Ovaj je tekst namijenjen isključivo dokumentiranju i nema pravni učinak. Institucije Unije nisu odgovorne za njegov sadržaj. Vjerodostojne inačice relevantnih akata, uključujući njihove preambule, one su koje su objavljene u Službenom listu Europske unije i dostupne u EUR-Lexu. Tim službenim tekstovima može se izravno pristupiti putem poveznica sadržanih u ovom dokumentu.

►B

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.)

Koju je izmijenila:

		Službeni list		
		br.	stranica	datum
►M1	Uredba Komisije (EU) br. 800/2013 od 14. kolovoza 2013.	L 227	1	24.8.2013.
►M2	Uredba Komisije (EU) br. 71/2014 od 27. siječnja 2014.	L 23	27	28.1.2014.
►M3	Uredba Komisije (EU) br. 83/2014 od 29. siječnja 2014.	L 28	17	31.1.2014.
►M4	Uredba Komisije (EU) br. 379/2014 od 7. travnja 2014.	L 123	1	24.4.2014.
►M5	Uredba Komisije (EU) 2015/140 od 29. siječnja 2015.	L 24	5	30.1.2015.
►M6	Uredba Komisije (EU) 2015/640 od 23. travnja 2015.	L 106	18	24.4.2015.
►M7	Uredba Komisije (EU) 2015/1329 od 31. srpnja 2015.	L 206	21	1.8.2015.
►M8	Uredba Komisije (EU) 2015/2338 od 11. prosinca 2015.	L 330	1	16.12.2015.
►M9	Uredba Komisije (EU) 2016/1199 od 22. srpnja 2016.	L 198	13	23.7.2016.
►M10	Uredba Komisije (EU) 2017/363 od 1. ožujka 2017.	L 55	1	2.3.2017.
►M11	Uredba Komisije (EU) 2018/394 od 13. ožujka 2018.	L 71	1	14.3.2018.
►M12	Uredba Komisije (EU) 2018/1042 od 23. srpnja 2018.	L 188	3	25.7.2018.
►M13	koju je izmijenila Provedbena uredba Komisije (EU) 2020/745 od 4. lipnja 2020.	L 176	11	5.6.2020.
►M14	Provedbena uredba Komisije (EU) 2018/1975 od 14. prosinca 2018.	L 326	53	20.12.2018.
►M15	Provedbena uredba Komisije (EU) 2019/1384 od 24. srpnja 2019.	L 228	106	4.9.2019.
►M16	Provedbena uredba Komisije (EU) 2019/1387 od 1. kolovoza 2019.	L 229	1	5.9.2019.
►M17	koju je izmijenila Provedbena uredba Komisije (EU) 2020/1176 od 7. kolovoza 2020.	L 259	10	10.8.2020.
►M18	Provedbena uredba Komisije (EU) 2020/2036 od 9. prosinca 2020.	L 416	24	11.12.2020.
►M19	Provedbena uredba Komisije (EU) 2021/1062 od 28. lipnja 2021.	L 229	3	29.6.2021.
►M20	Provedbena uredba Komisije (EU) 2021/1296 od 4. kolovoza 2021.	L 282	5	5.8.2021.
►M21	Provedbena uredba Komisije (EU) 2021/2237 od 15. prosinca 2021.	L 450	21	16.12.2021.
►M22	Provedbena uredba Komisije (EU) 2022/414 od 11. ožujka 2022.	L 85	4	14.3.2022.

►**M23**	Provedbena uredba Komisije (EU) 2022/790 od 19. svibnja 2022.	L 141	13	20.5.2022.
►**M24**	Provedbena uredba Komisije (EU) 2022/2203 od 11. studenoga 2022.	L 293	3	14.11.2022.
►**M25**	Provedbena uredba Komisije (EU) 2022/2502 od 19. prosinca 2022.	L 325	56	20.12.2022.
►**M26**	Provedbena uredba Komisije (EU) 2023/217 od 1. veljače 2023.	L 30	11	2.2.2023.
►**M27**	Provedbena uredba Komisije (EU) 2023/1020 od 24. svibnja 2023.	L 137	1	25.5.2023.

Koju je ispravio:

►**C1** Ispravak, SL L 350, 22.12.2016, str. 126 (965/2012)
►**C2** Ispravak, SL L 230, 6.9.2019, str. 10 (2019/1384)
►**C3** Ispravak, SL L 30, 2.2.2023, str. 36 (2016/1199)
►**C4** Ispravak, SL L 105, 20.4.2023, str. 68 (965/2012)

▼B

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

▼M4

Članak 1.

Predmet i područje primjene

▼M14

1. Ovom se Uredbom utvrđuju detaljna pravila za letačke operacije avionima i helikopterima, uključujući inspekcijske preglede na stajanci koji se obavljaju na zrakoplovima operatora pod sigurnosnim nadzorom druge države kada slete na aerodrome koji se nalaze na području koje podliježe odredbama Ugovorâ.

2. Ovom se Uredbom također utvrđuju detaljna pravila u pogledu uvjeta za izdavanje, održavanje, izmjenu, ograničavanje, privremeno oduzimanje ili opoziv certifikata i svjedodžbi operatora zrakoplova iz članka 2. stavka 1. točke (b) podtočaka i. i ii. Uredbe (EU) 2018/1139, osim za balone i jedrilice, koji obavljaju operaciju komercijalnog zračnog prijevoza, u pogledu povlastica i odgovornosti nositelja certifikata i svjedodžbi, te u pogledu uvjeta pod kojima se operacije zabranjuju, ograničavaju ili podliježu određenim uvjetima u interesu sigurnosti.

3. Ovom se Uredbom utvrđuju i detaljna pravila o uvjetima i postupcima za izjave operatora koji obavljaju komercijalne specijalizirane operacije avionima i helikopterima ili nekomercijalne operacije kompleksnim zrakoplovima na motorni pogon, uključujući nekomercijalne specijalizirane operacije kompleksnim zrakoplovima na motorni pogon, o njihovoj sposobnosti i raspoloživosti sredstava za izvršavanje odgovornosti povezanih s upravljanjem zrakoplovom te za nadzor nad takvim operatorima.

▼M4

4. Ovom se Uredbom također utvrđuju detaljna pravila u pogledu uvjeta pod kojima određene visokorizične komercijalne operacije u interesu sigurnosti podliježu autorizaciji te u pogledu uvjeta za izdavanje, održavanje, izmjenu, ograničavanje, obustavu ili ukidanje autorizacije.

5. Ova se Uredba ne primjenjuje na letačke operacije obuhvaćene člankom 1. stavkom 2. točkom (a) Uredbe (EZ) br. 216/2008.

▼M11

6. Ova se Uredba ne primjenjuje na letačke operacije zračnim brodovima.

▼M14

7. Ova se Uredba ne primjenjuje na letačke operacije balonima i jedrilicama. Međutim, na takve se letačke operacije balonima, osim sputanim balonima uzgonjenima plinom te jedrilicama, primjenjuju zahtjevi u pogledu nadzora iz članka 3.

▼B

Članak 2.

Definicije

Za potrebe ove Uredbe:

▼M14

1. „avion” znači zrakoplov pokretan motorom, nepomičnih krila, teži od zraka, koji uzgon u letu dobiva dinamičkom reakcijom zraka na krilima;

1.a „helikopter” znači zrakoplov teži od zraka koji se u zraku održava uglavnom reakcijama zraka na jedan ili više pogonjenih rotora na pretežno vertikalnim osovinama;

1.b „balon” znači zrakoplov s posadom lakši od zraka, bez motora, koji se u letu održava upotrebom plina lakšeg od zraka ili s pomoću gorionika u balonu, uključujući balone uzgonjene plinom, balone uzgonjene vrućim zrakom, miješane balone i, premda su na motorni pogon, zračne brodove uzgonjene vrućim zrakom;

1.c „jedrilica” znači zrakoplov teži od zraka koji se u zraku održava reakcijom zraka u odnosu na aerodinamički profil krila te čiji let ne ovisi o motoru;

1.d „komercijalna operacija” znači svako letenje zrakoplova za naknadu ili bilo koju drugu novčanu protuvrijednost, koja je dostupna javnosti ili koja se, kada nije dostupna javnosti, obavlja na temelju ugovora između operatera i kupca, pri čemu kupac nema nad operaterom nikakvu kontrolu;

1.e „sputani balon uzgonjen plinom” znači balon uzgonjen plinom sa sustavom sputavanja koji balon tijekom leta stalno drži pričvršćenim za čvrstu točku;

▼B

2. „avioni klase performanse B” znači avioni pokretani elisnim motorima s najvećom dopuštenom operativnom konfiguracijom putničkih sjedala od devet ili manje i najveće dopuštene mase pri uzlijetanju 5 700 kg ili manje;

3. „mjesto od javnog interesa” znači mjesto koje se isključivo koristi za operacije u svrhu javnog interesa;

4. „operacija klase performanse 1” znači operacija kod koje u slučaju otkaza kritičnog motora helikopter može sletjeti unutar raspoložive razdaljine za prekinuto uzlijetanja ili sigurno nastaviti let do odgovarajućeg područja za slijetanje, ovisno o trenutku kada je došlo do otkazivanja;

▼M1

5. „navigacija temeljena na performansama (PBN)” znači prostorna navigacija koja se temelji na zahtjevima u pogledu performanse za zrakoplove koji operiraju na ATS zračnoj liniji s postupkom instrumentalnog prilaženja ili u određenom zračnom prostoru;

▼M3

6. „operacija zračnog taksija” znači, u svrhu ograničenja vremena provedenog na letu i na dužnosti, operaciju izvanrednog komercijalnog zračnog prijevoza na zahtjev zrakoplovom s konfiguracijom najvećeg operativnog broja putničkih sjedala („MOPSC”) 19 ili manje;

▼M15

7. „specijalizirana operacija” znači svaka operacija koja nije operacija komercijalnog zračnog prijevoza, pri kojoj se zrakoplov koristi za specijalizirane aktivnosti poput poljoprivrede, građevinarstva, fotografiranja, izmjere, promatranja i ophodnje, zračnog oglašavanja, probnih letova nakon održavanja;

▼M4

8. „visokorizična komercijalna specijalizirana operacija” znači svaka komercijalna specijalizirana operacija zrakoplovom izvršena iznad područja na kojem postoji vjerojatnost da će u slučaju nužde doći do dovođenja u opasnost sigurnosti trećih osoba na tlu ili, kako to odredi nadležno tijelo mjesta gdje se operacija vrši, svaka komercijalna specijalizirana operacija koja zbog svoje specifične naravi i lokalne okoline na kojem se vrši predstavlja visok rizik, osobito za treće strane na tlu;

▼M14

9. „uvodni let” znači svaka operacija uz naknadu ili drugu vrijednu nagradu koja se sastoji od zračnog obilaska kratkog trajanja koje radi privlačenja novih vježbenika ili novih članova pružaju organizacije za osposobljavanje na koje se upućuje u članku 10.a Uredbe Komisije (EU) br. 1178/2011 ([1]) ili organizacije osnovane s ciljem promicanja letačkog sporta ili rekreativnog letenja;

▼M4

10. „natjecateljski let” znači letačku aktivnost u kojoj se zrakoplov koristi za zračne utrke ili natjecanja, kao i kad se zrakoplov koristi u svrhu vježbanja za zračne utrke ili natjecanja i letenje do utrka ili natjecanja i natrag;

11. „zrakoplovna priredba” znači svaku aktivnost letenja koje se s namjerom izvodi kao izvedba ili radi zabave na oglašenom događaju otvorenom za javnost, uključujući i kada se zrakoplov koristi u svrhu vježbanja za zrakoplovnu priredbu te letenje do oglašenog događaja i natrag.

