II

(Nezakonodajni akti)

UREDBE

UREDBA KOMISIJE (EU) 2017/363

z dne 1. marca 2017

o spremembi Uredbe (EU) št. 965/2012 glede posebne odobritve operacij z enomotornimi turbinskimi letali ponoči ali v instrumentalnih meteoroloških razmerah in zahtev za odobritev usposabljanja za ravnanje z nevarnim blagom v zvezi s komercialnimi specializiranimi operacijami, nekomercialnimi operacijami s kompleksnimi zrakoplovi na motorni pogon in nekomercialnimi specializiranimi operacijami s kompleksnimi zrakoplovi na motorni pogon

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije,

ob upoštevanju Uredbe (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. februarja 2008 o skupnih predpisih na področju civilnega letalstva in ustanovitvi Evropske agencije za varnost v letalstvu in razveljavitvi Direktive Sveta 91/670/EGS, Uredbe (ES) št. 1592/2002 in Direktive 2004/36/ES ([1]) ter zlasti člena 8(5) Uredbe,

ob upoštevanju naslednjega:

(1) V skladu z Uredbo (ES) št. 216/2008 bi morala Komisija sprejeti potrebne izvedbene predpise za vzpostavitev pogojev za varno delovanje zrakoplovov. Uredba Komisije (EU) št. 965/2012 ([2]) določa te pogoje.

(2) Uporaba Uredbe (EU) št. 965/2012 za prelete letal bi pomenila nesorazmerno upravno breme za industrijo in pristojne organe. Da bi uvedli bolj sorazmeren in na tveganju osnovan pristop k uporabi Uredbe (EU) št. 965/2012, bi bilo treba iz njene uporabe izvzeti enkratne lete brez prevoza potnikov ali tovora, pri katerih gre za prelet letala zaradi prenove, popravila, pregledov vzdrževanja, inšpekcijskih pregledov, dostave, izvoza ali podobnih namenov.

(3) Standardi in priporočene prakse Mednarodne organizacije civilnega letalstva (ICAO), določeni v delu I Priloge 6 h Konvenciji o mednarodnem civilnem letalstvu, ki je bila podpisana v Chicagu dne 7. decembra 1944, vključujejo določbe o operacijah enomotornih turbinskih letal ponoči ali v instrumentalnih meteoroloških razmerah. Navedene določbe med drugim vključujejo zahtevo, da država operatorja pri odobritvi takšnih operacij zagotovi, da so izpolnjeni nekateri pogoji, vključno s tistimi, ki se nanašajo na vgrajeno opremo, zanesljivost motorjev, spremljanje parametrov motorjev, postopke operatorja in usposabljanje letalske posadke. Pravo Unije bi bilo treba uskladiti z navedenimi določbami, tako da bi zagotovili, da mora operacije komercialnega zračnega prevoza z enomotornimi letali ponoči ali v instrumentalnih meteoroloških razmerah odobriti pristojni organ.

([1]) UL L 79, 19.3.2008, str. 1.
([2]) Uredba Komisije (EU) št. 965/2012 z dne 5. oktobra 2012 o tehničnih zahtevah in upravnih postopkih za letalske operacije v skladu z Uredbo (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 296, 25.10.2012, str. 1).

(4) Z navedeno uskladitvijo postane možnost operacij enomotornih letal na podlagi odstopanja iz člena 6(5) Uredbe (EU) št. 965/2012 v pogojih, določenih v obstoječih izjemah, ki so jih odobrile države članice v skladu s členom 8(2) Uredbe Sveta (EGS) št. 3922/91 ([1]), zastarela. Navedeno določbo bi bilo zato treba črtati. Da bi zagotovili nemoten prehod, bi bilo treba navedene izjeme za operacije enomotornih letal, vključno s pogoji, določenimi v izjemah, primerno obdobje po začetku veljavnosti te uredbe obravnavati kot odobritve s strani pristojnega organa v skladu z usklajenim pravnim okvirom. Po navedenem prehodnem obdobju takšnih izjem ne bi smelo biti več mogoče uporabljati, saj bi se namesto njih zahtevale odobritve. Še naprej bi bilo treba priglašati vse pomembne spremembe operacij navedenih letal med navedenim prehodnim obdobjem.

