II.

(Nezakonodavni akti)

UREDBE

PROVEDBENA UREDBA KOMISIJE (EU) 2019/1387

od 1. kolovoza 2019.

o izmjeni Uredbe Komisije (EU) br. 965/2012 u pogledu zahtjeva za izračune performansi aviona u slijetanju i standarda za procjenu stanja površine uzletno-sletne staze te ažuriranja određene sigurnosne zrakoplovne opreme, zahtjeva i operacija za koje nije izdano operativno odobrenje za operacije povećanog doleta

EUROPSKA KOMISIJA,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije,

uzimajući u obzir Uredbu (EU) 2018/1139 Europskog parlamenta i Vijeća od 4. srpnja 2018. o zajedničkim pravilima u području civilnog zrakoplovstva i osnivanju Agencije Europske unije za sigurnost zračnog prometa i izmjeni uredbi (EZ) br. 2111/2005, (EZ) br. 1008/2008, (EU) br. 996/2010, (EU) br. 376/2014 i direktiva 2014/30/EU i 2014/53/EU Europskog parlamenta i Vijeća te stavljanju izvan snage uredbi (EZ) br. 552/2004 i (EZ) br. 216/2008 Europskog parlamenta i Vijeća i Uredbe Vijeća (EEZ) br. 3922/91 ([1]), a posebno njezin članak 31.,

budući da:

(1) Uredbom Komisije (EU) br. 965/2012 ([2]) utvrđuju se detaljna pravila u pogledu sigurnosnih granica za prilaz i slijetanje dvomotornih aviona s jednim motorom u kvaru za koje nije izdano operativno odobrenje za operacije povećanog doleta („ETOPS"), kao i tehnički zahtjevi za posjedovanje uređaja za snimanje leta. Tom se uredbom također utvrđuju detaljna pravila o sigurnosnim vratima na pilotskoj kabini za avione klase performanse A kojima je najveći operativni broj putničkih sjedala („MOPS") 19.

(2) U izvješćima o istragama nesreća navedeno je da primjena različitih metoda za procjenu stanja površine uzletno-sletne staze prije slijetanja i za izvješćivanje o tom stanju nakon slijetanja znatno povećava rizik od izlijetanja s uzletno-sletne staze, posebice ako je ona mokra ili onečišćena. Postojećim standardima u Uredbi Komisije (EU) br. 965/2012 koji služe za izračune performansi aviona ne obuhvaćaju se na odgovarajući način sva moguća stanja površine mokrih i onečišćenih uzletno-sletnih staza u pogledu metode upotrijebljene za procjenu i izvješćivanje o stanju površine uzletno-sletne staze.

(3) U tom je pogledu Međunarodna organizacija civilnog zrakoplovstva („ICAO") izmijenila niz standarda i preporučenih praksi („SARP-ovi") u prilozima 6., 8., 14. i 15. Konvenciji o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu („Čikaška konvencija") te je izradila opsežne popratne smjernice. Svrha je tih dokumenata uspostaviti globalno usklađen format za izvješćivanje o stanju površine uzletno-sletne staze, standarde plovidbenosti koji su potrebni za procjenu razdaljine za slijetanje aviona te operativne odredbe o izračunima performansi u slijetanju i izvješćivanju o stanju površine uzletno-sletne staze.

(4) Stoga bi Uredbu (EU) br. 965/2012 trebalo izmijeniti kako bi se uzele u obzir sigurnosne preporuke koje su izdala istražna tijela i primijenili odgovarajući SARP-ovi ICAO-a. Kako bi se ispunile preporuke ICAO-a, izmijenjeni bi zahtjevi trebali stupiti na snagu najkasnije 5. studenoga 2020.

([1]) SL L 212, 22.8.2018., str. 1.
([2]) Uredba Komisije (EU) br. 965/2012 od 5. listopada 2012. o utvrđivanju tehničkih zahtjeva i upravnih postupaka u vezi s letačkim operacijama u skladu s Uredbom (EZ) br. 216/2008 Europskog parlamenta i Vijeća (SL L 296, 25.10.2012., str. 1.).

(5) Nadalje, kad je riječ o operacijama komercijalnog zračnog prijevoza, avioni određenih klasa performanse (A i B) smiju u drugim regulatornim sustavima slijetati i ako je razdaljina za slijetanje dostupna na predviđenoj uzletno-sletnoj stazi kraća, pod uvjetom da je nadležno tijelo za to izdalo prethodno odobrenje i da ispunjavaju niz uvjeta za smanjenje rizika. U Uredbi (EU) br. 965/2012 trebali bi se definirati uvjeti pod kojima se te operacije smiju obavljati, pri čemu je potrebno zadržati prihvatljivu razinu sigurnosti. Odgovarajući administrativni obrazac za operativna odobrenja trebalo bi na odgovarajući način izmijeniti kako bi uključio te operacije.

(6) U izvješćima o istragama o nesrećama navodi se da su se u nekim slučajevima mogle prikupiti korisne informacije da su uređaji za snimanje zvuka u pilotskoj kabini i njihovi neusmjereni mikrofoni ugrađeni u pilotskoj kabini nastavili neprekinuto raditi i nakon prekida rada glavnog sustava za proizvodnju električne energije. Stoga bi, kako bi taj prekid rada imao što manje posljedice, obvezan trebao biti pričuvni izvor napajanja električnom energijom. To je u skladu s dijelom I. Priloga 6. Čikaškoj konvenciji.

(7) Nedavno donesenim SARP-ovima u Prilogu 6. Čikaškoj konvenciji za neke je kategorije lakih aviona i helikoptera u komercijalnom zračnom prijevozu uvedena obveza posjedovanja opreme za snimanje leta. Osim toga, tijela odgovorna za sigurnosne istrage su Agenciji Europske unije za sigurnost zračnog prometa („Agencija") uputila dvanaest sigurnosnih preporuka o potrebi snimanja za lake avione i helikoptere tijekom njihova leta.

(8) U skladu s načelom proporcionalnosti i na temelju procjene rizika, obveza ugradnje uređaja za snimanje leta u novi zrakoplov trebala bi odražavati veličinu i složenost tog zrakoplova i vrstu operacije. Stoga bi se tek proizvedeni laki avioni i helikopteri koji se upotrebljavaju u svrhe komercijalnog zračnog prijevoza ili u komercijalnim specijaliziranim operacijama trebali opremiti uređajima za snimanje leta kada ispune određene kriterije u vezi s najvećom dopuštenom masom pri polijetanju, vrstom pogona ili najvećim brojem osoba na letu. Dodatno, zahtjeve za postupanje sa zapisima uređaja za snimanje leta (kad je riječ o njihovu čuvanju, izradi, zaštiti i uporabi) trebalo bi izmijeniti tako da obuhvaćaju vrste uređaja za snimanje leta obuhvaćene novim zahtjevima kojima se uređuje posjedovanje tih uređaja tijekom leta.

(9) Kad je riječ o zahtjevu za opremanje pilotske kabine sigurnosnim vratima, ICAO je izmijenio SARP-ove tako što je promijenio ograničenje mase pri kojem su takva vrata obvezna. Stoga bi Uredbu (EU) br. 965/2012 trebalo na odgovarajući način izmijeniti kako bi se osiguralo usklađivanje pravila za letačke operacije i ravnopravni uvjeti između zračnih prijevoznika iz Unije i trećih zemalja.

(10) Uredbom (EU) br. 965/2012 utvrđuju se kriteriji prihvatljivosti (certificirana najveća masa pri polijetanju i certificirani prag za konfiguraciju najvećeg operativnog broja putničkih sjedala) za obavljanje letova avionima klase performanse A za koje nije izdan ETOPS na ruti koja sadržava točku koja je udaljena više od 60, a najviše 120 minuta leta od odgovarajućeg aerodroma pri putnoj brzini s jednim motorom izvan pogona. Avionima klase A koji ispunjavaju te kriterije prihvatljivosti može se upravljati na udaljenosti od 120 do 180 minuta od odgovarajućeg aerodroma pod uvjetom da su dobili odobrenje nadležnog tijela i pod uvjetom da im je izdano odobrenje tipa za takve operacije.

(11) Nekoliko proizvođača aviona već je projektiralo ili već projektira avione klase performanse A koji premašuju te kriterije prihvatljivosti za operacije bez ETOPS-a. Trenutačnim odredbama narušava se tržišno natjecanje među operaterima zračnog taksija sa zrakoplovima koji ne dosežu te kriterije. Budući da nijedno drugo veće regulatorno tijelo nije uvelo takve kriterije za operacije bez ETOPS-a, potrebno je na odgovarajući način izmijeniti Uredbu (EU) br. 965/2012.

(12) Kad je riječ o opremi za kisik za prvu pomoć u operacijama komercijalnog zračnog prijevoza, najnoviji tehnološki razvoj te opreme ekvivalentno je vidljiv i u njezinoj sigurnosti pa bi Uredbu (EU) br. 965/2012 trebalo izmijeniti kako bi se dopustila upotreba takve opreme.

(13) Zahtjevi za listu minimalne opreme (MEL) iz Priloga III. Uredbi (EU) br. 965/2012 ne primjenjuju se na odobrene organizacije za osposobljavanje (ATO) pa bi Uredbu (EU) br. 965/2012 trebalo izmijeniti kako bi se nadležnim tijelima omogućilo da ATO-ima izdaju odobrenja za razvoj MEL-a.

(14) Nastavno na nedavne izmjene Uredbe Komisije (EU) br. 1321/2014 ([3]), Uredbu (EU) br. 965/2012 trebalo bi izmijeniti kako bi se ispravila unakrsna upućivanja između tih dviju uredbi.

([3]) Uredba Komisije (EU) br. 1321/2014 od 26. studenoga 2014. o kontinuiranoj plovidbenosti zrakoplova i aeronautičkih proizvoda, dijelova i uređaja, te o odobravanju organizacija i osoblja uključenih u te poslove (SL L 362, 17.12.2014., str. 1.).

(15) Agencija je pripremila nacrt provedbenih pravila i dostavila ga Komisiji u obliku mišljenja br. 02/2019, u skladu s člankom 75. stavkom 2. točkama (b) i (c) i člankom 76. stavkom 1. Uredbe (EU) 2018/1139.

(16) Mjere predviđene ovom Uredbom u skladu su s mišljenjem Odbora osnovanog člankom 127. Uredbe (EU) 2018/1139,

DONIJELA JE OVU UREDBU:

Članak 1.

Izmjene Uredbe (EU) br. 965/2012

(1) Članak 9.aa zamjenjuje se sljedećim:

„*Članak 9.aa*

Zahtjevi za letačku posadu na probnim letovima nakon održavanja

Pilotu koji je prije 25. rujna 2019. zapovijedao probnim letom nakon održavanja koji se u skladu s definicijom u točki SPO.SPEC.MCF.100 iz Priloga VIII. kategorizira kao probni let nakon održavanja razine A, to se priznaje u svrhu potvrde postupanja u skladu s točkom SPO.SPEC.MCF.115 podtočkom (a) podpodtočkom 1. tog priloga. U tom slučaju operator osigurava to da se zapovjednika zrakoplova obavijesti o svim razlikama utvrđenima između operativnih praksi koje su utvrđene prije 25. rujna 2019. i obveza predviđenih u odjeljku 5. poddijela E Priloga VIII. ovoj Uredbi, uključujući one koje proizlaze iz povezanih postupaka koje je utvrdio operator.”;

(2) Prilozi I., II., III., IV., V., VI., VII. i VIII. Uredbi (EU) br. 965/2012 mijenjaju se u skladu s Prilogom ovoj Uredbi.

