II.

(Nezakonodavni akti)

UREDBE

UREDBA KOMISIJE (EU) 2015/2338

od 11. prosinca 2015.

o izmjeni Uredbe (EU) br. 965/2012 u pogledu zahtjeva za uređaje za snimanje podataka o letu, podvodne uređaje za lociranje i sustave za praćenje zrakoplova

EUROPSKA KOMISIJA,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije,

uzimajući u obzir Uredbu (EZ) br. 216/2008 Europskog parlamenta i Vijeća od 20. veljače 2008. o zajedničkim pravilima u području civilnog zrakoplovstva i osnivanju Europske agencije za sigurnost zračnog prometa i stavljanju izvan snage Direktive Vijeća 91/670/EEZ, Uredbe (EZ) br. 1592/2002 i Direktive 2004/36/EZ ([1]), a posebno njezin članak 8. stavak 5.,

budući da:

(1) Upravljanje zrakoplovom mora biti usklađeno s bitnim zahtjevima utvrđenima u Prilogu IV. Uredbi (EZ) br. 216/2008. U skladu s Uredbom (EZ) br. 216/2008 Komisija bi trebala donijeti potrebna provedbena pravila za uspostavu uvjeta za sigurno upravljanje zrakoplovom.

(2) Cilj je uređajima za snimanje glasova u pilotskoj kabini (CVR) poduprijeti sigurnosnu istragu koju provodi tijelo odgovorno za sigurnosne istrage u slučaju nesreće ili nezgode. Odgovarajuće zaštitne mjere za zaštitu CVR-a od otkrivanja u slučaju otvorene sigurnosne istrage utvrđene su Uredbom (EU) br. 996/2010 Europskog parlamenta i Vijeća ([2]). Uvođenjem upravljanja sigurnošću priznaje se da se CVR može upotrijebiti i izvan konteksta sigurnosne istrage u svrhu očuvanja i poboljšanja sigurnosti. Stoga je Uredbu Komisije (EU) br. 965/2012 ([3]) potrebno izmijeniti kako bi se poboljšali uvjeti čiji je cilj učinkovito spriječiti neprikladnu uporabu i otkrivanje zapisa CVR-a.

(3) Kako bi se poboljšala ukupna izvedba uređaja za snimanje podataka o letu i olakšalo pronalaženje zrakoplova i njegovih uređaja za snimanje podataka o letu nakon nesreće iznad vode, Međunarodna organizacija za civilno zrakoplovstvo (ICAO) iznijela je nekoliko načina da se poboljša sigurnost u odnosu na postojeći zahtjev. Ta poboljšanja sigurnosti uključuju ukidanje zastarjelih tehnologija snimanja kao što su magnetska vrpca ili magnetska žica, produljenje najmanjeg trajanja snimanja CVR-a kao i produljenje vremena prijenosa s uređaja za snimanje podataka o letu s podvodnog uređaja za lociranje te prijevoz podvodnog uređaja za lociranje vrlo velikog raspona otkrivanja za avione koji izvode dalekosežne letove iznad vode. Uredbu (EU) br. 965/2012 stoga bi trebalo izmijeniti tako da odražava ta poboljšanja sigurnosti.

(4) Potrebno je uzeti u obzir nestanak leta MH370 od 8. ožujka 2014. i preporuke s multidisciplinarnog sastanka ICAO-a od 12. i 13. svibnja 2014. o globalnom praćenju. Položaj zrakoplova za javni promet trebao bi biti poznat u svakom trenutku, čak i na udaljenoj lokaciji, kako bi se olakšalo lociranje zrakoplova u slučaju neuobičajenog ponašanja, hitnog slučaja ili nesreće. Kad god je to moguće, uređaji za praćenje zrakoplova trebali bi biti

([1]) SL L 79, 13.3.2008., str. 1.
([2]) Uredba (EU) br. 996/2010 Europskog parlamenta i Vijeća od 20. listopada 2010. o istragama i sprečavanju nesreća i nezgoda u civilnom zrakoplovstvu i stavljanju izvan snage Direktive 94/56/EZ (SL L 295, 12.11.2010., str. 35.).
([3]) 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.).

otporni na gubitak uobičajene električne energije u zrakoplovu te ih se ne bi smjelo moći onesposobiti tijekom leta. Stoga bi Uredbu (EU) br. 965/2012 trebalo izmijeniti kako bi se uključili dodatni zahtjevi koji se odnose na način praćenja zrakoplova na globalnoj razini, uključujući nad oceanima i u udaljenim područjima.