(5) Za operatorje, ki opravljajo komercialne specializirane operacije, in operatorje, ki opravljajo nekomercialne operacije s kompleksnimi zrakoplovi na motorni pogon ali nekomercialne specializirane operacije s kompleksnimi zrakoplovi na motorni pogon, ki ne prevažajo nevarnega blaga, bi moralo še naprej veljati, da vzpostavijo in vzdržujejo programe usposabljanja osebja za nevarno blago v skladu s Prilogo III (delom ORO) k Uredbi (EU) št. 965/2012. Da bi uvedli bolj sorazmeren in na tveganju osnovan pristop k uporabi navedenih pravil, se od pristojnega organa ne bi več smelo zahtevati, da odobri takšne programe usposabljanja.

(6) Uredbo (EU) št. 965/2012 bi bilo zato treba ustrezno spremeniti. Zlasti bi bilo treba spremeniti Prilogo III (del ORO) k navedeni uredbi, da bi sprejeli bolj sorazmeren in na tveganju osnovan pristop k zahtevam za odobritev programov usposabljanja osebja za nevarno blago, v Prilogo V (del SPA) k navedeni uredbi pa bi bilo treba dodati nov poddel o operacijah z enomotornimi turbinskimi letali.

(7) Ukrepi iz te uredbe glede enomotornih turbinskih letal temeljijo na mnenju ([2]), ki ga je izdala Evropska agencija za varnost v letalstvu v skladu s točko (b) člena 17(2) in členom 19(1) Uredbe (ES) št. 216/2008.

(8) Ukrepi iz te uredbe so v skladu z mnenjem odbora, ustanovljenega s členom 65 Uredbe (ES) št. 216/2008 –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

Člen 1

Uredba (EU) št. 965/2012 se spremeni:

1. člen 6(3) se nadomesti z naslednjim:

„3. Z odstopanjem od člena 5 ter brez poseganja v Uredbo (ES) št. 216/2008 in Uredbo Komisije (EU) št. 748/2012 (*) v zvezi z dovoljenjem za letenje se leti, povezani z uvedbo ali spremembo vrst zrakoplovov, ki jih izvajajo projektivne in proizvodne organizacije v okviru svojih privilegijev, ter leti, pri katerih ne gre za prevoz potnikov ali tovora, temveč za prelet letala zaradi prenove, popravila, pregledov vzdrževanja, inšpekcijskih pregledov, dostave, izvoza ali podobnih namenov, izvajajo pod pogoji, določenimi v nacionalni zakonodaji držav članic.

(*) Uredba Komisije (EU) št. 748/2012 z dne 3. avgusta 2012 o določitvi izvedbenih določb za certificiranje zrakoplovov in sorodnih proizvodov, delov in naprav glede plovnosti in okoljske ustreznosti ter potrjevanje projektivnih in proizvodnih organizacij (UL L 224, 21.8.2012, str. 1).“;

2. člen 6(5) se nadomesti z naslednjim:

„5. Do 2. septembra 2017 se izjeme, odobrene pred 22. marcem 2017 v skladu s členom 8(2) Uredbe (EGS) št. 3922/91 na podlagi člena 6(5) Uredbe (EU) št. 965/2012, ki se je uporabljal pred 22. marcem 2017, obravnavajo kot odobritve iz točke (a) CAT.POL.A.300 Priloge IV (dela CAT). Po 2. septembru 2017 navedene izjeme ne veljajo več za operacije enomotornih letal.

([1]) Uredba Sveta (EGS) št. 3922/91 z dne 16. decembra 1991 o uskladitvi tehničnih predpisov in upravnih postopkov na področju civilnega letalstva (UL L 373, 31.12.1991, str. 4).

([2]) Mnenje Evropske agencije za varnost v letalstvu št. 06/2015 z dne 11. novembra 2015 glede Uredbe Komisije o določitvi tehničnih zahtev za posebne odobritve operacij enomotornih turbinskih zrakoplovov ponoči ali v instrumentalnih meteoroloških razmerah.

