PROVEDBENA UREDBA KOMISIJE (EU) 2021/2237

od 15. prosinca 2021.

o izmjeni Uredbe (EU) br. 965/2012 u pogledu zahtjeva za operacije u svim vremenskim uvjetima te za osposobljavanje i provjeravanje letačke posade

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 23. stavak 1., članak 27. stavak 1. i članak 31.,

budući da:

(1) Operatori i osoblje koji su uključeni u operacije zrakoplova te nacionalna nadležna tijela trebali bi ispunjavati relevantne bitne zahtjeve za letačke operacije iz Uredbe (EU) 2018/1139.

(2) Uredbom Komisije (EU) br. 965/2012 ([2]) utvrđuju se detaljna pravila za letačke operacije. Postojeća pravila kojima se uređuju operacije u svim vremenskim uvjetima trebala bi se ažurirati kako bi se osiguralo da odražavaju najnovija tehnološka dostignuća u novim sustavima u zrakoplovima i najbolju praksu u području letačkih operacija.

(3) Kako bi se osigurala visoka razina sigurnosti civilnog zrakoplovstva u Uniji, potrebno je obuhvatiti operacije u svim vremenskim uvjetima i u svim relevantnim područjima zrakoplovstva, uključujući početnu plovidbenost, letačke operacije, izdavanje dozvola za članove letačke posade i aerodrome te uzeti u obzir iskustvo u području zrakoplovstva iz cijelog svijeta te znanstveni i tehnički napredak u letačkim operacijama. Stoga bi se novim pravilima trebala poboljšati usklađenost sa zahtjevima Savezne uprave za zrakoplovstvo Sjedinjenih Američkih Država i u pravo Unije što je više moguće uključiti najnovije izmjene standarda koje je donijela Međunarodna organizacija civilnog zrakoplovstva (ICAO), odnosno ICAO-v Prilog 6. dio I. (11. izdanje), dio II. (10. izdanje) i dio III. (9. izdanje) u pogledu operacija u svim vremenskim uvjetima i terminologije instrumentalnog prilaženja.

(4) Osim toga, trebalo bi omogućiti sigurne helikopterske operacije u skladu s pravilima instrumentalnog letenja (IFR), uključujući upotrebu prilaza i odlazaka s referentnom točkom. Dosad su se helikopterske operacije uglavnom odvijale u skladu s pravilima vizualnog letenja te su stoga dodatno razrađena pravila o operacijama helikoptera. Međutim, sada su dostupni novi prilazi i odlasci s referentnom točkom specifični za helikoptere te helikopterske rute na manjim visinama, što helikopterima omogućuje letenje prema pravilima IFR-a. Stoga bi u skladu s tim trebalo izmijeniti pravila o operacijama.

(5) Kako bi se na troškovno učinkovit način poboljšala sigurnost, trebalo bi utvrditi nove zahtjeve u pogledu osposobljavanja za specijalizirane operacije (SPO), višepilotne operacije s helikopterima, veću upotrebu simulatora te za veći broj događaja koji se upotrebljavaju u osposobljavanju i provjeri u helikopterskom komercijalnom zračnom prijevozu.

(6) Nova pravila trebala bi se temeljiti na uspješnosti i rizicima kako bi mogla biti otporna na kontinuirani tehnološki napredak. Pravila se ne bi trebala temeljiti na određenoj tehnologiji i trebala bi biti pripremljena za buduće izmjene te na taj način izbjegnuti ovisnost o određenim tehnološkim rješenjima.

([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.).

(7) Nova bi pravila trebala omogućiti veću učinkovitost na temelju tehnološkog napretka i operativne upotrebe novih naprednih tehnologija kao što su sustavi poboljšane vidljivosti u letu (EFVS) te primjenu novih naprednih operativnih postupaka kojima se podupiru operacije u svim vremenskim uvjetima. Trebalo bi također nastojati upotrebljavati inovativne alate za osposobljavanje i provjeravanje letačke posade.

(8) Nova pravila o operacijama u svim vremenskim uvjetima te o osposobljavanju i provjeri letačke posade trebala bi doprinijeti osiguravanju jednakih uvjeta za sve sudionike na unutarnjem zrakoplovnom tržištu Unije i poboljšanju konkurentnosti zrakoplovne industrije Unije.

(9) Operativni minimumi aerodroma trebali bi biti što je više moguće usklađeni u odnosu na komercijalni zračni prijevoz (CAT), nekomercijalne operacije složenim zrakoplovima na motorni pogon (NCC) i specijalizirane operacije (SPO). Trebalo bi pojednostavniti i zahtjeve za operacije u svim vremenskim uvjetima za nekomercijalne operacije zrakoplovima koji nisu složeni zrakoplovi na motorni pogon (NCO) kako bi se potaknula upotreba pravila instrumentalnog letenja.

(10) Na temelju operativnog iskustva te uzimajući u obzir prirodu operacija i povezane manje rizike, određena olakšavanja u pogledu osposobljavanja i provjere letačke posade, koja su prethodno bila dostupna samo za CAT, trebalo bi proširiti na operacije SPO-a i NCC-a. Operativni razvoj pokazao je da se potrebna razina sigurnosti može održati uz manje stroge i fleksibilnije zahtjeve. Slično tome, operatorima malih helikoptera trebalo bi omogućiti određenu povećanu fleksibilnost u pogledu operacija s različitim tipovima ili varijantama zrakoplova. Na male jednostavne tipove jednomotornih helikoptera koji se ponašaju na sličan način u normalnim i izvanrednim uvjetima također bi se trebala primijeniti neka od pojednostavnjenja koja su trenutačno dostupna u okviru ovlaštenja za klasu aviona.

(11) Uredbu (EU) br. 965/2012 trebalo bi stoga na odgovarajući način izmijeniti kako bi se u potpunosti proveli bitni zahtjevi u pogledu letačkih operacija iz Priloga V. Uredbi (EU) 2018/1139.

(12) Agencija Europske unije za sigurnost zračnog prometa pripremila je nacrt provedbenih mjera i dostavila ga Komisiji u Mišljenju br. 02/2021 ([3]) u skladu s člankom 76. stavkom 1. Uredbe (EU) 2018/1139.

(13) Mjere predviđene u ovoj Uredbi u skladu su s mišljenjem odbora uspostavljenog u skladu s člankom 127. Uredbe (EU) 2018/1139,

DONIJELA JE OVU UREDBU:

Članak 1.

Izmjene Uredbe (EU) br. 965/2012

Uredba (EU) br. 965/2012 mijenja se kako slijedi:

(1) u članku 5. stavku 2. točki (a) podtočka iv. zamjenjuje se sljedećim:

„iv. operacije pri smanjenoj vidljivosti (LVO) ili operacije s operativnim odobrenjima;";

(2) Prilozi I., II., III., IV., V., VI., VII. i VIII. 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*.

Primjenjuje se od 30. listopada 2022.

([3]) https://www.easa.europa.eu/document-library/opinion

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

Sastavljeno u Bruxellesu 15. prosinca 2021.

Za Komisiju
Predsjednica
Ursula VON DER LEYEN

PRILOG

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

(1) Prilog I. mijenja se kako slijedi:

(a) umeće se sljedeća točka 6.:

„6. „operativni minimumi aerodroma" znači granice upotrebljivosti aerodroma za:

(a) polijetanje izraženo u smislu vidljivosti duž uzletno-sletne staze (RVR) i/ili vidljivosti te, ako je potrebno, baze oblaka;

(b) slijetanje u operacijama 2D instrumentalnog prilaženja, izraženo u obliku vidljivosti i/ili RVR-a, minimalne visine spuštanja (MDA/H) i, ako je potrebno, baze oblaka;

(c) slijetanje u operacijama 3D instrumentalnog prilaženja, izraženo u obliku vidljivosti i/ili RVR-a te visine/apsolutne visine odluke (DA/H), ovisno o vrsti i/ili kategoriji operacija";

(b) briše se točka 11.;

(c) točke od 13. do 16. brišu se;

(d) umeće se sljedeća točka 18.a:

„18.a „baza oblaka" znači visina donje granice najnižeg sloja oblaka iznad zemlje ili vode ispod 6 000 m (20 000 stopa) koji pokriva više od polovine neba;";

(e) točka 20. zamjenjuje se sljedećim:

„20. „kruženje" znači vizualna faza operacije kružnog prilaženja;";

(f) umeće se sljedeća točka 20.a:

„20.a „operacija kružnog prilaženja" znači operacija instrumentalnog prilaženja vrste A kako bi se zrakoplov doveo u položaj za slijetanje na uzletno-sletnu stazu/područje završnog prilaženja i polijetanja (FATO) koja nije prikladno smještena za prilaženje iz pravca;";

(g) točka 27. zamjenjuje se sljedećim:

„27. „završno prilaženje neprekidnim spuštanjem (CDFA)" znači tehnika usklađena s postupcima stabiliziranog prilaženja, za obavljanje završnog prilaznog segmenta (FAS) postupka nepreciznog instrumentalnog prilaženja (NPA) neprekidnim spuštanjem, bez horizontalnog leta, s apsolutne visine/visine koja je jednaka ili veća od fiksne apsolutne visine/visine završnog prilaženja:

(a) za operacije prilaženja iz pravca, do točke koja je približno 15 m (50 ft) iznad praga sletne staze ili točke na kojoj započinje manevar ravnanja; ili

(b) za operacije kružnog prilaženja, do dostizanja MDA/H ili apsolutne visine/visine manevra vizualnog letenja;";

(h) umeće se sljedeća točka 35.a:

„35.a „apsolutna visina odluke (DA) ili visina odluke" (DH) znači određena apsolutna visina ili visina u operacijama 3D instrumentalnog prilaženja pri kojoj se mora pokrenuti postupak neuspjelog prilaženja ako nije utvrđena potrebna vizualna referenca za nastavak prilaženja;";

(i) točka 46. zamjenjuje se sljedećim:

„46. „sustav poboljšane letačke vidljivosti (EFVS)" znači elektroničko sredstvo kojim se u realnom vremenu letačkoj posadi osigurava senzorski ili poboljšan prikaz topografije vanjskog prizora (prirodne ili umjetne značajke mjesta ili područja, posebno tako da se pokažu njihovi relativni položaji i nadmorska visina) upotrebom slikovnih senzora; EFVS je integriran sa sustavom navođenja leta i prikazan na zaslonu u visini glave ili na jednakovrijednom zaslonu; ako je EFVS certificiran u skladu s primjenjivim zahtjevima u pogledu plovidbenosti i ako operator ima potrebno posebno odobrenje (prema potrebi), može se upotrebljavati za operacije EFVS-a i može omogućiti operacije s operativnim odobrenjima;";

(j) umeću se sljedeće točke 46.a i 46.b:

„46.a „operacija EFVS-a” znači operacija u kojoj uvjeti vidljivosti zahtijevaju upotrebu EFVS-a umjesto prirodnog prikaza kako bi se obavilo prilaženje ili slijetanje, utvrdile potrebne vizualne reference ili izvelo rulanje;

46.b „operacija EFV-a 200” znači operacija s operativnim odobrenjem u kojoj uvjeti vidljivosti zahtijevaju uporabu EFVS-a do 200 ft iznad praga FATO-a ili uzletno-sletne staze. Od te točke do kopna upotrebljava se prirodni prikaz. RVR ne smije biti manji od 550 m;”;

(k) točka 47. zamjenjuje se sljedećim:

„47. „sustav poboljšane vidljivosti (EVS)” znači elektroničko sredstvo kojim se u realnom vremenu letačkoj posadi osigurava prikaz topografije stvarnog vanjskog prizora (prirodne ili umjetne značajke mjesta ili područja, posebno tako da se pokažu njihovi relativni položaji i nadmorska visina) upotrebom slikovnih senzora;”;

(l) umeće se sljedeća točka 48.b:

„48.b „segment završnog prilaženja (FAS)” znači segment postupka instrumentalnog prilaženja (IAP) u kojem se postiže poravnanje i spuštanje za slijetanje;”;

(m) umeće se sljedeća točka 52.a:

„52.a „produžavanje” znači prijelaz s operacije prilaženja na stabilizirano penjanje. To uključuje manevre koji se izvode na ili iznad MDA/H-a ili DA/H-a, ili ispod DA/H-a (prekinuta slijetanja);”;

(n) točka 55. zamjenjuje se sljedećim:

„55. „sustav za navođenje pri slijetanju u visini glave (HUDLS)” znači cjelovit sustav u zrakoplovu koji pilotu pruža navođenje prikazom u visini glave kako bi se pilotu omogućilo upravljanje zrakoplovom ili nadzor autopilota tijekom polijetanja (prema potrebi), prilaženja i slijetanja (te rulanja, prema potrebi), ili produžavanje. On uključuje sve senzore, računala, električna napajanja, indikatore i kontrole;”;

(o) briše se točka 56.;

(p) umeću se sljedeće točke 69.d i 69.e:

„69.d „operacija instrumentalnog prilaženja” znači prilaženje i slijetanje pomoću instrumenata za navigacijsko vođenje na temelju postupka instrumentalnog prilaženja (IAP). Dvije su metode izvođenja operacija instrumentalnog prilaženja:

(a) operacija dvodimenzionalnog (2D) instrumentalnog prilaženja u kojoj se primjenjuje samo lateralno navigacijsko navođenje; i

(b) operacija trodimenzionalnog (3D) instrumentalnog prilaženja u kojoj se primjenjuju lateralno i vertikalno navigacijsko vođenje;

69.e „postupak instrumentalnog prilaženja (IAP)” znači niz unaprijed utvrđenih manevara zrakoplova uz korištenje letačkih instrumenata, s određenom zaštitom od prepreka od preletišta početnog prilaženja ili prema potrebi od početka utvrđene dolazne rute do točke s koje se slijetanje može završiti i nakon toga, ako slijetanje nije završeno, do pozicije na kojoj se primjenjuju mjerila za nadvisivanje prepreka u fazi čekanja ili na ruti. Postupci instrumentalnog prilaženja svrstavaju se kako slijedi:

(a) postupak nepreciznog prilaženja (NPA), što znači IAP projektiran za operacije 2D instrumentalnog prilaženja vrste A;

(b) postupak prilaženja s vertikalnim vođenjem (APV) znači IAP navigacije temeljene na performansama (PBN) projektiran za operacije 3D instrumentalnog prilaženja vrste A;

(c) postupak preciznog prilaženja (PA) znači IAP temeljen na navigacijskim sustavima projektiranima za operacije 3D instrumentalnog prilaženja vrste A ili B;”;

(q) umeće se sljedeća točka 72.b:

„72.b „linijska provjera” znači provjera koju provodi operator i koju obavlja pilot ili član tehničke posade kako bi dokazao sposobnost za obavljanje uobičajenih linijskih operacija opisanih u operativnom priručniku;”;

(r) točke 74. i 75. zamjenjuju se sljedećim:

„74. „operacije pri smanjenoj vidljivosti (LVO)” znači operacije prilaženja ili polijetanja na uzletno-sletnoj stazi s vidljivosti uzduž uzletno-sletne staze manjom od 550 m ili s visinom odluke manjom od 200 ft;

75. „polijetanje u uvjetima smanjene vidljivosti (LVTO)” znači polijetanje kada je RVR manje od 550 m;”;

(s) briše se točka 76.;

(t) umeće se sljedeća točka 78.c:

„78.c „minimalna apsolutna visina spuštanja (MDA) ili minimalna visina spuštanja (MDH)” znači određena apsolutna visina ili visina u operacijama 2D instrumentalnog prilaženja ili operacijama kružnog prilaženja ispod koje se ne smije spustiti bez potrebne vizualne reference;”;

(u) briše se točka 83.;

(v) umeće se sljedeća točka 85.a:

„85.a „apsolutna visina nadvisivanja prepreka (OCA) ili visina nadvisivanja prepreka (OCH)” znači najniža apsolutna visina ili najniža visina iznad nadmorske visine relevantnog praga uzletno-sletne staze ili nadmorske visine aerodroma, prema potrebi, koje se upotrebljavaju za utvrđivanje usklađenosti s odgovarajućim kriterijima nadvisivanja prepreka;”;

(w) umeće se sljedeća točka 91.a:

„91.a „operativno odobrenje” znači odobrenje za operacije s naprednim zrakoplovom koji omogućuje niže operativne minimume aerodroma od onih koje bi operator obično utvrdio za osnovne zrakoplove na temelju performansi naprednih zrakoplovnih sustava koji upotrebljavaju dostupnu vanjsku infrastrukturu. Niži operativni minimumi mogu uključivati nižu visinu/apsolutnu visinu odluke ili minimalnu visinu/apsolutnu visinu spuštanja, zahtjeve u pogledu smanjene vidljivosti ili smanjene zemaljske opreme ili njihove kombinacije;”;

(x) točka 92. zamjenjuje se sljedećim:

„92. „provjera stručnosti, koju obavlja operator” znači provjera koju obavlja operator i koju prolazi pilot ili član tehničke posade kako bi dokazao sposobnost za obavljanje uobičajenih, neuobičajenih i hitnih postupaka;”;

(y) umeću se sljedeće točke 120.c, 120.d i 120.e:

„120.c „osposobljavanje za stručnost” znači osposobljavanje namijenjeno postizanju konačnih ciljeva, uz osiguravanje da je osposobljena osoba sposobna dosljedno obavljati određene zadatke na siguran i djelotvoran način;

120.d „operacija instrumentalnog prilaženja vrste A” znači operacija instrumentalnog prilaženja s MDH-om ili DH-om na 250 ft ili više;

120.e „operacija instrumentalnog prilaženja vrste B” znači operacija s DH-om ispod 250 ft. Operacije instrumentalnog prilaženja tipa B kategorizirane su kao:

(a) Kategorija I. (CAT I): DH ne manji od 200 ft i s vidljivosti od najmanje 800 m ili RVR-om ne manjim od 550 m;

(b) Kategorija II. (CAT II): DH manji od 200 ft ali ne manji od 100 ft i RVR-om ne manjim od 300 m;

(c) Kategorija III. (CAT III): DH manji od 100 ft ili bez DH-a i RVR-om manjim od 300 m ili bez ograničenja RVR-a;”;

(z) umeće se sljedeća točka 124.a:

„124.a „vidljivost (VIS)” znači vidljivost u zrakoplovstvu koja je između sljedeće dvije mogućnosti veća:

(a) najveća udaljenost na kojoj se crni objekt odgovarajućih dimenzija, smješten blizu tla, može vidjeti i prepoznati u odnosu na svijetlu pozadinu; i

(b) najveća udaljenost na kojoj se svjetla jakosti oko 1 000 kandela mogu vidjeti i raspoznati u odnosu na neosvijetljenu pozadinu;”;

(aa) točke 125. i 126. zamjenjuju se sljedećim:

„125. „operacija vizualnog prilaženja” znači operacija prilaženja IFR letom pri kojem dio instrumentalnog prilaza ili cijeli instrumentalni prilaz nije dovršen, a prilaženje je izveden pomoću vizualnih referenci u odnosu na teren;

126. „vremenski spreman aerodrom” znači odgovarajući aerodrom za koji meteorološki izvještaji ili prognoze ili njihove kombinacije pokazuju da će tijekom razdoblja predviđenog za korištenje vremenski uvjeti biti na ili iznad operativnog minimuma aerodroma, a izvješće o stanju površine uzletno-sletne staze pokazuje da je moguće sigurno slijetanje;”;

(2) u Prilogu II. 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: Komercijalni zračni prijevoz ☐ Putnici ☐ Teret ☐ Drugo ([7]): _____				
Područje operacija ([8]):				
Posebna ograničenja ([9]):				
Posebna odobrenja:	Da	Ne	Specifikacija ([10])	Napomene
Opasna roba:	☐	☐		
Operacije pri smanjenoj vidljivosti				
Polijetanje	☐	☐	RVR ([11])... m	
Prilaženje i slijetanje	☐	☐	CAT ([12])…. DA/H: ft, RVR:.. m	
Operativna odobrenja	☐	☐	CAT ([13])….DA/H: ft, RVR:... m	
RVSM ([14]) ☐ Nije primjenjivo	☐	☐		
ETOPS ([15]) ☐ Nije primjenjivo	☐	☐	Maksimalno vrijeme preusmjeravanja ([16]): minuta	
Kompleksne navigacijske specifikacije za PBN operacije ([17])	☐	☐		([18])
Specifikacije minimalnih navigacijskih performansi	☐	☐		
Operacije jednomotornih aviona s turbinskim motorom noću ili u instrumentalnim meteorološkim uvjetima (SET-IMC)	☐	☐	([19])	
Helikopterske operacije s pomoću sustava za noćno gledanje	☐	☐		
Helikopterske operacije s vitlom	☐	☐		
Operacije helikopterske hitne medicinske pomoći	☐	☐		
Helikopterske operacije na moru	☐	☐		
Osposobljavanje kabinske posade ([20])	☐	☐		

Izdavanje potvrda za kabinsku posadu ([21])	☐	☐		
Upotreba aplikacije EFB-a tip B	☐	☐	([22])	
Kontinuirana plovidbenost	☐	☐	([23])	
Drugo ([24])				

([1]) Broj telefona nadležnog tijela, uključujući pozivni broj države. Navesti e-poštu i telefaks ako je dostupan.
([2]) Navesti odgovarajući broj certifikata zračnog prijevoznika (AOC).
([3]) Navesti registrirano ime operatora i poslovno ime operatora ako se razlikuju. Ispred poslovnog imena upisati „Dba" („Doing business as" – „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 posebnim 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 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.
([12]) Navesti primjenjivu kategoriju preciznog prilaženja: CAT II ili CAT III. Upisati najmanju vidljivost uzduž uzletno-sletne staze (RVR) u metrima i visinu odluke (DH) u stopama. Za svaku navedenu kategoriju prilaženja upotrebljava se po jedan redak.
([13]) Navesti primjenjivo operativno odobrenje: SA CAT I, SA CAT II, EFVS, itd. Upisati najmanju vidljivost uzduž uzletno-sletne staze (RVR) u metrima i visinu odluke (DH) u stopama. Za svako navedeno operativno odobrenje upotrebljava se po jedan redak.
([14]) Polje „Nije primjenjivo" može biti označeno samo ako je maksimalna visina koju zrakoplov može postići ispod FL290.
([15]) 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.
([16]) Mogu se navesti i prag udaljenosti (u nautičkim miljama) i tip motora.
([17]) 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.
([18]) Navesti je li posebno odobrenje ograničeno na određene krajeve uzletno-sletne staze i/ili aerodrome.
([19]) Navesti konkretnu kombinaciju zrakoplovne konstrukcije ili motora.
([20]) 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.
([21]) Odobrenje za izdavanje potvrda članovima kabinske posade kako je navedeno u Prilogu V. (dio-CC) Uredbi (EU) br. 1178/2011.
([22]) Unijeti popis aplikacija EFB-a tip 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.
([23]) 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.
([24]) Ovdje se za svako ovlaštenje u poseban redak ili u jedno polje s više redaka mogu unijeti ostala odobrenja ili podaci (npr. operacije kratkog slijetanja, operacije strmog prilaženja, 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 7."

(3) Prilog III. mijenja se kako slijedi:

(a) točka ORO.FC.100 mijenja se kako slijedi:

i. umeće se sljedeća točka (f):

„(f) Posebni zahtjevi za helikopterske operacije

Ako helikopterom operira posada od dva pilota, svaki pilot mora:

1. imati certifikat o uspješno završenom tečaju suradnje višečlane posade (MCC) na helikopterima u skladu s Uredbom (EU) br. 1178/2011. ili

2. imati najmanje 500 sati naleta kao pilot u višepilotnim operacijama.";

ii. točka (d) zamjenjuje se sljedećim:

„(d) Člana letačke posade može tijekom leta, na njegovim zadaćama na komandama zrakoplova, zamijeniti drugi primjereno kvalificirani član letačke posade.";

(b) točka ORO.FC.105. zamjenjuje se sljedećim:

„**ORO.FC.105 Imenovanje za glavnog pilota/zapovjednika**

(a) U skladu s točkom 8.6 Priloga V. Uredbi (EU) 2018/1139, jednog od pilota u letačkoj posadi koji je u skladu s Prilogom I. (dio-FCL) Uredbe (EU) br. 1178/2011 kvalificiran za glavnog pilota, operator imenuje za glavnog pilota ili, za letove komercijalnog zračnog prometa, za zapovjednika.

(b) Operator imenuje člana letačke posade za glavnog pilota/zapovjednika samo ako su ispunjeni svi sljedeći uvjeti:

1. član letačke posade ima najmanje onu razinu iskustva koja je navedena u operativnom priručniku;

2. član letačke posade ima odgovarajuće poznavanje rute ili područja kojima se leti te aerodroma, uključujući alternativne aerodrome, opreme i postupaka koji se koriste;

3. u slučaju operacija s višečlanom posadom, član letačke posade završio je tečaj operatora za zapovjednika, ako se unaprjeđuje s kopilota na glavnog pilota/zapovjednika.

(c) U slučaju komercijalnih operacija avionima i helikopterima, glavni pilot/zapovjednik ili pilot na kojeg se može prenijeti vođenje leta, morao je proći tečaj početnog upoznavanja s rutom ili područjem kojim će letjeti te s aerodromima, opremom i postupcima koji će se koristiti.

1. Valjanost poznavanja aerodroma održava se tako da se tim aerodromom operira najmanje jedanput tijekom razdoblja od 12 mjeseci.

2. Poznavanje rute ili područja održava se tako da se tom rutom ili područjem operira najmanje jedanput tijekom razdoblja od 36 mjeseci. Osim toga, potrebno je osposobljavanje za obnavljanje znanja o ruti ili području ako se 12 mjeseci u razdoblju od 36 mjeseci ne operira tom rutom ili područjem.

(d) Neovisno o točki (c), u slučaju dnevnih operacija avionima i helikopterima klase performanse B i C prema VFR-u, tečaj upoznavanja s rutom i aerodromima može se zamijeniti tečajem upoznavanja s područjem.";

(c) točka ORO.FC.125. zamjenjuje se sljedećim:

„ORO.FC.125 Osposobljavanje u pogledu razlika, osposobljavanje u svrhu upoznavanja te u pogledu opreme i u pogledu postupaka

(a) Članovi letačke posade završavaju osposobljavanje u pogledu razlika ili osposobljavanje u svrhu upoznavanja kada se to zahtijeva Prilogom I. (dio-FCL) Uredbi (EU) br. 1178/2011.

(b) Članovi letačke posade završavaju osposobljavanje u pogledu opreme i u pogledu postupaka kada se mijenjaju oprema ili postupci za koje se zahtijeva dodatno znanje o tipovima ili varijantama kojima se trenutačno operira.

(c) U operativnom priručniku se navodi, kada je potrebno takvo osposobljavanje u pogledu razlika ili osposobljavanje u svrhu upoznavanja ili osposobljavanje u pogledu opreme i u pogledu postupaka.";

(d) u točki ORO.FC.130 podtočka (a) zamjenjuje se sljedećim:

„(a) Svaki član letačke posade završava godišnje periodično osposobljavanje koje se obavlja tijekom leta i na tlu, primjereno tipu ili varijanti zrakoplova kojim operira te s njim povezanoj opremi, uključujući osposobljavanje u pogledu lokacije i upotrebe sve opreme za hitne slučajeve i sigurnosne opreme koja se nalazi u zrakoplovu.";

(e) točka ORO.FC.140 zamjenjuje se sljedećim:

„ORO.FC.140 Operiranje na više od jednog tipa ili varijante

(a) Članovi letačke posade koji operiraju većim brojem tipova ili varijanata zrakoplova moraju ispunjavati zahtjeve propisane u ovom pododjeljku za svaki tip ili varijantu osim ako su u obveznom dijelu podataka o operativnoj prikladnosti za odgovarajuće tipove ili varijante utvrđenih u skladu s Uredbom (EU) br. 748/2012 određena odobrenja u vezi sa zahtjevima u pogledu osposobljavanja, provjere i nedavnog iskustva.

(b) Operator može odrediti skupine jednomotornih tipova helikoptera. Provjera stručnosti koju obavlja operator na jednom tipu valjana je za sve druge tipove u istoj skupini ako su ispunjena oba sljedeća uvjeta:

1. skupina uključuje samo jednomotorne turbinske helikoptere kojima se operira prema VFR-u ili uključuje samo jednomotorne klipne helikoptere kojima se operira prema VFR-u;

2. za operacije komercijalnog zračnog prijevoza provode se najmanje dvije provjere stručnosti koje obavlja operator za svaki tip unutar trogodišnjeg ciklusa.

(c) Za specijalizirane operacije, elementi osposobljavanja na zrakoplovu/FSTD-u i provjera stručnosti koju obavlja operator koji obuhvaćaju relevantne aspekte povezane sa specijaliziranim zadatkom i koji nisu povezani s tipom ili skupinom tipova, mogu se priznati za druge skupine ili tipove na temelju procjene rizika koju obavlja operator.