(5) U skladu s prijedlogom Odbora za uređaj za snimanje podataka o letu (FLIRECP) ICAO-a, s obzirom na prijevoz CVR-ova s produljenim trajanjem snimanja za velike avione, trebalo bi predvidjeti uvođenje CVR-a s trajanjem snimanja od 25 sata u zrakoplovima proizvedenima nakon 1. siječnja 2021., s najvećom dopuštenom masom pri uzlijetanju većom od 27 000 kg.

(6) Mjere predviđene ovom Uredbom odnose se na 13 sigurnosnih preporuka koje su dala tijela odgovorna za sigurnosne istrage ([1]) kako bi se sigurnost povećala lakšim dobivanjem informacija za potrebe sigurnosnih istraga Europskog civilnog zrakoplovstva te poboljšanjem učinkovitosti uređaja za snimanje podataka o letu i rukovanja njime, kao i lociranjem zrakoplova nakon nesreće iznad vode.

(7) Mjere predviđene ovom Uredbom temelje se na Mišljenju br. 01/2014 ([2]) Europske agencije za sigurnost zračnog prometa (EASA), u skladu s člankom 17. stavkom 2. točkom (b) i člankom 19. stavkom 1. Uredbe (EZ) br. 216/2008.

(8) Mjere predviđene ovom Uredbom u skladu su s mišljenjem odbora osnovanog člankom 65. Uredbe (EZ) br. 216/2008,

DONIJELA JE OVU UREDBU:

Članak 1.

Prilog I. (Definicije), Prilog IV. (dio-CAT), Prilog VI. (dio-NCC) i Prilog VIII. (dio-SPO) Uredbi (EU) br. 965/2012 mijenjaju se u skladu s Prilogom ovoj Uredbi.

Članak 2.

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

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

Sastavljeno u Bruxellesu 11. prosinca 2015.

Za Komisiju

Predsjednik

Jean-Claude JUNCKER

([1]) Upućivanja EASA-e na 13 preporuka u pogledu sigurnosti: CAND-1999-002 (McDonnell Douglas MD11, HB-IWF, 02/09/1998); GREC-2006-045 (B737 Heliosa, 5B-DBY, 14/08/2005); NORW-2006-013 (ATR42, OY-JRJ 31/01/2005); NETH-2011-015 (Boeing 737, PH-BDP, 10/02/2010); UNKG-2012-013 (Boeing 767, G OOBK, 03/10/2010); FRAN-2012-025 (Airbus 340, F-GLZU, 22/07/2011); FINL-2012-003 (Airbus A330, OH-LTO,11/12/2010); FRAN-2009-016, FRAN-2009-017, FRAN-2009-018, FRAN-2011-017 i FRAN-2011-018 (Airbus A330, F-GZCP, 01/06/2009); UNKG-2008-020 (ATR42, EI-SLD, 18/01/2007).

([2]) Mišljenje 01/2014 EASA-e od 5. svibnja 2014. s obzirom na izmjene zahtjeva za uređaje za snimanje podataka o letu i podvodne uređaje za lociranje.

PRILOG

1. U Prilog I. Uredbi (EU) br. 965/2012 umeću se sljedeće točke:

„8.a ‚praćenje zrakoplova' znači postupak na tlu kojim se održava i ažurira, u standardiziranim intervalima, zapis o četverodimenzionalnom položaju pojedinačnog zrakoplova u letu;

8.b ‚sustav za praćenje zrakoplova' znači sustav koji se oslanja na praćenje zrakoplova za utvrđivanje neuobičajenog ponašanja u letu i davanje upozorenja;"

2. Prilog IV. Uredbi (EU) br. 965/2012 mijenja se kako slijedi:

(a) U CAT.GEN.MPA.105(a) stavka 10. zamjenjuje se sljedećim tekstom:

„10. osigurava:

i. da uređaji za snimanje podataka o letu nisu onesposobljeni ili isključeni tijekom leta;

ii. u slučaju događaja osim nesreće ili ozbiljne nezgode o kojima se izvješćuje u skladu s ORO.GEN.160 (a), zapisi uređaja za snimanje podataka o letu nisu namjerno izbrisani; te

iii. da u slučaju nesreće ili ozbiljne nezgode, ili ako istražno tijelo odredi čuvanje zapisa uređaja za snimanje podataka o letu:

(A) da zapisi uređaja za snimanje podataka o letu nisu namjerno izbrisani;

(B) da se uređaji za snimanje podataka o letu isključe odmah nakon završetka leta; te

(C) da se prije napuštanja pilotske kabine poduzmu mjere predostrožnosti kako bi se sačuvali zapisi uređaja za snimanje podataka o letu."