Če je med 22. marcem 2017 in 2. septembrom 2017 predvidena kakršna koli sprememba operacij zadevnih letal, ki vpliva na pogoje, določene v navedenih izjemah, se navedena predvidena sprememba pred izvedbo priglasi Komisiji in Agenciji. Komisija in Agencija ocenita predvideno spremembo v skladu s členom 14(5) Uredbe (ES) št. 216/2008.“;

3. priloge II, III, IV in V se spremenijo v skladu s Prilogo k tej uredbi.

Člen 2

Ta uredba začne veljati dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

V Bruslju, 1. marca 2017

Za Komisijo
Predsednik
Jean-Claude JUNCKER

PRILOGA

Priloge II, III, IV in V k Uredbi (EU) št. 965/2012 se spremenijo:

1. v Prilogi II (delu ARO) se Dodatek II nadomesti z naslednjim:

„Dodatek II

OPERATIVNE SPECIFIKACIJE **(za katere veljajo odobreni pogoji iz operativnega priročnika)**				
Kontaktni podatki izdajatelja: Telefon ([1]): _____; telefaks: _____ ; e-naslov: _____				
AOC ([2]): Ime operatorja ([3]): Datum ([4]): Podpis: DBA tržno ime: Operativne specifikacije #:				
Model zrakoplova ([5]): Registrske oznake ([6]):				
Vrste operacij: komercialni zračni prevoz ☐ potniki ☐ tovor ☐ drugo ([7]): _____				
Območje operacije ([8]):				
Posebne omejitve ([9]):				
Posebne odobritve:	Da	Ne	Specifikacija ([10])	Opombe
Nevarno blago	☐	☐		
Operacije pri zmanjšani vidljivosti Vzlet Prilet in pristanek	☐	☐	komercialni zračni prevoz ([11]) RVR ([12]): m DA/H: ft RVR: m	
RVSM ([13]) ☐ Ni relevantno.	☐	☐		
ETOPS ([14]) ☐ Ni relevantno.	☐	☐	Najdaljši preusmeritveni čas ([15]): min.	
Specifikacije kompleksne navigacije za operacije PBN ([16])	☐	☐		([17])
Specifikacije minimalne navigacijske zmogljivosti	☐	☐		
Operacije enomotornih turbinskih letal ponoči ali v instrumentalnih meteoroloških razmerah (IMC) (SET-IMC)	☐	☐	([18])	
Helikopterske operacije z uporabo sistemov za nočno gledanje	☐	☐		
Helikopterske operacije z obešenim tovorom	☐	☐		
Operacije helikopterske nujne medicinske pomoči	☐	☐		
Helikopterske operacije na morju	☐	☐		
Usposabljanje kabinskega osebja ([19])	☐	☐		
Izdaja potrdila CC ([20])	☐	☐		
Stalna plovnost	☐	☐	([21])	
Drugo ([22])				