Članak 2.

Stupanje na snagu i primjena

Ova Uredba stupa na snagu dvadesetog dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*.

Sljedeće točke Priloga primjenjuju se od 25. rujna 2019.:

— točka 4. podtočka (a),

— točka 6. podtočka (b),

— točka 8. podtočka (b).

Sljedeće podtočke točke 4. Priloga primjenjuju se od 5. studenoga 2020.:

— podtočka (c),

— podtočka (d),

— podtočka (e),

— podtočka (f),

— podtočka (g),

— podtočka (n),

— podtočka (q).

Ova je Uredba u cijelosti obvezujuća i izravno se primjenjuje u svim državama članicama.

Sastavljeno u Bruxellesu 1. kolovoza 2019.

Za Komisiju

Predsjednik

Jean-Claude JUNCKER

PRILOG

Prilozi I., II., III., IV., VI., VII. i VIII. Uredbi (EU) br. 965/2012 mijenjaju se kako slijedi:

(1) Prilog I. (definicije izraza u prilozima od II. do VIII.) mijenja se kako slijedi:

(a) umeće se sljedeća točka 22.a:

„22.a „uređaj za snimanje zvuka u pilotskoj kabini (CVR)" znači uređaj za snimanje leta zaštićen u slučaju rušenja koji upotrebljava kombinaciju mikrofona i drugih zvučnih i digitalnih načina unosa za skupljanje i snimanje zvučnog okruženja pilotske kabine i komunikacija prema, od i između članova letačke posade;";

(b) točka 25. zamjenjuje se sljedećim:

„25. „onečišćena uzletno sletna staza" znači uzletno-sletna staza čiji je znatan dio površine (bilo u izoliranim dijelovima ili izvan njih) unutar korištene duljine i širine pokriven jednom ili više tvari navedenih u deskriptorima površine uzletno-sletne staze;";

(c) točka 32. briše se;

(d) točka 42. zamjenjuje se sljedećim:

„42. „suha uzletno-sletna staza" znači uzletno-sletna staza čija površina nije vidljivo vlažna i koja nije onečišćena unutar područja koje je predviđeno za uporabu;";

(e) umeće se sljedeća točka 49.b:

„49.b „uređaj za snimanje podataka o letu (FDR)" znači uređaj za snimanje leta zaštićen u slučaju rušenja koji iz više podatkovnih izvora prikuplja i snima parametre o stanju i performansama zrakoplova;";

(f) umeće se sljedeća točka 49.c:

„49.c „uređaj za snimanje leta" znači svaka vrsta uređaja za snimanje koji je ugrađen u zrakoplov kako bi olakšao istrage o nesreći ili nezgodi;";

(g) umeće se sljedeća točka 70.a:

„70.a „razdaljina za slijetanje u trenutku dolaska (LDTA)" znači razdaljina za slijetanje koja se može postići u uobičajenim operacijama na temelju podataka o performansama u slijetanju i povezanih postupaka koji su utvrđeni za prevladavajuće uvjete u vrijeme slijetanja;";

(h) umeće se sljedeća točka 103.c:

„103.c „izvješće o stanju uzletno-sletne staze (RCR)" znači sveobuhvatno standardizirano izvješće o stanju površine uzletno-sletne staze i posljedičnom učinku na performanse aviona u slijetanju i polijetanju, opisano oznakom stanja uzletno-sletne staze;";

(i) umeće se sljedeća točka 107.a:

„107.a „posebno pripremljena zimska uzletno-sletna staza" znači uzletno-sletna staza suhog zamrznutog sloja na površini nastalog od zbijenog snijega ili leda, obrađena pijeskom ili sitnim šljunkom ili mehanički radi povećanja trenja;";

(j) točka 128. zamjenjuje se sljedećim:

„128. „mokra uzletno-sletna staza" znači uzletno-sletna staza čija je površina vidljivo vlažna ili prekrivena slojem vode od najviše 3 mm unutar područja koje je predviđeno za uporabu;";

(2) u Prilogu II. (dio-ARO) Dodatak II. zamjenjuje se sljedećim:

„Dodatak II.

OPERATIVNE SPECIFIKACIJE **(koje podliježu odobrenim uvjetima u operativnom priručniku)**				
Podaci za kontakt nadležnog tijela koje izdaje odobrenje Telefon ([1]): _____ ; Telefaks: _____ ; E-pošta: _____				
AOC ([2]): Ime operatora ([3]): Datum ([4]): Potpis: Poslovno ime Operativne specifikacije #:				
Model zrakoplova ([5]): Registracijske oznake ([6]):				
Vrste operacija: Komercijalne operacije ☐ Prijevoz putnika ☐ Prijevoz tereta ☐ Drugo ([7]): _____				
Područje operacija ([8]):				
Posebna ograničenja ([9]):				
Posebna odobrenja:	Da	Ne	Specifikacija ([10])	Napomene
Opasna roba	☐	☐		
Operacije pri smanjenoj vidljivosti Polijetanje Prilaz i slijetanje	☐	☐	CAT ([11]) … RVR ([12]): m DA/H: ft RVR: m	
RVSM ([13]) ☐ Nije primjenjivo	☐	☐		
ETOPS ([14]) ☐ Nije primjenjivo	☐	☐	Maksimalno vrijeme preusmjeravanja ([15]): min.	
Kompleksne navigacijske specifikacije za PBN operacije ([16])	☐	☐		([17])
Specifikacije minimalnih navigacijskih performansi	☐	☐		
Operacije jednomotornih aviona s turbinskim motorom noću ili u instrumentalnim meteorološkim uvjetima (SET-IMC)	☐	☐	([18])	
Helikopterske operacije s pomoću sustava za noćno gledanje	☐	☐		
Helikopterske operacije s vitlom	☐			
Operacije helikopterske hitne medicinske pomoći	☐	☐		

Helikopterske operacije na moru	☐	☐		
Osposobljavanje kabinske posade ([19])	☐	☐		
Izdavanje potvrda za kabinsku posadu ([20])	☐	☐		
Upotreba aplikacije EFB tipa B	☐	☐	([21])	
Kontinuirana plovidbenost	☐	☐	([22])	
Drugo ([23])				

([1]) Broj telefona i telefaksa nadležnog tijela, uključujući pozivni broj države. Navesti adresu e-pošte ako postoji.
([2]) Navesti odgovarajući broj svjedodžbe zračnog prijevoznika (AOC).
([3]) Navesti registrirano ime i poslovno ime operatora ako se razlikuju. Ispred poslovnog imena upisati „posluje kao".
([4]) Datum izdavanja operativnih specifikacija (dd.mm.gggg.) i potpis predstavnika nadležnog tijela.
([5]) Navesti oznaku ICAO-a za marku, model i seriju zrakoplova, ili glavnu seriju ako je određena (npr. Boeing-737-3K2 ili Boeing-777-232).
([6]) Registracijske oznake navode se u operativnim specifikacijama ili u operativnom priručniku. U potonjem slučaju u povezanim se operativnim specifikacijama upućuje na povezanu stranicu operativnog priručnika. Ako se na model zrakoplova ne primjenjuju sva posebna odobrenja, registracijske oznake mogu se unijeti u stupac za napomene uz povezano posebno odobrenje.
([7]) Navesti druge vrste prijevoza (npr. hitan medicinski prijevoz).
([8]) Navesti zemljopisna područja ovlaštene operacije (po zemljopisnim koordinatama ili konkretnim rutama, području letnih informacija ili nacionalnim ili regionalnim granicama).
([9]) Navesti primjenjiva posebna ograničenja (npr. samo po pravilima vizualnog letenja (VFR), samo danju itd.).
([10]) U ovom stupcu navesti najblaže kriterije za svako odobrenje ili vrstu odobrenja (s odgovarajućim kriterijima).
([11]) Navesti primjenjivu kategoriju preciznog prilaza: LTS CAT I, CAT II, OTS CAT II, CAT IIIA, CAT IIIB ili CAT IIIC. Upisati najmanju vidljivost uzduž uzletno-sletne staze (RVR) u metrima i visinu odluke (DH) u stopama. Za svaku navedenu kategoriju prilaza upotrebljava se po jedan redak.
([12]) Navesti odobrenu najmanju vidljivost uzduž uzletno-sletne staze (RVR) za polijetanje u metrima. Ako su izdana različita odobrenja, za svako se može upotrijebiti po jedan redak.
([13]) Polje „Nije primjenjivo" može biti označeno samo ako je maksimalna visina koju zrakoplov može postići ispod FL290.
([14]) Operacije povećanog doleta (ETOPS) trenutačno se primjenjuju isključivo na dvomotorne zrakoplove. Stoga polje „Nije primjenjivo" može biti označeno samo ako model zrakoplova ima više ili manje od dva motora.
([15]) Mogu se navesti i prag udaljenosti (u nautičkim miljama) i tip motora.
([16]) Navigacija temeljena na performansama (PBN): upotrebljava se jedan redak za svako kompleksno posebno odobrenje za PBN (npr. RNP AR APCH) uz navođenje odgovarajućih ograničenja u stupcima „Specifikacija" i/ili „Napomene". Pojedinačna odobrenja posebnih postupaka RNP AR APCH mogu se navesti u operativnim specifikacijama ili u operativnom priručniku. U potonjem slučaju u povezanim se operativnim specifikacijama upućuje na povezanu stranicu operativnog priručnika.
([17]) Navesti je li posebno odobrenje ograničeno na određene krajeve uzletno-sletne staze i/ili aerodrome.
([18]) Navesti konkretnu kombinaciju zrakoplovne konstrukcije ili motora.
([19]) Odobrenje za provođenje tečaja osposobljavanja i ispita koje trebaju proći podnositelji zahtjeva za izdavanje potvrda članovima kabinske posade kako je navedeno u Prilogu V. (dio-CC) Uredbi (EU) br. 1178/2011.
([20]) Odobrenje za izdavanje potvrda članovima kabinske posade kako je navedeno u Prilogu V. (dio-CC) Uredbi (EU) br. 1178/2011.
([21]) Unijeti popis aplikacija EFB-a tipa B i upućivanje na hardver EFB-a (za prenosive EFB-ove). Taj se popis navodi u operativnim specifikacijama ili u operativnom priručniku. U potonjem slučaju u povezanim se operativnim specifikacijama upućuje na povezanu stranicu operativnog priručnika.
([22]) Ime osobe/organizacije odgovorne za osiguranje održavanja kontinuirane plovidbenosti zrakoplova i upućivanje na uredbu kojom se to zahtijeva, to jest poddio G Priloga I. (dio-M) Uredbi (EU) br. 1321/2014.
([23]) Ovdje se za svako ovlaštenje u poseban redak ili u jedno polje s više redaka mogu navesti ostala odobrenja ili podaci (npr. operacije kratkog slijetanja, operacije strmog prilaza, skraćena zahtijevana razdaljina za slijetanje, helikopterske operacije do/od mjesta od javnog interesa, helikopterske operacije iznad neprijateljskog okoliša izvan gusto naseljenog područja, helikopterske operacije bez mogućnosti sigurnog prisilnog slijetanja, operacije s povećanim kutovima nagiba, maksimalna udaljenost od odgovarajućeg aerodroma za dvomotorne avione bez odobrenja za ETOPS).
EASA obrazac 139., izdanje 6.";

(3) Prilog III. (dio-ORO) mijenja se kako slijedi:

(a) točka ORO.GEN.310 podtočka (f) podpodtočka 3. zamjenjuje se sljedećim:

„3. da se svaka greška ili tehnički kvar koji nastanu dok je zrakoplov pod njegovom operativnom kontrolom prijavi organizaciji iz podtočke (d);";

(b) točka ORO.SEC.100 zamjenjuje se sljedećim:

„**ORO.SEC.100 Zaštita pilotske kabine – avioni**

(a) U avionima u kojem je pilotska kabina opremljena sigurnosnim vratima mora postojati mogućnost da se ta vrata zaključaju te mora postojati način na koji kabinska posada može obavijestiti letačku posadu u slučaju sumnjive aktivnosti ili narušavanja sigurnosti u putničkoj kabini.