(b) CAT.GEN.MPA.195 mijenja se kako slijedi:

i. naslov se zamjenjuje sljedećim:

„CAT.GEN.MPA.195 Rukovanje zapisima uređaja za snimanje podataka o letu: čuvanje, izrada, zaštita i upotreba";

ii. točka (a) zamjenjuje se sljedećim:

„(a) Nakon nesreće, ozbiljne nezgode ili događaja koje je utvrdilo istražno tijelo, operater zrakoplova čuva izvorno zapisane podatke tijekom razdoblja od 60 dana ili dok istražno tijelo ne odredi drugačije.";

iii. točka (f) zamjenjuje se sljedećim:

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

1. osim za osiguravanje ispravnosti CVR-a, zapisi CVR-a ne smiju se otkriti niti upotrebljavati osim:

i. ako je propisan postupak koji se odnosi na rukovanje zapisima CVR-a i njihovim prijepisima;

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

iii. ako se upotrebljavaju samo za održavanje ili poboljšanje sigurnosti;

1.a kad se zapis CVR-a pregledava radi osiguravanja ispravnosti CVR-a, operater osigurava privatnost zapisa CVR-a, a zapis se ne smije otkriti ili upotrijebiti u druge svrhe osim za osiguravanje ispravnosti CVR-a;

2. zapisi FDR-a ili zapisi podatkovnih veza upotrebljavaju se za druge svrhe osim za istraživanje nesreće ili nezgode za koju se mora podnijeti izvješće, samo ako:

i. te zapise operater upotrebljava isključivo u svrhu plovidbenosti ili održavanja; ili

ii. iz tih su zapisa uklonjeni osobni podaci; ili

iii. ti su zapisi otkriveni primjenom sigurnosnih postupaka.

(*) Uredba (EU) br. 996/2010 Europskog parlamenta i Vijeća od 20. listopada 2010. o istragama i sprečavanju nesreća i nezgoda u civilnom zrakoplovstvu i stavljanju izvan snage Direktive 94/56/EZ (SL L 295, 12.11.2010., str. 35.).”

(c) Umeće se sljedeća točka CAT.GEN.MPA.205:

„CAT.GEN.MPA.205 Sustav za praćenje zrakoplova – avioni

(a) Najkasnije do 16. prosinca 2018. operater mora uspostaviti i održavati, u okviru sustava za vršenje operativnog nadzora nad letovima, sustav za praćenje zrakoplova, što uključuje letove na koje se odnosi točka (b) ako ih izvode sljedeći avioni:

1. avione čiji je MCTOM veći od 27 000 kg, s MOPSC-om većim od 19, za koje je individualna CofA prvi put izdana prije 16. prosinca 2018. te koji su opremljeni drugim uređajem za davanje položaja pored transpondera sekundarnog nadzornog radara;

2. svi avioni čiji je MTCOM veći od 27 000 kg, s MOPSC-om većim od 19, za koje je individualna CofA prvi put izdana na datum 16. prosinca 2018. ili kasnije i

3. svi avioni čiji je MCTOM veći od 45 500 kg i za koje je individualna CofA prvi put izdana na datum 16. prosinca 2018. ili kasnije.

(b) Operater mora pratiti letove od polijetanja do slijetanja, osim ako su planirana ruta i rute planiranog odstupanja u potpunosti uključene u blokove zračnog prostora pri čemu:

1. obično ATS pruža uslugu nadzora uz potporu sustava nadzora ATC-a koji lociraju zrakoplov u vremenskim razmacima odgovarajućeg trajanja i

2. operater dostavlja nadležnom pružatelju usluga u zračnoj plovidbi potrebne kontaktne informacije.”

(d) Umeće se sljedeća točka CAT.GEN.MPA.210:

„CAT.GEN.MPA.210 Lociranje zrakoplova u nevolji – avioni

Sljedeći avioni moraju biti opremljeni čvrstom i automatskom opremom kojom se, nakon nesreće u kojoj je zrakoplov jako oštećen, točno određuje položaj krajnje točke leta:

1. svi avioni čiji je MTCOM veći od 27 000 kg, s MOPSC-om većim od 19, za koje je individualna CofA prvi put izdana 1. siječnja 2021. ili kasnije i

2. svi avioni čiji je MCTOM veći od 45 500 kg i za koje je individualna CofA prvi put izdana 1. siječnja 2021. ili kasnije.”

(e) U CAT.IDE.A.185 točke od (b) do (h) zamjenjuju se sljedećim:

„(b) do 31. prosinca 2018. CVR mora moći zadržati podatke snimljene tijekom najmanje:

1. posljednja 2 sata za avione iz točke (a) podtočke 1. ako je individualna CofA izdana 1. travnja 1998. ili kasnije;

2. posljednjih 30 minuta za avione iz točke (a) podtočke 1. ako je individualna CofA izdana prije 1. travnja 1998. ili

3. posljednjih 30 minuta za avione iz točke (a) podtočke 2.