([1]) Telefon in telefaks pristojnega organa, vključno s kodo države. Navedite e-naslov, če je na voljo.
([2]) Vpišite pripadajočo številko spričevala letalskega prevoznika (AOC).
([3]) Vpišite registrirano ime operatorja in njegovo tržno ime, če je drugačno. Pred tržno ime vpišite ‚DBA' (za ‚ki posluje kot').
([4]) Datum izdaje operativnih specifikacij (dd-mm-llll) in podpis zastopnika pristojnega organa.
([5]) Vpišite oznako ICAO za znamko, model in serijo zrakoplova oziroma glavno serijo, če je bila serija označena (npr. Boeing-737-3K2 ali Boeing-777-232).
([6]) Registrske oznake so navedene bodisi v operativnih specifikacijah bodisi v operativnem priročniku. Če so navedene v operativnem priročniku, morajo zadevne operativne specifikacije vsebovati sklic na ustrezno stran v njem. Če se vse posebne odobritve ne nanašajo na model zrakoplova, se lahko registrske oznake zrakoplova vnesejo v stolpec ‚Opombe' zadevne posebne odobritve.
([7]) Določite druge vrste prevoza (npr. nujna medicinska pomoč).
([8]) Navedite geografska območja odobrenih operacij (po geografskih koordinatah ali posebnih zračnih poteh, letalskih informativnih območjih ali nacionalnih oz. regionalnih mejah).
([9]) Navedite veljavne posebne omejitve (npr. samo po pravilih VFR, samo podnevi itd.).
([10]) V tem stolpcu navedite najmanj stroga merila za vsako odobritev ali vrsto odobritve (z ustreznimi merili).
([11]) Vpišite veljavno kategorijo natančnega prileta: LTS CAT I, CAT II, OTS CAT II, CAT IIIA, CAT IIIB ali CAT IIIC. Vpišite minimalno vidljivost vzdolž vzletno-pristajalne steze (RVR) v metrih in višino odločitve (DH) v čevljih. Za vsako navedeno kategorijo prileta uporabite eno vrstico.
([12]) Vpišite odobrene najmanjše RVR za vzlet v metrih. Če so izdane različne odobritve, uporabite eno vrstico na odobritev.
([13]) Okence ‚Ni relevantno.' lahko odkljukate le, če je največja višina zrakoplova pod FL 290.
([14]) Operacije povečanega doleta (ETOPS) se trenutno uporabljajo le za dvomotorne zrakoplove. Zato lahko odkljukate okence ‚Ni relevantno.', če ima model zrakoplova več ali manj kot dva motorja.
([15]) Navedete lahko tudi mejno razdaljo (v NM) in vrsto motorja.
([16]) Navigacija na podlagi zmogljivosti (PBN): za vsako posebno odobritev za kompleksno PBN (npr. RNP AR APCH) se uporabi ena vrstica, ustrezne omejitve pa se navedejo v stolpcih ‚Specifikacije' in/ali ‚Opombe'. Za postopek specifične odobritve posebnih postopkov za RNP AR APCH se lahko navedejo v operativnih specifikacijah ali operativnem priročniku. Če so navedene v operativnem priročniku, morajo zadevne operativne specifikacije vsebovati sklic na ustrezno stran v njem.
([17]) Navedite, ali je posebna odobritev omejena na nekatere konce vzletno-pristajalne steze in/ali aerodrome.
([18]) Vpišite posebno kombinacijo osnovne konstrukcije zrakoplova in motorja.
([19]) Odobritev za izvajanje tečaja usposabljanja in izpita, ki ju opravljajo kandidati za potrdilo kabinskega osebja, kot je določeno v Prilogi V (delu CC) k Uredbi (EU) št. 1178/2011.
([20]) Odobritev za izdajo potrdil kabinskega osebja, kot je določeno v Prilogi V (delu CC) k Uredbi (EU) št. 1178/2011.
([21]) Ime osebe/organizacije, pristojne za zagotavljanje stalne plovnosti zrakoplova, in sklic na predpis, ki zahteva delo, tj. poddel G Priloge I (dela M) k Uredbi (EU) št. 1321/2014.
([22]) Tu lahko vpišete tudi druge odobritve ali podatke, pri čemer uporabite eno vrstico (ali večvrstični blok) na dovoljenje (npr. operacije s kratkim pristankom, operacije strmega prileta, helikopterske operacije do območja javnega interesa ali z njega, helikopterske operacije nad neprijaznim okoljem zunaj gosto naseljenega območja, helikopterske operacije brez zmogljivosti za varen pristanek v sili, operacije s povečanimi koti nagiba, največja dovoljena oddaljenost od ustreznega aerodroma za dvomotorna letala brez odobritve ETOPS, zrakoplovi, ki se uporabljajo za nekomercialne operacije).

OBRAZEC EASA 139, 3. izdaja";

2. Priloga III (del ORO) se spremeni:

(a) v točki ORO.GEN.110 se točki (j) in (k) nadomestita z naslednjim:

„(j) Operator vzpostavi in vzdržuje programe usposabljanja osebja za nevarno blago v skladu s tehničnimi navodili. Ti programi usposabljanja so sorazmerni z odgovornostmi osebja. Programe usposabljanja operatorjev, ki izvajajo operacije CAT, ne glede na to, ali prevažajo nevarno blago ali ne, in operatorjev, ki izvajajo operacije, ki niso operacije CAT iz točk (b), (c) in (d) točke ORO.GEN.005, in prevažajo nevarno blago, revidira in odobri pristojni organ.