▼B

Dodatne definicije utvrđene su u Prilogu I. za potrebe priloga II. do ►M4 VIII. ◄

Članak 3.

Sposobnosti nadzora

1. Države članice imenuju jedan ili više subjekata kao nadležno tijelo unutar te države članice s potrebnim ovlastima i dodijeljenim odgovornostima za certificiranje i nadzor osoba i organizacija koje podliježu Uredbi (EZ) br. 216/2008 i njezinim provedbenim pravilima.

▼M11

Sustavi administracije i upravljanja nadležnih tijela država članica i Agencije moraju ispunjavati zahtjeve iz Priloga II.

([1]) Uredba Komisije (EU) br. 1178/2011 od 3. studenoga 2011. o utvrđivanju tehničkih zahtjeva i administrativnih postupaka vezano za članove posade zrakoplova u civilnom zrakoplovstvu u skladu s Uredbom (EZ) br. 216/2008 Europskog parlamenta i Vijeća (SL L 311, 25.11.2011., str. 1.).

▼B

2. Ako država članica imenuje više od jednog subjekta kao nadležno tijelo:

(a) jasno se određuju područja nadležnosti svakog nadležnog tijela u smislu odgovornosti i zemljopisnog ograničenja; i

(b) uspostavlja se koordinacija između tih subjekata, kako bi se osigurao učinkovit nadzor nad svim organizacijama i osobama koje podliježu Uredbi (EZ) br. 216/2008 i njezinim provedbenim pravilima u okviru njihovih ovlasti.

3. Države članice osiguravaju da nadležno tijelo ima (nadležna tijela imaju) potrebne sposobnosti za osiguravanje nadzora nad svim osobama i organizacijama koje su obuhvaćene njihovim programom nadzora, uključujući dovoljne resurse za ispunjavanje zahtjeva ove Uredbe.

4. Države članice osiguravaju da osoblje nadležnog tijela ne obavlja nadzor kada postoji dokaz da bi to moglo izravno ili neizravno rezultirati sukobom interesa, posebno ako je u pitanju obiteljski ili financijski interes.

5. Osoblje koje nadležno tijelo ovlasti za obavljanje zadaća certificiranja i/ili nadzora, ovlašćuje se za obavljanje najmanje sljedećih zadaća:

(a) pregled evidencija, podataka, postupaka i bilo kojeg drugog materijala relevantnog za obavljanje zadaća certificiranja i/ili nadzora;

(b) uzimanje preslika ili izvadaka iz takvih evidencija, podataka, postupaka i drugog materijala;

(c) traženje usmenog objašnjenja na licu mjesta;

(d) ulazak u relevantne prostorije, operativne površine ili prijevozna sredstva;

(e) obavljanje revizija, istraga, ocjena, inspekcija, uključujući inspekcijske preglede na stajanci i nenajavljene inspekcije;

(f) poduzimanje ili pokretanje mjera prisile, prema potrebi.

6. Zadaće iz stavka 5. provode se u skladu sa zakonskim odredbama dotične države članice.

▼M12

Članak 4.

Inspekcijski pregledi na stajanci

1. Inspekcijski pregledi na stajanci za zrakoplove operatora koji su pod sigurnosnim nadzorom druge države članice ili treće zemlje provode se u skladu s poddijelom RAMP Priloga II.

2. Svaka država članica osigurava da se testiranje na alkohol članova letačke posade i članova kabinske posade obavlja za operatore koji su pod njezinim nadzorom i za operatore koji su pod nadzorom druge države članice ili treće zemlje. To testiranje obavljaju inspektori za obavljanje inspekcijskih pregleda na stajanci u okviru inspekcijskih pregleda na stajanci iz poddijela RAMP Priloga II.

▼M12

3. Odstupajući od stavka 2. države članice mogu osigurati da testiranje članova letačke posade i članova kabinske posade na alkohol obavljaju drugi ovlašteni službenici i izvan okvira programa inspekcijskih pregleda na stajanci poddijela RAMP Priloga II., pod uvjetom da se tim testiranjem na alkohol ispunjavaju isti ciljevi i pridržava se istih principa kao i pri testiranju u okviru poddijela RAMP Priloga II. Rezultati takvih testiranja na alkohol uključuju se u centraliziranu bazu podataka u skladu s ARO.RAMP.145. točkom (b).

4. Države članice mogu obavljati, uz testiranje na alkohol, i dodatna testiranja na prisutnost drugih psihoaktivnih tvari. U tom slučaju država članica obavješćuje Europsku agenciju za civilno zrakoplovstvo (dalje u tekstu „Agencija”) i Komisiju.

▼B

Članak 5.

Letačke operacije

▼M14

1. Operatori upravljaju avionom ili helikopterom samo za potrebe komercijalnog zračnog prijevoza (dalje u tekstu „CAT”) kako je utvrđeno u prilozima III. i IV.

▼M4

1.a Operateri koji vrše operacije komercijalnog zračnog prijevoza zrakoplovima klase performanse B ili nekompleksnim helikopterima, koje započinju i završavaju na istom aerodromu/istoj operativnoj površini moraju biti u skladu s relevantnim odredbama priloga III. i IV.

▼B

2. ►M1 ——————— ◄ Operacije moraju biti u skladu s odredbama Priloga V. pri operiranju:

(a) aviona i helikoptera koji se upotrebljavaju za:

i. operacije pri kojima se koristi navigacija temeljena na performansama (PBN);

ii. operacije u skladu sa specifikacijama minimalne navigacijske performanse (MNPS);

iii. operacije u zračnom prostoru sa smanjenim minimumom vertikalnog razdvajanja (RVSM);

▼M21

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

▼M14

(b) aviona i helikoptera koji se upotrebljavaju za prijevoz opasnih roba (DG);

▼B

(c) dvomotornih aviona koji se upotrebljavaju za operacije produženog doleta (ETOPS) u komercijalnom zračnom prijevozu;

(d) helikoptera koji se upotrebljavaju za operacije komercijalnog zračnog prijevoza pomoću sustava za noćno gledanje (NVIS);

(e) helikoptera koji se upotrebljavaju za operacije komercijalnog zračnog prijevoza s vitlom (HHS); ►M9 ——————— ◄

(f) helikoptera koji se upotrebljavaju za operacije komercijalnog zračnog prijevoza za hitnu medicinsku pomoć (HEMS); i

▼M9

(g) helikoptera koji se upotrebljavaju za operacije na moru (HOFO).

▼M4

3. Operateri kompleksnih zrakoplova i helikoptera na motorni pogon uključeni u nekomercijalne operacije izjavljuju svoju sposobnost i sredstva za obavljanje svojih dužnosti povezanih s upravljanjem zrakoplovom i upravljaju zrakoplovom u skladu s odredbama iz Priloga III. i Priloga VI. Ti operateri pri obavljanju nekomercijalnih specijaliziranih operacija umjesto toga upravljaju zrakoplovom u skladu s odredbama iz priloga III. i VIII.

▼M14

4. Operatori aviona i helikoptera koji nisu kompleksni avioni i helikopteri na motorni pogon koji obavljaju nekomercijalne operacije, uključujući i nekomercijalne specijalizirane operacije, upravljaju zrakoplovom isključivo u skladu s odredbama iz Priloga VII.

5. Organizacije za osposobljavanje na koje se upućuje u članku 10.a Uredbe (EU) br. 1178/2011 i koje imaju glavno mjesto poslovanja u državi članici pri obavljanju letačkog osposobljavanja s letovima u Uniju te unutar i iz nje, upravljaju:

(a) kompleksnim zrakoplovima i helikopterima na motorni pogon u skladu s odredbama iz Priloga VI.;

(b) ostalim avionima i helikopterima u skladu s odredbama iz Priloga VII.

6. Operatori upravljaju avionom ili helikopterom za potrebe komercijalnih specijaliziranih operacija samo u skladu sa zahtjevima iz priloga III. i VIII.

▼M4

7. Letovima koji se obavljaju odmah prije, tijekom ili odmah nakon specijaliziranih operacija i izravno su povezani s tim operacijama upravlja se u skladu sa stavcima 3., 4. i 6., kako je primjenjivo. ►M5 Osim članova posade, ne smiju se ukrcati osobe koje nisu neophodne za misiju. ◄

▼B

Članak 6.

Odstupanja

▼M4

_____

▼B

2. ►M5 Odstupajući od članka 5. stavka 1., zrakoplovima iz članka 4. stavka 5. Uredbe (EZ) br. 216/2008, u slučaju aviona, operira se u skladu s uvjetima određenim u Odluci Komisije C(2009) 7633 od 14. listopada 2009., kada se upotrebljavaju u CAT operacijama. ◄ O bilo kakvoj promjeni u operaciji koja utječe na uvjete određene u toj Odluci obavješćuju se Komisija i Europska agencija za sigurnost zračnog prometa (dalje u tekstu „Agencija”) prije nego što se ta promjena provede.

Država članica, osim adresata Odluke C(2009) 7633, koja namjerava koristiti odstupanje predviđeno u toj Odluci, obavješćuje o svojoj namjeri Komisiju i Agenciju prije provedbe odstupanja. Komisija i Agencija ocjenjuju u kojem stupnju promjena ili predviđena upotreba odstupa od uvjeta iz Odluke C(2009) 7633 ili utječe na prvobitnu ocjenu sigurnosti izvedenu u kontekstu te Odluke. Ako ocjena pokaže da promjena ili predviđena upotreba ne odgovara prvobitnoj ocjeni sigurnosti izvedenoj na temelju Odluke C(2009) 7633, dotična država članica podnosi novi zahtjev za odstupanje u skladu s člankom 14. stavkom 6. Uredbe (EZ) br. 216/2008.

▼M14

3. Odstupajući od članka 5. ove Uredbe te ne dovodeći u pitanje članak 18. stavak 2. točku (b) Uredbe (EU) 2018/1139 i poddio P Priloga I. Uredbi Komisije (EU) br. 748/2012 ([1]) o dozvoli za letenje, sljedećim će se letovima i dalje upravljati prema zahtjevima navedenima u nacionalnom pravu države članice u kojoj je glavno mjesto poslovanja operatora ili, ako operator nema glavno mjesto poslovanja, u kojoj operator ima poslovni nastan ili prebivalište:

(a) letovima povezanima s uvođenjem ili modifikacijom aviona ili helikoptera koji obavljaju projektne i proizvodne organizacije u okviru svojih povlastica;

▼M15

(b) letovima bez putnika ili tereta, to jest tehničkim preletima aviona ili helikoptera radi obnove, popravka, inspekcija, isporuke, izvoza ili sličnih svrha, pod uvjetom da zrakoplov nije naveden u svjedodžbi zračnog prijevoznika ili izjavi.

▼M9

4. Neovisno o članku 5., države članice mogu do 30. lipnja 2018. nastaviti zahtijevati posebno odobrenje i dodatne zahtjeve u pogledu operativnih postupaka, opreme, kvalifikacija članova posade i njihova osposobljavanja za operacije komercijalnog zračnog prijevoza (CAT) helikopterima na moru u skladu s njihovim nacionalnim pravom. Države članice obavješćuju Komisiju i Agenciju o dodatnim zahtjevima koji se primjenjuju na takva posebna odobrenja. Ti zahtjevi ne smiju biti manje ograničavajući od onih iz priloga III. i IV.