(c) do najkasnije 1. siječnja 2019. CVR mora moći zadržati podatke snimljene tijekom najmanje:

1. posljednjih 25 sati za avione čiji je MCTOM veći od 27 000 kg i za koje je individualna CofA prvi put izdana 1. siječnja 2021. ili kasnije ili

2. posljednja 2 sata u svim ostalim slučajevima.

(d) najkasnije do 1. siječnja 2019., CVR snima na druge medije osim magnetske vrpce ili magnetske žice.

(e) CVR, uz navođenje vremena, snima:

1. glasovnu komunikaciju odaslanu ili primljenu radijskom vezom u pilotskoj kabini;

2. glasovnu komunikaciju članova letačke posade upotrebom sustava interfona i sustava za obavješćivanje putnika, ako su ugrađeni;

3. zvučni okoliš pilotske kabine, uključujući, bez prekidanja:

i. za avione za koje je individualna CofA prvi put izdana 1. travnja 1998. ili kasnije, zvučne signale primljene iz svakog mikrofona na ručici i svakog mikrofona u maski, koji su u upotrebi;

ii. za avione iz točke (a) podtočke 2. za koje je individualna CofA prvi put izdana prije 1. travnja 1998., zvučne signale primljene iz svakog mikrofona na ručici i svakog mikrofona u maski, ako je moguće;

4. glasovne ili zvučne signale kojima se identificiraju pomagala za navigaciju ili prilaženje, koji se šalju u slušalice ili zvučnik.

(f) CVR počinje snimati prije nego što se avion počne kretati na vlastiti pogon i nastavlja snimati do kraja leta kada se zrakoplov više ne može kretati na vlastiti pogon. Osim toga, za avione za koje je individualna CofA izdana 1. travnja 1998. ili kasnije, CVR počinje automatski snimati prije nego što se avion počne kretati na vlastiti pogon i nastavlja snimati do kraja leta kada se zrakoplov više ne može kretati na vlastiti pogon.

(g) osim zahtjeva iz točke (f), ovisno o raspoloživosti električne energije, CVR počinje snimati što je prije moguće tijekom provjera u pilotskoj kabini prije pokretanja motora na početku leta do provjera u pilotskoj kabini odmah nakon gašenja motora na kraju leta, za:

1. avione iz točke (a) podtočke 1. za koje je individualna CofA bila izdana 1. travnja 1998. ili kasnije ili

2. avione iz točke (a) podtočke 2.

(h) ako se CVR ne može izbaciti, mora imati uređaj koji pomaže pri njegovu pronalaženju u vodi. Najkasnije do 16. lipnja 2018. podvodni prijenos s tog uređaja mora trajati najmanje 90 dana. Ako se CVR može izbaciti, mora imati automatski odašiljač signala za lociranje u hitnim slučajevima.”

(f) U CAT.IDE.A.190 točka (e) zamjenjuje se sljedećim:

„(e) Ako se FDR ne može izbaciti, mora imati uređaj koji pomaže pri njegovu pronalaženju u vodi. Najkasnije do 16. lipnja 2018. podvodni prijenos s tog uređaja mora trajati najmanje 90 dana. Ako se FDR može izbaciti, mora imati automatski odašiljač signala za lociranje u hitnim slučajevima.”

(g) U CAT.IDE.A.195 točka (d) zamjenjuje se sljedećim:

„(d) Ako se uređaj za snimanje ne može izbaciti, mora imati drugi uređaj koji pomaže pri njegovu pronalaženju u vodi. Najkasnije do 16. lipnja 2018. podvodni prijenos s tog uređaja mora trajati najmanje 90 dana. Ako se uređaj za snimanje može izbaciti, mora imati automatski odašiljač signala za lociranje u hitnim slučajevima.”