(k) Ne glede na točko (j) operatorji, ki izvajajo komercialne operacije z naslednjimi zrakoplovi, zagotovijo, da so člani letalske posadke opravili ustrezno usposabljanje ali prejeli ustrezna navodila za ravnanje z nevarnim blagom, da lahko prepoznajo neprijavljeno nevarno blago, ki ga na krov prinesejo potniki ali se na krov naloži kot tovor:

1. z jadralnim letalom,

2. z balonom,

3. z enomotornim propelerskim letalom z največjo potrjeno vzletno maso 5 700 kg ali manj in MOPSC 5 ali manj, ki se uporablja za let, ki se opravi podnevi po pravilih VFR, z vzletom in pristankom na istem aerodromu ali območju delovanja, ali

4. s helikopterjem, ki ni kompleksni helikopter na motorni pogon, z enim motorjem in MOPSC 5 ali manj, ki se uporablja za let, ki se opravi podnevi po pravilih VFR, z vzletom in pristankom na istem aerodromu ali območju delovanja.";

(b) v točki ORO.FC.A.250 se točka (a) nadomesti z naslednjim:

„(a) Imetnik licence poklicnega pilota letala CPL(A) (letalo) dela kot vodja zrakoplova v komercialnem zračnem prevozu na letalu z enim pilotom le, če je izpolnjen eden od naslednjih pogojev:

1. ima pri prevozu potnikov po pravilih VFR zunaj območja 50 NM (90 km) od odhodnega aerodroma najmanj 500 ur letenja na letalih ali veljaven rating za instrumentalno letenje;

2. ima pri upravljanju večmotornega tipa letala po pravilih IFR najmanj 700 ur letenja na letalih, vključno s 400 urami kot vodja zrakoplova. Te ure vključujejo 100 ur letenja po pravilih IFR in 40 ur letenja na večmotornih letalih. Teh 400 ur, opravljenih kot vodja zrakoplova, se lahko nadomesti z urami, ki jih je opravil kot kopilot v okviru vzpostavljenega sistema posadk z več piloti iz operativnega priročnika po načelu, v skladu s katerim sta dve uri letenja, ki ju opravi kopilot, enakovredni eni uri letenja, ki jo opravi vodja zrakoplova;

3. ima pri upravljanju enomotornega letala po pravilih IFR najmanj 700 ur letenja na letalih, vključno s 400 urami kot vodja zrakoplova. Te ure vključujejo 100 ur letenja po pravilih IFR. Teh 400 ur, opravljenih kot vodja zrakoplova, se lahko nadomesti z urami, ki jih je opravil kot kopilot v okviru vzpostavljenega sistema posadk z več piloti iz operativnega priročnika po načelu, v skladu s katerim sta dve uri letenja, ki ju opravi kopilot, enakovredni eni uri letenja, ki jo opravi vodja zrakoplova.“;

3. Priloga IV (del CAT) se spremeni:

(a) točka CAT.OP.MPA.136 se nadomesti z naslednjim:

„CAT.OP.MPA.136 Zračne poti in območja operacij – enomotorna letala

Razen če tako odobri pristojni organ v skladu s poddelom L Priloge V (dela SPA) – OPERACIJE Z ENOMOTORNIMI TURBINSKIMI LETALI PONOČI ALI V IMC (SET-IMC), operator zagotovi, da se operacije z enomotornimi letali izvajajo le po zračnih poteh ali znotraj območij, na katerih so na voljo površine, ki omogočajo izvedbo varnega pristanka v sili.“;

(b) v točki CAT.OP.MPA.180 se točka (a) nadomesti z naslednjim:

„(a) Če odhodnega aerodroma ni mogoče uporabiti kot nadomestni vzletni aerodrom zaradi meteoroloških ali zmogljivostnih razlogov, operator izbere drug ustrezni nadomestni vzletni aerodrom, ki od odhodnega aerodroma ni oddaljen:

1. pri dvomotornih letalih:

(i) več kot eno uro letenja pri potovalni hitrosti z enim nedelujočim motorjem (OEI), določeni v skladu z letalskim priročnikom letala pri standardnih pogojih v brezvetrju na podlagi dejanske vzletne mase, ali

