blagovremenu distribuciju i unos aktuelnih i neizmijenjenih vazduhoplovnih baza podataka u sve vazduhoplove kojima su potrebne.

(c) Bez obzira na sve druge zahtjeve za prijavljivanje događaja kako je definisano Uredbom (EU) br. 376/2014, operator je dužan da prijavi provajderu baze podataka slučajeve grešaka, nedosljednosti ili nedostajućih podataka od kojih se opravdano može očekivati da predstavljaju opasnost za let.

U tim slučajevima, operator je dužan da obavijesti letačku posadu i ostalo relevantno osoblje, i da obezbijedi da se predmetni podaci ne koriste.“;

(6) U Aneksu VII (Dio-NCO):

(a) tačka NCO.GEN.105 mijenja se i dopunjava na sljedeći način:

- (i) briše se riječ „i“ na kraju tačke (a)(4)(v);
- (ii) dodaje se riječ „i“ na kraju tačke (a)(4)(vi);
- (iii) dodaje se nova tačka (a)(4)(vii) koja glasi:

„(vii) svaka navigaciona baza podataka zahtijevana za PBN je odgovarajuća i ažurirana.“;

- (b) dodaje se nova tačka (f) u NCO.GEN.140 koja glasi:

„(f) Opravdane količine predmeta i supstanci koje se koriste za olakšavanje sigurnosti leta kada je njihovo nošenje u vazduhoplovu preporučljivo da bi se obezbijedila pravovremena dostupnost za operativne svrhe, koje bi se u suprotnom klasifikovale kao opasne materije, smatraju se odobrenim u skladu sa stavom 1;2.2.1(a) Tehničkih instrukcija. Ovo važi bez obzira da li se zahtijeva nošenje tih predmeta i supstanci ili namjerava njihovo korišćenje u vezi sa određenim letom.

Pakovanje i ukrcavanje u vazduhoplov gorenavedenih predmeta i supstanci se obavlja, u skladu sa odgovornošću vođe vazduhoplova, na takav način da se minimizuju rizici nametnuti za članove posade, putnike, tovar ili vazduhoplov tokom operacije vazduhoplova.“;

- (c) dodaje se nova tačka NCO.OP.116 koja glasi:

**„NCO.OP.116 Navigacija na bazi performansi – avioni i helikopteri**

Vođa vazduhoplova je dužan da obezbijedi da, ukoliko se PBN zahtijeva za rutu ili proceduru po kojoj treba da se leti:

(a) je relevantna PBN specifikacija istaknuta u AFM-u ili drugom dokumentu koji je odobrio organ nadležan za certifikaciju kao dio procjene plovidbenosti ili je zasnovan na takvom odobrenju; i

(b) se vazduhoplovom izvode operacije u skladu sa relevantnom navigacionom specifikacijom i ograničenjima u AFM-u ili drugom gore navedenom dokumentu.“;

- (d) tačka (a) NCO.OP.135 mijenja se i glasi:

„(a) Prije početka leta, vođa vazduhoplova dužan je da svim razumnim raspoloživim sredstvima provjeri da satelitski uređaji, uređaji na zemlji i/ili vodi, uključujući komunikacione uređaje i sredstva za navigaciju raspoloživi i neposredno zahtijevani na takvom letu, u svrhu sigurnog funkcionisanja vazduhoplova, odgovaraju vrsti operacije u okviru koje se let izvodi.“;

- (e) dodaje se nova tačka NCO.OP.142 koja glasi:

**„NCO.OP.142 Aerodromi odredišta – operacije instrumentalnog prilaza**

Vođa vazduhoplova je dužan da obezbijedi da su raspoloživa dovoljna sredstva za navigaciju i slijetanje na aerodrom odredišta ili na bilo koji alternativni aerodrom odredišta u slučaju gubitka mogućnosti za namjeravanu operaciju prilaza i slijetanja.“;

(f) NCO.OP.190 mijenja se i glasi:

**„NCO.OP.190 Korišćenje dodatnog kiseonika**

(a) Vođa vazduhoplova je dužan da obezbijedi da svi članovi letačke posade angažovani u obavljanju dužnosti neophodnih za sigurne operacije vazduhoplova u letu koriste dodatni kiseonik kontinuirano kad god odredi da na visini namjeravanog leta manjak kiseonika može da rezultira narušavanjem sposobnosti članova posade, i dužan je da obezbijedi da je dodatni kiseonik raspoloživ putnicima kada manjak kiseonika može štetno da utiče na putnike.