(b) Pilotska kabina svih putničkih aviona kojima se obavlja komercijalni prijevoz putnika, a koji potpadaju pod kategorije u nastavku, mora biti odvojena sigurnosnim vratima koja se mogu zaključati i otključati sa svakog pilotskog mjesta, konstruiranima tako da ispune primjenjive zahtjeve u pogledu plovidbenosti:

1. aviona MTCOM-a većeg od 54 500 kg;

2. aviona MTCOM-a većeg od 45 500 kg i MOPSC-a većeg od 19; ili

3. aviona MOPSC-a većeg od 60.

(c) U svim avionima u kojima je pilotska kabina odvojena sigurnosnim vratima u skladu s podtočkom (b):

1. ta se vrata zatvaraju prije početka rada motora prije uzlijetanja i zaključavaju se kad to zahtijevaju sigurnosni postupci ili glavni pilot sve dok se motori nakon slijetanja ne ugase, osim kad se smatra potrebnim da ovlaštene osobe uđu ili izađu u skladu s nacionalnim programom zaštite civilnog zrakoplovstva;

2. omogućen je način praćenja cijelog područja oko vrata izvan pilotske kabine sa svakog pilotskog sjedala kako bi se identificirale osobe koje zatraže ulaz i kako bi se otkrilo sumnjivo ponašanje ili uvidjela potencijalna prijetnja.";

(4) Prilog IV. (dio-CAT) mijenja se kako slijedi:

(a) točka CAT.GEN.MPA.195 zamjenjuje se sljedećim:

„**CAT.GEN.MPA.195 Rukovanje zapisima uređaja za snimanje leta: čuvanje, izrada, zaštita i upotreba**

(a) Nakon nesreće, ozbiljne nezgode ili događaja koje je utvrdilo istražno tijelo, operater zrakoplova čuva izvorno zapisane podatke iz uređaja za snimanje leta 60 dana ili dok istražno tijelo ne odredi drugačije.

(b) Operator provodi operativne provjere i ocjenjivanja tih zapisa kako bi osigurao neprestanu ispravnost uređaja za snimanje leta koji se moraju imati u skladu s ovom Uredbom.

(c) Operator mora osigurati čuvanje zapisa parametara leta i komunikacijskih poruka podatkovne veze za koje je propisano da ih se mora bilježiti uređajima za snimanje leta. Međutim, za potrebe ispitivanja i održavanja tih uređaja za snimanje leta, u vrijeme testiranja smije se izbrisati najstariji zabilježeni materijal u trajanju do jednog sata.

(d) Operator čuva i održava ažurnom dokumentaciju koja sadržava informacije potrebne za pretvorbu neobrađenih podataka o letu u parametre izražene u tehničkim jedinicama.

(e) Operator stavlja na raspolaganje sve sačuvane zapise uređaja za snimanje leta, ako tako odredi nadležno tijelo.

(f) Ne dovodeći u pitanje Uredbu (EU) br. 996/2010 ni Uredbu (EU) 2016/679 Europskog parlamenta i Vijeća (*):

1. Osim za osiguravanje ispravnosti uređaja za snimanje leta, zvučni zapisi iz tog uređaja smiju se otkriti i koristiti samo ako su ispunjeni svi sljedeći uvjeti:

i. ako je propisan postupak koji se odnosi na rukovanje takvim zvučnim zapisima i njihovim prijepisima;

ii. uz prethodnu suglasnost svih članova posade i osoblja za održavanje na koje se zapis odnosi;

iii. takvi zvučni zapisi koriste se samo za održavanje ili za poboljšanje sigurnosti.

1.a Kada operator u cilju osiguranja ispravnosti uređaja za snimanje leta pregledava zvučne zapise tog uređaja, dužan je štititi privatnost tih zvučnih zapisa i osigurati da ih se ne objavljuje niti koristi ni za što drugo osim za osiguravanje ispravnosti uređaja za snimanje leta.

2. Ni parametri leta ni komunikacijske poruke podatkovne veze zabilježene u uređaju za snimanje leta ne smiju se koristiti u druge svrhe osim za istraživanje nesreće ili nezgode za koju se zahtijeva izvješćivanje, osim ako takvi zapisi ispunjavaju neki od sljedećih uvjeta:

i. operator ih upotrebljava isključivo u svrhu plovidbenosti ili održavanja;

ii. anonimizirani su;

iii. objavljeni su u skladu sa sigurnosnim postupcima.

3. Osim za osiguravanje ispravnosti uređaja za snimanje leta, slike pilotske kabine načinjene tim uređajem smiju se otkriti i koristiti samo ako su ispunjeni svi sljedeći uvjeti:

i. ako je propisan postupak za rukovanje takvim slikovnim zapisima;

ii. uz prethodnu suglasnost svih članova posade i osoblja za održavanje na koje se zapis odnosi;

iii. takvi slikovni zapisi koriste se samo za održavanje ili za poboljšanje sigurnosti.

3.a Kada se slike pilotske kabine načinjene uređajem za snimanje leta pregledavaju radi osiguranja ispravnosti tog uređaja:

i. ne smiju ih se otkrivati ni koristiti u druge svrhe osim za osiguravanje ispravnosti uređaja za snimanje leta;

ii. ako je vjerojatno da će dijelovi tijela članova posade biti vidljivi na slikama, operator osigurava privatnost tih slika.

(*) Uredba (EU) 2016/679 Europskog parlamenta i Vijeća od 27. travnja 2016. o zaštiti pojedinaca u vezi s obradom osobnih podataka i o slobodnom kretanju takvih podataka te o stavljanju izvan snage Direktive 95/46/EZ (Opća uredba o zaštiti podataka) (SL L 119, 4.5.2016., str. 1.).";

(b) točka CAT.OP.MPA.140 mijenja se kako slijedi:

— podtočka (a) zamjenjuje se sljedećim:

„(a) Ako nema odobrenje nadležnog tijela u skladu s poddijelom F Priloga V. (dio-SPA), operator ne upravlja dvomotornim avionom na ruti koja sadržava točku koja je u standardnim uvjetima i pri mirnom zraku od odgovarajućeg aerodroma udaljena više od odgovarajuće udaljenosti za dani tip aviona, među ostalim:

1. kad je riječ o avionima klase performanse A čiji je MOPSC najmanje 20, udaljenosti koja se preleti za 60 minuta pri putnoj brzini s jednim motorom izvan pogona (OEI) utvrđenoj u skladu s podtočkom (b);

2. kad je riječ o avionima klase performanse A čiji je MOPSC najviše 19, udaljenosti koja se preleti za 120 minuta ili, podložno odobrenju nadležnog tijela, najviše 180 minuta za turbomlazne avione, pri putnoj brzini s jednim motorom izvan pogona (OEI) utvrđenoj u skladu s podtočkom (b);

3. kad je riječ o avionima klase performanse B ili C, kraćoj od sljedećih udaljenosti:

i. udaljenosti koja se preleti za 120 minuta pri putnoj brzini s jednim neispravnim motorom (OEI) utvrđenoj u skladu s podtočkom (b);

ii. 300 nautičkih milja.";

— podtočka (d) zamjenjuje se sljedećim:

„(d) Za dobivanje odobrenja iz podtočke (a) podpodtočke 2. operator mora dokazati sljedeće:

1. da su uspostavljeni postupci za planiranje leta i otpremu zrakoplova;

2. da su uspostavljene posebne upute i postupci za održavanje kako bi se osigurale potrebne razine kontinuirane plovidbenosti i pouzdanosti aviona i njegovih motora te da su uključene u operatorov program održavanja zrakoplova u skladu s Prilogom I. (dio-M) Uredbi (EU) br. 1321/2014, uključujući:

i. program potrošnje ulja u motoru;

ii. program praćenja stanja motora;";

(c) točka CAT.OP.MPA.300 zamjenjuje se sljedećim:

„**CAT.OP.MPA.300 Uvjeti za prilaz i slijetanje – avioni**

Prije započinjanja prilaza za slijetanje, zapovjednik:

(a) mora biti siguran da, u skladu s raspoloživim informacijama, vremenski uvjeti na aerodromu i uvjeti na uzletno-sletnoj stazi koju se namjerava koristiti neće spriječiti siguran prilaz, slijetanje ni neuspjeli prilaz, uzimajući u obzir informacije o performansama koje su sadržane u operativnom priručniku;

(b) procjenjuje razdaljinu za slijetanje u skladu s točkom CAT.OP.MPA.303.";

(d) umeće se sljedeća točka CAT.OP.MPA.301.:

„**CAT.OP.MPA.301 Uvjeti za prilaz i slijetanje – helikopteri**

Prije započinjanja prilaza za slijetanje zapovjednik mora biti siguran da, u skladu s raspoloživim informacijama, vremenski uvjeti na aerodromu i uvjeti na području završnog prilaza i uzlijetanja (FATO) koje se namjerava koristiti neće spriječiti siguran prilaz, slijetanje ni neuspjeli prilaz, uzimajući u obzir informacije o performansama koje su sadržane u operativnom priručniku.";

(e) umeće se sljedeća točka CAT.OP.MPA.303.:

„**CAT.OP.MPA.303 Provjera razdaljine za slijetanje pri dolasku – avioni**

(a) Prilaz tlu ne smije se nastaviti ako raspoloživa razdaljina za slijetanje (LDA) na predviđenoj uzletno-sletnoj stazi nije najmanje 115 % razdaljine za slijetanje u predviđenom vremenu slijetanja, određeno u skladu s informacijama o performansama koje služe za procjenu razdaljine za slijetanje u vremenu dolaska (LDTA), pri čemu se prilaz tlu obavlja avionima klase performanse A koji su certificirani u skladu s bilo kojom od sljedećih specifikacija za certificiranje, kako je navedeno u certifikatu tipa:

(1) CS-25 ili ekvivalentno;

(2) CS-23 na razini 4 s razinom performansi „velika brzina" ili ekvivalentnom.