(h) CAT.IDE.A.280 mijenja se kako slijedi:

i. točka (a) zamjenjuje se sljedećom:

„(a) Avioni s MOPSC-om većim od 19 moraju biti opremljeni najmanje:

1. dvama ELT-ovima, od kojih jedan mora biti automatski, ili jednim ELT-om i jednim uređajem za lociranje zrakoplova koji ispunjava zahtjev iz CAT.GEN.MPA.210, u slučaju aviona za koje je individualna CofA prvi put izdana nakon 1. srpnja 2008. ili

2. jednim automatskim ELT-om ili dvama ELT-ovima bilo kojeg tipa ili jednim uređajem za lociranje zrakoplova koji ispunjava zahtjev iz CAT.GEN.MPA.210, u slučaju aviona za koje je individualna CofA prvi put izdana 1. srpnja 2008. ili ranije.”

ii. točka (b) zamjenjuje se sljedećim:

„(b) Avioni čiji je MOPSC 19 ili veći moraju biti opremljeni najmanje:

1. jednim automatskim ELT-om ili jednim uređajem za lociranje zrakoplova koji ispunjava zahtjev iz CAT.GEN.MPA.210, u slučaju aviona za koje je individualna CofA prvi put izdana nakon 1. srpnja 2008. ili

2. jednim ELT-om bilo kojeg tipa ili jednim uređajem za lociranje zrakoplova koji ispunjava zahtjev iz CAT.GEN.MPA.210, u slučaju aviona za koje je individualna CofA prvi put izdana 1. srpnja 2008. ili ranije.”

(i) U CAT.IDE.A.285. umeće se sljedeća točka:

„(f) Najkasnije do 1. siječnja 2019., avioni čiji je MCTOM veći od 27 000 kg i s MOPSC-om većim od 19 te svi avioni čiji je MCTOM veći od 45 500 kg moraju biti opremljeni sigurno pričvršćenim uređajem za podvodno lociranje koji radi na frekvenciji od 8,8 kHz ± 1 kHz, osim ako:

1. avion leti na rutama na kojima ni u jednoj točki nije na udaljenosti većoj od 180 NM od obale ili

2. avion je opremljen čvrstom i automatskom opremom kojom se, nakon nesreće u kojoj je zrakoplov jako oštećen, točno određuje položaj krajnje točke leta.”

(j) U CAT.IDE.H.185 točke od (c) do (f) zamjenjuju se sljedećim:

„(c) Najkasnije do 1. siječnja 2019., CVR snima na druge medije osim magnetske vrpce ili magnetske žice.

(d) CVR, uz navođenje vremena, snima:

1. glasovnu komunikaciju odaslanu ili primljenu radijskom vezom u pilotskoj kabini;

2. glasovnu komunikaciju članova letačke posade upotrebom sustava interfona i sustava za obavješćivanje putnika, ako su ugrađeni;

3. zvučni okoliš pilotske kabine, uključujući, bez prekidanja:

i. za helikoptere za koje je individualna CofA prvi put izdana 1. kolovoza 1999. ili kasnije, zvučne signale primljene iz mikrofona svakog člana posade;

ii. za helikoptere za koje je individualna CofA prvi put izdana prije 1. kolovoza 1999., zvučne signale primljene iz mikrofona svakog člana posade, ako je moguće;

4. glasovne ili zvučne signale kojima se identificiraju pomagala za navigaciju ili prilaženje, koji se šalju u slušalice ili zvučnik.

(e) CVR počinje snimati prije nego što se helikopter počne kretati na vlastiti pogon i nastavlja snimati do kraja leta kada se helikopter više ne može kretati vlastitim pogonom.

(f) Osim zahtjeva iz točke (e), za helikoptere iz točke (a) podtočke 2., za koje je individualna CofA prvi put izdana 1. kolovoza 1999. ili kasnije:

1. CVR počinje automatski snimati prije nego što se helikopter počne kretati na vlastiti pogon i nastavlja snimati do kraja leta kada se helikopter više ne može kretati na vlastiti pogon te

2. ovisno o raspoloživosti električne energije, CVR počinje snimati što je prije moguće tijekom provjera u pilotskoj kabini prije pokretanja motora na početku leta do provjera u pilotskoj kabini odmah nakon gašenja motora na kraju leta.

(g) Ako se CVR ne može izbaciti, mora imati uređaj koji pomaže pri njegovu pronalaženju u vodi. Najkasnije do 1. siječnja 2020., podvodni prijenos s tog uređaja mora trajati najmanje 90 dana. Ako se CVR može izbaciti, mora imati automatski odašiljač signala za lociranje u hitnim slučajevima."

(k) U CAT.IDE.H.190 točka (e) zamjenjuje se sljedećim:

„(e) Ako se FDR ne može izbaciti, mora imati uređaj koji pomaže pri njegovu pronalaženju u vodi. Najkasnije do 1. siječnja 2020., podvodni prijenos s tog uređaja mora trajati najmanje 90 dana. Ako se FDR može izbaciti, mora imati automatski odašiljač signala za lociranje u hitnim slučajevima.".