▼M14

4.a Odstupajući od članka 5. stavaka 1. i 6., avionima ili helikopterima koji nisu kompleksni avioni i helikopteri na motorni pogon mogu se provoditi sljedeće operacije u skladu s Prilogom VII.:

▼M4

(a) letovi privatnih osoba koje dijele trošak, uz uvjet da izravan trošak dijele svi koji se nalaze u zrakoplovu, uključujući i pilota, a broj osoba koje dijele izravan trošak ograničen je na šest;

(b) letačka natjecanja ili leteće priredbe, uz uvjet da je naknada ili druga vrijedna nagrada pružene za takve letove ograničena na pokrivanje izravnih troškova i doprinos proporcionalan godišnjim troškovima kao i da nagrade nisu veće vrijednosti od one koju je naznačilo nadležno tijelo;

▼M14

(c) uvodne letove, skakanje padobranom ili letove jedrilicama koje obavlja organizacija za osposobljavanje koja svoje sjedište ima u jednoj od država članica u skladu s člankom 10.a Uredbe (EU) br. 1178/2011 ili organizacija stvorena s ciljem promicanja letačkog sporta ili rekreativnog letenja, uz uvjet da organizacija zrakoplovom upravlja na osnovi vlasništva ili zakupa zrakoplova bez posade, da se letom ne stvara dobit koja se razdjeljuje izvan organizacije te da, kada su god uključene osobe koje nisu članovi te organizacije, takav let predstavlja tek sporednu aktivnost te organizacije.

([1]) Uredba Komisije (EU) br. 748/2012 od 3. kolovoza 2012. o utvrđivanju provedbenih pravila za certifikaciju plovidbenosti i ekološku certifikaciju zrakoplova i s njima povezanih proizvoda, dijelova i uređaja te za certifikaciju projektnih i proizvodnih organizacija (SL L 224, 21.8.2012., str. 1.).

▼M10

5. Do 2. rujna 2017. izuzeća odobrena prije 22. ožujka 2017. u skladu s člankom 8. stavkom 2. Uredbe (EEZ) br. 3922/91, kako je predviđeno člankom 6. stavkom 5. Uredbe (EU) br. 965/2012 te primjenjivo prije 22. ožujka 2017., smatraju se jednakovrijednima odobrenjima navedenima u stavku CAT.POL.A.300 točki (a) Priloga IV. (dio-CAT). Nakon 2. rujna 2017. ta izuzeća nisu valjana za operacije s jednomotornim avionima.

Ako je bilo kakva promjena u operaciji ovih aviona koja utječe na uvjete određene u tim izuzećima predviđena u razdoblju od 22. ožujka 2017. do 2. rujna 2017., o toj se promjeni obavješćuju Komisija i Agencija prije njezine provedbe. Komisija i Agencija ocjenjuju predviđenu promjenu u skladu s člankom 14. stavkom 5. Uredbe (EZ) br. 216/2008.

▼B

6. Postojeće helikopterske operacije u/iz mjesta od javnog interesa (PIS) mogu se obavljati odstupajući od stavka CAT.POL.H.225 Priloga IV., kada god veličina PIS-a, prepreke ili helikopter ne dopuštaju sukladnost sa zahtjevima za operaciju u klasi performansi 1. Takve se operacije obavljaju pod uvjetima koje utvrđuju države članice. Države članice obavješćuju Komisiju i Agenciju o uvjetima koji se primjenjuju.

▼M9

_____

8. Odstupajući od prve rečenice članka 5. stavka 3., operatori kompleksnih aviona na motorni pogon s najvećom dopuštenom masom pri polijetanju (MCTOM) od 5 700 kg ili manje, opremljeni motorima s turboelisnim pogonom, uključeni u nekomercijalne operacije, rade s tim zrakoplovima isključivo u skladu s Prilogom VII.

9. Odstupajući od članka 5. stavka 5. točke (a), kada organizacije za osposobljavanje vrše letačko osposobljavanje na kompleksnim avionima na motorni pogon s najvećom dopuštenom masom pri polijetanju (MCTOM) od 5 700 kg ili manje, opremljenima motorima s turboelisnim pogonom, one s tim zrakoplovima rade u skladu s Prilogom VII.

▼B

Članak 7.

Svjedodžbe zračnih prijevoznika

1. Za svjedodžbe zračnih prijevoznika (AOC) koje je država članica izdala CAT operatorima aviona prije primjene ove Uredbe u skladu s Uredbom (EEZ) br. 3922/91, smatra se da su izdane u skladu s ovom Uredbom.

Međutim, najkasnije do 28. listopada 2014.:

(a) operatori moraju na odgovarajući način prilagoditi svoje sustave upravljanja, programe osposobljavanja, postupke i priručnike, kako bi bili u skladu s prilozima III., IV. i V.;

(b) AOC-i se moraju zamijeniti svjedodžbama izdanim u skladu s Prilogom II. ovoj Uredbi.

▼B

2. AOC-i koje su države članice izdale CAT operatorima helikoptera prije primjene ove Uredbe, zamjenjuju se AOC-ima sukladnima ovoj Uredbi, u skladu s izvješćem o zamjeni koje izrađuje država članica koja je izdala AOC, uz savjetovanje s Agencijom.

Izvješće o zamjeni opisuje:

(a) nacionalne zahtjeve na temelju kojih su AOC-i izdani;

(b) opseg povlastica danih operatorima;

(c) razlike između nacionalnih zahtjeva na temelju kojih su AOC-i bili izdani i zahtjeva iz priloga III., IV. i V., zajedno s naznakom o tome kako i kada će se od operatora zahtijevati da osiguraju potpunu usklađenost s tim prilozima.

Izvješće o pretvorbi uključuje preslike svih dokumenata potrebnih za dokazivanje elemenata navedenih u točkama (a) do (c), uključujući preslike relevantnih nacionalnih zahtjeva i postupaka.

▼M11

Članak 8.

Ograničenja trajanja leta

1. Operacije komercijalnog zračnog prijevoza podliježu zahtjevima poddijela FTL Priloga III.

2. Odstupajući od stavka 1., letačke operacije zračnog taksija, hitne medicinske pomoći i operacije komercijalnog zračnog prijevoza avionima s jednim pilotom podliježu zahtjevima navedenima u nacionalnom pravu iz članka 8. stavka 4. Uredbe (EEZ) br. 3922/91 i iz poddijela Q Priloga III. toj Uredbi.

3. Odstupajući od stavka 1., operacije komercijalnog zračnog prijevoza helikopterima i operacije komercijalnog zračnog prijevoza jedrilicama moraju biti u skladu sa zahtjevima navedenima u nacionalnom pravu države članice u kojoj je glavno mjesto poslovanja operatera.

4. Nekomercijalne operacije, uključujući nekomercijalne specijalizirane operacije kompleksnim avionima i helikopterima na motorni pogon, te komercijalne specijalizirane operacije avionima, helikopterima i jedrilicama moraju ispunjavati zahtjeve u pogledu ograničenja trajanja leta iz nacionalnog prava države članice u kojoj je glavno mjesto poslovanja operatera ili, ako operater nema glavno mjesto poslovanja, u kojoj operater ima poslovni nastan ili prebivalište.

▼M2

Članak 9.

Liste minimalne opreme

Liste minimalne opreme („LMO-ovi”) koje je prije primjene ove Uredbe odobrila država operatora ili registra smatraju se odobrenima u skladu s ovom Uredbom i operator ih može i dalje upotrebljavati.

▼M2

Nakon stupanja na snagu ove Uredbe svaka promjena LMO-a iz prvog podstavka za koju je utvrđena Glavna lista minimalne opreme (GLMO) u sklopu podataka o operativnoj prikladnosti u skladu s Uredbom Komisije (EU) br. 748/2012 ([1]) mora se izvršiti u skladu s Prilogom III. odjeljkom 2. točkom ORO.MLR.105 ove Uredbe što je moguće prije, ali najkasnije do 18. prosinca 2017. ili dvije godine nakon odobrenja podataka o operativnoj prikladnosti, što god bilo kasnije.

Svaka promjena LMO-a iz prvog stavka za koji GLMO nije utvrđen u sklopu podataka o operativnog prikladnosti mora se i dalje izvršavati u skladu s GLMO-om koji je prihvatila država operatora ili registra, prema potrebi.

Članak 9.a

Obuka letačke i kabinske posade

Operatori moraju osigurati da članovi letačke posade i kabinske posade koji već rade i dovršili su obuku u skladu s Prilogom III. pododjeljcima FC i CC koja nije obuhvaćala obvezne elemente utvrđene u odgovarajućim podacima o operativnoj prikladnosti prođu obuku za te obvezne elemente najkasnije do 18. prosinca 2017. ili dvije godine nakon odobrenja podataka o operativnoj prikladnosti, što god bilo kasnije.

▼M16

Članak 9.aa

Zahtjevi za letačku posadu na probnim letovima nakon održavanja

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

▼M12

Članak 9.b

Pregled

1. Agencija provodi kontinuirani pregled učinkovitosti odredbi o ograničenjima vremena provedenog na letu i na dužnosti te o zahtjevima u pogledu odmora iz priloga II. i III. Agencija priprema prvo izvješće o rezultatima tog pregleda najkasnije do 18. veljače 2019.

([1]) SL L 224, 21.8.2012., str. 1.

▼M12

Taj pregled uključuje znanstveno stručno znanje te se temelji na operativnim podacima prikupljenima uz pomoć država članica tijekom duljeg vremenskog razdoblja nakon datuma primjene ove Uredbe.

Pregledom se procjenjuje učinak najmanje sljedećeg na pažnju članova posade zrakoplova:

(a) dužnosti u trajanju od više od 13 sati u najpovoljnije doba dana;

(b) dužnosti u trajanju od više od 10 sati u manje povoljno doba dana;

(c) dužnosti u trajanju od više od 11 sati za članove posade zrakoplova u nepoznatom stanju aklimatizacije;

(d) dužnosti koje uključuju velik broj sektora (više od šest);

(e) vremena dežurstva nakon kojeg slijede letačke dužnosti i

(f) poremećaja u rasporedu.

2. ►M20 Agencija provodi kontinuirani pregled učinkovitosti odredbi u pogledu programa podrške, psihološke procjene letačke posade i sustavnog i nasumičnog testiranja na psihoaktivne tvari kako bi se osigurala zdravstvena sposobnost članova letačke posade i članova kabinske posade iz priloga II. i IV. Najkasnije do 14. kolovoza 2023. Agencija priprema prvo izvješće o rezultatima tog pregleda.

Taj pregled uključuje primjenu relevantnog stručnog znanja i temelji se na podacima prikupljenima uz pomoć država članica i Agencije tijekom duljeg vremenskog razdoblja. ◄

▼M9

Članak 10.

Stupanje na snagu

►M14 ——————— ◄ Ova Uredba stupa na snagu trećeg dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*.

▼M14

Primjenjuje se od 28. listopada 2012.

———————

▼B

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

▼B

PRILOG I.

▼M4

Definicije izraza koji se upotrebljavaju u Prilozima II. do VIII.