(b) Avioni klase performanse A koji nisu obuhvaćeni podtočkom (a) ne smiju nastaviti prilaz tlu, osim u bilo kojoj od sljedećih situacija:

(1) LDA na predviđenoj uzletno-sletnoj stazi iznosi najmanje 115 % razdaljine za slijetanje u procijenjeno vrijeme slijetanja, određeno u skladu s informacijama o performansama koje služe za ocjenjivanje LDTA-a;

(2) ako informacije o performansama koje služe za procjenu LDTA-a nisu dostupne, LDA na predviđenoj uzletno-sletnoj stazi u procijenjeno vrijeme slijetanja mora biti barem jednak zahtijevanoj razdaljini za slijetanje utvrđenoj u skladu s točkom CAT.POL.A.230 ili točkom CAT.POL.A.235, ovisno o slučaju.

(c) Avioni klase performanse B ne smiju nastaviti prilaz tlu, osim u bilo kojoj od sljedećih situacija:

(1) LDA na predviđenoj uzletno-sletnoj stazi iznosi najmanje 115 % razdaljine za slijetanje u procijenjeno vrijeme slijetanja, određeno u skladu s informacijama o performansama koje služe za ocjenjivanje LDTA-a;

(2) ako informacije o performansama koje služe za procjenu LDTA-a nisu dostupne, LDA na predviđenoj uzletno-sletnoj stazi u procijenjeno vrijeme slijetanja mora biti barem jednak zahtijevanoj razdaljini za slijetanje utvrđenoj u skladu s točkom CAT.POL.A.330 ili točkom CAT.POL.A.335, ovisno o slučaju.

(d) Avioni klase performanse C ne smiju nastaviti prilaz tlu, osim u bilo kojoj od sljedećih situacija:

(1) LDA na predviđenoj uzletno-sletnoj stazi iznosi najmanje 115 % razdaljine za slijetanje u procijenjeno vrijeme slijetanja, određeno u skladu s informacijama o performansama koje služe za ocjenjivanje LDTA-a;

(2) ako informacije o performansama koje služe za procjenu LDTA-a nisu dostupne, LDA na predviđenoj uzletno-sletnoj stazi u procijenjeno vrijeme slijetanja mora biti barem jednak zahtijevanoj razdaljini za slijetanje utvrđenoj u skladu s točkom CAT.POL.A.430 ili točkom CAT.POL.A.435, ovisno o slučaju.

(e) Informacije o performansama koje služe za procjenu LDTA-a moraju se temeljiti na odobrenim podacima sadržanima u AFM-u. Ako odobreni podaci sadržani u AFM-u nisu dovoljni za procjenu LDTA-a, nadopunjuju se drugima, određenima u skladu s primjenjivim standardima certificiranja za avione ili utvrđenima u skladu s prihvatljivim načinima usklađivanja (AMC) koja je izdala Agencija.

(f) Operator u operativnom priručniku navodi informacije o performansama koje služe za procjenu LDTA-a i pretpostavke donesene za njegov razvoj, uključujući i druge podatke koji se, u skladu s podtočkom (e), mogu koristiti za dopunu podataka iz AFM-a.";

(f) umeće se sljedeća točka CAT.OP.MPA.311.:

„**CAT.OP.MPA.311 Izvješćivanje o performansama kočenja na uzletno-sletnoj stazi**

Ako se performanse kočenja prilikom slijetanja na uzletno-sletnu stazu zbog njezina stanja pokažu lošijima nego što je to navedeno u izvješću o stanju uzletno-sletne staze (RCR) operatora aerodroma, zapovjednik o tome što je prije praktično moguće u posebnom izvješću (AIREP) obavješćuje jedinicu operativnih usluga u zračnom prometu (ATS).";

(g) u točki CAT.POL.A.105 podtočka (d) zamjenjuje se sljedećim:

„(d) Pri ocjenjivanju zahtjeva u pogledu polijetanja iz odgovarajućeg poglavlja, operator uzima u obzir točnost karata.";

(h) u točki CAT.POL.A.105 podtočka (e) briše se;

(i) u točki CAT.POL.A.215 podtočke (b), (c) i (d) zamjenjuju se sljedećim:

„(b) Gradijent neto putanje leta na ruti mora biti pozitivan na najmanje 1 000 ft iznad svih terena i prepreka duž rute unutar 9,3 km (5 NM) s obje strane planirane putanje.

(c) Neto putanja leta na ruti mora omogućiti nastavljanje leta aviona s njegove putne visine do aerodroma na koji se može sletjeti u skladu s točkom CAT.POL.A.230 ili CAT.POL.A.235, ovisno što je primjenjivo. Neto putanja leta na ruti mora nadvisivati za najmanje 2 000 ft cjelokupni teren i sve prepreke duž rute unutar 9,3 km (5 NM) s obje strane planirane putanje, uzimajući u obzir sljedeće:

1. pretpostavlja se da će motor otkazati na najkritičnijoj točki duž rute;

2. uzimaju se u obzir učinci vjetra na putanju leta;

3. izbacivanje goriva tijekom leta dopušteno je do mjere potrebne za dolazak do aerodroma ako se za avion pretpostavlja slijetanje nakon kvara motora s potrebnim rezervama goriva u skladu s točkom CAT.OP.MPA.150, odgovarajućima za alternativni aerodrom, ako se upotrebljava sigurnosni postupak;

4. aerodrom na koji je predviđeno slijetanje aviona nakon otkazivanja motora mora ispunjavati sljedeće kriterije:

i. ispunjeni su zahtjevi u pogledu performansi za očekivanu masu pri slijetanju;

ii. meteorološka izvješća ili prognoze i izvješća o stanju uzletno-sletne staze pokazuju da se u predviđeno vrijeme slijetanja može izvesti sigurno slijetanje;

5. ako AFM ne sadržava podatke o neto putanji leta na ruti, bruto putanja leta na ruti s jednim motorom izvan pogona (OEI) umanjuje se za gradijent penjanja od 1,1 % za dvomotorne avione, 1,4 % za avione s tri motora i 1,6 % za avione s četiri motora.

(d) Ako navigacijska točnost ne ispunjava barem specifikaciju navigacije RNAV 5, operator mora povećati širinu granica iz podtočaka (b) i (c) na 18,5 km (10 NM).";

(j) točka CAT.POL.A.220 zamjenjuje se sljedećim:

„**CAT.POL.A.220 Na ruti – avioni s tri ili više motora, dva motora izvan pogona**

(a) Avion s tri ili više motora ne smije ni u kojoj točki duž planirane rute biti više od 90 minuta udaljen od aerodroma na kojem su zahtjevi za očekivanu masu pri slijetanju iz točke CAT.POL.A.230 ili točke CAT. POL.A.235 podtočke (a) adekvatno ispunjeni, pri čemu svi motori rade na putnoj brzini ili potisku, prema potrebi, pri standardnoj temperaturi i bez vjetra, osim ako se poštuju podtočke od (b) do (f) ove točke.

(b) Podaci o neto putanji leta na ruti s dva motora izvan pogona moraju omogućiti nastavljanje leta aviona u očekivanim meteorološkim uvjetima, od točke na kojoj se pretpostavlja da će dva motora istodobno otkazati do aerodroma na koji se može sletjeti i potpuno se zaustaviti koristeći propisane postupke za slijetanje s dva motora izvan pogona. Neto putanja leta na ruti mora nadvisivati za najmanje 2 000 ft cjelokupni teren i sve prepreke duž rute unutar 9,3 km (5 NM) s obje strane planirane putanje. Na visinama i u meteorološkim uvjetima koji zahtijevaju upotrebu sustava za zaštitu od zaleđivanja, uzima se u obzir utjecaj njihove upotrebe na podatke o neto putanji leta na ruti. Ako navigacijska točnost ne ispunjava barem specifikaciju navigacije RNAV 5, operator povećava širinu granica iz druge rečenice na 18,5 km (10 NM).

(c) Pretpostavlja se da će dva motora otkazati na najkritičnijoj točki onog dijela rute u kojem je avion, sa svim motorima na putnoj brzini ili potisku, prema potrebi, pri standardnoj temperaturi i bez vjetra, više od 90 minuta leta udaljen od aerodroma iz podtočke (a).

(d) Neto putanja leta mora imati pozitivni gradijent na 1 500 ft iznad aerodroma na koji je predviđeno slijetanje nakon kvara dvaju motora.

(e) Izbacivanje goriva tijekom leta dopušteno je do mjere potrebne da se do aerodroma stigne sa zahtijevanim rezervama goriva kako je navedeno u podtočki (f), ako se upotrebljava sigurnosni postupak.

(f) Očekivana masa aviona na točki na kojoj se predviđa kvar dvaju motora ne smije biti manja od one koja bi uključivala dovoljno goriva za nastavljanje leta do aerodroma na koji se planira slijetanje i za dolazak do njega na najmanje 450 m (1 500 ft) izravno iznad područja za slijetanje te nakon toga za letenje na toj visini još 15 minuta putnom brzinom ili potiskom, prema potrebi.";

(k) točka CAT.POL.A.230 zamjenjuje se sljedećim:

„**CAT.POL.A.230 Slijetanje – suhe uzletno-sletne staze**

(a) Masa aviona pri slijetanju, određena u skladu s točkom CAT.POL.A.105 podtočkom (a), za procijenjeno vrijeme slijetanja na odredišni aerodrom i na svaki drugi alternativni aerodrom omogućava slijetanje s potpunim zaustavljanjem s visine od 50 ft iznad praga:

(1) za avione na turbomlazni pogon, unutar 60 % raspoložive razdaljine za slijetanje (LDA);

(2) za avione na turboelisni pogon, unutar 70 % LDA-a;

(3) odstupajući od podtočke (a) podpodtočke 1. i podtočke (a) podpodtočke 2., za avione koji su odobreni za operacije smanjene razdaljine pri slijetanju u skladu s točkom CAT.POL.A.255, unutar 80 % LDA-a.

(b) Za operacije strmog prilaženja operator upotrebljava podatke o razdaljini za slijetanje faktorizirane u skladu s podtočkom (a) podpodtočkom 1. ili podtočkom (a) podpodtočkom 2., prema potrebi, na temelju visine zaslona koja je manja od 60 ft, ali nije manja od 35 ft, i ispunjava zahtjeve iz točke CAT.POL.A.245.

(c) Za operacija kratkog slijetanja operator upotrebljava podatke o razdaljini za slijetanje faktorizirane u skladu s podtočkom (a) podpodtočkom 1. ili podtočkom (a) podpodtočkom 2., prema potrebi, i ispunjava zahtjeve iz točke CAT.POL.A.250.