(l) U CAT.IDE.H.195 točka (d) zamjenjuje se sljedećim:

„(d) Ako se uređaj za snimanje ne može izbaciti, mora imati uređaj koji pomaže pri njegovu pronalaženju u vodi. Najkasnije do 1. siječnja 2020., podvodni prijenos s tog uređaja mora trajati najmanje 90 dana. Ako se uređaj za snimanje može izbaciti, mora imati automatski odašiljač signala za lociranje u hitnim slučajevima."

3. Prilog VI. Uredbi (EU) br. 965/2012 mijenja se kako slijedi:

(a) U NCC.GEN.106(a) stavka 9. zamjenjuje se sljedećim:

„9. za osiguravanje:

i. da uređaji za snimanje podataka o letu nisu onesposobljeni ili isključeni tijekom leta;

ii. da u slučaju događaja osim nesreće ili ozbiljne nezgode o kojima se izvješćuje u skladu s ORO.GEN.160(a), zapisi uređaja za snimanje podataka o letu nisu namjerno izbrisani te

iii. da u slučaju nesreće ili ozbiljne nezgode, ili ako čuvanjem zapisa uređaja za snimanje podataka o letu upravlja istražno tijelo:

(A) zapisi uređaja za snimanje podataka o letu nisu namjerno izbrisani;

(B) da se uređaji za snimanje podataka o letu isključe odmah nakon završetka leta; te

(C) da se prije napuštanja pilotske kabine poduzmu mjere predostrožnosti kako bi se sačuvali zapisi uređaja za snimanje podataka o letu."

(b) NCC.GEN.145 mijenja se kako slijedi:

i. naslov se zamjenjuje sljedećim:

„NCC.GEN.145 Rukovanje zapisima uređaja za snimanje podataka o letu: čuvanje, izrada, zaštita i upotreba".

ii. točka (a) zamjenjuje se sljedećim:

„(a) Nakon nesreće, ozbiljne nezgode ili događaja koje je utvrdilo istražno tijelo, operater zrakoplova čuva izvorno zapisane podatke tijekom razdoblja od 60 dana ili dok istražno tijelo ne odredi drugačije."

iii. točka (f) zamjenjuje se sljedećim:

„(f) Ne dovodeći u pitanje Uredbu (EU) br. 996/2010:

1. osim za osiguravanje ispravnosti CVR-a, zapisi CVR-a ne smiju se otkriti niti upotrebljavati osim:

i. ako je propisan postupak koji se odnosi na rukovanje zapisima CVR-a i njihovim prijepisima;

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

iii. ako se upotrebljavaju samo za održavanje ili poboljšanje sigurnosti;

1.a kad se zapis CVR-a pregledava radi osiguravanja ispravnosti CVR-a, operater osigurava privatnost zapisa CVR-a, a zapis se ne smije otkriti ili upotrijebiti u druge svrhe osim za osiguravanje ispravnosti CVR-a;

2. zapisi FDR-a ili zapisi podatkovnih veza upotrebljavaju se za druge svrhe osim za istraživanje nesreće ili nezgode za koju se mora podnijeti izvješće, samo ako:

i. te zapise operater upotrebljava isključivo u svrhu plovidbenosti ili održavanja; ili

ii. iz tih su zapisa uklonjeni osobni podaci; ili

iii. ti su zapisi otkriveni primjenom sigurnosnih postupaka.”

(c) NCC.IDE.A.160 mijenja se kako slijedi:

i. točka (b) zamjenjuje se sljedećim:

„(b) CVR mora moći zadržati podatke snimljene tijekom najmanje:

1. posljednjih 25 sati za avione čiji je MCTOM veći od 27 000 kg i za koje je individualna CofA prvi put izdana 1. siječnja 2021. ili kasnije ili

2. posljednja 2 sata u svim ostalim slučajevima.”

ii. točka (f) zamjenjuje se sljedećim:

„(f) Ako se CVR ne može izbaciti, mora imati uređaj koji pomaže pri njegovu pronalaženju u vodi. Najkasnije do 1. siječnja 2020., podvodni prijenos s tog uređaja mora trajati najmanje 90 dana. Ako se CVR može izbaciti, mora imati automatski odašiljač signala za lociranje u hitnim slučajevima.”

(d) U NCC.IDE.A.165 točka (e) zamjenjuje se sljedećim:

„(e) Ako se FDR ne može izbaciti, mora imati uređaj koji pomaže pri njegovu pronalaženju u vodi. Najkasnije do 1. siječnja 2020., podvodni prijenos s tog uređaja mora trajati najmanje 90 dana. Ako se FDR može izbaciti, mora imati automatski odašiljač signala za lociranje u hitnim slučajevima.”