(b) U svakom drugom slučaju kada vođa vazduhoplova ne može da odredi kako manjak kiseonika može da utiče na sva lica u vazduhoplovu, dužan je da obezbijedi da:

(1) svi članovi posade angažovani u obavljanju dužnosti neophodnih za siguran let vazduhoplova u letu koriste dodatni kiseonik za period od više od 30 minuta kada je visina kabine između 10000 ft i 13000 ft; i

(2) sva lica u vazduhoplovu koriste dodatni kiseonik kad god visina putničkog odjeljka prelazi 13000 ft.“;

(g) dodaje se nova tačka NCO.OP.220 koja glasi:

**„NCO.OP.220 Sistem izbjegavanja sudara u vazduhu (ACAS II)**

Kada se koristi ACAS II, vođa vazduhoplova je dužan da primijeni odgovarajuće operativne procedure i da je adekvatno obučen.“;

(h) tačka (a)(4) NCO.IDE.A.140 mijenja se i glasi:

„(4) pojasem za sjedište sa sigurnosnim sistemom za vezivanje gornjeg torza na svakom sjedištu letačke posade, koji mora da se otvara u jednoj tački u slučaju aviona kojima je CofA izdato prvi put dana 25. avgusta 2016. godine ili kasnije.“;

(i) NCO.IDE.A.155 mijenja se i glasi:

**„NCO.IDE.A.155 Dodatni kiseonik – avioni kojima kabina nije pod pritiskom**

Avioni kojima kabina nije pod pritiskom za letove na kojima se zahtijeva snabdijevanje kiseonikom u skladu sa NCO.OP.190 moraju da budu opremljeni kiseoničkom opremom koja može da skladišti i distribuira potrebne kiseoničke zalihe.“;

(j) dodaje se nova tačka (d) u NCO.IDE.A.195 koja glasi:

„(d) Za PBN operacije vazduhoplovi moraju da ispunjavaju zahtjeve koji se odnose na certifikaciju plovidbenosti za odgovarajuću navigacionu specifikaciju.“;

(k) dodaje se nova tačka NCO.IDE.A.205 koja glasi:

**„NCO.IDE.A.205 Upravljanje vazduhoplovnim bazama podataka**

(a) Vazduhoplovne baze podataka koje se koriste na aplikacijama certifikovanih sistema vazduhoplova moraju da ispunjavaju zahtjeve koji se odnose na kvalitet podataka koji odgovaraju namjeravanom korišćenju tih podataka,

(b) Vođa vazduhoplova je dužan da obezbijedi blagovremenu distribuciju i unos aktuelnih i neizmijenjenih vazduhoplovnih baza podataka u vazduhoplove kojima su potrebne.

(c) Bez obzira na sve druge zahtjeve za prijavljivanje događaja kako je definisano Uredbom (EU) br. 376/2014, vođa vazduhoplova je dužan da prijavi provajderu baze podataka slučajeve grešaka, nedosljednosti ili nedostajućih podataka od kojih se opravdano može očekivati da predstavljaju opasnost za let.

U tim slučajevima, vođa vazduhoplova ne smije da koristi predmetne podatke.“;

(l) tačka NCO.IDE.H.155 mijenja se i glasi:

**„NCO.IDE.H.155 Dodatni kiseonik – helikopteri kojima kabina nije pod pritiskom**

Helikopteri kojima kabina nije pod pritiskom za letove na kojima se zahtijeva snabdijevanje kiseonikom u skladu sa NCO.OP.190 moraju da budu opremljeni kiseoničkom opremom koja može da skladišti i distribuira potrebne kiseoničke zalihe.“;

(m) dodaje se nova tačka (d) u NCO.IDE.H.195 koja glasi:

„(d) Za PBN operacije vazduhoplovi moraju da ispunjavaju zahtjeve koji se odnose na certifikaciju plovidbenosti za odgovarajuću navigacionu specifikaciju.“;

(n) dodaje se nova tačka NCO.IDE.H.205 koja glasi:

**„NCO.IDE.H.205 Upravljanje vazduhoplovnim bazama podataka**

(a) Vazduhoplovne baze podataka koje se koriste na aplikacijama certifikovanih sistema vazduhoplova moraju da ispunjavaju zahtjeve koji se odnose na kvalitet podataka koji odgovaraju namjeravanom korišćenju tih podataka,

(b) Operator je dužan da obezbijedi blagovremenu distribuciju i unos aktuelnih i neizmijenjenih vazduhoplovnih baza podataka u vazduhoplove kojima su potrebne.