(d) Pri određivanju mase pri slijetanju operator uzima u obzir sljedeće:

(1) najviše 50 % čeone komponente vjetra ili najmanje 150 % leđne komponente vjetra;

(2) korekcije u skladu s AFM-om.

(e) Kad se avion otprema, slijetanje se predviđa:

(1) na najpovoljniju uzletno-sletnu stazu, bez vjetra;

(2) na uzletno-sletnu stazu koja će se najvjerojatnije dodijeliti za slijetanje uzimajući u obzir vjerojatnu brzinu i smjer vjetra, značajke aviona u vezi s njegovim upravljanjem na tlu te druge uvjete, kao što su pomagala za slijetanje i teren.

(f) Ako operator ne može ispuniti zahtjeve iz podtočke (e) podpodtočke 2. za odredišni aerodrom, avion se može otpremiti samo ako je određen alternativni aerodrom koji omogućava potpunu sukladnost s nečim od sljedećeg:

(1) podtočkama od (a) do (d), ako je uzletna-sletna staza u očekivano vrijeme dolaska suha;

(2) točkom CAT.POL.A.235 podtočkama od (a) do (d), ako je uzletna-sletna staza u očekivano vrijeme dolaska mokra ili onečišćena.";

(l) točka CAT.POL.A.235 zamjenjuje se sljedećim:

„**CAT.POL.A.235 Slijetanje – mokre i onečišćene uzletno-sletne staze**

(a) Kada odgovarajuća meteorološka izvješća i/ili prognoze pokazuju da uzletno-sletna staza u procijenjeno vrijeme dolaska može biti mokra, LDA odgovara nečem od sljedećeg:

(1) razdaljini za slijetanje navedenoj u AFM-u za uporabu na mokrim uzletno-sletnim stazama u vrijeme otpreme, ali najmanje onoj koja se zahtijeva točkom CAT.POL.A.230 podtočkom (a) podpodtočkom 1. ili točkom CAT.POL.A.230 podtočkom (a) podpodtočkom 2., ovisno o slučaju;

(2) ako razdaljina za slijetanje u vrijeme otpreme nije navedena u AFM-u za uporabu na mokrim uzletno-sletnim stazama, najmanje 115 % zahtijevane razdaljine za slijetanje, utvrđeno u skladu s točkom CAT.POL.A.230 podtočkom (a) podpodtočkom 1. ili točkom CAT.POL.A.230 podtočkom (a) podpodtočkom 2., ovisno o slučaju;

(3) razdaljini za slijetanje kraćoj od one koja se zahtijeva podtočkom (a) podpodtočkom 2., ali ne kraćoj od one koja se zahtijeva točkom CAT.POL.A.230 podtočkom (a) podpodtočkom 1. ili točkom CAT.POL.A.230 podtočkom (a) podpodtočkom 2., ako uzletno-sletnu stazu odlikuju obilježja koja povećavaju trenje i ako AFM uključuje posebne dodatne informacije o razdaljinama za slijetanje na toj vrsti uzletno-sletne staze;

(4) odstupajući od podtočke (a) podpodtočaka 1., 2. i 3., za avione koji su odobreni za operacije smanjene razdaljine pri slijetanju u skladu s točkom CAT.POL.A.255, razdaljini za slijetanje utvrđenoj u skladu s točkom CAT.POL.A.255 podtočkom (b) podpodtočkom 2. podpodpodtočkom v. podpodpodpodtočkom B.

(b) Ako odgovarajuća meteorološka izvješća ili prognoze pokazuju da uzletno-sletna staza u procijenjeno vrijeme dolaska može biti onečišćena, razdaljina za slijetanje odgovara nečem od sljedećeg:

(1) barem razdaljini za slijetanje utvrđenoj u skladu s podtočkom (a) ili najmanje 115 % razdaljine za slijetanje određene u skladu s odobrenim podacima o razdaljini za slijetanje na onečišćenu stazu ili s drugim ekvivalentnim podacima, ovisno o tome što je veće;

(2) na posebno pripremljenim zimskim uzletno-sletnim stazama, razdaljini za slijetanje kraćoj od one koja se zahtijeva podtočkom (b) podpodtočkom 1., ali ne kraćoj od one koja se zahtijeva podtočkom (a), ako AFM uključuje posebne dodatne informacije o razdaljinama za slijetanje na onečišćene uzletno-sletne staze. Takva razdaljina za slijetanje mora biti jednaka barem 115 % raspoložive razdaljine navedene u AFM-u.

(c) Odstupajući od podtočke (b), povećanje od 15 % ne treba se primijeniti ako je već uključeno u odobrene podatke o razdaljini za slijetanje ili jednakovrijedne podatke.

(d) Za podtočke (a) i (b), kriteriji iz točke CAT.POL.A.230 podtočaka (b), (c) i (d) primjenjuju se na odgovarajući način.

(e) Kad se avion otprema, slijetanje se predviđa:

(1) na najpovoljniju uzletno-sletnu stazu, bez vjetra;

(2) na uzletno-sletnu stazu koja će se najvjerojatnije dodijeliti za slijetanje uzimajući u obzir vjerojatnu brzinu i smjer vjetra, značajke aviona u vezi s njegovim upravljanjem na tlu te druge uvjete, kao što su pomagala za slijetanje i teren.

(f) Ako operator nije u mogućnosti postupiti u skladu s podtočkom (e) podpodtočkom 1. za odredišni aerodrom, a odgovarajuća meteorološka izvješća ili prognoze pokazuju da uzletno-sletna staza u procijenjeno vrijeme dolaska može biti onečišćena, pri čemu slijetanje ovisi o posebnoj karakteristici vjetra, avion se otprema samo ako se odrede dva alternativna aerodroma.

(g) Ako operator nije u mogućnosti postupiti u skladu s podtočkom (e) podpodtočkom 2. za odredišni aerodrom, a odgovarajuća meteorološka izvješća ili prognoze pokazuju da uzletno-sletna staza u procijenjeno vrijeme dolaska može biti mokra ili onečišćena, avion se otprema samo ako se odredi alternativni aerodrom.

(h) Za podtočke (f) i (g), određeni alternativni aerodrom ili aerodromi moraju omogućiti postupanje u skladu s jednim od sljedećeg:

(1) podtočkama od (a) do (d), ako je uzletna-sletna staza u očekivano vrijeme dolaska suha;

(2) točkom CAT.POL.A.235 podtočkama od (a) do (d), ako je uzletna-sletna staza u očekivano vrijeme dolaska mokra ili onečišćena.";

(m) u točki CAT.POL.A.250 podtočki (b) umeće se sljedeća podpodtočka 11.a:

„11.a zabranjene su operacije u kojima je zahtijevana razdaljina za slijetanje skraćena u skladu s CAT.POL.A.255;";

(n) umeće se sljedeća točka CAT.POL.A.255.:

„**CAT.POL.A.255 Odobrenje operacija u kojima je zahtijevana razdaljina za slijetanje skraćena**

(a) Operator aviona može obavljati operacije slijetanja unutar 80 % raspoložive razdaljine za slijetanje (LDA) ako su ispunjeni sljedeći uvjeti:

1. MOPSC aviona nije veći od 19;

2. u AFM-u je za avion navedena izjava o prihvatljivosti za skraćenu zahtijevanu razdaljinu za slijetanje;

3. avion služi za operacije izvanrednog komercijalnog zračnog prijevoza na zahtjev;

4. masa pri slijetanju aviona takva je da se u skraćenoj razdaljini za slijetanje moguće potpuno zaustaviti:

5. operator je dobio prethodno odobrenje od nadležnog tijela.

(b) Za dobivanje odobrenja iz podtočke (a) podpodtočke 5. operator mora dokazati jedno od sljedećeg:

1. da je provedena procjena rizika kako bi se dokazalo da je postignuta razina sigurnosti koja je jednaka razini sigurnosti iz točke CAT.POL.A.230 podtočke (a) podpodtočke 1. ili 2., ovisno o tome što je primjenjivo;

2. da su ispunjeni sljedeći uvjeti:

i. Procedure posebnog prilaska su zabranjene, primjerice strmi prilasci, planirane visine zaslona veće od 60 ft ili manje od 35 ft, operacije pri smanjenoj vidljivosti, prilazi izvan kriterija za stabilizirani prilaz odobrenih točkom CAT.OP.MPA.115 podtočkom (a);

ii. zabranjene su operacije kratkog slijetanja u skladu s CAT.POL.A.250;

iii. zabranjeno je slijetanje na onečišćene uzletno-sletne staze;

iv. za letačku posadu utvrđen je proces osposobljavanja, provjere i praćenja;

v. operator uspostavlja program analize slijetanja na aerodrom (ALAP) kako bi osigurao da su ispunjeni sljedeći uvjeti:

(A) u očekivano vrijeme dolaska nije prognoziran leđni vjetar;

(B) ako se prognozira da će uzletno-sletna staza biti mokra u očekivano vrijeme dolaska, razdaljina za slijetanje pri otpremi utvrđuje se u skladu s točkom CAT.OP.MPA.303 podtočkom (a) ili (b), ovisno što je primjenjivo, ili iznosi 115 % razdaljine za slijetanje određene za suhe uzletno-sletne staze, ovisno o tome što je dulje;

(C) u očekivano vrijeme dolaska nije prognozirano da bi uzletno-sletna staza mogla biti onečišćena;

(D) u očekivano vrijeme dolaska nisu prognozirani nepovoljni vremenski uvjeti;

vi. sva oprema koja utječe na performanse pri slijetanju ispravna je prije početka leta;

vii. letačku posadu čine najmanje dva kvalificirana i obučena pilota koji imaju nedavno iskustvo u operacijama u kojima je zahtijevana razdaljina za slijetanje skraćena;

viii. na temelju prevladavajućih uvjeta za planirani let zapovjednik donosi konačnu odluku o provođenju operacija u kojima je zahtijevana razdaljina za slijetanje skraćena, a operacije ne mora provesti ako smatra da sigurnosni uvjeti nisu ispunjeni;

ix. dodatni uvjeti na aerodromu, ako ih je odredilo nadležno tijelo koje je certificiralo aerodrom, uzimajući u obzir orografske karakteristike područja prilaženja, dostupna pomagala za prilaženje te mogućnost neuspjelih prilaza i prekinutih slijetanja.";

(o) točka CAT.POL.A.330 zamjenjuje se sljedećim:

„**CAT.POL.A.330 Slijetanje – suhe uzletno-sletne staze**

(a) Masa aviona pri slijetanju, određena u skladu s točkom CAT.POL.A.105 podtočkom (a) za procijenjeno vrijeme slijetanja na odredišni aerodrom i na svaki drugi alternativni aerodrom, takva je da omogućuje slijetanje s potpunim zaustavljanjem s 50 ft iznad praga unutar 70 % LDA-a.

(b) Odstupajući od podtočke (a), a pod uvjetom da se postupa u skladu s točkom CAT.POL.A.355, masa aviona pri slijetanju, određena u skladu s točkom CAT.POL.A.105 podtočkom (a) za procijenjeno vrijeme slijetanja na odredišni aerodrom, takva je da omogućuje slijetanje s potpunim zaustavljanjem s 50 ft iznad praga unutar 80 % LDA.