▼B

Za potrebe ove Uredbe primjenjuju se sljedeće definicije:

1. „raspoloživa razdaljina za ubrzavanje i zaustavljanje (ASDA)” znači raspoloživa duljina zatrčavanja za uzlijetanje plus duljina produžetka za zaustavljanje tijekom prekinutog uzlijetanja, ako je država zračne luke prijavila da je takav produžetak za zaustavljanje na raspolaganju i ako može podnijeti masu aviona pod prevladavajućim operativnim uvjetima;

2. „prihvatljivi načini usklađivanja (AMC)” znači neobvezujući standardi koje je Agencija prihvatila za opisivanje načina uspostavljanja usklađenosti s Uredbom (EZ) br. 216/2008 i njezinim provedbenim pravilima;

3. „kontrolna lista za prihvaćanje” znači dokument koji se koristi kao pomoć pri pregledu vanjskog izgleda pakiranja s opasnom robom i pripadajućih dokumenata kako bi se utvrdilo jesu li ispunjeni svi odgovarajući zahtjevi;

4. „odgovarajući aerodrom” znači aerodrom na kojem se zrakoplovom mogu obavljati operacije, vodeći računa o primjenjivim zahtjevima u pogledu performansi i karakteristikama uzletno-sletne staze;

5. za potrebe razvrstavanja putnika:

   (a) „odrastao” znači osoba u dobi od 12 godina i više;

   (b) „dijete/djeca” znači osobe koje su u dobi od dvije godine i više, ali koje su mlađe od 12 godina;

   (c) „malo dijete” znači osoba mlađa od dvije godine;

▼M14

_____

▼M21

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

7. „let pomoću sustava za noćno gledanje (NVIS)” znači, u slučaju NVIS operacija, onaj dio noćnog leta prema pravilima za vizualno letenje (VFR), tijekom kojeg član posade upotrebljava naočale za noćno gledanje (NVG);

8. „zrakoplov” znači naprava koja se održava u atmosferi zbog reakcija zraka, osim reakcija zraka u odnosu na zemljinu površinu;

▼M8

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

▼M8

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

▼M20

8.c „alternativni aerodrom” znači prikladan aerodrom prema kojem zrakoplov može nastaviti let ako postane nemoguće ili nepreporučljivo nastaviti let ili sletjeti na predviđeni aerodrom, a na kojem su mu na raspolaganju potrebne usluge i uređaji, na kojem se mogu ispuniti zahtjevi u pogledu performansi zrakoplova te koji u očekivano vrijeme korištenja radi; „alternativni aerodrom” uključuje sljedeće:

(a) „alternativni aerodrom za uzlijetanje”: alternativni aerodrom na koji bi zrakoplov mogao sletjeti ako to postane potrebno nedugo nakon uzlijetanja, a nije moguće koristiti aerodrom odlaska;

(b) „alternativni aerodrom na ruti (ERA)”: alternativni aerodrom na koji bi zrakoplov mogao sletjeti ako se, dok se nalazi na ruti, pojavi potreba za skretanjem;

(c) „alternativni aerodrom na ruti za gorivo/energiju (ERA za gorivo/energiju)” znači aerodrom ERA koji je u fazi planiranja potreban pri izračunu goriva/energije;

(d) „alternativni odredišni aerodrom”: alternativni aerodrom na koji bi zrakoplov mogao sletjeti ako postane nemoguće ili nepreporučljivo sletjeti na predviđeni aerodrom;

▼B

9. „alternativni načini usklađivanja” znači načini kojima se predlaže alternativa postojećim prihvatljivim načinima usklađenosti ili oni kojima se predlažu novi načini uspostavljanja usklađenosti s Uredbom (EZ) br. 216/2008 i njezinim provedbenim pravilima za koje Agencija nije donijela povezane prihvatljive načine usklađivanja;

10. „postupak protiv zaleđivanja”, u slučaju zemaljskih operacija, znači postupak kojim se osigurava zaštita od stvaranja mraza ili leda i nakupljanja snijega na obrađenim površinama zrakoplova tijekom ograničenog vremenskog razdoblja (vrijeme zaštite);

▼M21

_____

▼M14

_____

▼B

►M1 12. ◄ „član kabinske posade” znači odgovarajuće osposobljeni član posade, koji nije član letačke ili tehničke posade, a kojeg je operator rasporedio na obavljanje dužnosti povezanih sa sigurnošću putnika i leta tijekom operacija;

▼M21

_____

▼M15

17. „kategorija A u odnosu na helikoptere” znači višemotorni helikopter konstruiran s mogućnostima izoliranja motora i sustava navedenima u primjenjivim certifikacijskim specifikacijama kojim se može upravljati uz primjenu podataka za uzlijetanje i slijetanje koji su planirani u okviru koncepcije kritičnog otkaza motora u kojoj se osigurava odgovarajuća određena površina i odgovarajuće performanse za nastavak sigurnog leta ili sigurnog prekinutog uzlijetanja u slučaju otkaza motora;

▼B

►M1 18. ◄ „kategorija B u odnosu na helikoptere” znači jednomotorni ili višemotorni helikopter koji ne ispunjava standarde kategorije A. Helikopteri kategorije B nemaju zajamčenu mogućnost nastavka sigurnog leta u slučaju otkaza motora te se pretpostavlja neplanirano slijetanje;

▼M21

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;

▼B

►M1 19. ◄ „certifikacijske specifikacije” (CS) znači tehnički standardi koje donosi Agencija, u kojima se navode načini za dokazivanje usklađenosti s Uredbom (EZ) br. 216/2008 i njezinim provedbenim pravilima i koje organizacija može koristiti za potrebe certificiranja;

▼M21

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

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;

▼B

►M1 21. ◄ „čistina” znači određena pravokutna površina na zemlji ili vodi pod nadzorom nadležnog tijela, odabrana ili pripremljena kao prikladna površina iznad koje avion može izvesti dio svog početnog penjanja do zadane visine;

►M1 22. ◄ „baza oblaka” znači visina baze najnižeg promatranog ili prognoziranog elementa oblaka u blizini aerodroma ili operativne površine ili unutar određenog područja operacija, koja se uobičajeno mjeri iznad nadmorske visine aerodroma ili, u slučaju operacija iznad mora, iznad srednje morske razine;

▼M16

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

▼B

►M1 23. ◄ „dijeljenje oznake” znači dogovor na temelju kojeg operator stavlja svoju oznaku na let koji obavlja drugi operator, te prodaje i izdaje karte za taj let;

▼M18

23.a „kompetencija” znači dimenzija ljudske izvedbe koja se upotrebljava za pouzdano predviđanje uspješnih rezultata na radnom mjestu i koja se očituje i promatra kroz ponašanje kojim se mobiliziraju relevantna znanja, vještine i stavovi za izvršavanje aktivnosti ili zadaća pod određenim uvjetima;

23.b „osposobljavanje na temelju kompetencija” znači programi ocjenjivanja i osposobljavanja koje karakteriziraju usmjerenost na izvedbu, naglasak na standardima izvedbe i njihovo mjerenje te razvoj osposobljavanja u skladu s utvrđenim standardima izvedbe;

▼M18

23.c „okvir kompetencija” znači potpuni skup utvrđenih kompetencija koje su razvijene, uvježbane i ocijenjene u operatorovu programu osposobljavanja koje se temelji na dokazima primjenom scenarija koji su relevantni za operacije i koji je dovoljno opsežan kako bi se njime pripremilo pilota za predviđene i nepredviđene prijetnje i pogreške;

▼B

►M1 24. ◄ „gusto naseljeno područje” znači, u odnosu na mjesto, grad ili naselje, bilo koje područje koje se većinom koristi za stambene, poslovne ili rekreacijske svrhe;

▼M16

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

▼M20

26. „gorivo/energija za nepredviđene slučajeve” znači gorivo/energija koji se zahtijevaju kao nadoknada za nepredviđene čimbenike koji bi mogli utjecati na potrošnju goriva/energije do odredišnog aerodroma;

▼M21

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;

▼B

►M1 28. ◄ „preračunata meteorološka vidljivost (CMV)” znači vrijednost jednaka RVR-u koja je izvedena iz objavljene meteorološke vidljivosti;

►M1 29. ◄ „član posade” znači osoba koju je operator odredio za obavljanje dužnosti u zrakoplovu;

►M1 30. ◄ „kritične faze leta” u slučaju aviona znači zatrčavanje za uzlijetanje, uzletna putanja leta, završno prilaženje, neuspjelo prilaženje, slijetanje, uključujući usporavanje i bilo koje druge faze leta koje odredi glavni pilot ili zapovjednik zrakoplova;

▼B

►M1 31. ◄ „kritične faze leta” u slučaju helikoptera znači taksiranje, lebdenje, uzlijetanje, završno prilaženje, neuspjelo prilaženje, slijetanje i bilo koje druge faze leta koje odredi glavni pilot ili zapovjednik zrakoplova;

▼M20

31.a „shema za gorivo/energiju” znači odobrena shema za gorivo/energiju koju operator trenutačno koristi;

▼M16

_____

▼B

►M1 33. ◄ „opasna roba (DG)” znači predmeti ili tvari koji mogu predstavljati značajan rizik za zdravlje, sigurnost, imovinu ili okoliš i koji se nalaze na popisu opasnih roba u tehničkim uputama ili su klasificirani u skladu s tim uputama;

►M1 34. ◄ „nesreća s opasnom robom” znači događaj povezan sa zračnim prijevozom opasne robe koji ima za posljedicu smrt ili ozbiljnu ozljedu osobe ili veliku materijalnu štetu;

►M1 35. ◄ „nezgoda s opasnom robom” znači:

(a) događaj povezan sa zračnim prijevozom opasne robe, osim nesreće s opasnom robom, koji se ne mora nužno dogoditi u zrakoplovu, a koji ima za posljedicu ozljedu osobe, materijalnu štetu, požar, lom, prolijevanje, curenje tekućine, radijaciju ili drugi dokaz da nije sačuvana cjelovitost ambalaže;

(b) bilo koji događaj povezan s prijevozom opasne robe, koji ozbiljno ugrozi zrakoplov i osobe u zrakoplovu;

▼M21

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;

▼B

►M1 36. ◄ „odleđivanje”, u slučaju zemaljskih postupaka, znači postupak kojim se mraz, led, snijeg ili bljuzgavica uklanjaju sa zrakoplova kako bi se osigurale neonečišćene površine;

►M1 37. ◄ „određena točka nakon uzlijetanja (DPATO)” znači točka unutar faze uzlijetanja i početnog penjanja, prije koje nije osigurana sposobnost helikoptera za siguran nastavak leta pri otkazu kritičnog motora te može biti potrebno prisilno slijetanje;

▼B

►M1 38. ◄ „određena točka prije slijetanja (DPLB)” znači točka unutar faze prilaza i slijetanja, nakon koje nije osigurana sposobnost helikoptera za siguran nastavak leta pri otkazu kritičnog motora te može biti potrebno prisilno slijetanje;

►M1 39. ◄ „razdaljina DR” znači horizontalna razdaljina koju je prešao helikopter od kraja raspoložive razdaljine za uzlijetanje;

▼M4

40. „ugovor o zakupu zrakoplova bez posade” je ugovor između poduzeća prema kojem se zrakoplovom upravlja na temelju svjedodžbe operatera zrakoplova zakupca ili, u slučaju komercijalnih operacija koje nisu komercijalni zračni prijevoz, na temelju odgovornosti zakupca;

▼B

►M1 41. ◄ „suha operativna masa” znači ukupna masa zrakoplova spremnog za određenu vrstu operacije, bez upotrebljivog goriva i prometnog tereta;

▼M16

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

▼M14

42.a „aplikacija EFB-a” znači softverska aplikacija ugrađena na domaćinu EFB-a koja pruža jednu ili više specifičnih operativnih funkcija za potporu letačkim operacijama;

42.b „domaćin EFB-a” znači hardverska oprema koja sadržava računalne kapacitete i osnovni softver, uključujući operativni sustav i ulazno-izlazni softver;

42.c „sustav EFB-a” znači hardverska oprema (uključujući sve akumulatore, opremu za povezivost, ulazno-izlazne komponente) i softver (uključujući baze podataka i operativni sustav) koji su potrebni za rad planiranih aplikacija EFB-a;

▼M18

42.d „modul za EBT” znači kombinacija lekcija na potvrđenom simulatoru leta za osposobljavanje u okviru trogodišnjeg razdoblja periodičnog ocjenjivanja i osposobljavanja;

▼M1

43. „zrakoplov ELA1” znači sljedeći europski laki zrakoplov s posadom:

(a) zrakoplov čija je najveća dopuštena masa pri uzlijetanju (MTOM) 1 200 kg ili manje koji nije razvrstan kao kompleksni zrakoplov na motorni pogon;

(b) jedrilica ili jedrilica s pomoćnim motorom čiji je MTOM 1 200 kg ili manje;

(c) balon s najvećim projektiranim volumenom uzgonskog plina ili vrućeg zraka koji nije veći od 3 400 m^3 za balone uzgonjene vrućim zrakom, 1 050 m^3 za balone uzgonjene plinom i 300 m^3 za sputane balone uzgonjene plinom;

▼M1

44. „zrakoplov ELA2” znači sljedeći europski laki zrakoplov s posadom:

(a) zrakoplov čija je najveća dopuštena masa pri uzlijetanju (MTOM) 2 000 kg ili manje koji nije razvrstan kao kompleksni zrakoplov na motorni pogon;

(b) jedrilica ili jedrilica s pomoćnim motorom čiji je MTOM 2 000 kg ili manje;

(c) balon;

(d) vrlo laki rotokopter čiji MTOM nije veći od 600 kg koji je jednostavne konstrukcije, namijenjen za prijenos ne više od dvije osobe u njemu i kojeg ne pokreće turbina i/ili raketni motori; ograničen na dnevne VFR operacije.