(e) u stavku NCC.IDE.A.215 točka (a) zamjenjuje se sljedećim:

„(a) Avioni moraju biti opremljeni:

1. ELT-om bilo kojeg tipa ili jednim uređajem za lociranje zrakoplova koji ispunjava zahtjev iz CAT.GEN.MPA.210 (dio CAT) Priloga IV. Uredbi (EU) br. 965/2012 za koje je individualna CofA prvi put izdana 1. srpnja 2008. ili ranije;

2. automatskim ELT-om ili jednim uređajem za lociranje zrakoplova koji ispunjava zahtjev iz CAT.GEN.MPA.210 (dio CAT) Priloga IV. Uredbi (EU) br. 965/2012 za koje je individualna CofA prvi put izdana nakon 1. srpnja 2008.”

(f) U NCC.IDE.A.170 točka (d) zamjenjuje se sljedećim:

„(d) Ako se uređaj za snimanje ne može izbaciti, mora imati drugi uređaj koji pomaže pri njegovu pronalaženju u vodi. Najkasnije do 1. siječnja 2020., podvodni prijenos s tog uređaja mora trajati najmanje 90 dana. Ako se uređaj za snimanje može izbaciti, mora imati automatski odašiljač signala za lociranje u hitnim slučajevima.”

(g) U NCC.IDE.H.160 točka (f) zamjenjuje se sljedećim:

„(f) Ako se CVR ne može izbaciti, mora imati uređaj koji pomaže pri njegovu pronalaženju u vodi. Najkasnije do 1. siječnja 2020., podvodni prijenos s tog uređaja mora trajati najmanje 90 dana. Ako se CVR može izbaciti, mora imati automatski odašiljač signala za lociranje u hitnim slučajevima.”

(h) U NCC.IDE.H.165 točka (e) zamjenjuje se sljedećim:

„(e) Ako se FDR ne može izbaciti, mora imati uređaj koji pomaže pri njegovu pronalaženju u vodi. Najkasnije do 1. siječnja 2020., podvodni prijenos s tog uređaja mora trajati najmanje 90 dana. Ako se FDR može izbaciti, mora imati automatski odašiljač signala za lociranje u hitnim slučajevima.”

(i) U NCC.IDE.H.170 točka (d) zamjenjuje se sljedećim:

„(d) Ako se uređaj za snimanje ne može izbaciti, mora imati drugi uređaj koji pomaže pri njegovu pronalaženju u vodi. Najkasnije do 1. siječnja 2020., podvodni prijenos s tog uređaja mora trajati najmanje 90 dana. Ako se uređaj za snimanje može izbaciti, mora imati automatski odašiljač signala za lociranje u hitnim slučajevima.”

4. Prilog VIII. Uredbi (EU) br. 965/2012 mijenja se kako slijedi:

(a) U SPO.GEN.107 (a) stavka 9. zamjenjuje se sljedećim:

„9. za osiguravanje:

i. da uređaji za snimanje podataka o letu nisu onesposobljeni ili isključeni tijekom leta;

ii. da u slučaju događaja osim nesreće ili ozbiljne nezgode o kojima se izvješćuje u skladu s ORO.GEN.160(a), zapisi uređaja za snimanje podataka o letu nisu namjerno izbrisani i

iii. da u slučaju nesreće ili ozbiljne nezgode, ili ako čuvanjem zapisa uređaja za snimanje podataka o letu upravlja istražno tijelo:

(A) zapisi uređaja za snimanje podataka o letu nisu namjerno izbrisani;

(B) da se uređaji za snimanje podataka o letu isključe odmah nakon završetka leta; te

(C) da se prije napuštanja pilotske kabine poduzmu mjere predostrožnosti kako bi se sačuvali zapisi uređaja za snimanje podataka o letu.”

(b) SPO.GEN.145 mijenja se kako slijedi:

i. naslov se zamjenjuje sljedećim:

„SPO.GEN.145 Rukovanje zapisima uređaja za snimanje podataka o letu: čuvanje, izrada, zaštita i upotreba – operacije s kompleksnim zrakoplovima na motorni pogon”

ii. točka (a) zamjenjuje se sljedećim:

„(a) Nakon nesreće, ozbiljne nezgode ili događaja koje je utvrdilo istražno tijelo, operater zrakoplova čuva izvorno zapisane podatke tijekom razdoblja od 60 dana ili dok istražno tijelo ne odredi drugačije.”

iii. točka (f) zamjenjuje se sljedećim:

„(f) Ne dovodeći u pitanje Uredbu (EU) br. 996/2010 te osim za osiguravanje ispravnosti CVR-a, zapisi CVR-a ne smiju se otkriti niti upotrebljavati osim:

i. ako je propisan postupak koji se odnosi na rukovanje zapisima CVR-a i njihovim prijepisima;

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

iii. ako se upotrebljavaju samo za održavanje ili poboljšanje sigurnosti.