(c) Bez obzira na sve druge zahtjeve za prijavljivanje događaja kako je definisano Uredbom (EU) br. 376/2014, operator je dužan da prijavi provajderu baze podataka slučajeve grešaka, nedosljednosti ili nedostajućih podataka od kojih se opravdano može očekivati da predstavljaju opasnost za let.

U tim slučajevima, vođa vazduhoplova ne smije da koristi predmetne podatke.“;

(o) NCO.IDE.S.130 mijenja se i glasi:

**„NCO.IDE.S.130 Dodatni kiseonik**

Jedrilice za letove na kojima se zahtijeva snabdijevanje kiseonikom u skladu sa NCO.OP.190 moraju da budu opremljene kiseoničkom opremom koja može da skladišti i distribuira potrebne kiseoničke zalihe.“;

(p) tačka (f) NCO.SPEC.110 mijenja se i glasi:

„(f) dužan je da obezbijedi da specijalisti za određene zadatke i članovi posade koriste dodatni kiseonik kontinuirano kad god odredi da na visini namjeravanog leta manjak kiseonika može da rezultira narušavanjem sposobnosti članova posade i da štetno utiče na specijaliste za određene zadatke. Ukoliko vođa vazduhoplova ne može da odredi kako manjak kiseonika može da utiče na lica u vazduhoplovu, dužan je da obezbijedi da specijalisti za određene zadatke i članovi posade koriste dodatni kiseonik kontinuirano za period od više od 30 minuta kada visina kabine prelazi 10000 ft i kada god visina kabine prelazi 13000 ft.“;

(7) U Aneksu VIII (Dio-SPO):

(a) SPO.GEN.107 mijenja se i dopunjava na sljedeći način:

(i) briše se riječ „i“ na kraju tačke (a)(4)(v);

(ii) dodaje se riječ „i“ na kraju tačke (a)(4)(vi);

(iii) dodaje se nova tačka (a)(4)(vii) koja glasi:

„(vii) svaka navigaciona baza podataka zahtijevana za PBN je odgovarajuća i ažurirana.“;

(b) dodaje se nova tačka SPO.OP.116 koja glasi:

**„SPO.OP.116 Navigacija na bazi performansi – avioni i helikopteri**

Operator je dužan da obezbijedi da, ukoliko se PBN zahtijeva za rutu ili proceduru kojom treba da se leti:

(a) je relevantna PBN specifikacija istaknuta u AFM-u ili drugom dokumentu koji je odobrio organ nadležan za certifikaciju kao dio procjene plovidbenosti ili je zasnovan na takvom odobrenju; i

(b) se vazduhoplovom izvode operacije u skladu sa relevantnom navigacionom specifikacijom i ograničenjima u AFM-u ili drugom gore navedenom dokumentu.“;

(c) tačka (a) u SPO.OP.140 mijenja se i glasi:

„(a) Prije početka leta, vođa vazduhoplova dužan je da svim razumnim raspoloživim sredstvima provjeri da satelitski uređaji, uređaji na zemlji i/ili vodi, uključujući komunikacione uređaje i sredstva za navigaciju raspoloživi i neposredno zahtijevani na takvom letu, u svrhu sigurnog funkcionisanja vazduhoplova, odgovaraju vrsti operacije u okviru koje se let izvodi.“;

(d) briše se tačka (b)(3) iz SPO.OP.151;

(e) dodaje se nova tačka SPO.OP.152 koja glasi:

**„SPO.OP.152 Aerodromi odredišta – operacije instrumentalnog prilaza**

Vođa vazduhoplova je dužan da obezbijedi da su raspoloživa dovoljna sredstva za navigaciju i slijetanje na aerodrom odredišta ili na bilo koji alternativni aerodrom odredišta u slučaju gubitka mogućnosti za namjeravanu operaciju prilaza i slijetanja.“;

(f) tačka (a) iz SPO.OP.205 mijenja se i glasi:

„(a) Operator je dužan da utvrdi operativne procedure i programe obuke kada je ACAS ugrađen i ispravan, tako da je letачka posada prošla odgovarajuću obuku u izbjegavanju sudara i ima kompetencije za korišćenje opreme ACAS II.“;

(g) tačke (c) i (d) u SPO.IDE.A.160 mijenjaju se i glase:

„(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 u slučaju aviona kojima je CofA izdato prvi put dana 25. avgusta 2016. godine ili kasnije;

(d) za složene avione na motorni pogon, pojasem za sjedište sa sigurnosnim sistemom za vezivanje gornjeg torza, 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.“;

(h) dodaje se nova tačka (e) u SPO.IDE.A.160 koja glasi:

„(e) Pojas za sjedište sa sigurnosnim sistemom za vezivanje gornjeg torza koji se zahtijeva u skladu sa (d) mora da ima:

(1) otvaranje u jednoj tački;

(2) na sjedištima letачke posade i na bilo kom sjedištu pored sjedišta pilota:

(i) dvije ramene trake i jedan pojas za sjedište koji se može koristiti nezavisno; ili

(ii) dijagonalnu ramenu traku i pojas za sjedište koji može da se koristi nezavisno za sljedeće avione:

(A) avione čija je MCTOM manja od 5700 kg i MOPSC manji od devet koji su u saglasnosti sa dinamičkim uslovima slijetanja u slučaju nužde definisanim u primjenljivoj certifikacionoj specifikaciji;

(B) avione čija je MCTOM manja od 5700 kg i MOPSC manji od devet koji nisu u saglasnosti sa dinamičkim uslovima slijetanja u slučaju nužde definisanim u primjenljivoj certifikacionoj specifikaciji i kojima je individualno CofA izdato prije 25. avgusta 2016. godine.“;

(i) dodaje se nova tačka (d) u SPO.IDE.A.220 koja glasi:

„(d) Za PBN operacije vazduhoplovi moraju da ispunjavaju zahtjeve koji se odnose na certifikaciju plovidbenosti za odgovarajuću navigacionu specifikaciju.“;

(j) dodaje se nova tačka SPO.IDE.A.230 koja glasi:

**„SPO.IDE.A.230 Upravljanje vazduhoplovnim bazama podataka**

(a) Vazduhoplovne baze podataka koje se koriste na aplikacijama certifikovanih sistema vazduhoplova moraju da ispunjavaju zahtjeve koji se odnose na kvalitet podataka koji odgovaraju namjeravanom korišćenju tih podataka.

(b) Operator je dužan da obezbijedi blagovremenu distribuciju i unos aktuelnih i neizmijenjenih vazduhoplovnih baza podataka u sve vazduhoplove kojima su potrebne.

(c) Bez obzira na sve druge zahtjeve za prijavljivanje događaja kako je definisano Uredbom (EU) br. 376/2014, operator je dužan da prijavi provajderu baze podataka slučajeve grešaka, nedosljednosti ili nedostajućih podataka od kojih se opravdano može očekivati da predstavljaju opasnost za let.



U tim slučajevima, operator je dužan da obavijesti letačku posadu i ostalo relevantno osoblje, i da obezbijedi da se predmetni podaci ne koriste.“;

(k) tačka SPO.IDE.H.198 mijenja se i glasi:

**„SPO.IDE.H.198 Odijela za preživljavanje – složeni helikopteri na motorni pogon**

Svako lice u vazduhoplovu mora da nosi odijelo za preživljavanje kada tako odredi vođa vazduhoplova na osnovu procjene rizika uzimajući u obzir sljedeće uslove:

(a) 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

(b) kada raspoloživi meteorološki izvještaji ili prognoze vođi vazduhoplova ukazuju na to da će temperatura mora da bude niža od plus 10° C tokom leta.“;

(l) briše se tačka SPO.IDE.H.201;

(m) dodaje se nova tačka (d) u SPO.IDE.H.220 koja glasi:

„(d) Za PBN operacije vazduhoplovi moraju da ispunjavaju zahtjeve koji se odnose na certifikaciju plovidbenosti za odgovarajuću navigacionu specifikaciju.“;

(n) dodaje se nova tačka SPO.IDE.H.230 koja glasi:

**„SPO.IDE.H.230 Upravljanje vazduhoplovnim bazama podataka**

(a) Vazduhoplovne baze podataka koje se koriste na aplikacijama certifikovanih sistema vazduhoplova moraju da ispunjavaju zahtjeve koji se odnose na kvalitet podataka koji odgovaraju namjeravanom korišćenju tih podataka.

(b) Operator je dužan da obezbijedi blagovremenu distribuciju i unos aktuelnih i neizmijenjenih vazduhoplovnih baza podataka u sve vazduhoplove kojima su potrebne.

(c) Bez obzira na sve druge zahtjeve za prijavljivanje događaja kako je definisano Uredbom (EU) br. 376/2014, operator je dužan da prijavi provajderu baze podataka slučajevne greške, nedosljednosti ili nedostajućih podataka od kojih se opravdano može očekivati da predstavljaju opasnost za let.

U tim slučajevima, operator je dužan da obavijesti letačku posadu i ostalo relevantno osoblje, i da obezbijedi da se predmetni podaci ne koriste.“;

---