(ii) dlje od preusmeritvenega časa ETOPS, ki je odobren v skladu s poddelom F Priloge V (dela SPA) ob upoštevanju vseh omejitev s seznama minimalne opreme, vendar največ do dve uri pri potovalni hitrosti z enim nedelujočim motorjem (OEI), določeni v skladu z letalskim priročnikom letala pri standardnih pogojih v brezvetrju na podlagi dejanske vzletne mase;

2. pri tri- in štirimotornih letalih, več kot dve uri letenja pri potovalni hitrosti z enim nedelujočim motorjem (OEI), določeni v skladu z letalskim priročnikom letala pri standardnih pogojih v brezvetrju na podlagi dejanske vzletne mase;

3. za operacije, odobrene v skladu s poddelom L Priloge V (dela SPA) – OPERACIJE Z ENOMOTORNIMI TURBINSKIMI LETALI PONOČI ALI V IMC (SET-IMC), več kot 30 minut letenja pri običajni potovalni hitrosti v brezvetrju na podlagi dejanske vzletne mase.

Pri večmotornih letalih, če letalski priročnik letala ne vsebuje potovalne hitrosti z enim nedelujočim motorjem (OEI), se pri izračunu uporabi hitrost, ki se doseže s preostalim(-i) motorjem(-ji) pri največji neprekinjeni moči.“;

(c) v točki CAT.POL.A.300 se točka (a) nadomesti z naslednjim:

„(a) Razen če tako odobri pristojni organ v skladu s poddelom L Priloge V (dela SPA) – OPERACIJE Z ENOMOTORNIMI TURBINSKIMI LETALI PONOČI ALI V IMC (SET-IMC), operator enomotornega letala ne uporablja:

1. ponoči ali

2. v instrumentalnih meteoroloških razmerah (IMC), razen na podlagi posebnih pravil vizualnega letenja (VFR).“;

(d) točka CAT.POL.A.320 se nadomesti z naslednjim:

„CAT.POL.A.320 Na zračni poti – enomotorna letala

(a) V meteoroloških razmerah, predvidenih za let, in v primeru odpovedi motorja je letalo zmožno doseči kraj, kjer se lahko izvede varen pristanek v sili, razen če pristojni organ operatorja odobri v skladu s poddelom L Priloge V (dela SPA) – OPERACIJE Z ENOMOTORNIMI TURBINSKIMI LETALI PONOČI ALI V IMC (SET-IMC) in operator uporabi obdobje tveganja.

(b) Za namene točke (a) se domneva, da na točki odpovedi motorja:

1. letalo ne leti na višini, ki presega višino, na kateri znaša hitrost vzpenjanja 300 ft na minuto, z motorjem, ki deluje z največjo navedeno neprekinjeno močjo, in

2. gradient na zračni poti ustreza bruto gradientu spuščanja, povečanemu za gradient 0,5 %.“;

4. v Prilogi V (delu SPA) se doda poddel L:

„PODDEL L

OPERACIJE Z ENOMOTORNIMI TURBINSKIMI LETALI PONOČI ALI V INSTRUMENTALNIH METEOROLOŠKIH RAZMERAH (SET-IMC)

SPA.SET-IMC.100 Operacije SET-IMC

Pri operacijah komercialnega zračnega prevoza (CAT) se enomotorna turbinska letala uporabljajo ponoči ali v IMC le, če je pristojni organ operatorju izdal odobritev SET-IMC.

SPA.SET-IMC.105 Odobritev operacij SET-IMC

Da bi operator od pristojnega organa pridobil odobritev SET-IMC, predloži dokazila, da so izpolnjeni vsi naslednji pogoji:

(a) dosežena je sprejemljiva raven zanesljivosti turbinskega motorja, ki se v svetovni floti uporablja za določeno kombinacijo osnovne konstrukcije zrakoplova in motorja;

(b) da bi zagotovili dosego predvidenih ravni stalne plovnosti in zanesljivosti letala in njegovega pogonskega sistema, so bili določeni posebna navodila in postopki za vzdrževanje ter vključeni v operatorjev program vzdrževanja zrakoplova v skladu s Prilogo I (delom M) k Uredbi (EU) št. 1321/2014, vključujejo pa:

1. program spremljanja trendov motorja, razen pri letalih, ki jim je bilo individualno spričevalo o plovnosti prvič izdano po 31. decembru 2004 in imajo avtomatski sistem za spremljanje trendov;

2. program zanesljivosti pogonskega sistema in pripadajočih sistemov;

(c) določena sta bila sestava letalske posadke in program usposabljanja/preverjanja za člane letalske posadke, ki sodelujejo v teh operacijah;

(d) vzpostavljeni so bili operativni postopki, v katerih so določeni:

1. oprema, ki mora biti na zrakoplovu, vključno z njenimi operativnimi omejitvami in ustreznimi vnosi v seznam minimalne opreme;

2. načrtovanje leta;

3. običajni postopki;

4. postopki za ravnanje v izrednih razmerah, vključno s postopki po odpovedi pogonskega sistema in postopki pristanka v sili v vseh vremenskih razmerah;

5. spremljanje in poročanje o incidentih.

(e) opravljena je bila ocena varnostnih tveganj, vključno z določitvijo sprejemljivega obdobja tveganja, če ga operator namerava uporabiti.

SPA.SET-IMC.110 Zahteve glede opreme za operacije SET-IMC

Letala, ki se uporabljajo za operacije SET-IMC, so opremljena z naslednjo opremo:

(a) dvema ločenima sistemoma za pridobivanje električne energije, od katerih lahko vsak zagotavlja zadostno energijo vsem bistvenim instrumentom za letenje, navigacijskim sistemom in letalskim sistemom, ki so potrebni za nadaljevanje leta do namembnega ali nadomestnega aerodroma;

(b) dvema kazalnikoma položaja, napajanima iz neodvisnih virov;

(c) za potniške operacije, z ramenskim jermenom ali varnostnim pasom z diagonalnim ramenskim pasom za vsak potniški sedež;

(d) letalsko opremo za zaznavanje vremenskih razmer;

(e) pri letalu s kabino pod tlakom, z zadostnim dodatnim kisikom za vse osebe na krovu, da lahko letalo po odpovedi motorja pri največji potrjeni potovalni višini s hitrostjo in konfiguracijo za najbolj optimalno jadranje ob upoštevanju največje stopnje izgube tlaka v kabini pri spuščanju doseže trajno tlačno višino kabine pod 13 000 ft;

(f) območnim navigacijskim sistemom, ki ga je mogoče programirati s položaji mest pristajanja in ki letalski posadki zagotavlja bočno vodenje do navedenih mest;

(g) radijskim višinomerom;

(h) pristajalnim žarometom, ki lahko osvetljuje točko dotika na drsni poti ob ugasnjenem pogonskem sistemu z razdalje 200 ft;

(i) sistemom rezervnega električnega napajanja z zadostno kapaciteto in obremenljivostjo, da lahko po izpadu celotne proizvodnje energije zagotavlja potrebno dodatno energijo za:

1. bistvene instrumente za letenje in območno navigacijo med spuščanjem z največje operativne višine po odpovedi motorja;

2. poskus ponovnega zagona motorja;

3. če je primerno, spuščanje podvozja in zakrilc;

4. uporabo radijskega višinomera ves čas prileta za pristanek;

5. pristajalni žaromet;

6. Pitotov grelec;

7. zadostno zaščito (če je vgrajena) pred okrnitvijo pilotovega vida pri pristajanju;

(j) sistemom vžiga, ki se pri vidni vlagi samodejno sproži ali ga je mogoče ročno upravljati za vzlet, pristajanje in med letom;

(k) možnostjo stalnega spremljanja mazalnega sistema pogonskega sistema za odkrivanje prisotnosti delcev, povezanih s skorajšnjo odpovedjo komponente pogonskega sistema, vključno z opozorilom v pilotski kabini;

(l) napravo za nadzor rezervnega napajanja motorja, ki omogoča nadaljnje delovanje motorja ob zadostnem razponu moči za varno dokončanje leta v primeru razumno verjetne odpovedi enote za nadzor goriva.“