(c) Pri određivanju mase pri slijetanju operator uzima u obzir sljedeće:

1. nadmorsku visinu aerodroma;

2. najviše 50 % čeone komponente vjetra ili najmanje 150 % leđne komponente vjetra;

3. vrstu površine uzletno-sletne staze;

4. nagib uzletno-sletne staze u smjeru slijetanja.

(d) Za operacije strmog prilaženja operator upotrebljava podatke o razdaljini slijetanja faktorizirane u skladu s podtočkom (a), na temelju visine zaslona koja je manja od 60 ft, ali nije manja od 35 ft, i ispunjava zahtjeve iz točke CAT.POL.A.345.

(e) Za operacije kratkog slijetanja operator upotrebljava podatke o razdaljini slijetanja faktorizirane u skladu s podtočkom (a) i ispunjava zahtjeve iz točke CAT.POL.A.350.

(f) Kad se avion otprema, slijetanje se predviđa:

1. na najpovoljniju uzletno-sletnu stazu, bez vjetra;

2. na uzletno-sletnu stazu koja će se najvjerojatnije dodijeliti za slijetanje uzimajući u obzir vjerojatnu brzinu i smjer vjetra, značajke aviona u vezi s njegovim upravljanjem na tlu te druge uvjete, kao što su pomagala za slijetanje i teren.

(g) Ako operator ne može ispuniti zahtjeve iz podtočke (f) podpodtočke 2. za odredišni aerodrom, avion se može otpremiti samo ako je određen alternativni aerodrom koji omogućava potpunu sukladnost s podtočkama (a) do (f).";

(p) točka CAT.POL.A.335 zamjenjuje se sljedećim:

„**CAT.POL.A.335 Slijetanje – mokre i onečišćene uzletno-sletne staze**

(a) Ako odgovarajuća meteorološka izvješća ili prognoze pokazuju da uzletno-sletna staza u procijenjeno vrijeme dolaska može biti mokra, LDA odgovara nečem od sljedećeg:

(1) razdaljini za slijetanje navedenoj u AFM-u za uporabu na mokrim uzletno-sletnim stazama u vrijeme otpreme, ali najmanje onoj koja se zahtijeva točkom CAT.POL.A.330;

(2) ako razdaljina za slijetanje u vrijeme otpreme nije navedena u AFM-u za uporabu na mokrim uzletno-sletnim stazama, najmanje 115 % zahtijevane razdaljine za slijetanje, utvrđeno u skladu s točkom CAT.POL.A.330 podtočkom (a);

(3) razdaljini za slijetanje kraćoj od one koja se zahtijeva podtočkom (a) podpodtočkom 2., ali ne kraćoj od one koja se zahtijeva točkom CAT.POL.A.330 podtočkom (a), kako je primjenjivo, ako uzletno-sletnu stazu odlikuju obilježja koja povećavaju trenje i ako AFM uključuje posebne dodatne informacije o razdaljinama za slijetanje na toj vrsti uzletno-sletne staze;

(4) odstupajući od podtočke (a) podpodtočaka 1., 2. i 3., za avione koji su odobreni za operacije smanjene razdaljine pri slijetanju u skladu s točkom CAT.POL.A.355, razdaljini za slijetanje utvrđenoj u skladu s točkom CAT.POL.A.355 podtočkom (b) podpodtočkom 7. podpodpodtočkom v. podpodpodpodtočkom B.

(b) Ako odgovarajuća meteorološka izvješća ili prognoze pokazuju da uzletno-sletna staza u procijenjeno vrijeme dolaska može biti onečišćena, razdaljina za slijetanje nije veća od LDA-a. Operator navodi u operativnom priručniku podatke o razdaljini slijetanja koje treba primijeniti.";

(q) umeće se sljedeća točka CAT.POL.A.355.:

„**CAT.POL.A.355 Odobrenje operacija u kojima je zahtijevana razdaljina za slijetanje skraćena**

(a) Za operacije avionima mase pri slijetanju koja omogućuje potpuno zaustavljanje pri slijetanju unutar 80 % LDA-a potrebno je prethodno odobrenje nadležnog tijela. Takvo se odobrenje mora ishoditi za svaku uzletno-sletnu stazu na kojoj se obavljaju operacije u kojima je zahtijevana razdaljina za slijetanje skraćena.

(b) Da bi dobio odobrenje iz podtočke (a), operator provodi procjenu rizika kako bi dokazao da je postignuta razina sigurnosti koja je jednaka predviđenoj točkom CAT.POL.A.330 podtočkom (a) te da su ispunjeni barem sljedeći uvjeti:

1. država u kojoj se nalazi aerodrom utvrdila je javni interes i operativnu nužnost takve operacije, bilo zbog udaljenosti aerodroma ili zbog fizičkih ograničenja povezanih s produljenjem uzletno-sletne staze;

2. zabranjene su operacije kratkog slijetanja u skladu s CAT.POL.A.350 i prilazi izvan kriterija za stabilizirani prilaz odobrenih točkom CAT.OP.MPA.115 podtočkom (a);

3. zabranjeno je slijetanje na onečišćene uzletno-sletne staze;

4. poseban postupak kontrole područja dodira s tlom definiran je u operativnom priručniku i provodi se; taj postupak mora uključivati odgovarajuće upute za prekide slijetanja ako u određenom području prvi dodir s tlom nije izvediv;

5. za letačku posadu utvrđen je odgovarajući program osposobljavanja i provjere za aerodrom;

6. letačka posada je kvalificirana i na predmetnom aerodromu ima nedavno iskustvo u operacijama u kojima je zahtijevana razdaljina za slijetanje bila skraćena;

7. operator uspostavlja program analize slijetanja na aerodrom (ALAP) kako bi osigurao da su ispunjeni sljedeći uvjeti:

   i. u očekivano vrijeme dolaska nije prognoziran leđni vjetar;

   ii. ako se prognozira da će uzletno-sletna staza biti mokra u očekivano vrijeme dolaska, razdaljina za slijetanje pri otpremi utvrđuje se u skladu s točkom CAT.OP.MPA.303 podtočkom (c) ili iznosi 115 % razdaljine za slijetanje određene za suhe uzletno-sletne staze, ovisno o tome što je dulje;

   iii. u očekivano vrijeme dolaska nije prognozirano da bi uzletno-sletna staza mogla biti onečišćena;

   iv. u očekivano vrijeme dolaska nisu prognozirani nepovoljni vremenski uvjeti;

8. uspostavljene su operativne procedure kako bi se osiguralo:

   i. da je sva oprema koja utječe na performanse pri slijetanju ispravna prije početka leta;

   ii. da letačka posada ispravno koristi uređaje za usporavanje;

9. utvrđene su posebne upute za održavanje i operativni postupci za uređaje za usporavanje u avionima kako bi se povećala pouzdanost tih sustava;

10. konačni prilaz i slijetanje provode se samo u vizualnim meteorološkim uvjetima (VMC);

11. u obzir su uzeti dodatni uvjeti na aerodromu, ako ih je odredilo nadležno tijelo koje je certificiralo aerodrom, uzimajući u obzir orografske karakteristike područja prilaženja, dostupna pomagala za prilaženje te mogućnost neuspjelih prilaza i prekinutih slijetanja.";

(r) u točki CAT.POL.A.415 podtočke (d) i (e) zamjenjuju se sljedećim:

„(d) Ako navigacijska točnost ne ispunjava barem specifikaciju navigacije RNAV 5, širina granica iz podtočke (a) povećava se na 18,5 km (10 NM).

(e) izbacivanje goriva tijekom leta dopušteno je do mjere potrebne za dolazak do aerodroma ako se za avion pretpostavlja slijetanje nakon kvara motora s potrebnim rezervama goriva u skladu s točkom CAT.OP.MPA.150, odgovarajućima za alternativni aerodrom, ako se upotrebljava sigurnosni postupak";

(s) točka CAT.POL.A.420 zamjenjuje se sljedećim:

„**CAT.POL.A.420 Na ruti – avioni s tri ili više motora, dva motora izvan pogona**

(a) Avion s tri ili više motora ne smije ni u kojoj točki duž planirane rute biti više od 90 minuta udaljen od aerodroma na kojem su zahtjevi za očekivanu masu pri slijetanju iz točke CAT.POL.A.230 ili točke CAT.POL.A.430 podtočke (a) adekvatno ispunjeni, pri čemu svi motori rade na putnoj brzini ili potisku, prema potrebi, pri standardnoj temperaturi i bez vjetra, osim ako se poštuju podtočke od (b) do (f) ove točke.

(b) Putanja leta za avion s dva motora izvan pogona mora biti takva da u očekivanim meteorološkim uvjetima avion može za najmanje 2 000 ft preletjeti sve prepreke unutar 9,3 km (5 NM) na objema stranama planirane putanje i stići do aerodroma koji ispunjava zahtjeve u pogledu performansi koji se primjenjuju za očekivanu masu pri slijetanju.

(c) Pretpostavlja se da će dva motora otkazati na najkritičnijoj točki onog dijela rute u kojem je avion, sa svim motorima na putnoj brzini ili potisku, prema potrebi, pri standardnoj temperaturi i bez vjetra, više od 90 minuta leta udaljen od aerodroma iz podtočke (a).

(d) Očekivana masa aviona na točki na kojoj se predviđa kvar dvaju motora ne smije biti manja od one koja bi uključivala dovoljno goriva za nastavljanje leta do aerodroma na koji se planira slijetanje i za dolazak do njega na najmanje 450 m (1 500 ft) izravno iznad područja za slijetanje te nakon toga za letenje na toj visini još 15 minuta putnom brzinom ili potiskom, prema potrebi.

(e) Smatra se da je avion u stanju penjati se brzinom 150 ft u minuti manjom od specificirane.

(f) Ako navigacijska točnost ne ispunjava barem specifikaciju navigacije RNAV 5, širina granica iz podtočke (a) povećava se na 18,5 km (10 NM).