(d) Za operacije na više od jednog tipa ili varijante koji se upotrebljavaju za izvođenje dovoljno sličnih operacija, ako se linijske provjere izmjenjuju između tipova ili varijanti, svaka linijska provjera obnavlja linijsku provjeru za druge tipove ili varijante helikoptera.

(e) Odgovarajući postupci i operativna ograničenja za bilo koju operaciju na više od jednog tipa ili varijante zrakoplova navode se u operativnom priručniku.";

(f) točka ORO.FC.145 mijenja se kako slijedi:

i. podtočke (c) i (d) zamjenjuju se sljedećim:

„(c) U slučaju operacija komercijalnog zračnog prijevoza, nadležno tijelo odobrava programe osposobljavanja i provjeravanja, uključujući nastavne planove i upotrebu nastavne opreme kao što su pojedinačni simulatori leta za osposobljavanje (FSTD-ovi) i druga rješenja za osposobljavanje.

(d) FSTD koji se upotrebljava za ispunjavanje zahtjeva ovog pododjeljka mora biti kvalificiran u skladu s Uredbom (EU) br. 1178/2011 te mora u najvećoj mogućoj mjeri biti replika zrakoplova operatora. Razlike između FSTD-a i zrakoplova opisuju se i rješavaju informiranjem ili osposobljavanjem, ovisno o slučaju.";

ii. dodaju se sljedeće podtočke (f) i (g):

„(f) Operator prati valjanost svakog periodičnog osposobljavanja i provjeravanja.

(g) Razdoblja valjanosti propisana ovim poddijelom računaju se od kraja mjeseca u kojem je dovršeno nedavno iskustvo, osposobljavanje ili provjera.";

(g) točka ORO.FC.146 mijenja se kako slijedi:

i. podtočka (b) zamjenjuje se sljedećim:

„(b) U slučaju osposobljavanja, provjeravanja i ocjenjivanja tijekom leta ili na simulatoru leta, osoblje koje provodi osposobljavanje, provjeravanje i ocjenjivanje mora biti kvalificirano u skladu s Prilogom I. (dio-FCL) Uredbi (EU) br. 1178/2011. Osim toga, osoblje koje provodi osposobljavanje i provjeravanje za specijalizirane operacije mora biti primjereno kvalificirano za relevantnu operaciju.";

ii. podtočka (d) zamjenjuje se sljedećim:

„(d) Neovisno o podtočki (b), linijsku evaluaciju stručnosti može provoditi odgovarajuće kvalificirani zapovjednik kojeg imenuje operator i koji je završio program standardizacije u konceptima EBT-a i ocjeni kompetencija (linijski evaluator).”;

iii. dodaju se sljedeće podtočke (e), (f) i (g):

„(e) Neovisno o podtočki (b), osposobljavanje na zrakoplovu/FSTD-u i provjeru stručnosti koju obavlja operator može obavljati primjereno kvalificirani zapovjednik koji posjeduje FI/TRI/SFI certifikat i kojeg imenuje operator za bilo koju od sljedećih operacija:

1. operacije komercijalnog zračnog prijevoza helikopterima koje ispunjavaju kriterije iz točke ORO. FC.005 podtočke (b) podpodtočke 2.

2. operacije komercijalnog zračnog prijevoza helikopterima koji nisu kompleksni helikopteri na motorni pogon tijekom dana i na rutama na kojima se navigacija obavlja prema vizualnim orijentirima;

3. operacije komercijalnog zračnog prijevoza avionima klase performanse B koje ne ispunjavaju kriterije iz točke ORO.FC.005 podtočke (b) podpodtočke 1.

(f) Neovisno o podtočki (b), osposobljavanje na zrakoplovu/FSTD-u i demonstraciju sposobnosti/provjeru stručnosti koju obavlja operator može obavljati primjereno kvalificirani glavni pilot/zapovjednik zrakoplova kojeg imenuje operator za bilo koju od sljedećih operacija:

1. specijalizirane operacije;

2. operacije komercijalnog zračnog prijevoza avionima koje ispunjavaju kriterije iz točke ORO.FC.005 podtočke (b) podpodtočke 2.

(g) Neovisno o podtočki (b), linijsku provjeru može obaviti primjereno kvalificirani zapovjednik kojeg imenuje operator.

(h) Operator obavješćuje nadležno tijelo o osobama imenovanima u skladu s podtočkama od (e) do (g).”;

(h) u točki ORO.FC.200 podtočka (d) zamjenjuje se sljedećim:

„(d) Posebni zahtjevi za helikopterske operacije

Za sve operacije helikoptera s MOPSC-om većim od 19 i za operacije helikoptera s MOPSC-om većim od 9 prema IFR-u, najmanja letačka posada sastoji se od dva pilota.”;

(i) točka ORO.FC.202 mijenja se kako slijedi:

i. uvodna formulacija zamjenjuje se sljedećim:

„Kako bi se moglo letjeti prema IFR-u ili tijekom noći s minimalnom letačkom posadom od jednog pilota, moraju se ispuniti sljedeći zahtjevi”:

ii. podtočka (b) zamjenjuje se sljedećim:

„(b) NAMJERNO OSTAVLJENO PRAZNO”;

(j) točka ORO.FC.220 mijenja se kako slijedi:

i. podtočka (b) zamjenjuje se sljedećim:

„(b) Nakon što započne konverzijsko osposobljavanje koje obavlja operator, članu letačke posade ne dodjeljuju se letačke dužnosti na drugom tipu ili klasi zrakoplova dok se osposobljavanje na završi ili ne prekine. Članovima posade koji operiraju samo avionima klase performanse B mogu se za vrijeme trajanja konverzijskog osposobljavanja dodijeliti letovi na drugim tipovima aviona klase performanse B u opsegu koji je potreban za održavanje operacije. Članovima posade mogu se dodijeliti letovi na jednomotornim helikopterima za vrijeme konverzijskog osposobljavanja koje obavlja operator na jednomotornom helikopteru, pod uvjetom da to ne utječe na osposobljavanje.”;

ii. dodaje se sljedeća točka (f):

„(f) Ako zbog operativnih okolnosti kao što su zahtjev za izdavanje novog AOC-a ili dodavanje floti novog tipa ili klase zrakoplova operator ne može ispuniti zahtjeve iz podtočke (d), operator može izraditi posebno konverzijsko osposobljavanje za privremenu upotrebu i za ograničen broj pilota.”;

(k) točka ORO.FC.230 zamjenjuje se sljedećim:

„**ORO.FC.230 Periodično osposobljavanje i provjeravanje**

(a) Svaki član letačke posade pohađa periodično osposobljavanje i provjeravanje koje je u skladu s tipom ili varijantom zrakoplova kojim operira te povezanom opremom.

(b) *Provjera stručnosti, koju obavlja operator*

(1) Svaki član letačke posade, kao dio uobičajenog sastava posade, prolazi provjeru stručnosti, koju obavlja operator.

(2) Kad se od člana letačke posade zahtijeva da operira prema IFR-u, provjera stručnosti koju provodi operator obavlja se, prema potrebi, bez vanjskih vizualnih referenci.

(3) Razdoblje valjanosti provjere stručnosti koju obavlja operator je šest kalendarskih mjeseci. Za dnevne operacije avionima klase performanse B prema VFR-u, koje se obavljaju tijekom razdoblja u godini koja nisu dulja od osam uzastopnih mjeseci, dovoljna je jedna provjera stručnosti koju obavlja operator. Provjera stručnosti obavlja se prije započinjanja operacija komercijalnog zračnog prijevoza.

(c) *Linijska provjera*

Svaki član letačke posade mora obaviti linijsku provjeru na zrakoplovu. Rok valjanosti linijske provjere je 12 kalendarskih mjeseci.

(d) *Osposobljavanje i provjeravanje u pogledu opreme za hitne slučajeve i sigurnosne opreme*

Svaki član letačke posade pohađa periodično osposobljavanje provjeravanje lokacije i upotrebe sve opreme za hitne slučajeve i sigurnosne opreme koja se nalazi u zrakoplovu. Razdoblje valjanosti osposobljavanja i provjere u pogledu opreme za hitne slučajeve i sigurnosne opreme je 12 kalendarskih mjeseci.

(e) *Osposobljavanje za CRM*

1. Elementi CRM-a ugrađuju se u sve odgovarajuće faze periodičnog osposobljavanja.

2. Svaki član letačke posade mora proći posebno modularno osposobljavanje za CRM. Sve važne teme osposobljavanja za CRM obuhvaćaju se tako da modularni dijelovi osposobljavanja budu raspoređeni što je više moguće ravnomjerno tijekom svakog trogodišnjeg razdoblja.

(f) Svaki član letačke posade mora proći osposobljavanje na tlu ili osposobljavanje tijekom leta na FSTD-u ili u zrakoplovu, ili kombinirano osposobljavanje na FSTD-u i zrakoplovu, najmanje svakih 12 kalendarskih mjeseci.";

(l) točka ORO.FC.235 zamjenjuje se sljedećim:

„**ORO.FC.235 Kvalifikacija pilota za operiranje s bilo kojeg pilotskog sjedala**

(a) Zapovjednici aviona čijim se zadaćama od njih zahtijeva operiranje s bilo kojeg pilotskog sjedala i obavljanje zadaća kopilota ili zapovjednici od kojih se zahtijeva izvođenje zadaća osposobljavanja ili provjeravanja moraju proći dodatno osposobljavanje i provjeru kako bi se osiguralo da su osposobljeni za obavljanje relevantnih uobičajenih, neuobičajenih i hitnih postupaka s bilo kojeg sjedala. Takvo osposobljavanje i provjeravanje navode se u operativnom priručniku. Provjera se može obaviti zajedno s provjerom stručnosti, koju obavlja operator, koja je propisana u točki ORO.FC.230 podtočki (b) ili u okviru programa EBT-a koji je propisan u točki ORO.FC.231.

(b) Dodatno osposobljavanje i provjera uključuju najmanje sljedeće:

1. kvar motora tijekom polijetanja;

2. prilaženje i produžavanje s jednim motorom izvan pogona; i

3. slijetanje s jednim motorom izvan pogona.

(c) Razdoblje valjanosti je 12 kalendarskih mjeseci. Za operatore s odobrenim programom EBT-a valjanost se utvrđuje temama ocjenjivanja i osposobljavanja u skladu s točkom ORO.FC.232.

(d) Pri operiranju na sjedalu kopilota moraju također biti valjane i obnovljene provjere koje se točkom ORO. FC.230 zahtijevaju za operiranje na sjedalu zapovjednika, ili ocjenjivanje i osposobljavanje koji se točkom ORO.FC.231 zahtijevaju za operiranje na sjedalu zapovjednika.

(e) Pilot koji zamjenjuje zapovjednika mora zajedno s provjerama stručnosti koje obavlja operator i koje su propisane u točki ORO.FC.230 podtočki (b) ili ocjenjivanjem i osposobljavanjem koji se zahtijevaju točkom ORO.FC.231 dokazati praksu uvježbanosti i upotrebe postupaka koji obično nisu njegova odgovornost. Kad razlike u postupcima na lijevom i desnom sjedalu nisu značajne, ova se praksa može izvesti na bilom kojem sjedalu.

(f) Pilot koji nije zapovjednik, a sjedi na mjestu zapovjednika, mora istodobno s provjerom stručnosti koju obavlja operator i koja je propisana u točki ORO.FC.230 podtočki (b) ili s ocjenjivanjem i osposobljavanjem koji se zahtijevaju točkom ORO.FC.231 dokazati praksu uvježbanosti i upotrebe postupaka za koje je odgovoran zapovjednik kao nadzorni pilot. Kad razlike u postupcima na lijevom i desnom sjedalu nisu značajne, ova se praksa može izvesti na bilom kojem sjedalu.";

(m) umeće se sljedeća točka ORO.FC.236.:

„ORO.FC.236 Kvalifikacija pilota za operiranje s bilo kojeg pilotskog sjedala – helikopteri

(a) Piloti helikoptera čijim se zadaćama od njih zahtijeva operiranje s bilo kojeg pilotskog sjedala moraju proći dodatno osposobljavanje i provjeru kako bi se osiguralo da su osposobljeni za obavljanje relevantnih uobičajenih, neuobičajenih i hitnih postupaka s bilo kojeg sjedala. Razdoblje valjanosti te kvalifikacije je 12 kalendarskih mjeseci.

(b) Smatra se da trenutačni FI-jevi ili TRI-jevi na relevantnom tipu ispunjavaju zahtjev iz podtočke (a) ako su imali FI ili TRI aktivnost u posljednjih 6 mjeseci na tom tipu i na helikopteru.";

(n) točka ORO.FC.240 mijenja se kako slijedi:

i. podtočka (b) zamjenjuje se sljedećim:

„(b) NAMJERNO OSTAVLJENO PRAZNO";

ii. podtočka (c) zamjenjuje se sljedećim:

„(c) Točka (a) ne primjenjuje se na operacije avionima klase performanse B ako su one ograničene na dnevne operacije klase aviona s klipnim motorom prema VFR-u s jednim pilotom.";

(o) točka ORO.FC.A.245 mijenja se kako slijedi:

i. točka (a) zamjenjuje se sljedećim:

„(a) Operator aviona koji ima odgovarajuće iskustvo može alternativnim programom osposobljavanja i kvalifikacije (ATQP) koji odobrava nadležno tijelo, zamijeniti jedan ili više sljedećih zahtjeva u pogledu osposobljavanja i provjeravanja za letačku posadu:

1. utvrđen u točki SPA.LVO.120 o osposobljavanju i kvalifikaciji letačke posade;

2. utvrđen u točki ORO.FC.220 o konverzijskom osposobljavanju i provjeravanju;

3. utvrđen u točki ORO.FC.125 o osposobljavanju za razlike, osposobljavanju za upoznavanje te osposobljavanju u pogledu opreme i postupaka;

4. utvrđen u točki ORO.FC.205 o tečaju za zapovjednika;

5. utvrđen u točki ORO.FC.230 o periodičnom osposobljavanju i provjeravanju; i

6. utvrđen u točki ORO.FC.240 o operiranju na više od jednog tipa ili varijante.";

ii. točke (d) i (e) zamjenjuju se sljedećim:

„(d) Osim provjera koje se zahtijevaju točkama ORO.FC.230 i FCL.060 Priloga I. (dio-FCL) Uredbi (EU) br. 1178/2011, svaki član letačke posade mora obaviti linijski orijentiranu ocjenu (LOE) koja se obavlja na FSTD-u. Razdoblje valjanosti za LOE je 12 kalendarskih mjeseci. LOE se dovršava kada su ispunjena oba sljedeća uvjeta:

1. dovršen je nastavni plan LOE-a; i

2. član letačke posade dokazao je prihvatljivu razinu uspješnosti.