▼M14

44.a „elektronička letačka torba (EFB)” znači elektronički informacijski sustav koji se sastoji od opreme i aplikacija za letačku posadu kojim se omogućuje pohranjivanje, ažuriranje, prikazivanje i obrada funkcija EFB-a za potporu letačkim operacijama ili dužnostima;

▼B

►M1 45. ◄ „izdignuto područje završnog prilaza i uzlijetanja (izdignuti FATO)” znači FATO koji je izdignut najmanje 3 metra iznad okolne površine;

▼M15

45.a „izlaz za hitne slučajeve” znači ugrađena izlazna točka iz zrakoplova koja pruža najveću mogućnost za evakuaciju iz kabine letačke i kabinske posade u odgovarajućem vremenu i uključuje vrata u razini poda, izlaz kroz prozor ili bilo koju drugu vrstu izlaza, primjerice otvor u kabini letačke posade i izlaz u repnom dijelu aviona;

▼M20

_____

▼M21

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;

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;

▼M21

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;

▼M18

47.a „upis” znači administrativna radnja koju provodi operator ako pilot sudjeluje u operatorovu programu EBT-a;

47.b „upisani pilot” znači pilot koji sudjeluje u periodičnom programu EBT-a;

47.c „jednakovrijednost prilaženja” znači sva prilaženja kojima se dodatno opterećuje stručna posada neovisno o tome upotrebljavaju li se u modulima EBT-a;

47.d „jednakovrijednost neispravnosti” znači sve neispravnosti kojima se dodatno opterećuje stručna posada neovisno o tome upotrebljavaju li se u modulima EBT-a;

47.e „faza evaluacije” znači jedna od faza modula EBT-a, odnosno scenarij leta usmjeren na linijsko letenje, reprezentativan za okružje operatora tijekom kojeg dolazi do jednog ili više događaja koji služe za evaluaciju ključnih elemenata definiranog okvira kompetencija;

47.f „osposobljavanje koje se temelji na dokazima (EBT)” znači ocjenjivanje i osposobljavanje na temelju operativnih podataka koje karakterizira razvoj i ocjena ukupne sposobnosti pilota u nizu kompetencija (okvir kompetencija), a ne mjerenje uspješnosti u pojedinačnim događajima ili manevrima;

▼B

►M1 48. ◄ „područje završnog prilaza i polijetanja (FATO)” znači definirano područje za operacije helikoptera, iznad kojeg se dovršava završna faza prilaza do lebdenja ili slijetanje i s kojeg započinje uzlijetanje. Za helikoptere koji operiraju u kategoriji performansi klase 1, ova definirana površina uključuje raspoloživu površinu za prekinuto uzlijetanje;

▼M15

48.a „član letačke posade” znači član posade koji posjeduje odgovarajuću dozvolu zadužen za poslove nužne za upravljanje zrakoplovom tijekom trajanja letačke dužnosti;

▼M21

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

▼B

►M1 49. ◄ „praćenje podataka o letu (FDM)” znači proaktivna upotreba digitalnih podataka o letu u svakodnevnim operacijama radi povećanja zrakoplovne sigurnosti, a ne radi kažnjavanja;

▼M15

49.a „operativni kontrolor prometa” ili „dispečer letova” znači osoba koju je operator imenovao za kontrolu i nadzor letačkih operacija, a koja ima odgovarajuće kvalifikacije te koja podupire i obavještava glavnog pilota i/ili mu pomaže u sigurnom izvođenju leta;

▼M16

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

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

▼M20

49.d „slijed leta” znači evidentiranje poruka o polasku i dolasku u stvarnom vremenu koje provodi operativno osoblje kako bi bilo sigurno da je let u tijeku i da je zrakoplov sletio na odredišni aerodrom ili alternativni aerodrom;

49.e „praćenje leta” znači dodatni zahtjevi uz one utvrđene za slijed leta:

(a) operativno praćenje letova od odlaska tijekom svih faza leta koje obavlja odgovarajuće kvalificirano osoblje operativne kontrole;

(b) razmjena svih dostupnih i relevantnih sigurnosnih informacija između osoblja operativne kontrole na zemlji i letačke posade; te

(c) kritična pomoć letačkoj posadi u slučaju hitne ili sigurnosne situacije tijekom leta ili na zahtjev letačke posade;

▼B

►M1 50. ◄ „simulator leta za osposobljavanje (FSTD)” znači uređaj je za osposobljavanje koji je:

(a) u slučaju aviona, simulator cijelog leta (FFS), uređaj za osposobljavanje za letenje (FTD), uređaj za osposobljavanje za letne i navigacijske postupke (FNPT) ili uređaj za osposobljavanje za osnovno instrumentalno letenje (BITD);

(b) u slučaju helikoptera, simulator cijelog leta (FFS), uređaj za osposobljavanje za letenje (FTD) ili uređaj za osposobljavanje za letne i navigacijske postupke (FNPT);

▼M20

50.a „trajanje leta” znači:

(a) kad je riječ o avionima, ukupno vrijeme od trenutka kad se avion prvi put pokrene u svrhu polijetanja do trenutka kad se zaustavi na kraju leta;

(b) kad je riječ o helikopterima, ukupno vrijeme od početka vrtnje rotora u svrhu polijetanja do trenutka kad se helikopter potpuno zaustavi nakon leta i vrtnja rotora prestane;

50.b „nadzor leta” znači, uz sve elemente definirane za „praćenje leta”, aktivni nadzor leta koji obavlja odgovarajuće kvalificirano osoblje operativne kontrole tijekom svih faza leta kako bi bilo sigurno da let slijedi propisanu rutu bez neplaniranih odstupanja, preusmjeravanja ili kašnjenja;

———————

▼B

►M1 52. ◄ „sustav slijetanja GBAS (GLS)” znači sustav za prilaz i slijetanje koji koristi informacije zemaljskog proširenog globalnog navigacijskog satelitskog sustava (GNSS/GBAS) za vođenje zrakoplova na temelju njegovog bočnog i vertikalnog GNSS položaja. Za nagib završnog prilaza upotrebljava referencu geometrijske visine;

▼M21

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);

▼B

►M1 53. ◄ „osoblje koje u hitnim slučajevima pruža pomoć na zemlji” znači bilo koje osoblje koje u hitnim slučajevima pruža pomoć na zemlji (kao što su policajci, vatrogasci itd.) koje je uključeno u hitnu medicinsku pomoć helikopterom (HEMS) i čije su zadaće na bilo koji način povezane s helikopterskim operacijama;

►M1 54. ◄ „prizemljenje” znači službena zabrana uzlijetanja zrakoplova i poduzimanje mjera potrebnih za zadržavanje zrakoplova na zemlji;

▼M21

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;

_____

▼M14

_____

▼B

►M1 58. ◄ „član posade u operacijama s helikopterskim vitlom (HHO)” znači član tehničke posade koji obavlja dodijeljene zadaće koje se odnose na operacije vitlom;

►M1 59. ◄ „helikopterska platforma” znači FATO smješten na plutajućoj ili fiksnoj strukturi na moru;

►M1 60. ◄ „član posade HEMS-a” znači član tehničke posade koji je određen za let HEMS-a u svrhu pružanja pomoći bilo kojoj osobi kojoj je potrebna medicinska pomoć koja se pruža u helikopteru te koji pomaže pilotu tijekom obavljanja zadaće;

►M1 61. ◄ „let HEMS-a” znači let helikopterom koji se obavlja na temelju odobrenja za HEMS, čija je svrha pružanje hitne medicinske pomoći, kada je neophodan trenutačan i brz prijevoz:

(a) medicinskoga osoblja;

(b) medicinskih potrepština (oprema, krv, organi, lijekovi); ili

(c) bolesnih ili ozlijeđenih osoba i drugih izravno uključenih osoba;

►M1 62. ◄ „operativna baza HEMS-a” znači aerodrom na kojem posada HEMS-a i helikopter HEMS-a mogu biti u pripravnosti za obavljanje operacija HEMS-a;

▼B

►M1 63. ◄ „operativna površina HEMS-a” znači površina koju izabere zapovjednik tijekom leta HEMS-a za operacije helikopterskim vitlom, slijetanje i uzlijetanje;

►M1 64. ◄ „HHO let” znači let helikopterom koji se obavlja na temelju odobrenja za HHO čija je svrha omogućavanje prenošenja osoba i/ili tereta pomoću helikopterskog vitla;

►M1 65. ◄ „HHO na moru” znači let helikopterom koji se obavlja na temelju odobrenja za HHO, čija je svrha omogućavanje prenošenja osoba i/ili tereta pomoću helikopterskog vitla s ili na plovilo ili konstrukciju u morskom području ili na samom moru;

►M1 66. ◄ „putnik HHO-a” znači osoba koja se prenosi helikopterskim vitlom;

►M1 67. ◄ „mjesto HHO-a” znači određeno područje na kojem se helikopterom obavlja premještanje vitlom;

►M1 68. ◄ ►C1 „vrijeme zaštite” znači procijenjeno vrijeme tijekom kojeg tekućina protiv zaleđivanja sprečava stvaranja leda i mraza te nakupljanje snijega na zaštićenim (obrađenim) površinama aviona; ◄

▼M9

69. „neprijateljski okoliš” znači:

(a) područje u kojem:

i. nije moguće izvesti sigurno prisilno slijetanje jer je površina neodgovarajuća ili

ii. osobe u helikopteru ne mogu biti na odgovarajući način zaštićene od vanjskih utjecaja ili

iii. odziv/sposobnost u pogledu traganja i spašavanja nije odgovarajuća očekivanoj izloženosti opasnosti ili

iv. postoji neprihvatljiv rizik ugrožavanja osoba ili imovine na zemlji;

(b) u svakom slučaju, sljedeća područja:

i. za operacije iznad vode, područje otvorenog mora sjeverno od 45N i južno od 45S, osim svakog dijela koji je nadležno tijelo države u kojoj se operacije izvode odredilo kao područje koje nije neprijateljsko i

ii. oni dijelovi gusto nastanjenog područja na kojima nema odgovarajućih površina za sigurno prisilno slijetanje;

▼M14

69.a „sučelje čovjeka i stroja (HMI)” znači komponenta određenih uređaja koja može obraditi interakciju čovjeka i stroja. Sučelje se sastoji od hardvera i softvera koji omogućuju da se ulazni podaci korisnika tumače i obrađuju s pomoću strojeva ili sustava koji potom korisniku pružaju tražene rezultate;