(g) Izbacivanje goriva tijekom leta dopušteno je do mjere potrebne da se do aerodroma stigne sa zahtijevanim rezervama goriva kako je navedeno u podtočki (d), ako se upotrebljava sigurnosni postupak.";

(t) u točki CAT.POL.A.430 podtočki (a) podpodtočka 4. zamjenjuje se sljedećim:

„4. nagib uzletno-sletne staze u smjeru slijetanja.";

(u) u točki CAT.POL.A.435 podtočka (a) zamjenjuje se sljedećim:

„(a) Ako odgovarajuća meteorološka izvješća ili prognoze pokazuju da uzletno-sletna staza u procijenjeno vrijeme dolaska može biti mokra, LDA odgovara nečem od sljedećeg:

1. razdaljini za slijetanje navedenoj u AFM-u za uporabu na mokrim uzletno-sletnim stazama u vrijeme otpreme, ali najmanje onoj koja se zahtijeva točkom CAT.POL.A.430;

2. ako razdaljina za slijetanje u vrijeme otpreme nije navedena u AFM-u za uporabu na mokrim uzletno-sletnim stazama, najmanje 115 % zahtijevane razdaljine za slijetanje, utvrđeno u skladu s točkom CAT.POL.A.430.";

v. u točki CAT.IDE.A.185 dodaje se sljedeća podtočka i.:

„(i) Avioni najveće dopuštene mase pri polijetanju (MCTOM) veće od 27 000 kg kojima je individualna svjedodžba o plovidbenosti (CofA) prvi puta izdana 5. rujna 2022. ili poslije moraju biti opremljeni zamjenskim izvorom energije na koji se CVR i neusmjereni mikrofon u pilotskoj kabini automatski preusmjeravaju u slučaju potpunog prekida napajanja CVR-a.";

(w) umeće se sljedeća točka CAT.IDE.A.191.:

„**CAT.IDE.A.191 Lagani uređaj za snimanje leta**

(a) Turbinski avioni čiji je MTCOM 2 250 kg ili više i avioni s MOPSC-om većim od 9 moraju biti opremljeni uređajem za snimanje leta ako su ispunjeni svi sljedeći uvjeti:

1. nisu obuhvaćeni točkom CAT.IDE.A.190 podtočkom (a);

2. individualna svjedodžba o plovidbenosti (CofA) prvi puta im je izdana 5. rujna 2022. ili poslije.

(b) Uređajem za snimanje leta moraju se bilježiti podaci o letu ili snimati slike dostatne za određivanje putanje leta i brzine zrakoplova.

(c) U uređaju za snimanje leta čuvaju se podaci o letu i slike prikupljeni tijekom barem posljednjih pet sati.

(d) Uređaj za snimanje leta počinje automatski snimati prije nego što se avion može započeti kretati na vlastiti pogon, a snimati automatski prestaje nakon što se avion više ne može kretati na vlastiti pogon.

(e) Ako uređaj za snimanje leta snima slike ili zvuk u pilotskoj kabini, zapovjedniku na raspolaganju mora biti funkcija koja slikovne i zvučne zapise načinjene prije uključivanja te funkcije modificira tako da se ti zapisi ne mogu normalnim tehnikama ni reproducirati ni kopirati.";

x. točka CAT.IDE.A.230 podtočka (b) zamjenjuje se sljedećim:

„(b) Ako tlak u kabini padne, a kabina je na visini višoj od 8 000 ft, ali najviše na 15 000 ft, zaliha kisika iz podtočke (a) mora biti dovoljna za ostatak leta za barem 2 % putnika, a u svakom slučaju za barem jednu osobu.";

(y) točka CAT.IDE.A.230 podtočka (d) zamjenjuje se sljedećim:

„(d) Oprema za kisik za prvu pomoć mora stvarati maseni protok do svake osobe.";

(z) točka CAT.IDE.A.345 mijenja se kako slijedi:

i. naslov točke zamjenjuje se sljedećim:

„**CAT.IDE.A.345 Komunikacijska, navigacijska i nadzorna oprema za operacije prema IFR-u ili prema VFR-u na rutama na kojima se navigacija ne obavlja prema vizualnim orijentirima**"

ii. točka CAT.IDE.A.345 podtočka (a) zamjenjuje se sljedećim:

„(a) Avioni kojima se upravlja prema IFR-u ili prema VFR-u na rutama na kojima se navigacija ne može obavljati prema vizualnim orijentirima moraju biti opremljeni radiokomunikacijskom, navigacijskom i nadzornom opremom u skladu s primjenjivim zahtjevima zračnog prostora."

(aa) umeće se sljedeća točka CAT.IDE.H.191.:

„CAT.IDE.H.191 Lagani uređaj za snimanje leta

(a) Turbinski helikopteri čiji je MTCOM 2 250 kg ili više moraju biti opremljeni uređajem za snimanje leta ako su ispunjeni svi sljedeći uvjeti:

1. nisu obuhvaćeni točkom CAT.IDE.H.190 podtočkom (a);

2. individualna svjedodžba o plovidbenosti (CofA) prvi puta im je izdana 5. rujna 2022. ili poslije.

(b) Uređajem za snimanje leta moraju se bilježiti podaci o letu odnosno snimati slike dostatne za određivanje putanje leta i brzine zrakoplova.

(c) U uređaju za snimanje leta čuvaju se podaci o letu i slike prikupljeni tijekom barem posljednjih pet sati.

(d) Uređaj za snimanje leta počinje automatski snimati prije nego što se helikopter može započeti kretati na vlastiti pogon, a snimati automatski prestaje nakon što se helikopter više ne može kretati na vlastiti pogon.

(e) Ako uređaj za snimanje leta snima slike ili zvuk u pilotskoj kabini, zapovjedniku na raspolaganju mora biti funkcija koja slikovne i zvučne zapise načinjene prije uključivanja te funkcije modificira tako da se ti zapisi ne mogu normalnim tehnikama ni reproducirati ni kopirati.";

(bb) točka CAT.IDE.H.345 mijenja se kako slijedi:

i. naslov točke zamjenjuje se sljedećim:

„**CAT.IDE.H.345 Komunikacijska, navigacijska i nadzorna oprema za operacije prema IFR-u ili prema VFR-u na rutama na kojima se navigacija ne obavlja prema vizualnim orijentirima**"

ii. točka CAT.IDE.H.345 podtočka (a) zamjenjuje se sljedećim:

„(a) Avioni kojima se upravlja prema IFR-u ili prema VFR-u na rutama na kojima se navigacija ne može obavljati prema vizualnim orijentirima moraju biti opremljeni radiokomunikacijskom, navigacijskom i nadzornom opremom u skladu s primjenjivim zahtjevima zračnog prostora."

(5) Prilog V. (dio-SPA) mijenja se kako slijedi:

(a) točka SPA.SET-IMC.105 podtočka (b) zamjenjuje se sljedećim:

„(b) uspostavljene su posebne upute i postupci za održavanje kako bi se osigurale potrebne razine kontinuirane plovidbenosti i pouzdanosti aviona i njegova pogonskog sustava te su uključeni u operatorov program održavanja zrakoplova u skladu s Uredbom (EU) br. 1321/2014, uključujući sve od sljedećeg:

1. program praćenja kretanja parametara motora, osim za avione kojima je prva individualna svjedodžba o plovidbenosti izdana nakon 31. prosinca 2004. i koji imaju automatski sustav praćenja kretanja tih parametara;

2. program osiguravanja pouzdanosti pogonskog sustava i pridruženih sustava;";

(6) Prilog VI. (dio-NCC) mijenja se kako slijedi:

(a) točka NCC.GEN.101 zamjenjuje se sljedećim:

„Ovlaštene organizacije za osposobljavanje koje se moraju pridržavati ovog Priloga moraju se pridržavati i sljedećeg:

(a) točke ORO.GEN.310, prema potrebi; i

(b) točke ORO.MLR.105.";

(b) točka NCC.GEN.145 zamjenjuje se sljedećim:

„**NCC.GEN.145 Rukovanje zapisima uređaja za snimanje leta: čuvanje, izrada, zaštita i upotreba**

(a) Nakon nesreće, ozbiljne nezgode ili događaja koje je utvrdilo istražno tijelo, operater zrakoplova čuva izvorno zapisane podatke iz uređaja za snimanje leta 60 dana ili dok istražno tijelo ne odredi drugačije.

(b) Operator provodi operativne provjere i ocjenjivanja tih zapisa kako bi osigurao neprestanu ispravnost uređaja za snimanje leta čije je imanje obvezno.

(c) Operator mora osigurati čuvanje zapisa parametara leta i komunikacijskih poruka podatkovne veze za koje je propisano da ih se mora bilježiti uređajima za snimanje leta. Međutim, za potrebe ispitivanja i održavanja tih uređaja za snimanje leta, u vrijeme testiranja smije se izbrisati najstariji zabilježeni materijal u trajanju do jednog sata.

(d) Operator čuva i održava ažurnom dokumentaciju koja sadržava informacije potrebne za pretvorbu neobrađenih podataka o letu u parametre izražene u tehničkim jedinicama.

(e) Operator stavlja na raspolaganje sve sačuvane zapise uređaja za snimanje leta, ako tako odredi nadležno tijelo.

(f) Ne dovodeći u pitanje Uredbu (EU) br. 996/2010 ni Uredbu (EU) 2016/679:

1. Osim za osiguravanje ispravnosti uređaja za snimanje leta, zvučni zapisi iz tog uređaja smiju se otkriti i koristiti samo ako su ispunjeni svi sljedeći uvjeti:

i. ako je propisan postupak koji se odnosi na rukovanje takvim zvučnim zapisima i njihovim prijepisima;

ii. uz prethodnu suglasnost svih članova posade i osoblja za održavanje na koje se zapis odnosi;

iii. takvi zvučni zapisi koriste se samo za održavanje ili za poboljšanje sigurnosti.

1.a Kada se zvučni zapisi uređaja za snimanje leta pregledavaju u cilju osiguranja ispravnosti tih uređaja, operator je dužan štititi privatnost tih zvučnih zapisa i osigurati da ih se ne objavljuje niti koristi ni za što drugo osim za osiguravanje ispravnosti uređaja za snimanje leta.

2. Ni parametri leta ni komunikacijske poruke podatkovne veze zabilježene u uređaju za snimanje leta ne smiju se koristiti u druge svrhe osim za istraživanje nesreće ili nezgode za koju se zahtijeva izvješćivanje, osim ako takvi zapisi ispunjavaju neki od sljedećih uvjeta:

i. operator ih upotrebljava isključivo u svrhu plovidbenosti ili održavanja;

ii. anonimizirani su;

iii. objavljeni su u skladu sa sigurnosnim postupcima.

3. Osim za osiguravanje ispravnosti uređaja za snimanje leta, slike pilotske kabine načinjene tim uređajem smiju se otkriti i koristiti samo ako su ispunjeni svi sljedeći uvjeti:

i. ako je propisan postupak za rukovanje takvim slikovnim zapisima;

ii. uz prethodnu suglasnost svih članova posade i osoblja za održavanje na koje se zapis odnosi;

iii. takvi slikovni zapisi koriste se samo za održavanje ili za poboljšanje sigurnosti.