(e) Nakon dvije godine operiranja s odobrenim ATQP-om, operator može, uz odobrenje nadležnog tijela, produljiti razdoblja valjanosti provjera navedenih u točki ORO.FC.230, kako slijedi:

1. Provjeru stručnosti koju obavlja operator, na 12 kalendarskih mjeseci.

2. Linijsku provjeru na 24 kalendarska mjeseca.

3. Provjeru u pogledu opreme za hitne slučajeve i sigurnosne opreme na 24 kalendarska mjeseca.";

iii. dodaju se sljedeće podtočke (f) i (g):

„(f) Svaki član letačke posade mora proći posebno modularno osposobljavanje za CRM. Sve važne teme osposobljavanja za CRM obuhvaćaju se tako da modularni dijelovi osposobljavanja budu raspoređeni što je više moguće ravnomjerno tijekom svakog trogodišnjeg razdoblja.

(g) Program ATQP mora uključivati 48 sati na FSTD-u za svakog člana letačke posade, ravnomjerno raspoređenih tijekom trogodišnjeg programa. Operator može smanjiti broj sati FSTD-a ali ne manje od 36 sati, pod uvjetom da dokaže da je razina sigurnosti koja se postiže jednaka razini programa koji ATQP može zamijeniti u skladu s točkom (a).";

(p) u točki ORO.FC.H.250 podtočka (a) podpodtočka 1. zamjenjuje se sljedećim:

„(a) Imatelji dozvole CPL(H) (za helikoptere) smiju djelovati kao zapovjednici u operacijama komercijalnog zračnog prijevoza na jednopilotnom helikopteru samo ako:

1. kad operiraju prema IFR-u, imaju najmanje 700 sati ukupnog letenja na helikopterima, uključujući 300 sati kao glavni pilot. Ukupno letenje na helikopterima uključuje 100 sati prema IFR-u. Do 50 sati instrumentalnog naleta izvedenog na FFS(H)-u razini kvalifikacije B ili FTD-u na razini kvalifikacije 3 ili više kvalifikacije za osposobljavanje za instrumentalno letenje može se uzeti u obzir u dosezanju tih 100 sati. 300 sati naleta kao glavni pilot može se zamijeniti satima letenja kao kopilot unutar uspostavljenog sustava posade s više pilota koji je propisan u operativnom priručniku, tako da se dva sata leta kao kopilot računaju kao jedan sat leta kao glavni pilot.";

(q) ispred točke ORO.FC.330 dodaju se sljedeće točke ORO.FC.320 i ORO.FC.325:

„**ORO.FC.320 Konverzijsko osposobljavanje i provjeravanje, koje obavlja operator**

Konverzijsko osposobljavanje koje obavlja operator uključuje provjeru stručnosti koju obavlja operator.

ORO.FC.325 Osposobljavanje i provjeravanje u pogledu opreme i postupaka

Ako član letačke posade prođe osposobljavanje u pogledu opreme i postupaka koje zahtijeva osposobljavanje na odgovarajućem FSTD-u ili zrakoplovu, u vezi sa standardnim operativnim postupcima povezanima sa specijaliziranom operacijom, član letačke posade prolazi provjeru stručnosti koju obavlja operator.";

(r) točka ORO.FC.330 zamjenjuje se sljedećim:

„ORO.FC.330 Periodično osposobljavanje i provjeravanje – provjera stručnosti koju obavlja operator

(a) Svaki član letačke posade pohađa periodično osposobljavanje i provjere stručnosti koje obavlja operator. U slučaju specijaliziranih operacija periodično osposobljavanje i provjere obuhvaćaju relevantne aspekte povezane sa specijaliziranim zadacima opisanima u operativnom priručniku.

(b) U obzir se prikladno uzima poduzimanje operacija pod pravilima instrumentalnog letenja ili tijekom noći.

(c) Razdoblje valjanosti provjere stručnosti koju obavlja operator je 12 kalendarskih mjeseci.";

(s) Dodatak I. zamjenjuje se sljedećim:

„*Dodatak I.*

IZJAVA **u skladu s Uredbom Komisije (EU) br. 965/2012 o letačkim operacijama**					
Operator Ime: Mjesto u kojem operator ima glavno sjedište ili, ako nema glavno sjedište, mjesto u kojem ima poslovni nastan ili boravište i mjesto iz kojeg se upravlja operacijama: Ime i podaci za kontakt odgovornog rukovoditelja:					
Operacija zrakoplova					
Datum početka operacije i datum od kojeg se promjena primjenjuje:					
Informacije o zrakoplovu, operaciji i organizaciji za vođenje kontinuirane plovidbenosti ([1]):					
Tipovi zrakoplova, registracije i glavna baza:					
Serijski broj proizvođača zrakoplova ([2])	Tip zrakoplova	Registracija zrakoplova ([3])	Glavna baza	Vrste operacija ([4])	Organizacija odgovorna za vođenje kontinuirane plovidbenosti ([5])
Prije obavljanja određenih operacija operator pribavlja prethodno odobrenje ([6]) ili posebno odobrenje ([7]).					
Ako je primjenjivo, pojedinosti o stečenim odobrenjima. Priložiti popis posebnih odobrenja. Uključiti: — posebna odobrenja koja izdala treća zemlja, ako je primjenjivo; — naziv operacija provedenih s operativnim odobrenjima (npr. EFVS 200, SA CAT I, itd.).					
Ako je primjenjivo, pojedinosti o ovlaštenjima za specijalizirane operacije (priložiti ovlaštenja, prema potrebi).					
Ako je primjenjivo, popis alternativnih načina usklađivanja (AltMoC) s upućivanjima na pridružene popise prihvatljivih načina usklađivanja koje zamjenjuju (priložiti popis alternativnih načina usklađivanja).					
Izjave					
☐ Operator se pridržava i nastavlja se pridržavati bitnih zahtjeva iz Priloga V. Uredbi (EU) 2018/1139 Europskog parlamenta i Vijeća i zahtjeva iz Uredbe (EU) br. 965/2012. ☐ Dokumentacija sustava upravljanja, uključujući operativni priručnik, mora ispunjavati zahtjeve iz Priloga III. (dio-ORO), Priloga V. (dio-SPA), Priloga VI. (dio-NCC) ili Priloga VIII. (dio-SPO) Uredbi Komisije (EU) br. 965/2012 i svi se letovi moraju izvoditi u skladu s odredbama operativnog priručnika kako se zahtijeva u točki ORO.GEN.110 podtočki (b) dijela-ORO.					
☐ Svi zrakoplovi kojima se leti moraju imati: — valjanu svjedodžbu o plovidbenosti u skladu s Uredbom Komisije (EU) br. 748/2012 ili, za zrakoplove registrirane u trećoj zemlji, u skladu s Prilogom 8. ICAO-u; i — ako se upotrebljavaju za aktivnosti SPO-a, valjan ugovor o najmu u skladu s točkom ORO.SPO.100.					

☐ Svi članovi letačke posade moraju imati dozvolu u skladu s Prilogom I. Uredbi Komisije (EU) br. 1178/2011 kako se zahtijeva u točki ORO.FC.100 podtočki (c) dijela-ORO, a članovi kabinske posade, ako je primjenjivo, moraju biti osposobljeni u skladu s poddijelom CC dijela-ORO.
☐ (ako je primjenjivo) Operator mora provesti i dokazati sukladnost s priznatom normom industrije. Upućivanje na normu: Certifikacijsko tijelo: Datum zadnje revizije sukladnosti:
☐ Operator mora obavijestiti nadležno tijelo o svim promjenama okolnosti koje utječu na njegovo ispunjavanje bitnih zahtjeva utvrđenih u Prilogu V. Uredbi (EU) 2018/1139 i zahtjeva iz Uredbe Komisije (EU) br. 965/2012 prijavljeno nadležnom tijelu ovom izjavom i o svim promjenama informacija na popisu i promjenama popisa alternativnih načina usklađivanja koji su uključeni u ovu izjavu i priloženi joj, kako je propisano točkom ORO.GEN.120 podtočkom (a) dijela-ORO.
☐ Operator potvrđuje da su informacije navedene u ovoj izjavi točne.
Datum, ime i potpis odgovornog rukovoditelja”

([1]) Ako u izjavi nema dovoljno prostora za unos svih potrebnih informacija, one se moraju navesti u zasebnom prilogu. Prilog se datira i potpisuje.

([2]) Serijski broj proizvođača.

([3]) Ako je zrakoplov registriran i za nositelja AOC-a, navesti broj AOC-a nositelja.

([4]) „Vrste operacija” odnosi se na vrstu operacija koje se izvode predmetnim zrakoplovom, npr. Nekomercijalne operacije ili specijalizirane operacije kao što su fotografiranje iz zraka, zračni reklamni letovi, letovi za potrebe vijesti, televizijski i filmski letovi, padobranske operacije, sportsko padobranstvo, probni letovi nakon održavanja.

([5]) Informacije o organizaciji koja je odgovorna za vođenje kontinuirane plovidbenosti moraju uključivati ime organizacije, adresu i upućivanje na odobrenje.

([6]) (a) operacije s neispravnim instrumentom ili komadom opreme ili predmetom ili funkcijom s liste minimalne opreme (MEL) (točka ORO.MLR.105 podtočke (b), (f) i (j), točka NCC.IDE.A.105, NCC.IDE.H.105, točka SPO.IDE.A.105 i točka SPO.IDE.H.105).

(b) Operacije za koje je potrebno prethodno ovlaštenje ili odobrenje, uključujući sve operacije u nastavku:
- za specijalizirane operacije, najam zrakoplova registriranog u trećoj zemlji s posadom i bez posade (točka ORO.SPO.100 podtočka (c));
- za visokorizične komercijalne specijalizirane operacije (točka ORO.SPO.110);
- za nekomercijalne operacije zrakoplovom s MOPSC-om većim od 19, koje se obavljaju bez operativnog člana kabinske posade (točka ORO.CC.100 podtočka (d));
- za upotrebu operativnih minimuma IFR-a koji su niži od onih koje je objavila država (točke NCC.OP.110 i SPO.OP.110);
- za punjenje gorivom dok su motori i/ili rotori u vrtnji (točka NCC.OP.157);
- za specijalizirane operacije bez kisika iznad 10 000 stopa (točka SPO.OP.195).

([7]) Operacije u skladu s Prilogom V. (dio-SPA) Uredbi (EU) br. 965/2012, uključujući poddio B „Operacije pri kojima se koristi navigacija temeljena na performansama (PBN)”, poddio C „Operacije sa specificiranom minimalnom navigacijskom performansom (MNPS)”, poddio D „Operacije u zračnom prostoru sa smanjenim minimumima vertikalnog razdvajanja (RVSM)”, poddio E „Operacije u uvjetima smanjene vidljivosti (LVO) i operacije s operativnim odobrenjima”, poddio G „Prijevoz opasnih roba”, poddio K „Helikopterske operacije na moru” i poddio N „Helikopterska prilaženja s referentnom točkom i odlasci sa smanjenim minimumima VFR-a”.

(4) Prilog IV. mijenja se kako slijedi:

(a) točka CAT.GEN.MPA.100 zamjenjuje se sljedećim:

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

(a) Član posade odgovoran je za pravilno obavljanje svojih zadaća:

1. koje se odnose na sigurnost zrakoplova i osoba koje se nalaze u njemu; i
2. koje su navedene u uputama i postupcima u operativnom priručniku.

(b) Član posade:

1. obavješćuje zapovjednika zrakoplova o bilo kojoj greški, otkazu, kvaru i oštećenju za koje smatra da mogu utjecati na plovidbenost ili sigurno operiranje zrakoplovom uključujući sustave za hitne slučajeve, ako o njima nije već izvijestio drugi član posade;
2. obavješćuje zapovjednika zrakoplova o događajima koji su ugrozili ili su mogli ugroziti sigurnost operacije, ako o njima nije već izvijestio drugi član posade;
3. ispunjava odgovarajuće zahtjeve operatora u pogledu izvješćivanja o događajima;
4. ispunjava zahtjeve povezane s ograničenjima u pogledu vremena provedenog na letu i na dužnosti te zahtjeve u pogledu odmora, koji su primjenjivi za njegove aktivnosti;
5. kada obavlja zadaće za više od jednog operatora:
   i. vodi vlastitu evidenciju o vremenu provedenom na letu i na dužnosti te o razdobljima odmora, kako je navedeno u primjenjivim zahtjevima FTL-a;
   ii. svakom operatoru dostavlja podatke potrebne za planiranje aktivnosti u skladu s primjenjivim zahtjevima ograničenja vremena provedenog na letu; i
   iii. Svakom operatoru dostavlja podatke potrebne u vezi s operacijama na više od jednog tipa ili varijante.

(c) Član posade ne obavlja zadaće u zrakoplovu:

1. kada je pod utjecajem psihoaktivnih tvari ili kada nije sposoban zbog ozljede, iscrpljenosti, lijekova, bolesti ili drugih sličnih uzroka;
2. dok ne prođe razumno vrijeme nakon ronjenja na velikim dubinama ili nakon davanja krvi;
3. ako nisu ispunjeni primjenjivi medicinski zahtjevi;
4. ako ima bilo kakvu sumnju u svoju sposobnost za obavljanje zadaća koje su mu dodijeljene; ili
5. ako zna ili sumnja da je iscrpljen na što je upućeno u točki 7.5 Priloga V. Uredbi (EU) 2018/1139 ili se na drugi način osjeća nespremnim do te mjere da bi let mogao biti ugrožen.";

(b) umeće se sljedeća točka CAT.OP.MPA.101:

„**CAT.OP.MPA.101 Provjera i postavke visinomjera**

(a) Operator utvrđuje postupke za provjeru visinomjera prije svakog odlaska.

(b) Operator utvrđuje postupke za postavke visinomjera za sve faze leta, kojima se uzimaju u obzir postupci koje je utvrdila država aerodroma ili država zračnog prostora, ovisno o slučaju.";

(c) točka CAT.OP.MPA.107 zamjenjuje se sljedećim:

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

Operator smatra aerodrom primjerenim ako je u očekivano vrijeme upotrebe raspoloživ i opremljen potrebnim pomoćnim uslugama kao što su operativne usluge u zračnom prometu (ATS), dostatna rasvjeta, komunikacijske mogućnosti, meteorološka služba, navigacijska pomagala i službe za hitne slučajeve.";

(d) točka CAT.OP.MPA.110 zamjenjuje se sljedećim:

„**CAT.OP.MPA.110 Operativni minimumi aerodroma**

(a) Operator određuje operativne minimume aerodroma za svaki polazni, odredišni ili alternativni aerodrom koji namjerava upotrijebiti kako bi se osiguralo odvajanje zrakoplova od terena i prepreka te kako bi se smanjio rizik od gubitka vizualnih referenci tijekom vizualnog segmenta leta operacija instrumentalnog prilaženja.