▼M18

69.b „upute sa sjedala” znači tehnika koja se upotrebljava u fazi osposobljavanja za manevre ili u fazi osposobljavanja na temelju scenarija u kojoj instruktori mogu:

(a) pružati jednostavne upute jednom pilotu; ili

▼M18

(b) izvoditi unaprijed određene vježbe s pilotskog sjedala kao pilot koji upravlja zrakoplovom ili nadzorni pilot radi:

1. demonstracije tehnika; i/ili

2. poticanja drugog pilota na intervencije ili interakcije;

69.c „dosljednost instruktora” znači dosljednost ili stabilnost rezultata među različitim instruktorima EBT-a koji daju rezultat (ili rezultate) razine homogenosti ili konsenzusa u ocjenama koje daju instruktori (ocjenjivači);

▼M21

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;

▼B

►M1 70. ◄ „točka odluke za slijetanje (LDP)” znači točka koja se koristi pri određivanja performansi u slijetanju od koje se, nakon što se na njoj utvrdi otkaz motora, slijetanje može sigurno nastaviti ili od koje može započeti postupak prekinutog slijetanja;

▼M16

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

▼B

►M1 71. ◄ „raspoloživa razdaljina za slijetanje (LDA)” znači duljina uzletno-sletne staze koju je nadležno tijelo države aerodroma navelo kao raspoloživu i primjerenu za vožnju po tlu aviona koji slijeće;

►M1 72. ◄ „kopneni avion” znači zrakoplov s nepomičnim krilima konstruiran za uzlijetanje i slijetanje na kopno, uključujući amfibije kada se njima operira kao kopnenim avionima;

▼M18

72.a „scenarij leta usmjeren na linijsko letenje” znači ocjena i osposobljavanje koje uključuje realističnu simulaciju „u stvarnom vremenu” za cjelovitu misiju scenarija koji su reprezentativni za linijske operacije;

▼M21

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;

▼M20

73. „lokalna operacija helikopterom (LHO)” znači operacija komercijalnog zračnog prijevoza helikopterom čija je najveća certificirana masa pri uzlijetanju (MCTOM) veća od 3 175 kg, a konfiguracija najvećeg operativnog broja putničkih sjedala (MOPSC) najviše devet, danju, na rutama na kojima se navigacija obavlja prema vizualnim orijentirima, unutar lokalnog i definiranog zemljopisnog područja navedenog u operativnom priručniku;

▼M21

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;

———————

▼M15

76.a „probni let nakon održavanja (MCF)” znači let zrakoplova sa svjedodžbom o plovidbenosti ili dozvolom za letenje koji se izvodi u svrhu otkrivanja kvarova ili radi provjere funkcioniranja jednog ili više sustava, dijelova ili uređaja nakon održavanja ako se funkcioniranje sustava, dijelova ili uređaja ne može provjeriti provjerom na tlu i koji se izvodi u nekoj od sljedećih situacija:

(a) ako se zahtijeva u priručniku za održavanje zrakoplova (AMM) ili drugim podacima o održavanju koje je izdao nositelj odobrenja projekta odgovoran za kontinuiranu plovidbenost zrakoplova;

(b) nakon održavanja na zahtjev operatora ili prijedlog organizacije odgovorne za kontinuiranu plovidbenost zrakoplova;

(c) na zahtjev organizacije za održavanje radi provjere uspješnog otklanjanja nedostataka;

▼B

(d) kao pomoć pri izolaciji ili otkrivanju kvara;

▼M18

76.b „faza osposobljavanja za manevre” znači faza modula EBT-a tijekom koje, u skladu s generacijom zrakoplova, posada ima vremena uvježbati i poboljšati izvedbu u vježbama koje se uglavnom temelje na psihomotoričkim vještinama postizanjem zadane putanje leta ili obavljanjem propisanog događaja do zadanog ishoda;

76.c „miješani program EBT-a” znači operatorov program periodičnog osposobljavanja i provjeravanja u skladu s točkom ORO.FC.230, čiji je dio namijenjen primjeni EBT-a, ali kojim se ne zamjenjuju provjere stručnosti u skladu s Dodatkom 9. Prilogu I. (dio-FCL) Uredbi (EU) br. 1178/2011;

▼B

►M1 77. ◄ „konfiguracija najvećeg operativnog broja putničkih sjedala (MOPSC)” znači najveći broj putničkih sjedala pojedinačnog zrakoplova, bez sjedala za posadu, utvrđen za operativne svrhe i naveden u operativnom priručniku. Uzimajući kao osnovu najveći broj putničkih sjedala utvrđen tijekom postupka certificiranja za certifikat tipa (TC), dodatni certifikat tipa (STC) ili promjenu TC-a i STC-a, kako je relevantno za pojedinačni zrakoplov, MOPSC-om se može odrediti jednak ili manji broj sjedala, ovisno o operativnim ograničenjima;

►M1 78. ◄ „medicinski putnik” znači medicinsko osoblje koje se prevozi u helikopteru tijekom leta HEMS-a, uključujući, ali ne ograničavajući se na liječnike, medicinske sestre i pomoćno medicinsko osoblje;

▼M14

78.a „manji kvar” znači kvar koji ne bi znatno smanjio sigurnost zrakoplova te koji uključuje aktivnosti letačke posade koje su u okviru njihovih mogućnosti;

78.b „zlouporaba tvari” znači upotreba jedne ili više psihoaktivnih tvari od strane članova letačke posade, članova kabinske posade i ostalog osoblja koje obavlja sigurnosno osjetljive zadatke, na način da to:

(a) predstavlja neposrednu opasnost za korisnika ili ugrožava život, zdravlje ili dobrobit drugih; i/ili

(b) uzrokuje ili pogoršava profesionalni, socijalni, mentalni ili fizički problem ili poremećaj;

▼M21

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;

▼B

►M1 79. ◄ „noć” znači razdoblje između kraja građanskog večernjeg sumraka i početka građanskog jutarnjeg sumraka ili razdoblje između zalaza i izlaska sunca koje može propisati nadležno tijelo, kako odredi država članica;

▼B

►M1 80. ◄ „naočale za noćno gledanje (NVG)” znači binokularna naprava za pojačavanje svjetla koja se stavlja na glavu i koja poboljšava sposobnost gledanja zemaljskih orijentira noću;

►M1 81. ◄ „sustav za noćno gledanje (NVIS)” znači uključivanje svih elemenata potrebnih za uspješno i sigurno korištenje NVG-a tijekom operiranja helikopterom. Sustav uključuje najmanje: NVG, osvjetljenje NVIS-a, komponente helikoptera, osposobljavanje i kontinuiranu plovidbenost;

►M1 82. ◄ „okoliš koji nije neprijateljski” znači okoliš u kojem:

(a) se može izvesti sigurno prisilno slijetanje;

(b) se putnici helikoptera mogu zaštititi od vanjskih utjecaja; i

(c) odziv/sposobnost u pogledu traganja i spašavanja odgovaraju očekivanoj izloženosti opasnosti.

U svakom slučaju, za one dijelove gusto naseljenih područja koji imaju odgovarajuće površine za prisilno slijetanje smatra se da nisu neprijateljski;

▼M21

———————

▼B

►M1 84. ◄ „NVIS član posade” znači član tehničke posade dodijeljen za NVIS let;

►M1 85. ◄ „NVIS let” znači noćni let u noćnim vizualnim meteorološkim uvjetima (VMC) s letačkom posadom koja koristi NVG-e u helikopteru kojim se operira na temelju odobrenja za NVIS;

▼M21

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;

▼M9

86. „operacija na moru” znači operacija helikoptera čiji se znatan dio leta odvija iznad područja otvorenog mora, prema lokaciji na moru ili od lokacije na moru;

86.a „lokacija na moru” znači objekt namijenjen za helikopterske operacije na plutajućoj ili fiksnoj strukturi na moru ili na plovilu;

86.b „područje otvorenog mora” znači površinu vode od obale prema moru;

▼B

►M1 87. ◄ „operativna površina” znači mjesto izvan aerodroma, koje odabere operator, pilot ili zapovjednik za slijetanje, uzlijetanje i/ili obavljanje operacija s podvješenim teretom;

►M1 88. ◄ „operacija performanse klase 1” znači operacija kod koje u slučaju otkaza kritičnog motora helikopter može sletjeti unutar raspoložive razdaljine za prekinuto uzlijetanje ili sigurno nastaviti let do odgovarajućeg područja za slijetanje, ovisno o trenutku kada je došlo do otkazivanja;

▼B

►M1 89. ◄ „operacija klase performanse 2” znači operacija kod koje u slučaju otkaza kritičnog motora helikopter raspolaže performansama dovoljnim za sigurno nastavljanje leta, osim u slučaju kada se otkaz dogodi u ranoj fazi manevra uzlijetanja ili kasnijoj fazi manevra slijetanja, u kojim slučajevima može biti potrebno prisilno slijetanje;

►M1 90. ◄ „operacija performanse klase 3” znači operacija kod koje u slučaju otkaza kritičnog motora u bilo kojem trenutku tijekom leta, za višemotorni helikopter prisilno slijetanje može biti potrebno a za jednomotorni helikopter prisilno slijetanje je potrebno;

►M1 91. ◄ „operativna kontrola” znači odgovornost za započinjanje, nastavljanje, završavanje ili skretanje leta u interesu sigurnosti;

▼M21

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;

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;

▼B

►M1 93. ◄ „avioni klase performanse A” znači više-motorni avioni pokretani turbo-elisnim motorima s MOPSC-om većim od devet ili najvećom masom pri uzlijetanju većom od 5 700 kg i svi višemotorni avioni pokretani turbomlaznim motorima;

►M1 94. ◄ „avioni klase performanse B” znači avioni pokretani elisnim motorima čiji je MOPSC devet ili manje ili najveća dopuštena masa pri uzlijetanju 5 700 kg ili manje;

►M1 95. ◄ „avioni klase performanse C” znači avioni pokretani klipnim motorima čiji je MOPSC veći od devet ili najveća dopuštena masa pri uzlijetanju veća od 5 700 kg;

▼M15

95.a „sustav naprava za prijenos osoba (PCDS)” znači sustav s jednom napravom ili više njih koje su pričvršćene na vitlo ili kuku za teret ili postavljene na strukturu rotokoptera tijekom operacija s ljudskim podvješenim teretom (HEC) ili helikopterskih operacija s vitlom (HHO). Te naprave imaju strukturne mogućnosti i značajke potrebne za prijenos osoba izvan helikoptera, a uključuju, primjerice, ramene veze s brzim otkvačivanjem ili bez mogućnosti brzog otkvačivanja i uže sa spojnim prstenom, čvrstu košaru ili kavez;

▼M15

95.b „jednostavni sustav naprava za prijenos osoba” (jednostavni PCDS) znači sustav naprava za prijenos osoba koji ispunjava sljedeće uvjete:

(a) udovoljava usklađenoj normi iz Uredbe (EU) 2016/425 Europskog parlamenta i Vijeća ([1]) ili Direktive 2006/42/EZ Europskog parlamenta i Vijeća ([2]);

(b) konstruiran je tako da drži jednu osobu u kabini (primjerice operatora vitla ili kuke za teret, stručnjaka zadatka ili fotografa) ili najviše dvije osobe izvan kabine;

(c) nije čvrsta struktura kao što je kavez, platforma ili košara;

▼B

►M1 96. ◄ „glavni pilot” znači pilot određen za zapovjednika i zadužen za sigurno obavljanje leta. Za potrebe operacija komercijalnog zračnog prijevoza umjesto naziva „glavni pilot” upotrebljava se naziv „zapovjednik”;