3.a Kada se slike pilotske kabine načinjene uređajem za snimanje leta pregledavaju radi osiguranja ispravnosti tog uređaja:

i. ne smiju ih se otkrivati ni koristiti u druge svrhe osim za osiguravanje ispravnosti uređaja za snimanje leta;

ii. ako je vjerojatno da će dijelovi tijela članova posade biti vidljivi na slikama, operator osigurava privatnost tih slika.";

(c) točka NCC.OP.225 zamjenjuje se sljedećim:

„**NCC.OP.225 Uvjeti za prilaz i slijetanje – avioni**

Prije započinjanja prilaženja za slijetanje glavni pilot se uvjerava da, u skladu s podacima koje ima na raspolaganju, vremenski uvjeti na aerodromu ili operativnoj površini te stanje uzletno-sletne staze kojom se namjerava koristiti neće spriječiti sigurno prilaženje, slijetanje ni neuspjelo prilaženje.";

(d) umeće se sljedeća točka NCC.OP.226.:

„**NCC.OP.226 Uvjeti za prilaz i slijetanje – helikopteri**

Prije započinjanja prilaženja za slijetanje glavni pilot se uvjerava da, u skladu s podacima koje ima na raspolaganju, vremenski uvjeti na aerodromu ili operativnoj površini te stanje FATO-a kojim se namjerava koristiti neće spriječiti sigurno prilaženje, slijetanje ni neuspjelo prilaženje.";

(7) Prilog VII. (dio-NCO) mijenja se kako slijedi:

(a) točka NCO.OP.205 zamjenjuje se sljedećim:

„**NCO.OP.205 Uvjeti za prilaz i slijetanje – avioni**

Prije započinjanja prilaženja za slijetanje glavni pilot se uvjerava da, u skladu s podacima koje ima na raspolaganju, vremenski uvjeti na aerodromu ili operativnoj površini te stanje uzletno-sletne staze kojom se namjerava koristiti neće spriječiti sigurno prilaženje, slijetanje ni neuspjelo prilaženje.";

(b) umeće se sljedeća točka NCO.OP.206:

„**NCO.OP.206 Uvjeti za prilaz i slijetanje – helikopteri**

Prije započinjanja prilaženja za slijetanje glavni pilot se uvjerava da, u skladu s podacima koje ima na raspolaganju, vremenski uvjeti na aerodromu ili operativnoj površini te stanje FATO-a kojim se namjerava koristiti neće spriječiti sigurno prilaženje, slijetanje ni neuspjelo prilaženje.";

(c) točka NCO.SPEC.MCF.105 podtočka (a) zamjenjuje se sljedećim:

„(b) Odstupajući od točke NCO.GEN.105 podtočke (a) podpodtočke 4. ovog Priloga, probni let nakon održavanja može se izvoditi zrakoplovom koji je pušten u promet s nepotpuno provedenim održavanjem u skladu s točkom M.A.801 podtočkom (f) Priloga I. (dio-M), točkom 145.A.50 podtočkom (e) Priloga II. (dio-145) ili točkom ML.A.801 podtočkom (f) Priloga V.b (dio-ML) Uredbi Komisije (EU) br. 1321/2014.";

(d) točka NCO.SPEC.MCF.130 zamjenjuje se sljedećim:

„NCO.SPEC.MCF.130 Simulirani neuobičajeni ili hitni postupci tijekom leta

Odstupajući od točke NCO.SPEC.145, glavni pilot može simulirati situacije u kojima se moraju primijeniti neuobičajeni ili hitni postupci dok je stručnjak zadatka u zrakoplovu ako se simulacijom mora ispuniti svrha leta i ako je utvrđena u kontrolnoj listi iz točke NCO.SPEC.MCF.110 ili u operativnim postupcima.";

(8) Prilog VIII. (dio-SPO) mijenja se kako slijedi:

(a) točka SPO.GEN.140 podtočka (a) podpodtočka 10. zamjenjuje se sljedećim:

„10. tehnička knjiga zrakoplova u skladu s Uredbom (EU) br. 1321/2014, ako je primjenjivo;";

(b) točka SPO.GEN.145 zamjenjuje se sljedećim:

„**SPO.GEN.145 Rukovanje zapisima uređaja za snimanje leta: čuvanje, izrada, zaštita i upotreba**

(a) Nakon nesreće, ozbiljne nezgode ili događaja koje je utvrdilo istražno tijelo, operater zrakoplova čuva izvorno zapisane podatke iz uređaja za snimanje leta 60 dana ili dok istražno tijelo ne odredi drugačije.

(b) Operator provodi operativne provjere i ocjenjivanja tih zapisa kako bi osigurao neprestanu ispravnost uređaja za snimanje leta čije je imanje obvezno.

(c) Operator mora osigurati čuvanje zapisa parametara leta i komunikacijskih poruka podatkovne veze za koje je propisano da ih se mora bilježiti uređajima za snimanje leta. Međutim, za potrebe ispitivanja i održavanja tih uređaja za snimanje leta, u vrijeme testiranja smije se izbrisati najstariji zabilježeni materijal u trajanju do jednog sata.

(d) Operator čuva i održava ažurnom dokumentaciju koja sadržava informacije potrebne za pretvorbu neobrađenih podataka o letu u parametre izražene u tehničkim jedinicama.

(e) Operator stavlja na raspolaganje sve sačuvane zapise uređaja za snimanje leta, ako tako odredi nadležno tijelo.

(f) Ne dovodeći u pitanje Uredbu (EU) br. 996/2010 ni Uredbu (EU) 2016/679, osim u svrhe osiguravanja ispravnosti uređaja za snimanje leta:

1. zvučni zapisi iz uređaja za snimanje leta smiju se otkriti i koristiti samo ako su ispunjeni svi sljedeći uvjeti:

i. ako je propisan postupak koji se odnosi na rukovanje takvim zvučnim zapisima i njihovim prijepisima;

ii. uz prethodnu suglasnost svih članova posade i osoblja za održavanje na koje se zapis odnosi;

iii. takvi zvučni zapisi koriste se samo za održavanje ili za poboljšanje sigurnosti.

1.a Kada se zvučni zapisi uređaja za snimanje leta pregledavaju u cilju osiguranja ispravnosti tih uređaja, operator je dužan štititi privatnost tih zvučnih zapisa i osigurati da ih se ne objavljuje niti koristi ni za što drugo osim za osiguravanje ispravnosti uređaja za snimanje leta.

2. Ni parametri leta ni komunikacijske poruke podatkovne veze zabilježene u uređaju za snimanje leta ne smiju se koristiti u druge svrhe osim za istraživanje nesreće ili nezgode za koju se zahtijeva izvješćivanje. To se ograničenje ne primjenjuje ako takvi zapisi ispunjavaju bilo koji od sljedećih uvjeta:

i. operator ih upotrebljava isključivo u svrhu plovidbenosti ili održavanja;

ii. anonimizirani su;

iii. objavljeni su u skladu sa sigurnosnim postupcima.

3. Osim za osiguravanje ispravnosti uređaja za snimanje leta, slike pilotske kabine načinjene tim uređajem smiju se otkriti i koristiti samo ako su ispunjeni svi sljedeći uvjeti:

i. ako je propisan postupak za rukovanje takvim slikovnim zapisima;

ii. uz prethodnu suglasnost svih članova posade i osoblja za održavanje na koje se zapis odnosi;

iii. takvi slikovni zapisi koriste se samo za održavanje ili za poboljšanje sigurnosti.

3.a Kada se slike pilotske kabine načinjene uređajem za snimanje leta pregledavaju radi osiguranja ispravnosti tog uređaja:

i. ne smiju se otkrivati ni koristiti u druge svrhe osim za osiguravanje ispravnosti uređaja za snimanje leta;

ii. ako je vjerojatno da će dijelovi tijela članova posade biti vidljivi na slikama, operator osigurava privatnost tih slika.";

(c) točka SPO.OP.210 zamjenjuje se sljedećim:

„**SPO.OP.210 Uvjeti za prilaz i slijetanje – avioni**

Prije započinjanja prilaženja za slijetanje glavni pilot se uvjerava da, u skladu s podacima koje ima na raspolaganju, vremenski uvjeti na aerodromu ili operativnoj površini te stanje uzletno-sletne staze kojom se namjerava koristiti neće spriječiti sigurno prilaženje, slijetanje ni neuspjelo prilaženje.";

(d) umeće se sljedeća točka SPO.OP.211:

„**SPO.OP.211 Uvjeti za prilaz i slijetanje – helikopteri**

Prije započinjanja prilaženja za slijetanje glavni pilot se uvjerava da, u skladu s podacima koje ima na raspolaganju, vremenski uvjeti na aerodromu ili operativnoj površini te stanje FATO-a kojim se namjerava koristiti neće spriječiti sigurno prilaženje, slijetanje ni neuspjelo prilaženje.";

(e) umeće se sljedeća točka SPO.IDE.A.146:

„**SPO.IDE.A.146 Lagani uređaj za snimanje leta**

(a) Turbinski avioni čiji je MTCOM 2 250 kg ili više i avioni s MOPSC-om većim od 9 moraju biti opremljeni uređajem za snimanje leta ako su ispunjeni svi sljedeći uvjeti:

1. nisu obuhvaćeni točkom SPO.IDE.A.145 podtočkom (a);

2. koriste se za komercijalne operacije;

3. individualna svjedodžba o plovidbenosti (CofA) prvi puta im je izdana 5. rujna 2022. ili poslije.

(b) Uređajem za snimanje leta moraju se bilježiti podaci o letu ili snimati slike dostatne za određivanje putanje leta i brzine zrakoplova.

(c) U uređaju za snimanje leta čuvaju se podaci o letu i slike prikupljeni tijekom barem posljednjih pet sati.

(d) Uređaj za snimanje leta počinje automatski snimati prije nego što se avion može započeti kretati na vlastiti pogon, a snimati automatski prestaje nakon što se avion više ne može kretati na vlastiti pogon.

(e) Ako uređaj za snimanje leta snima slike ili zvuk u pilotskoj kabini, zapovjedniku na raspolaganju mora biti funkcija koja slikovne i zvučne zapise načinjene prije uključivanja te funkcije modificira tako da se ti zapisi ne mogu normalnim tehnikama ni reproducirati ni kopirati.";

(f) umeće se sljedeća točka SPO.IDE.H.146:

„**SPO.IDE.H.146 Lagani uređaj za snimanje leta**

(a) Turbinski helikopteri čiji je MTCOM 2 250 kg ili više moraju biti opremljeni uređajem za snimanje leta ako su ispunjeni svi sljedeći uvjeti:

1. obuhvaćeni su točkom SPO.IDE.H.145 podtočkom (a);

2. koriste se za komercijalne operacije;

3. individualna svjedodžba o plovidbenosti (CofA) prvi puta im je izdana 5. rujna 2022. ili poslije.

(b) Uređajem za snimanje leta moraju se bilježiti podaci o letu odnosno snimati slike dostatne za određivanje putanje leta i brzine zrakoplova.

(c) U uređaju za snimanje leta čuvaju se podaci o letu i slike prikupljeni tijekom barem posljednjih pet sati.

(d) Uređaj za snimanje leta počinje automatski snimati prije nego što se helikopter može započeti kretati na vlastiti pogon, a snimati automatski prestaje nakon što se helikopter više ne može kretati na vlastiti pogon.

(e) Ako uređaj za snimanje leta snima slike ili zvuk u pilotskoj kabini, zapovjedniku na raspolaganju mora biti funkcija koja slikovne i zvučne zapise načinjene prije uključivanja te funkcije modificira tako da se ti zapisi ne mogu normalnim tehnikama ni reproducirati ni kopirati.";

(g) točka SPO.SPE.MCF.100 podtočka (a) zamjenjuje se sljedećim:

„(a) probni let nakon održavanja razine A – za let u kojem se očekuje primjena postupaka za neuobičajene ili hitne situacije, kako je definirano u letačkom priručniku zrakoplova, ili u slučaju kad se letom treba provjeriti funkcioniranje rezervnog sustava ili drugih sigurnosnih naprava;".