(b) Metodom koja se upotrebljava za utvrđivanje operativnih minimuma aerodroma uzimaju se u obzir svi sljedeći elementi:

1. tip, performanse zrakoplova i karakteristike upravljanja njime;
2. raspoloživa oprema u zrakoplovu u svrhu navigacije, dobivanja vizualnih referenci i/ili kontrole putanje leta tijekom polijetanja, prilaženja, slijetanja i neuspjelog prilaženja;
3. svi uvjeti ili ograničenja navedeni u letačkom priručniku zrakoplova (AFM);
4. relevantno operativno iskustvo operatora;
5. dimenzije i karakteristike uzletno-sletne staze/područja završnog prilaženja i polijetanja (FATO) koji bi se mogli odabrati za upotrebu;
6. prikladnost i performanse vizualnih ili nevizualnih sredstava za navođenje i infrastrukture;
7. apsolutnu visinu/visinu nadvisivanja prepreka (OCA/H) za postupke instrumentalnog prilaženja;
8. prepreke u područjima započetog penjanja i potrebne margine nadvisivanja prepreka;
9. sastav, stručnost i iskustvo letačke posade;
10. postupak instrumentalnog prilaženja (IAP);
11. karakteristike aerodroma i dostupne usluge u zračnoj plovidbi (ANS);
12. svi minimumi koje može objaviti država aerodroma;
13. uvjeti propisani u operativnim specifikacijama uključujući sva posebna odobrenja za operacije pri smanjenoj vidljivosti (LVO) ili operacije s operativnim odobrenjima;
14. sve nestandardne karakteristike aerodroma, postupaka instrumentalnog prilaženja ili okoliša.

(c) Operator navodi metodu utvrđivanja operativnih minimuma aerodroma u operativnom priručniku.

(d) Metodu koju primjenjuje operator za određivanje operativnih minimuma aerodroma i sve promjene te metode odobrava nadležno tijelo.”;

(e) točka CAT.OP.MPA.115 zamjenjuje se sljedećim:

„**CAT.OP.MPA.115 Tehnike letenja za prilaženje – avioni**

(a) Sve operacije prilaženja obavljaju se kao stabilizirane operacije prilaženja, ako nadležno tijelo nije odobrilo drukčije za određeno prilaženje na određenu uzletno-sletnu stazu.

(b) Tehnika završnog prilaženja neprekidnim spuštanjem (CDFA) koristi se za operacije prilaženja postupcima nepreciznog prilaženja (NPA) osim za one određene uzletno-sletne staze za koje je nadležno tijelo odobrilo drugu tehniku letenja.”;

(f) točke CAT.OP.MPA.245 i CAT.OP.MPA.246 zamjenjuju se sljedećim:

„**CAT.OP.MPA.245 Meteorološki uvjeti – svi zrakoplovi**

(a) Na IFR letovima zapovjednik zrakoplova:

1. započinje let; ili
2. nastavlja let dalje iza točke nakon koje se u slučaju ponovnog planiranja tijekom leta primjenjuje izmijenjeni ATS plan leta,

samo ako su na raspolaganju informacije koje pokazuju da će očekivani meteorološki uvjeti u vrijeme dolaska na odredišni(-e) i/ili zahtijevani(-e) alternativni(-e) aerodrom(-e) biti na minimuma za planiranje ili bolji.

(b) Na IFR letovima, zapovjednik nastavlja let prema planiranom odredišnom aerodromu samo kada najnovije dostupne informacije pokazuju da će u planirano vrijeme dolaska meteorološki uvjeti na odredišnom aerodromu ili najmanje na jednom odredišnom alternativnom aerodromu biti na primjenjivim operativnim minimumima aerodroma ili bolji.

(c) Na VFR letovima, zapovjednik započinje let samo kada odgovarajuća meteorološka izvješća i/ili prognoze pokazuju da će meteorološki uvjeti na dijelu rute na kojem će se letjeti prema pravilima VFR-a, u odgovarajuće vrijeme, biti na granicama za VFR ili bolji.

CAT.OP.MPA.246 Meteorološki uvjeti – avioni

Osim odredaba iz točke CAT.OP.MPA.245, na IFR letovima koji se obavljaju avionima, zapovjednik nastavlja let nakon:

(a) točke odluke, kada se upotrebljava postupak s reduciranom količinom goriva/energije za nepredviđene situacije (RCF); ili

(b) točke bez povratka kada se primjenjuje postupak izoliranog aerodroma,

samo ako su na raspolaganju informacije koje pokazuju da će očekivani meteorološki uvjeti u vrijeme dolaska na odredišni(-e) i/ili zahtijevani(-e) alternativni(-e) aerodrom(-e) biti na primjenjivim operativnim minimumima aerodroma ili bolji.";

(g) u točki CAT.OP.MPA.247 podtočka (a) zamjenjuje se sljedećim:

„(a) Na VFR helikopterskim letovima iznad vode, izvan vidokruga kopna, zapovjednik započinje polijetanje samo ako odgovarajuća meteorološka izvješća i/ili prognoze pokazuju da će baza oblaka biti iznad 600 ft tijekom dana ili 1 200 ft tijekom noći.";

(h) točka CAT.OP.MPA.265 zamjenjuje se sljedećim:

„**CAT.OP.MPA.265Uvjeti za polijetanje**

Prije započinjanja polijetanja, zapovjednik mora biti siguran:

(a) da meteorološki uvjeti na aerodromu ili operativnoj površini i stanje uzletno-sletne staze/FATO-a koje namjerava upotrijebiti neće spriječiti sigurno polijetanje i odlazak; i

(b) da su odabrani operativni minimumi aerodroma u skladu sa svim sljedećim:

1. operativna zemaljska oprema;

2. operativni zrakoplovni sustavi;

3. performanse zrakoplova;

4. kvalifikacije letačke posade.";

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

„CAT.OP.MPA.300
Uvjeti za prilaženje i slijetanje

Prije započinjanja operacije prilaženja, zapovjednik mora biti siguran:

(a) da meteorološki uvjeti na aerodromu ili operativnoj površini i stanje uzletno-sletne staze/FATO-a koje namjerava upotrijebiti neće spriječiti sigurno prilaženje, slijetanje ili produžavanje, uzimajući u obzir informacije o performansama koje su navedene u operativnom priručniku; i

(b) da su odabrani operativni minimumi aerodroma u skladu sa svim sljedećim:

1. operativna zemaljska oprema;

2. operativni zrakoplovni sustavi;

3. performanse zrakoplova;

4. kvalifikacije letačke posade.";

(j) točka CAT.OP.MPA.305 zamjenjuje se sljedećim:

„**CAT.OP.MPA.305 Započinjanje i nastavak prilaženja**

(a) Za avione, ako je javljena vidljivost (VIS) ili kontrola RVR-a za uzletno-sletnu stazu koja se upotrebljava za slijetanje manja od primjenjivih minimuma, operacija instrumentalnog prilaženja ne nastavlja se:

1. nakon točke na kojoj je avion 1 000 ft iznad nadmorske visine aerodroma; ili

2. u završni segment prilaženja (FAS) u slučaju kada je DA/H ili NDA/H viša od 1 000 ft.

(b) Za helikoptere, ako je javljeni RVR manji od 550 m ili kontrola RVR-a za uzletno-sletnu stazu koja se upotrebljava za slijetanje manja od primjenjivih minimuma, operacija instrumentalnog prilaženja ne nastavlja se:

1. nakon točke na kojoj je helikopter 1 000 ft iznad nadmorske visine aerodroma; ili

2. u FAS u slučaju kada je DA/H ili NDA/H viša od 1 000 ft.

(c) Ako nije utvrđena potrebna vizualna referenca, neuspjelo prilaženje izvodi se na ili prije DA/H ili MDA/H.

(d) Ako se potrebna vizualna referenca ne održava nakon DA/H ili MDA/H, mora se odmah izvršiti produžavanje.

(e) Neovisno o točki (a), u slučaju kada nema javljenog RVR-a i javljeni VIS je manji od primjenjivog minimuma, ali je konvertirana meteorološka vidljivost (CMV) jednaka ili veća od primjenjivog minimuma, instrumentalno prilaženje može se nastaviti do DA/H ili MDA/H.”;

(k) točka CAT.OP.MPA.310 zamjenjuje se sljedećim:

„**CAT.OP.MPA.310 Operativni postupci – visina preleta praga – avioni**

Operator uspostavlja operativne postupke namijenjene kako bi se osiguralo da avion kojim se obavljaju operacije 3D instrumentalnog prilaženja prelazi prag uzletno-sletne staze na sigurnoj visini, pri čemu je avion u sletnoj konfiguraciji i položaju za slijetanje.”;

(l) umeće se sljedeća točka CAT.OP.MPA.312:

„CAT.OP.MPA.312 Operacije EFVS 200

(a) Operator koji namjerava obavljati operacije EFVS 200 mora biti siguran:

1. da je zrakoplov certificiran za predviđene operacije;

2. da se upotrebljavaju samo uzletno-sletne staze, FATO i postupci instrumentalnog prilaženja (IAP-ovi) koji su prikladni za operacije EFVS-a;

3. da su članovi letačke posade osposobljeni za izvođenje predviđene operacije te da je uspostavljen program osposobljavanja i provjere za članove letačke posade i relevantno osoblje uključeno u pripremu leta;

4. da su uspostavljeni operativni postupci;

5. da su sve relevantne informacije dokumentirane na listi minimalne opreme (MEL);

6. da su sve relevantne informacije dokumentirane u programu održavanja;

7. da su provedene procjene sigurnosti i utvrđeni pokazatelji performansi kako bi se pratila razina sigurnosti operacije; i

8. da se za operativne minimume aerodroma uzima u obzir sposobnost sustava koji se upotrebljava.

(b) Operator ne smije izvoditi operacije EFVS 200 pri obavljanju LVO-a.

(c) Neovisno o točki (a) podtočki 1., operator može upotrebljavati EVS-ove koji ispunjavaju minimalne kriterije za izvođenje operacija EFVS 200, pod uvjetom da to odobri nadležno tijelo.”.

(5) Prilog V. mijenja se kako slijedi:

(a) naslov poddijela E zamjenjuje se sljedećim: „Operacije pri smanjenoj vidljivosti (LVO) i operacije s operativnim odobrenjima”;

(b) točka SPA.LVO.100 zamjenjuje se sljedećim:

„SPA.LVO.100 Operacije pri smanjenoj vidljivosti (LVO) i operacije s operativnim odobrenjima

Operator obavlja sljedeće operacije samo ako ih je odobrilo nadležno tijelo:

(a) operacije polijetanja s uvjetima vidljivosti manjima od 400 m RVR-a;

(b) operacije instrumentalnog prilaženja u uvjetima smanjene vidljivosti; i

(c) operacije s operativnim odobrenjima, osim operacija EFVS 200, koje ne podliježu posebnom odobrenju.";

(c) točka SPA.LVO.105 zamjenjuje se sljedećim:

„SPA.LVO.105 Kriteriji za posebno odobrenje

Kako bi dobio posebno odobrenje u skladu s točkom SPA.LVO.100, operator mora dokazati:

(a) da je za operacije prilaženja pri smanjenoj vidljivosti, operacije LVTO-a u RVR-u manjem od 125 m i operacije s operativnim odobrenjima zrakoplov certificiran za planirane operacije;

(b) da su članovi letačke posade osposobljeni za izvođenje predviđene operacije te je uspostavljen program osposobljavanja i provjere za članove letačke posade i relevantno osoblje uključeno u pripremu leta u skladu s točkom SPA.LVO.120;

(c) da su utvrđeni operativni postupci za predviđene operacije;

(d) da su provedene sve relevantne izmjene liste minimalne opreme;

(e) da su provedene sve relevantne izmjene programa održavanja;

(f) da su utvrđeni postupci kojima se osigurava prikladnost aerodroma, uključujući postupke instrumentalnog letenja, za predviđene operacije, u skladu s točkom SPA.LVO.110; i

(g) da je za predviđene operacije provedena provjera sigurnosti i utvrđeni pokazatelji učinkovitosti radi praćenja razine sigurnosti.";

(d) točka SPA.LVO.110 zamjenjuje se sljedećim:

„SPA.LVO.110 Zahtjevi povezani s aerodromom, uključujući postupke instrumentalnog letenja

Operator osigurava da se samo aerodromi, uključujući postupke instrumentalnog letenja, koji su prikladni za predviđene operacije upotrebljavaju za LVO-e i operacije s operativnim odobrenjima.";

(e) točka SPA.LVO.115 briše se;

(f) točka SPA.LVO.120 zamjenjuje se sljedećim:

„SPA.LVO.120 Stručnost letačke posade

(a) Operator osigurava da je letačka posada sposobna za izvođenje predviđenih operacija.

(b) Operator osigurava da je svaki član letačke posade uspješno završio osposobljavanje i provjeru za sve vrste LVO-a i operacija s operativnim odobrenjima za koje je izdano odobrenje. Takvo osposobljavanje i provjeravanje mora:

1. uključivati početno i periodično osposobljavanje i provjere;

2. uključivati uobičajene, neuobičajene i hitne postupke;

3. biti prilagođeno vrstama tehnologija koje se upotrebljavaju u predviđenim operacijama; i

4. uzimati u obzir rizike ljudskih faktora povezane s predviđenim operacijama.

(c) Operator vodi evidenciju o osposobljavanju i kvalifikacijama članova letačke posade.

(d) Osposobljavanje i provjeravanje provodi odgovarajuće kvalificirano osoblje. U slučaju osposobljavanja i provjeravanja tijekom leta ili na simulatoru leta, osoblje koje provodi osposobljavanje i provjere mora biti kvalificirano u skladu s Prilogom I. (dio-FCL) Uredbi (EU) br. 1178/2011.”