Kada se zapis CVR-a pregledava radi osiguravanja ispravnosti CVR-a, operater osigurava privatnost zapisa CVR-a, a zapis se ne smije otkriti ili upotrijebiti u druge svrhe osim za osiguravanje ispravnosti CVR-a."

(c) SPO.IDE.A.140 mijenja se kako slijedi:

i. točka (b) zamjenjuje se sljedećim:

„(b) CVR mora moći zadržati podatke snimljene tijekom najmanje:

1. posljednjih 25 sati za avione čiji je MCTOM veći od 27 000 kg i za koje je individualna CofA prvi put izdana 1. siječnja 2021. ili kasnije ili

2. posljednja 2 sata u svim ostalim slučajevima."

ii. točka (f) zamjenjuje se sljedećim:

„(f) Ako se CVR ne može izbaciti, mora imati uređaj koji pomaže pri njegovu pronalaženju u vodi. Najkasnije do 1. siječnja 2020., podvodni prijenos s tog uređaja mora trajati najmanje 90 dana. Ako se CVR može izbaciti, mora imati automatski odašiljač signala za lociranje u hitnim slučajevima."

(d) U SPO.IDE.A.145 točka (e) zamjenjuje se sljedećim:

„(e) Ako se FDR ne može izbaciti, mora imati uređaj koji pomaže pri njegovu pronalaženju u vodi. Najkasnije do 1. siječnja 2020., podvodni prijenos s tog uređaja mora trajati najmanje 90 dana. Ako se FDR može izbaciti, mora imati automatski odašiljač signala za lociranje u hitnim slučajevima."

(e) U SPO.IDE.A.150 točka (d) zamjenjuje se sljedećim:

„(d) Ako se uređaj za snimanje ne može izbaciti, mora imati drugi uređaj koji pomaže pri njegovu pronalaženju u vodi. Najkasnije do 1. siječnja 2020., podvodni prijenos s tog uređaja mora trajati najmanje 90 dana. Ako se uređaj za snimanje može izbaciti, mora imati automatski odašiljač signala za lociranje u hitnim slučajevima."

(f) U SPO.IDE.A.190 točka (a) zamjenjuje se sljedećim:

„(a) Avioni moraju biti opremljeni:

1. ELT-om bilo kojeg tipa ili jednim uređajem za lociranje zrakoplova koji ispunjava zahtjev iz CAT.GEN.MPA.210 (dio CAT) Priloga IV. Uredbi (EU) br. 965/2012 za koje je individualna CofA prvi put izdana 1. srpnja 2008. ili ranije;

2. automatskim ELT-om ili jednim uređajem za lociranje zrakoplova koji ispunjava zahtjev iz CAT.GEN.MPA.210 (dio CAT) Priloga IV. Uredbi (EU) br. 965/2012 za koje je individualna CofA prvi put izdana nakon 1. srpnja 2008. ili

3. ELT-om za preživljavanje (ELT(S)) ili osobnim lokacijskim uređajem (PLB) koji na sebi ima član posade ili stručnjak zadatka ako je zrakoplov certificiran za najveći broj putničkih sjedala od šest sjedala ili manje."

(g) U SPO.IDE.H.140 točka (f) zamjenjuje se sljedećim:

„(f) Ako se CVR ne može izbaciti, mora imati uređaj koji pomaže pri njegovu pronalaženju u vodi. Najkasnije do 1. siječnja 2020., podvodni prijenos s tog uređaja mora trajati najmanje 90 dana. Ako se CVR može izbaciti, mora imati automatski odašiljač signala za lociranje u hitnim slučajevima.”

(h) U SPO.IDE.H.145 točka (e) zamjenjuje se sljedećim:

„(e) Ako se FDR ne može izbaciti, mora imati uređaj koji pomaže pri njegovu pronalaženju u vodi. Najkasnije do 1. siječnja 2020., podvodni prijenos s tog uređaja mora trajati najmanje 90 dana. Ako se FDR može izbaciti, mora imati automatski odašiljač signala za lociranje u hitnim slučajevima.”

(i) U SPO.IDE.H.150 točka (d) zamjenjuje se sljedećim:

„(d) Ako se uređaj za snimanje ne može izbaciti, mora imati drugi uređaj koji pomaže pri njegovu pronalaženju u vodi. Najkasnije do 1. siječnja 2020., podvodni prijenos s tog uređaja mora trajati najmanje 90 dana. Ako se uređaj za snimanje može izbaciti, mora imati automatski odašiljač signala za lociranje u hitnim slučajevima.”