(g) u točki SPA.NVIS.120 podtočka (a) zamjenjuje se sljedećim:

„(a) Operacije se ne obavljaju ispod vremenskih minimuma za vrstu noćnih operacija koje se obavljaju.”;

(h) u točki SPA.HOFO.120 podtočka (a) zamjenjuje se sljedećim:

„(a) *Alternativni odredišni aerodrom na kopnu.* Bez obzira na točke CAT.OP.MPA.192, NCC.OP.152 i SPO.OP.151, glavni pilot/zapovjednik ne mora u operativnom planu leta navesti alternativni odredišni aerodrom kada obavlja letove s lokacije na moru na aerodrom na kopnu pod uvjetom da je na raspolaganju dovoljan operativni plan za nepredviđene situacija kako bi se osigurao siguran povratak s mora.”;

(i) točka SPA.HOFO.125 zamjenjuje se sljedećim:

„**SPA.HOFO.125 Postupci standardnog prilaženja na moru (OSAP-ovi)**

(a) Operator uspostavlja postupke kojima se osigurava da se postupci standardnog prilaženja na moru (OSAP-ovi) primjenjuju samo u sljedećim slučajevima:

1. helikopter je sposoban pružati navigacijske informacije i informacije o preprekama u stvarnom vremenu za nadvisivanje prepreka; i

2. ili

i. minimalna visina spuštanja (MDH) određuje se pomoću radiovisinomjera ili uređaja koji osigurava ekvivalentne performanse; ili

ii. primjenjuje se minimalna apsolutna visina spuštanja (MDA) i uključuje odgovarajuću marginu.

(b) Ako operator prati OSAP-ove na platforme ili plovila u tranzitu, let se obavlja u višepilotnim operacijama.

(c) U području odluke mora postojati odgovarajuće nadvisivanje prepreka pri neuspjelom prilaženju iz bilo kojeg odredišta za koje se planira OSAP.

(d) Prilaženje se nastavlja izvan područja odluke ili ispod minimalne apsolutne visine spuštanja ili visine spuštanja (MDA/H) samo ako je odredište u vizualnom dosegu.

(e) Za operacije s jednim pilotom, visini MDA/H i području odlučivanja dodaju se odgovarajuća povećanja.

(f) kada se OSAP prati do nepokretne lokacije na moru (tj. fiksne instalacije ili privezanog plovila), a za tu su lokaciju dostupne pouzdane GNSS koordinate u navigacijskom sustavu, za povećanje sigurnosti OSAP-a koristi se GNSS/navigacijski sustav.

(g) Operator uključuje OSAP-ove u svoje programe početnog i periodičnog osposobljavanja i provjera.”;

(j) dodaje se sljedeći poddio N:

„PODDIO N

HELIKOPTERSKA PRILAŽENJA S REFERENTNOM TOČKOM I ODLASCI SA SMANJENIM MINIMUMIMA VFR-a (PINS-VFR)

SPA.PINS-VFR.100Helikopterska prilaženja s referentnom točkom (PinS) i odlasci sa smanjenim minimumima VFR-a

(a) Operator upotrebljava smanjene operativne minimume VFR-a samo ako je operatoru izdano odobrenje nadležnog tijela.

(b) Smanjeni operativni minimumi VFR-a primjenjuju se samo na helikopterski let koji uključuje segment koji leti prema IFR-u i samo u jednom od sljedećih slučajeva:

1. segment leta koji se leti prema VFR-u odvija se odmah nakon PinS prilaženja helikopterom s namjerom slijetanja na obližnji helidrom ili operativnu površinu;

2. segment leta koji se leti prema VFR-u odvija se odmah nakon PinS prilaženja helikopterom s namjerom provođenja operacije s helikopterskim vitlom na obližnjoj površini HEC ili HHO;

3. segment leta koji se leti prema VFR-u je odlazak s namjerom prelaska na IFR na obližnjem početnom preletištu odlaska.

(c) Operator utvrđuje operativne postupke koji se primjenjuju pri letovima sa smanjenim operativnim minimumima VFR-a.

(d) Operator osigurava da članovi letačke posade imaju iskustvo i osposobljavanje potrebno za operiranje sa smanjenim operativnim minimumima VFR-a.";

(6) Prilog VI. mijenja se kako slijedi:

(a) umeće se sljedeća točka NCC.OP.101:

„**NCC.OP.101 Provjera i postavke visinomjera**

(a) Operator utvrđuje postupke za provjeru visinomjera prije svakog odlaska.

(b) Operator utvrđuje postupke za postavke visinomjera za sve faze leta, kojima se uzimaju u obzir postupci koje je utvrdila država aerodroma ili država zračnog prostora, ako je primjenjivo.";

(b) točka NCC.OP.110 zamjenjuje se sljedećim:

„**NCC.OP.110 Operativni minimumi aerodroma – općenito**

(a) Operator određuje operativne minimume aerodroma za svaki polazni, odredišni ili alternativni aerodrom koji namjerava upotrijebiti kako bi se osiguralo odvajanje zrakoplova od terena i prepreka te kako bi se smanjio rizik od gubitka vizualnih referenci tijekom vizualnog segmenta leta operacija instrumentalnog prilaženja.

(b) Metodom koja se upotrebljava za utvrđivanje operativnih minimuma aerodroma uzimaju se u obzir svi sljedeći elementi:

1. tip, performanse zrakoplova i karakteristike upravljanja njime;

2. raspoloživa oprema u zrakoplovu u svrhu navigacije, dobivanja vizualnih referenci i/ili kontrole putanje leta tijekom polijetanja, prilaženja, slijetanja i neuspjelog prilaženja;

3. svi uvjeti ili ograničenja navedeni u letačkom priručniku zrakoplova (AFM);

4. dimenzije i karakteristike uzletno-sletne staze/područja završnog prilaženja i polijetanja (FATO) koji bi se mogli odabrati za upotrebu;

5. prikladnost i performanse vizualnih ili nevizualnih sredstava za navođenje i infrastrukture;

6. apsolutnu visinu/visinu nadvisivanja prepreka (OCA/H) za postupke instrumentalnog prilaženja;

7. prepreke u područjima započetog penjanja i potrebne margine nadvisivanja prepreka;

8. sve nestandardne karakteristike aerodroma, postupaka instrumentalnog prilaženja ili okoliša

9. sastav, stručnost i iskustvo letačke posade;

10. postupak instrumentalnog prilaženja (IAP);

11. karakteristike aerodroma i dostupne usluge u zračnoj plovidbi (ANS);

12. svi minimumi koje može objaviti država aerodroma;

13. uvjeti propisani u bilo kojem posebnom odobrenju za operacije pri smanjenoj vidljivosti (LVO) ili operacije s operativnim odobrenjima; i

14. relevantno operativno iskustvo operatora.

(c) Operator navodi metodu utvrđivanja operativnih minimuma aerodroma u operativnom priručniku.";

(c) točka NCC.OP.111 briše se;

(d) točka NCC.OP.112 zamjenjuje se sljedećim:

„**NCC.OP.112 Operativni minimumi aerodroma – operacije kruženja s avionima**

(a) MDH za operacije kružnog prilaženja avionima ne smije biti niži od najviše od navedenih vrijednosti:

1. objavljene relativne visine leta prepreka (OCH) za kruženje za kategoriju aviona;

2. najmanje visine kruženja iz tablice 1.; ili

3. DH/MDH prethodnog IAP-a.

(b) Minimalna vidljivost za operacije kružnog prilaženja s avionima ne smije biti niža od najviše od navedenih vrijednosti:

1. vidljivosti pri kruženju za kategoriju aviona ako je objavljena; ili

2. najmanje vidljivosti iz tablice 1.

Tablica 1.

MDH i minimalna vidljivost za kruženje u odnosu na kategoriju aviona

	Kategorija aviona			
	A	B	C	D
MDH (ft)	400	500	600	700
Minimum VIS-a (m)	1 500	1 600	2 400	3 600";

(e) u točki NCC.OP.145 točka (b) zamjenjuje se sljedećim:

„(b) Prije početka leta zapovjednik zrakoplova upoznat je sa svim raspoloživim meteorološkim podacima koji su primjereni za predviđeni let. Priprema za let izvan bliže okolice mjesta odlaska i za sve letove prema pravilima IFR-a uključuje:

1. proučavanje raspoloživih aktualnih meteoroloških izvještaja i prognoza; i

2. planiranje alternativnog postupka pripreme zbog predviđanja mogućnosti da se let zbog vremenskih uvjeta ne može završiti po planu.";

(f) umeću se sljedeće točke NCC.OP.147 i NCC.OP.148:

„**NCC.OP.147 Minimumi za planiranje alternativnog odredišnog aerodroma – avioni**

Aerodrom se navodi kao alternativni odredišni aerodrom samo ako raspoloživi meteorološki podaci naznačuju za razdoblje od jednog sata prije do jednog sata kasnije nakon predviđenog vremena dolaska, ili od stvarnog vremena polaska do jednog sata nakon predviđenog vremena dolaska, ovisno o tome što je kraće,

(a) za alternativni aerodrom s raspoloživim operacijama instrumentalnog prilaženja s DH-om manjim od 250 ft,

1. bazu oblaka od najmanje 200 ft iznad DH-a ili MDH-a povezanog s operacijom instrumentalnog prilaženja; i

2. vidljivost koja nije manja od većeg od 1 500 m i 800 m iznad minimuma RVR/VIS za operaciju instrumentalnog prilaženja; ili

(b) za alternativni aerodrom s operacijom instrumentalnog prilaženja s DH-om ili MDH-om većim od 250 ft,

1. bazu oblaka od najmanje 400 ft iznad DH-a ili MDH-a povezanog s operacijom instrumentalnog prilaženja; i

2. vidljivost od najmanje 3 000 m; ili

(c) za alternativni aerodrom bez postupka instrumentalnog prilaženja,

1. bazu oblaka koja nije niža od većeg od 2 000 ft i minimalne sigurne visine IFR-a; i

2. vidljivost od najmanje 5 000 m.;

NCC.OP.148 Minimumi za planiranje alternativnog odredišnog aerodroma – helikopteri

Operator odabire aerodrom kao alternativni odredišni aerodrom samo ako raspoloživi meteorološki podaci naznačuju za razdoblje od jednog sata prije do jednog sata nakon predviđenog vremena dolaska, ili od stvarnog vremena polaska do jednog sata nakon predviđenog vremena dolaska, ovisno o tome što je kraće:,

(a) za alternativni aerodrom s postupkom instrumentalnog prilaženja (IAP):

1. bazu oblaka od najmanje 200 ft iznad DH-a ili MDH-a povezanog s IAP-om; i

2. vidljivost od najmanje 1 500 m dnevno ili 3 000 m noću; ili

(b) za alternativni aerodrom bez IAP-a:

1. bazu oblaka od najmanje 2 000 ft ili najmanju sigurnu visinu IFR-a – ovisno o tome što je veće; i

2. vidljivost od najmanje 1 500 m dnevno ili 3 000 m noću.";

(g) u točki NCC.OP.150 podtočka (a) zamjenjuje se sljedećim:

„(a) Za letove prema pravilima IFR-a, zapovjednik zrakoplova u planiranju leta navodi najmanje jedan vremenski spreman alternativni aerodrom za polijetanje ako su vremenski uvjeti na aerodromu odlaska na razini ili ispod primjenjivih operativnih minimuma aerodroma ili ako je nemoguće vratiti se na aerodrom odlaska zbog ostalih razloga.";

(h) u točki NCC.OP.180 podtočke (a) i (b) zamjenjuje se sljedećim:

„(a) Zapovjednik zrakoplova započinje ili nastavlja let prema pravilima VFR-a samo ako najnoviji raspoloživi meteorološki podaci naznačuju da će vremenski uvjeti tijekom rute i na predviđenom odredištu pri predviđenom vremenu uporabe biti na razini ili iznad primjenjivih operativnih minimuma za letove prema pravilima VFR-a.

(b) Zapovjednik zrakoplova započinje ili nastavlja let prema pravilima IFR-a prema aerodromu planiranog odredišta ako najnoviji raspoloživi meteorološki podaci naznačuju da su vremenski uvjeti na odredištu u predviđeno vrijeme dolaska ili barem na jednom alternativnom odredišnom aerodromu, na razini ili iznad primjenjivih operativnih minimuma.";

(i) točka NCC.OP.195 zamjenjuje se sljedećim:

„**NCC.OP.195 Uvjeti za polijetanje – avioni i helikopteri**

Prije započinjanja polijetanja, zapovjednik mora biti siguran:

(a) da meteorološki uvjeti na aerodromu ili operativnoj površini i stanje uzletno-sletne staze/FATO-a koje namjerava upotrijebiti neće spriječiti sigurno polijetanje i odlazak; i

(b) da su odabrani operativni minimumi aerodroma u skladu sa svim sljedećim:

1. operativna zemaljska oprema;

2. operativni zrakoplovni sustavi;

3. performanse zrakoplova;

4. kvalifikacije letačke posade.";

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

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

Prije započinjanja operacije prilaženja, zapovjednik mora biti siguran:

(a) da meteorološki uvjeti na aerodromu ili operativnoj površini i stanje uzletno-sletne staze/FATO-a koje namjerava upotrijebiti neće spriječiti sigurno prilaženje, slijetanje ili produžavanje, uzimajući u obzir informacije o performansama koje su navedene u operativnom priručniku; i

(b) da su odabrani operativni minimumi aerodroma u skladu sa svim sljedećim:

1. operativna zemaljska oprema;

2. operativni zrakoplovni sustavi;

3. performanse zrakoplova; i

4. kvalifikacije letačke posade.";

(k) točka NCC.OP.230 zamjenjuje se sljedećim:

„**NCC.OP.230 Započinjanje i nastavak prilaženja**

(a) Za avione, ako je javljena vidljivost (VIS) ili kontrola RVR-a za uzletno-sletnu stazu koja se upotrebljava za slijetanje manja od primjenjivih minimuma, operacija instrumentalnog prilaženja se ne nastavlja:

1. nakon točke na kojoj je avion 1 000 ft iznad nadmorske visine aerodroma; ili

2. u završni segment prilaženja (FAS) u slučaju kada je DA/H ili NDA/H viša od 1 000 ft.

(b) Za helikoptere, ako je javljeni RVR manji od 550 m ili kontrola RVR-a za uzletno-sletnu stazu koja se upotrebljava za slijetanje manja od primjenjivih minimuma, operacija instrumentalnog prilaženja ne nastavlja se:

1. nakon točke na kojoj je helikopter 1 000 ft iznad nadmorske visine aerodroma; ili

2. u FAS u slučaju kada je DA/H ili NDA/H viša od 1 000 ft.

(c) Ako nije utvrđena potrebna vizualna referenca, neuspjelo prilaženje izvodi se na ili prije DA/H ili MDA/H.

(d) Ako se potrebna vizualna referenca ne održava nakon DA/H ili MDA/H, mora se odmah izvršiti produžavanje.

(e) Neovisno o točki (a), u slučaju kada nema javljenog RVR-a, a javljeni VIS manji je od primjenjivog minimuma, ali je konvertirana meteorološka vidljivost (CMV) jednaka primjenjivom minimumu ili veća, instrumentalno prilaženje može se nastaviti do DA/H ili MDA/H.

(f) Neovisno o točkama (a) i (b), ako nema namjere slijetanja instrumentalno prilaženje može se nastaviti do DA/H ili MDA/H. Neuspjelo prilaženje izvodi se na ili prije DA/H ili MDA/H.";

(l) dodaje se sljedeća točka NCC.OP.235:

„**NCC.OP.235 Operacije EFVS 200**

(a) Operator koji namjerava provoditi operacije EFVS 200 s operativnim odobrenjima i bez posebnog odobrenja osigurava:

1. da je zrakoplov certificiran za predviđene operacije;

2. da se upotrebljavaju samo uzletno-sletne staze, FATO i postupci instrumentalnog prilaženja (IAP) koji su prikladni za operacije EFVS-a;

3. da su članovi letačke posade osposobljeni za izvođenje predviđene operacije te je uspostavljen program osposobljavanja i provjere za članove letačke posade i relevantno osoblje uključeno u pripremu leta;

4. da su uspostavljeni operativni postupci;

5. da su sve relevantne informacije dokumentirane na listi minimalne opreme (MEL);

6. da su sve relevantne informacije dokumentirane u programu održavanja;

7. da su provedene procjene sigurnosti i utvrđeni pokazatelji performansi kako bi se pratila razina sigurnosti operacije; i

8. da se za operativne minimume aerodroma uzima u obzir sposobnost sustava koji se upotrebljava.

(b) Operator ne smije izvoditi operacije EFVS 200 pri obavljanju LVO-a.

(c) Neovisno o točki (a) podtočki 1., operator može upotrebljavati EVS-ove koji ispunjavaju minimalne kriterije za izvođenje operacija EFVS 200, pod uvjetom da to odobri nadležno tijelo.”.

(7) Prilog VII. mijenja se kako slijedi:

(a) umeće se sljedeća točka NCO.OP.101:

„**NCO.OP.101 Provjera i postavke visinomjera**

(a) Zapovjednik prije svakog odlaska provjerava ispravnost rada visinomjera.

(b) Zapovjednik upotrebljava odgovarajuće postavke visinomjera za sve faze leta, uzimajući u obzir sve postupke koje je propisala država aerodroma ili država zračnog prostora.”;

(b) točka NCO.OP.105 briše se;

(c) točke NCO.OP.110, NCO.OP.111 i NCO.OP.112 zamjenjuju se sljedećim:

„**NCO.OP.110 Operativni minimumi aerodroma – avioni i helikopteri**

(a) Za letove prema pravilima instrumentalnog letenja (IFR), zapovjednik određuje operativne minimume aerodroma za svaki polazni, odredišni ili alternativni aerodrom koji namjerava upotrijebiti kako bi se osiguralo odvajanje zrakoplova od terena i prepreka te kako bi se smanjio rizik od gubitka vizualnih referenci tijekom vizualnog segmenta leta operacija instrumentalnog prilaženja.

(b) Za operativne minimume aerodroma uzimaju se u obzir sljedeći elementi, ako je relevantno:

1. tip, performanse zrakoplova i karakteristike upravljanja njime;

2. raspoloživa oprema u zrakoplovu u svrhu navigacije, dobivanja vizualnih referenci i/ili kontrole putanje leta tijekom polijetanja, prilaženja, slijetanja i neuspjelog prilaženja;

3. svi uvjeti ili ograničenja navedeni u letačkom priručniku zrakoplova (AFM);

4. dimenzije i karakteristike uzletno-sletne staze/područja završnog prilaženja i polijetanja (FATO) koji bi se mogli odabrati za upotrebu;

5. prikladnost i performanse vizualnih ili nevizualnih sredstava za navođenje i infrastrukture;

6. apsolutnu visina/visina nadvisivanja prepreka (OCA/H) za postupke instrumentalnog prilaženja, ako su utvrđeni;

7. prepreke u područjima započetog penjanja i margine nadvisivanja prepreka;

8. stručnost i relevantno operativno iskustvo zapovjednika zrakoplova;

9. IAP, ako je utvrđen;

10. karakteristike aerodroma i vrsta dostupnih usluga u zračnoj plovidbi (ANS), ako postoje;

11. svi minimumi koje može objaviti država aerodroma;

12. uvjeti propisani u bilo kojem posebnom odobrenju zaoperacije pri smanjenoj vidljivosti (LVO) ili operacije s operativnim odobrenjima.;

NCO.OP.111 Operativni minimumi aerodroma – operacije 2D prilaženja i 3D prilaženja

(a) Visina odluke (DH) namijenjena za operaciju 3D prilaženja ili operaciju 2D prilaženja koja se izvodi tehnikom završnog prilaženja neprekidnim spuštanjem (CDFA) nije niža od najviše od navedenih vrijednosti:

1. visina nadvisivanja prepreka (OCH) za kategoriju zrakoplova;

2. objavljeni postupak prilaženja DH ili minimalna visina spuštanja (MDH), ako je primjenjivo;

3. minimum sustava koji je naveden u tablici 1.;

4. minimum visine odluke iz priručnika o letenju zrakoplova ili jednakovrijednog dokumenta, ako je navedeno.

(b) MDH za operacije 2D prilaženja koja se izvodi bez tehnike CDFA nije niži od najviše od navedenih vrijednosti:

1. OCH za kategoriju zrakoplova;

2. MDH objavljenog postupka prilaženja, ako je primjenjivo;

3. minimum sustava koji je naveden u tablici 1.; ili

4. minimalni MDH iz AFM-a, ako je naveden.

Tablica 1.

Minimumi sustava

Oprema	Najmanji DH/MDH (ft)
ILS/MLS/ GLS	200
GNSS/SBAS (LPV)	200
Radar za precizno prilaženje (PAR)	200
GNSS/SBAS (LP)	250
GNSS (LNAV)	250
GNSS/Baro-VNAV (LNAV/VNAV)	250
Helikoptersko prilaženje s referentnom točkom	250
LOC s DME-om ili bez DME-a	250
SRA (završetak na ½ NM)	250
SRA (završetak na 1 NM)	300
SRA (završetak na 2 NM ili više)	350
VOR	300
VOR/DME	250
NDB	350
NDB/DME	300
VDF	350

NCO.OP.112 Operativni minimumi aerodroma – operacije kruženja s avionima

(a) MDH za operacije kružnog prilaženja avionima ne smije biti niži od najviše od navedenih vrijednosti:

1. objavljena relativna visina leta prepreka (OCH) za kruženje za kategoriju aviona;

2. najmanja visina kruženja iz tablice 1.; ili

3. DH/MDH prethodnog IAP-a.

(b) Minimalna vidljivost za operacije kružnog prilaženja s avionima ne smije biti niža od najviše od navedenih vrijednosti:

1. vidljivost pri kruženju za kategoriju aviona ako je objavljena; ili

2. najmanja vidljivost iz tablice 1.

Tablica 1.

MDH i minimalna vidljivost za kruženje u odnosu na kategoriju aviona

	Kategorija aviona			
	A	B	C	D
MDH (ft)	400	500	600	700
Minimum VIS-a (m)	1 500	1 500	2 400	3 600”;

(d) u točki NCO.OP.135 točka (b) zamjenjuje se sljedećim:

„(b) Prije početka leta zapovjednik zrakoplova upoznat je sa svim raspoloživim meteorološkim podacima koji su primjereni za predviđeni let. Priprema za let izvan bliže okolice mjesta odlaska i za sve letove prema pravilima IFR-a uključuje:

1. proučavanje raspoloživih aktualnih meteoroloških izvještaja i prognoza; i

2. planiranje alternativnog postupka pripreme zbog predviđanja mogućnosti da se let zbog vremenskih uvjeta ne može završiti po planu.”;

(e) točke NCO.OP.140, NCO.OP.141 i NCO.OP.142 zamjenjuju se sljedećim:

„**NCO.OP.140 Alternativni odredišni aerodromi – avioni**

Za letove prema pravilima IFR-a, zapovjednik zrakoplova u planiranju leta navodi najmanje jedan alternativni odredišni aerodrom, osim ako raspoloživi meteorološki podaci za odredište naznačuju za razdoblje od jednog sata prije do jednog sata nakon predviđenog vremena dolaska, ili od stvarnog vremena polaska do jednog sata nakon predviđenog vremena dolaska, ovisno o tome što je kraće, bazu oblaka od najmanje 1 000 ft iznad DH/MDH-a za raspoloživ postupak instrumentalnog prilaženja (IAP) i vidljivost od najmanje 5 000 m.

NCO.OP.141 Alternativni odredišni aerodromi – helikopteri

Za letove prema pravilima IFR-a, zapovjednik zrakoplova u planiranju leta navodi najmanje jedan alternativni odredišni aerodrom, osim ako raspoloživi meteorološki podaci za odredište naznačuju za razdoblje od jednog sata prije do jednog sata nakon predviđenog vremena dolaska, ili od stvarnog vremena polaska do jednog sata nakon predviđenog vremena dolaska, ovisno o tome što je kraće, bazu oblaka od najmanje 1 000 ft iznad DH/MDH-a za raspoloživ IAP i vidljivost od najmanje 3 000 m.

NCO.OP.142 Alternativni odredišni aerodromi – operacije instrumentalnog prilaženja

Zapovjednik odabire aerodrom kao alternativni odredišni aerodrom samo ako:

(a) je IAP koji se ne oslanja na GNSS dostupan na odredišnom aerodromu ili alternativnom odredišnom aerodromu, ili

(b) su ispunjeni svi sljedeći uvjeti:

1. oprema GNSS-a u zrakoplovu sposobna je za SBAS;

2. odredišni aerodrom, svaki alternativni odredišni aerodrom i ruta između njih nalaze se unutar područja usluga SBAS-a;

3. predviđa se da će sustav ABAS biti dostupan u slučaju neočekivane nedostupnosti SBAS-a;

4. odabran je IAP (na odredišnom ili alternativnom odredišnom aerodromu) koji se ne oslanja na dostupnost SBAS-a;

5. odgovarajuća mjera za nepredviđene situacije omogućuje siguran završetak leta u slučaju nedostupnosti GNSS-a.”

(f) umeću se sljedeće točke NCO.OP.143 i NCO.OP.144:

„**NCO.OP.143 Minimumi za planiranje alternativnih odredišnih aerodroma – avioni**

Aerodrom se navodi kao alternativni odredišni aerodrom samo ako raspoloživi meteorološki podaci naznačuju za razdoblje od jednog sata prije do jednog sata nakon predviđenog vremena dolaska, ili od stvarnog vremena polaska do jednog sata nakon predviđenog vremena dolaska, ovisno o tome što je kraće:

(a) za alternativni aerodrom s raspoloživim operacijama instrumentalnog prilaženja s DH-om manjim od 250 ft,

1. bazu oblaka od najmanje 200 ft iznad visine odluke (DH) ili minimalne visine spuštanja (MDH) povezane s operacijom instrumentalnog prilaženja; i

2. vidljivost od najmanje 1 500 m; ili

(b) za alternativni aerodrom s operacijom instrumentalnog prilaženja s DH-om ili MDH-om većim od 250 ft,

1. bazu oblaka od najmanje 400 ft iznad DH-a ili MDH-a povezanog s operacijom instrumentalnog prilaženja; i

2. vidljivost od najmanje 3 000 m; ili

(c) za alternativni aerodrom bez IAP-a,

1. bazu oblaka koja nije niža od većeg od 2 000 ft i minimalne sigurne visine IFR-a; i

2. vidljivost od najmanje 5 000 m.

NCO.OP.144 Minimumi za planiranje alternativnih odredišnih aerodroma – helikopteri

Aerodrom se navodi kao alternativni odredišni aerodrom samo ako raspoloživi meteorološki podaci naznačuju za razdoblje od jednog sata prije do jednog sata kasnije nakon predviđenog vremena dolaska, ili od stvarnog vremena polaska do jednog sata nakon predviđenog vremena dolaska, ovisno o tome što je kraće,

(a) za alternativni aerodrom s IAP-om:

1. bazu oblaka od najmanje 200 ft iznad DH-a ili MDH-a povezanog s operacijom instrumentalnog prilaženja;

2. vidljivost od najmanje 1 500 m dnevno ili 3 000 m noću; ili

(b) za alternativni aerodrom bez IAP-a:

1. bazu oblaka koja nije niža od većeg od 2 000 ft i minimalne sigurne visine IFR-a; i

2. vidljivost od najmanje 1 500 m dnevno ili 3 000 m noću.”

(g) u točki NCO.OP.160 podtočke (a) i (b) zamjenjuju se sljedećim:

„(a) Zapovjednik zrakoplova započinje ili nastavlja let prema pravilima VFR-a samo ako najnoviji raspoloživi meteorološki podaci naznačuju da će vremenski uvjeti tijekom rute i na predviđenom odredištu pri predviđenom vremenu uporabe biti na razini ili iznad primjenjivih operativnih minimuma za letove prema pravilima VFR-a.

(b) Zapovjednik zrakoplova započinje ili nastavlja let prema pravilima IFR-a prema aerodromu planiranog odredišta ako najnoviji raspoloživi meteorološki podaci naznačuju da su vremenski uvjeti na odredištu u predviđeno vrijeme dolaska ili barem na jednom alternativnom odredišnom aerodromu, na razini ili iznad primjenjivih operativnih minimuma.”;

(h) točka NCO.OP.175 zamjenjuje se sljedećim:

„**NCO.OP.175 Uvjeti za polijetanje – avioni i helikopteri**

Prije započinjanja polijetanja, zapovjednik mora biti siguran:

(a) da, u skladu s raspoloživim informacijama, meteorološki uvjeti na aerodromu ili operativnoj površini i stanje uzletno-sletne staze/FATO-a koje namjerava upotrijebiti neće spriječiti sigurno polijetanje i odlazak; i

(b) da su odabrani operativni minimumi aerodroma u skladu sa svim sljedećim:

1. operativna zemaljska oprema;
2. operativni zrakoplovni sustavi;
3. performanse zrakoplova;
4. kvalifikacije letačke posade.";

(i) točke NCO.OP.205 i NCO.OP.206 zamjenjuju se sljedećim:

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

Prije započinjanja operacije prilaženja, zapovjednik mora biti siguran:

(a) da, u skladu s raspoloživim informacijama, meteorološki uvjeti na aerodromu ili operativnoj površini i stanje uzletno-sletne staze koju namjerava upotrijebiti neće spriječiti sigurno prilaženje, slijetanje ili neuspjelo prilaženje; i

(b) da su odabrani operativni minimumi aerodroma u skladu sa svim sljedećim:

1. operativna zemaljska oprema;
2. operativni zrakoplovni sustavi;
3. performanse zrakoplova, i
4. kvalifikacije letačke posade.

NCO.OP.206 Uvjeti za prilaženje i slijetanje – helikopteri

Prije započinjanja operacije prilaženja, zapovjednik mora biti siguran:

(a) da, u skladu s raspoloživim informacijama, meteorološki uvjeti na aerodromu ili operativnoj površini i stanje područja završnog prilaženja i polijetanja (FATO) koje namjerava upotrijebiti neće spriječiti sigurno prilaženje, slijetanje ili neuspjelo prilaženje; i

(b) da su odabrani operativni minimumi aerodroma u skladu sa svim sljedećim:

1. operativna zemaljska oprema;
2. operativni zrakoplovni sustavi;
3. performanse zrakoplova;
4. kvalifikacije letačke posade."

(j) točka NCO.OP.210 zamjenjuje se sljedećim:

„**NCO.OP.210 Započinjanje i nastavak prilaženja – avioni i helikopteri**

(a) Ako je RVR za kontrolu uzletno-sletne staze koja se koristi za slijetanje manji od 550 m (ili bilo koja niža vrijednost utvrđena u skladu s odobrenjem u skladu sa stavkom SPA.LVO), operacija instrumentalnog prilaženja se ne nastavlja:

1. nakon točke na kojoj je zrakoplov 1 000 ft iznad nadmorske visine aerodroma; ili
2. u završni segment prilaženja u slučaju kada je DA/H ili NDA/H viši od 1 000 ft.

(b) Ako nije utvrđena potrebna vizualna referenca, neuspjelo prilaženje izvodi se na ili prije DA/H ili MDA/H.

(c) Ako se potrebna vizualna referenca ne održava nakon DA/H ili MDA/H, mora se odmah izvršiti produžavanje.";

(8) Prilog VIII. mijenja se kako slijedi:

(a) umeće se sljedeća točka SPO.OP.101:

„**SPO.OP.101 Provjera i postavke visinomjera**

(a) Operator utvrđuje postupke za provjeru visinomjera prije svakog odlaska.

(b) Operator utvrđuje postupke za postavke visinomjera za sve faze leta, kojima se uzimaju u obzir postupci koje je utvrdila država aerodroma ili država zračnog prostora, ako je primjenjivo.";

(b) točka SPO.OP.110 zamjenjuje se sljedećim:

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

(a) Operator određuje operativne minimume aerodroma za svaki polazni, odredišni ili alternativni aerodrom koji namjerava upotrijebiti kako bi se osiguralo odvajanje zrakoplova od terena i prepreka te kako bi se smanjio rizik od gubitka vizualnih referenci tijekom vizualnog segmenta leta operacija instrumentalnog prilaženja.

(b) Metodom koja se upotrebljava za utvrđivanje operativnih minimuma aerodroma uzimaju se u obzir svi sljedeći elementi:

1. tip, performanse zrakoplova i karakteristike upravljanja njime;
2. raspoloživa oprema u zrakoplovu u svrhu navigacije, dobivanja vizualnih referenci i/ili kontrole putanje leta tijekom polijetanja, prilaženja, slijetanja i neuspjelog prilaženja;
3. svi uvjeti ili ograničenja navedeni u letačkom priručniku zrakoplova (AFM);
4. dimenzije i karakteristike uzletno-sletne staze/područja završnog prilaženja i polijetanja (FATO) koji bi se mogli odabrati za upotrebu;
5. prikladnost i performanse vizualnih ili nevizualnih sredstava za navođenje i infrastrukture;
6. apsolutnu visinu/visinu nadvisivanja prepreka (OCA/H) za postupke instrumentalnog prilaženja;
7. prepreke u područjima započetog penjanja i potrebne margine nadvisivanja prepreka;
8. sve nestandardne karakteristike aerodroma, postupaka instrumentalnog prilaženja ili okoliša;
9. sastav, stručnost i iskustvo letačke posade;
10. IAP;
11. karakteristike aerodroma i dostupne usluge u zračnoj plovidbi (ANS);
12. svi minimumi koje može objaviti država aerodroma;
13. uvjeti propisani u bilo kojem posebnom odobrenju za operacije pri smanjenoj vidljivosti (LVO) ili operacije s operativnim odobrenjima; i
14. relevantno operativno iskustvo operatora.

(c) Operator navodi metodu utvrđivanja operativnih minimuma aerodroma u operativnom priručniku.”;

(c) točka SPO.OP.111 briše se;

(d) točka SPO.OP.112 zamjenjuje se sljedećim:

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

(a) Minimalna visina spuštanja (MDH) za operacije kružnog prilaženja avionima ne smije biti niža od najviše od navedenih vrijednosti:

1. objavljena relativna visina leta prepreka (OCH) za kruženje za kategoriju aviona;
2. najmanja visina kruženja iz tablice 1.; ili
3. visina odluke DH/MDH prethodnog IAP-a.

(b) Minimalna vidljivost za operacije kružnog prilaženja s avionima ne smije biti niža od najviše od navedenih vrijednosti:

1. vidljivost pri kruženju za kategoriju aviona ako je objavljena; ili
2. najmanja vidljivost iz tablice 1.

Tablica 1.

MDH i minimalna vidljivost za kruženje u odnosu na kategoriju aviona

	Kategorija aviona			
	A	B	C	D
MDH (ft)	400	500	600	700
Minimum VIS-a (m)	1 500	1 600	2 400	3 600”;

(e) u točki SPO.OP.140 točka (b) zamjenjuje se sljedećim:

„(b) Prije početka leta zapovjednik zrakoplova upoznat je sa svim raspoloživim meteorološkim podacima koji su primjereni za predviđeni let. Priprema za let izvan bliže okolice mjesta odlaska i za sve letove prema pravilima IFR-a uključuje:

1. proučavanje raspoloživih aktualnih meteoroloških izvještaja i prognoza; i

2. planiranje alternativnog postupka pripreme zbog predviđanja mogućnosti da se let zbog vremenskih uvjeta ne može završiti po planu.”;

(f) umeću se sljedeće točke SPO.OP.143 i SPO.OP.144:

„**SPO.OP.143 Minimumi za planiranje alternativnih odredišnih aerodroma – avioni**

Aerodrom se navodi kao alternativni odredišni aerodrom samo ako raspoloživi meteorološki podaci naznačuju za razdoblje od jednog sata prije do jednog sata kasnije nakon predviđenog vremena dolaska, ili od stvarnog vremena polaska do jednog sata nakon predviđenog vremena dolaska, ovisno o tome što je kraće,

(a) za alternativni aerodrom s raspoloživim operacijama instrumentalnog prilaženja s DH-om manjim od 250 ft,

1. bazu oblaka od najmanje 200 ft iznad DH-a ili MDH-a povezanog s operacijom instrumentalnog prilaženja; i

2. vidljivost koja nije manja od većeg od 1 500 m i 800 m iznad minimuma RVR/VIS za operaciju instrumentalnog prilaženja; ili

(b) za alternativni aerodrom s operacijom instrumentalnog prilaženja s DH-om ili MDH-om većim od 250 ft,

1. bazu oblaka od najmanje 400 ft iznad DH-a ili MDH-a povezanog s operacijom instrumentalnog prilaženja; i

2. vidljivost od najmanje 3 000 m; ili

(c) za alternativni aerodrom bez postupka instrumentalnog prilaženja,

1. bazu oblaka koja nije niža od većeg od 2 000 ft i minimalne sigurne visine IFR-a; i

2. vidljivost od najmanje 5 000 m.

SPO.OP.144 Minimumi za planiranje alternativnih odredišnih aerodroma – helikopteri

Operator odabire aerodrom kao alternativni odredišni aerodrom samo ako raspoloživi meteorološki podaci naznačuju za razdoblje od jednog sata prije do jednog sata nakon predviđenog vremena dolaska, ili od stvarnog vremena polaska do jednog sata nakon predviđenog vremena dolaska, ovisno o tome što je kraće,

(a) za alternativni aerodrom s IAP-om:

1. bazu oblaka od najmanje 200 ft iznad DH-a ili MDH-a povezanog s IAP-om; i

2. vidljivost od najmanje 1 500 m dnevno ili 3 000 m noću; ili

(b) za alternativni aerodrom bez IAP-a:

1. bazu oblaka od najmanje 2 000 ft ili najmanju sigurnu visinu IFR-a — ovisno o tome što je veće; i

2. vidljivost od najmanje 1 500 m dnevno ili 3 000 m noću.";

(g) u točki SPO.OP.145 podtočka (a) zamjenjuje se sljedećim:

„(a) Za letove prema pravilima IFR-a, zapovjednik zrakoplova u planiranju leta navodi najmanje jedan vremenski spreman alternativni aerodrom za polijetanje ako su vremenski uvjeti na aerodromu odlaska na razini ili ispod primjenjivih operativnih minimuma aerodroma ili ako je nemoguće vratiti se na aerodrom odlaska zbog ostalih razloga.";

(h) u točki SPO.OP.170 podtočke (a) i (b) zamjenjuju se sljedećim:

„(a) Zapovjednik zrakoplova započinje ili nastavlja let prema pravilima VFR-a samo ako najnoviji raspoloživi meteorološki podaci naznačuju da će vremenski uvjeti tijekom rute i na predviđenom odredištu pri predviđenom vremenu uporabe biti na razini ili iznad primjenjivih operativnih minimuma za letove prema pravilima VFR-a.

(b) Zapovjednik zrakoplova započinje ili nastavlja let prema pravilima IFR-a prema aerodromu planiranog odredišta ako najnoviji raspoloživi meteorološki podaci naznačuju da su vremenski uvjeti na odredištu u predviđeno vrijeme dolaska ili barem na jednom alternativnom odredišnom aerodromu, na razini ili iznad primjenjivih operativnih minimuma.";

(i) točka SPO.OP.180 zamjenjuje se sljedećim:

„**SPO.OP.180 Uvjeti za polijetanje – avioni i helikopteri**

Prije započinjanja polijetanja, zapovjednik mora biti siguran:

(a) da meteorološki uvjeti na aerodromu ili operativnoj površini i stanje uzletno-sletne staze/FATO-a koje namjerava upotrijebiti neće spriječiti sigurno polijetanje i odlazak; i

(b) da su odabrani operativni minimumi aerodroma u skladu sa svim sljedećim:

1. operativna zemaljska oprema;

2. operativni zrakoplovni sustavi;

3. performanse zrakoplova;

4. kvalifikacije letačke posade.";

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

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

Prije započinjanja operacije prilaženja, zapovjednik mora biti siguran:

(a) da meteorološki uvjeti na aerodromu ili operativnoj površini i stanje uzletno-sletne staze/FATO-a koje namjerava upotrijebiti neće spriječiti sigurno prilaženje, slijetanje ili produžavanje, uzimajući u obzir informacije o performansama koje su navedene u operativnom priručniku; i

(b) da su odabrani operativni minimumi aerodroma u skladu sa svim sljedećim:

1. operativna zemaljska oprema;

2. operativni zrakoplovni sustavi;

3. performanse zrakoplova;

4. kvalifikacije letačke posade.";

(k) točka SPO.OP.215 zamjenjuje se sljedećim:

„**SPO.OP.215 Započinjanje i nastavak prilaženja**

(a) Za avione, ako je javljena vidljivost (VIS) ili kontrola RVR-a za uzletno-sletnu stazu koja se upotrebljava za slijetanje manja od primjenjivih minimuma, operacija instrumentalnog prilaženja ne nastavlja se:

1. nakon točke na kojoj je avion 1 000 ft iznad nadmorske visine aerodroma; ili

2. u završni segment prilaženja (FAS) u slučaju kada je DA/H ili NDA/H viša od 1 000 ft.

(b) Za helikoptere, ako je javljeni RVR manji od 550 m ili kontrola RVR-a za uzletno-sletnu stazu koja se upotrebljava za slijetanje manja od primjenjivih minimuma, operacija instrumentalnog prilaženja ne nastavlja se:

1. nakon točke na kojoj je helikopter 1 000 ft iznad nadmorske visine aerodroma; ili

2. u FAS u slučaju kada je DA/H ili NDA/H viša od 1 000 ft.

(c) Ako nije utvrđena potrebna vizualna referenca, neuspjelo prilaženje izvodi se na ili prije DA/H ili MDA/H.

(d) Ako se potrebna vizualna referenca ne održava nakon DA/H ili MDA/H, mora se odmah izvršiti produžavanje.

(e) Neovisno o točki (a), u slučaju kada nema javljenog RVR-a i javljeni VIS je manji od primjenjivog minimuma, ali je konvertirana meteorološka vidljivost (CMV) veća od primjenjivog minimuma, instrumentalno prilaženje može se nastaviti do DA/H ili MDA/H.

(f) Neovisno o točkama (a) i (b), ako nema namjere slijetanja instrumentalno prilaženje može se nastaviti do DA/H ili MDA/H. Neuspjelo prilaženje izvodi se na ili prije DA/H ili MDA/H.";

(l) Dodaje se sljedeća točka SPO.OP.235:

„**SPO.OP.235 Operacije EFVS 200**

(a) Operator koji namjerava provoditi operacije EFVS 200 s operativnim odobrenjima i bez posebnog odobrenja osigurava:

1. da je zrakoplov certificiran za predviđene operacije;

2. da se upotrebljavaju samo uzletno-sletne staze, FATO i postupci instrumentalnog prilaženja (IAP) koji su prikladni za operacije EFVS-a;

3. da su članovi letačke posade osposobljeni za izvođenje predviđene operacije te da je uspostavljen program osposobljavanja i provjere za članove letačke posade i relevantno osoblje uključeno u pripremu leta;

4. da su uspostavljeni operativni postupci;

5. da su sve relevantne informacije dokumentirane na listi minimalne opreme (MEL);

6. da su sve relevantne informacije dokumentirane u programu održavanja;

7. da su provedene procjene sigurnosti i utvrđeni pokazatelji performansi kako bi se pratila razina sigurnosti operacije; i

8. da se za operativne minimume aerodroma uzima u obzir sposobnost sustava koji se upotrebljava.

(b) Operator ne smije izvoditi operacije EFVS 200 pri obavljanju LVO-a.

(c) Neovisno o točki (a) podtočki 1., operator može upotrebljavati EVS-ove koji ispunjavaju minimalne kriterije za izvođenje operacija EFVS 200, pod uvjetom da to odobri nadležno tijelo.".