▼M14

96.a „prenosivi EFB” znači prenosivi domaćin EFB-a koji se upotrebljava u pilotskoj kabini, a koji nije dio konfiguracije certificiranog zrakoplova;

96.b „prenosivi elektronički uređaj” znači svaki elektronički uređaj, koji se najčešće, ali ne isključivo, odnosi na potrošačku elektroniku, koji je u zrakoplov unio član posade, putnik ili kao dio tereta koji nije dio konfiguracije certificiranog zrakoplova. Uključuje svu opremu koja može trošiti električnu energiju. Električna energija može dolaziti od unutarnjih izvora kao što su akumulatori (koji se mogu ili ne mogu puniti) ili uređaji mogu biti spojeni i na posebne izvore energije u zrakoplovu;

▼B

►M1 97. ◄ „glavno sjedište” znači glavni ured ili registrirano sjedište organizacije unutar kojeg se obavljaju glavne financijske djelatnosti i provodi operativni nadzor djelatnosti iz ove Uredbe;

►M1 98. ◄ „prioritizacija inspekcijskih pregleda na stajanci” znači dodjela određenog dijela ukupnog broja inspekcijskih pregleda na stajanci koje provodi nadležno tijelo ili se provode u ime nadležnog tijela, na godišnjoj osnovi, kako je predviđeno u dijelu ARO;

▼M18

98.a „stručnost” znači da su dokazane potrebne vještine, znanje i stavovi potrebni za obavljanje svakog definiranog zadataka u skladu s propisanim standardom;

▼M20

98.b „psihoaktivne tvari” znači alkohol, opijati, kanabinoidi, sedativi i hipnotici, kokain, ostali psihostimulansi, halucinogene tvari i hlapiva otapala, osim kofeina i duhana;

([1]) Uredba (EU) 2016/425 Europskog parlamenta i Vijeća od 9. ožujka 2016. o osobnoj zaštitnoj opremi i o stavljanju izvan snage Direktive Vijeća 89/686/EEZ (SL L 81, 31.3.2016., str. 51.).

([2]) Direktiva 2006/42/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 17. svibnja 2006. o strojevima o izmjeni Direktive 95/16/EZ (SL L 157, 9.6.2006., str. 24.).

▼B

►M1 99. ◄ „mjesto od javnog interesa (PIS)” znači mjesto koje se koristi isključivo za operacije u javnom interesu;

►M1 100. ◄ „inspekcijski pregled na stajanci” znači inspekcijski pregled zrakoplova, kvalifikacija letačke i kabinske posade i dokumentacije o letu, kako bi se provjerila njihova sukladnost s primjenjivim zahtjevima;

►M1 101. ◄ „razdoblje za otklanjanje greške” znači ograničenje trajanja operacija s neoperativnom opremom;

►M1 102. ◄ „raspoloživa razdaljina za prekinuto uzlijetanja (RTODAH)” znači duljina područja završnog prilaza i uzlijetanja, za koju je objavljeno da je raspoloživa i prikladna za helikoptere koji operiraju u klasi performansi 1 kako bi dovršili prekinuto uzlijetanje;

►M1 103. ◄ „zahtijevana razdaljina za prekinuto uzlijetanja (RTODRH)” znači zahtijevana horizontalna razdaljina od početka uzlijetanja do točke na kojoj dolazi do potpunog zaustavljanja helikoptera nakon otkaza motora i prekida uzlijetanja na točki odluke o uzlijetanju;

▼M9

103.a „zahtijevane specifikacije navigacijskih performansi (RNP)” znači navigacijske specifikacije za PBN operacije koje uključuju zahtjev za praćenje navigacijskih performansi zrakoplova tijekom leta, uključujući upozoravanje;

▼M15

103.b „pravila letenja” znači pravila utvrđena Provedbenom uredbom Komisije (EU) br. 923/2012 ([1]);

▼M16

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

▼B

►M1 104. ◄ „vidljivost duž uzletno-sletne staze (RVR)” znači raspon u kojem pilot zrakoplova na središnjoj liniji uzletno-sletne staze može vidjeti oznake površine uzletno-sletne staze ili svijetla koja ocrtavaju uzletno-sletnu stazu ili određuju njezinu središnju liniju;

▼M20

104.a „sigurno slijetanje” znači, u kontekstu politike goriva/energije ili shema za gorivo/energiju, slijetanje na odgovarajući aerodrom ili operativnu površinu barem s preostalom konačnom rezervom goriva/energije i u skladu s primjenjivim operativnim postupcima i operativnim minimumima aerodroma;

▼B

►M1 105. ◄ „sigurno prisilno slijetanje” znači neizbježno slijetanje ili slijetanje na vodu s razumnim očekivanjem da neće biti ozlijeđenih osoba u zrakoplovu ili na površini;

▼M12

105.a „osoblje koje obavlja sigurnosno osjetljive zadatke” znači osobe koje mogu ugroziti zrakoplovnu sigurnost ako nepravilno obavljaju svoje dužnosti i funkcije, uključujući članove letačke posade i članove kabinske posade, osoblje za održavanje zrakoplova i kontrolore zračnog prometa;

([1]) Provedbena uredba Komisije (EU) br. 923/2012 od 26. rujna 2012. o utvrđivanju zajedničkih pravila zračnog prometa i operativnih odredaba u vezi s uslugama i postupcima u zračnoj plovidbi te o izmjeni Provedbene uredbe (EU) br. 1035/2011 i uredaba (EZ) br. 1265/2007, (EZ) br. 1794/2006, (EZ) br. 730/2006, (EZ) br. 1033/2006 i (EU) br. 255/2010 (SL L 281, 13.10.2012., str. 1.).

▼M18

105.b „faza osposobljavanja na temelju scenarija” znači faza modula EBT-a usmjerena na razvoj kompetencija, istodobno osposobljavajući pilota za ublažavanje najkritičnijih rizika utvrđenih za određenu generaciju zrakoplova. Trebala bi uključivati upravljanje posebnim operatorovim prijetnjama i pogreškama u stvarnom vremenu u okružju usmjerenom na linijsko letenje;

▼B

►M1 106. ◄ „hidroavion” znači zrakoplov s nepomičnim krilima projektiran za uzlijetanje s vode i slijetanje na vodu, a uključuje i amfibije kada se upotrebljavaju kao hidroavioni;

►M1 107. ◄ „odvojene uzletno-sletne staze” znači uzletno-sletne staze na istom aerodromu koje su odvojene površine za slijetanje. Ove se uzletno-sletne staze mogu preklapati ili križati na takav način, da ako je jedna od uzletno-sletnih staza blokirana, to ne sprečava planiranu vrstu operacije na drugoj uzletno-sletnoj stazi. Svaka uzletno-sletna staza ima poseban prilazni postupak temeljen na odvojenom navigacijskom pomagalu;

▼M16

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

▼B

►M1 108. ◄ „poseban VFR let” znači VFR let koji je odobrila nadležna kontrola zračnog prometa za obavljanje leta unutar kontrolirane zone u meteorološkim uvjetima koji su ispod VMC-a;

►M1 109. ◄ „stabilizirani prilaz (SAp)” znači prilaz koji se obavlja na kontrolirani i odgovarajući način u smislu konfiguracije, energije i kontrole putanje leta od unaprijed određene točke ili apsolutne visine/visine do točke koja je 50 ft iznad praga uzletno-sletne staze ili točke u kojoj počinje manevar ravnanja ako je ta točka viša;

▼M5

109.a „neometana pilotska kabina” znači bilo koje vrijeme kada se članove letačke posade ne uznemirava ili ometa, osim kad se radi o pitanjima koja su kritična za siguran rad zrakoplova ili sigurnost osoba u zrakoplovu;

▼B

►M1 110. ◄ „alternativni aerodrom uzlijetanja” znači alternativni aerodrom na koji zrakoplov može sletjeti ako to postane potrebno nedugo nakon uzlijetanja, a ne može se upotrijebiti aerodrom odlaska;

►M1 111. ◄ „točka odluke pri uzlijetanju (TDP)” znači točka koja se upotrebljava pri određivanju performansi uzlijetanja od koje se, kad se u njoj utvrdi otkaz motora, može izvesti prekinuto uzlijetanje ili se uzlijetanje može sigurno nastaviti;

▼B

►M1 112. ◄ „raspoloživa razdaljina za uzlijetanja (TODA)” u slučaju aviona znači raspoloživa duljina zatrčavanja za uzlijetanje plus duljina čistine, ako postoji.

►M1 113. ◄ „raspoloživa duljina za uzlijetanje (TODAH)” u slučaju helikoptera znači duljina područja završnog prilaza i zatrčavanja za uzlijetanje plus, ako postoji, duljina helikopterske čistine, za koju je objavljeno da je raspoloživa i odgovarajuća za obavljanje zatrčavanja za uzlijetanje helikoptera.

►M1 114. ◄ „zahtijevana razdaljina za uzlijetanje (TODRH)” u slučaju helikoptera znači zahtijevana horizontalna razdaljina od početka uzlijetanja do točke u kojoj se postižu sigurna brzina uzlijetanja (V_{TOSS}), odabrana visina i pozitivan gradijent penjanja, nakon što se u TDP-u utvrdi otkaz kritičnog motora, s preostalim motorima koji rade u okviru odobrenih operativnih ograničenja;

►M1 115. ◄ „putanja leta pri uzlijetanju” znači vertikalna i horizontalna putanja s kritičnim motorom koji ne radi, od određene točke u uzlijetanju do 1 500 ft iznad površine zemlje za avione i 1 000 ft iznad površine zemlje za helikoptere;

►M1 116. ◄ „masa pri uzlijetanju” znači masa uključujući sve što se prevozi i svakog tko se prevozi na početku uzlijetanja za helikoptere i uzletnog zaleta za avione;

►M1 117. ◄ ►C1 „raspoloživa duljina za uzletni zalet (TORA)” znači duljina uzletno-sletne staze koju je država aerodroma proglasila raspoloživom i prikladnom za vožnju aviona po tlu pri uzlijetanju; ◄

▼M4

117.a „stručnjak zadatka” je osoba koju je odredio operater ili treća strana ili koja djeluje kao poduzeće, koja izvršava zadatke na tlu koji su izravno povezani s određenim specijaliziranim zadatkom ili izvršava specijalizirane zadatke u zrakoplovu ili s njega;

▼B

►M1 118. ◄ „član tehničke posade” znači član posade u operacijama HEMS, HHO ili NVIS u komercijalnom zračnom prijevozu, koji nije član letačke ili kabinske posade, kojeg operator rasporedi na dužnosti u zrakoplovu ili na zemlji u svrhu pomaganja pilotu tijekom operacija HEMS, HHO ili NVIS, koje mogu zahtijevati upotrebu specijalizirane opreme u zrakoplovu;

►M1 119. ◄ „tehničke upute (TI)” znači zadnje važeće izdanje „Tehničkih uputa za siguran prijevoz opasnih roba zrakom”, uključujući dodatak i sve dopune, koje je odobrila i objavila Međunarodna organizacija civilnog zrakoplovstva;

▼M11

120. „teret koji se prevozi” znači ukupna masa putnika, prtljage, tereta i prijenosne specijalističke opreme, uključujući balast;

▼M14

120.a „aplikacija EFB-a tip A” znači aplikacija EFB-a čija neispravnost ili zlouporaba nema nikakav učinak na sigurnost;

▼M14

120.b „aplikacija EFB-a tip B” znači aplikacija EFB-a:

(a) čija se neispravnost ili zlouporaba klasificira kao manji kvar ili niže; i

(b) kojom se ne zamjenjuje ni udvostručuje niti jedan sustav ili funkcionalnost propisana propisima o plovidbenosti, zahtjevima za zračni prostor ili operativnim pravilima;

▼M21

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;

▼B

►M1 121. ◄ „NVIS let bez pomoći” znači, u slučaju NVIS operacija, onaj dio noćnog VFR leta u kojem član posade ne upotrebljava NVG;

►M1 122. ◄ „poduzeće” znači svaka fizička ili pravna osoba, bilo da ostvaruje profit ili ne, ili svako službeno tijelo, bilo da ima pravnu sposobnost ili ne;

►M1 123. ◄ „V_1” znači najveća brzina pri uzlijetanju pri kojoj pilot mora poduzeti prvu akciju za zaustavljanje aviona unutar razdaljine za ubrzavanje i zaustavljanje. V_1 također znači najmanja brzina pri uzlijetanju nakon otkaza kritičnog motora pri brzini V_{EF}, pri kojoj pilot može nastaviti uzlijetanje i dostići zahtijevanu visinu iznad površine uzlijetanja unutar razdaljine za uzlijetanje;

►M1 124. ◄ „VEF” znači brzina pri kojoj se pretpostavlja da će kritični motor otkazati tijekom uzlijetanja;

▼M21

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

▼**M21**

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

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;

▼**M4**

127. „ugovor o zakupu zrakoplova s posadom” je ugovor:

— u slučaju operacija komercijalnog zračnog prijevoza, između zračnih prijevoznika u skladu s kojim se zrakoplovom upravlja na temelju svjedodžbe zračnog prijevoznika (AOC) zakupodavca, ili

— u slučaju komercijalnih operacija koje nisu komercijalni zračni prijevoz, između operatera u skladu s kojim se zrakoplovom upravlja na temelju odgovornosti zakupodavca.

▼**M16**

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

▼B

PRILOG II.

ZAHTJEVI KOJE U POGLEDU LETAČKIH OPERACIJA MORAJU ISPUNJAVATI NADLEŽNA TIJELA

[DIO-ARO]

ARO.GEN.005 Opseg

Ovim se Prilogom utvrđuju zahtjevi za administraciju i sustav upravljanja, koje Agencija i države članice moraju ispunjavati za provedbu i izvršenje Uredbe (EZ) br. 216/2008 i njezinih provedbenih pravila u vezi s letačkim operacijama u civilnom zrakoplovstvu.

PODDIO GEN

OPĆI ZAHTJEVI

ODJELJAK I.

Općenito

ARO.GEN.115 Dokumentacija za nadzor

Nadležno tijelo osigurava relevantnom osoblju sve zakonodavne akte, standarde, pravila, tehničke publikacije i povezane dokumente, kako bi im se omogućilo obavljanje njihovih zadaća i izvršavanje njihovih odgovornosti.

ARO.GEN.120 Načini usklađivanja

▼M15

(a) Agencija mora razviti prihvatljive načine usklađivanja (AMC) koji se mogu koristiti za postizanje usklađenosti s Uredbom (EU) 2018/1139 i njezinim delegiranim i provedbenim aktima.

(b) Za postizanje usklađenosti s Uredbom (EU) 2018/1139 i njezinim delegiranim i provedbenim aktima mogu se koristiti alternativni načini usklađivanja.

(c) Nadležno tijelo mora uspostaviti sustav kojim se dosljedno ocjenjuje omogućuju li alternativni načini usklađivanja koje primjenjuje samo nadležno tijelo ili organizacije i osobe pod njegovim nadzorom postizanje usklađenosti s Uredbom (EU) 2018/1139 i njezinim delegiranim i provedbenim aktima. Taj sustav uključuje postupke za ograničavanje, opoziv ili izmjenu odobrenih alternativnih načina usklađivanja ako je nadležno tijelo dokazalo da ti alternativni načini usklađivanja nisu u skladu s Uredbom (EU) 2018/1139 i delegiranim i provedbenim aktima donesenima na temelju te uredbe.

▼M14

(d) Nadležno tijelo ocjenjuje sve alternativne načine usklađivanja koje predloži organizacija u skladu s:

(1) točkom ORO.GEN.120.b Priloga III. (Dio-ORO) ovoj Uredbi;

(2) za balone s točkom BOP.ADD.010 Priloga II. (Dio-BOP) Uredbi Komisije (EU) 2018/395 ([1]).

▼M15

_____

▼M14

analizom dostavljenih dokumenata i, ako se smatra potrebnim, provedbom inspekcije organizacije.

([1]) Uredba Komisije (EU) 2018/395 od 13. ožujka 2018. o utvrđivanju detaljnih pravila za upravljanje balonima u skladu s Uredbom (EZ) br. 216/2008 Europskog parlamenta i Vijeća (SL L 71, 14.3.2018., str. 10.).

▼M14

Kada nadležno tijelo utvrdi da su alternativni načini usklađivanja u skladu s provedbenim pravilima, ono bez nepotrebnog odlaganja:

(1) obavješćuje podnositelja zahtjeva da se alternativni načini usklađivanja mogu provesti te, prema potrebi, mijenja odobrenje, ovlaštenje za specijaliziranu operaciju ili certifikat podnositelja zahtjeva; i

(2) obavješćuje Agenciju o njegovu sadržaju, uključujući preslike sve relevantne dokumentacije;

(3) obavješćuje druge države članice o prihvaćenim alternativnim načinima udovoljavanja.

▼B

(e) Kada samo nadležno tijelo upotrebljava alternativne načine usklađivanja za postizanje sukladnosti s Uredbom (EZ) br. 216/2008 i njezinim provedbenim pravilima, ono:

1. ih stavlja na raspolaganje svim organizacijama i osobama koje su pod njezinim nadzorom; i

2. obavješćuje Agenciju bez nepotrebnog odlaganja.

Nadležno tijelo dostavlja Agenciji potpuni opis alternativnih načina usklađivanja, uključujući bilo kakve revizije postupaka koje mogu biti relevantne, kao i ocjenu koja dokazuje da su provedbena pravila ispunjena.

ARO.GEN.125 Obavješćivanje Agencije

(a) Nadležno tijelo, bez nepotrebnog odlaganja, obavješćuje Agenciju u slučaju bilo kakvih značajnih problema u vezi s provedbom Uredbe (EZ) br. 216/2008 i njezinih provedbenih pravila.

(b) Nadležno tijelo daje Agenciji informacije značajne za sigurnost koje proizlaze iz izvješća o događajima koje je ono dobilo.

ARO.GEN.135 Trenutačna reakcija na sigurnosni problem

▼M15

(a) Ne dovodeći u pitanje Uredbu br. 376/2014 Europskog parlamenta i Vijeća ([1]), nadležno tijelo uspostavlja sustav za primjereno prikupljanje, analizu i širenje informacija u vezi sa sigurnosti.

▼B

(b) Agencija provodi sustav za odgovarajuću analizu svih primljenih relevantnih informacija u vezi sigurnosti te bez nepotrebnog odlaganja pruža državama članicama i Komisiji sve informacije, uključujući preporuke ili korektivne mjere koje treba poduzeti, koje su im potrebne kako bi na pravovremen način reagirali na sigurnosni problem koji uključuje proizvode, dijelove, uređaje, osobe ili organizacije koje podliježu Uredbi (EZ) br. 216/2008 i njezinim provedbenim pravilima.

(c) Po primitku informacija iz točaka (a) i (b), nadležno tijelo poduzima odgovarajuće mjere za rješavanje sigurnosnog problema.

(d) O mjerama poduzetim u skladu s točkom (c) odmah se obavješćuju sve osobe ili organizacije koje se u skladu s Uredbom (EZ) br. 216/2008 i njezinim provedbenim pravilima moraju s njima uskladiti. Nadležno tijelo o tim mjerama također obavješćuje Agenciju i, ako je potrebna zajednička akcija, druge predmetne države članice.

([1]) Uredba (EU) br. 376/2014 Europskog parlamenta i Vijeća od 3. travnja 2014. o izvješćivanju, analizi i naknadnom postupanju u vezi s događajima u civilnom zrakoplovstvu, o izmjeni Uredbe (EU) br. 996/2010 Europskog parlamenta i Vijeća i stavljaju izvan snage Direktive 2003/42/EZ Europskog parlamenta i Vijeća i uredbi Komisije (EZ) br. 1321/2007 i (EZ) br. 1330/2007 (SL L 122, 24.4.2014., str. 18.).

▼B

ODJELJAK II.

Upravljanje

ARO.GEN.200 Sustav upravljanja

(a) Nadležno tijelo uspostavlja i održava sustav upravljanja, koji uključuje najmanje:

1. dokumentirane politike i postupke za opisivanje njegove organizacije, načina i metoda za postizanje sukladnosti s Uredbom (EZ) br. 216/2008 i njezinim provedbenim pravilima. Postupci se održavaju ažurnima i unutar tog nadležnog tijela služe kao osnovna radna dokumentacija za sve povezane zadaće;

2. dovoljan broj osoblja za obavljanje njegovih zadaća i ispunjavanje njegovih odgovornosti. Takvo osoblje mora biti kvalificirano za obavljanje zadaća koje su im dodijeljene i mora imati potrebno znanje, iskustvo te početno i periodično osposobljavanje kako bi se osigurala trajna stručnost. Mora postojati sustav za planiranje raspoloživosti osoblja, kako bi se osiguralo pravilno obavljanje zadaća;

3. odgovarajuću opremu i uredski prostor za obavljanje dodijeljenih zadaća;

4. funkciju praćenja sukladnosti sustava upravljanja s relevantnim zahtjevima i prikladnosti postupaka, uključujući uspostavljanje postupka unutarnje revizije i procesa upravljanja sigurnosnim rizicima. Praćenje sukladnosti uključuje sustav povratnih informacija o nalazima revizije, koje se daju višoj upravi nadležnog tijela kako bi se, prema potrebi, osigurala provedba korektivnih mjera; i

5. osobu ili skupinu osoba, koje su u konačnici odgovorne višoj upravi nadležnog tijela za funkciju praćenja sukladnosti.

(b) Nadležno tijelo za svako područje djelatnosti, uključujući sustav upravljanja, imenuje jednu ili više osoba koje su općenito odgovorne za upravljanje relevantnom zadaćom (relevantnim zadaćama).

(c) Nadležno tijelo uspostavlja postupke za sudjelovanje u međusobnoj razmjeni svih potrebnih informacija i pomoći s drugim relevantnim nadležnim tijelima, uključujući sve nalaze i naknadne mjere koje se poduzimaju kao rezultat nadzora osoba i organizacija koje obavljaju djelatnosti na državnom području države članice, ali koje je certificiralo ►M4 ili ovlastilo ◄ nadležno tijelo ►M1 ili koje dostavlja izjave nadležnom tijelu ◄ druge države članice ili Agencija.

(d) Primjerak postupaka povezanih sa sustavom upravljanja i njihovih izmjena stavlja se na raspolaganje Agenciji za potrebe standardizacije.

ARO.GEN.205 Dodjela zadaća kvalificiranim subjektima

(a) Države članice dodjeljuju zadaće povezane s početnim certificiranjem ►M4 , ovlaštenjem specijaliziranog upravljanja ◄ ili trajnim nadzorom osoba ili organizacija koje podliježu Uredbi (EZ) br. 216/2008 i njezinim provedbenim pravilima, samo kvalificiranim subjektima. Pri dodjeljivanju zadaća, nadležno tijelo osigurava:

1. da je uspostavljen sustav za početno i trajno ocjenjivanje sukladnosti kvalificiranog subjekta s Prilogom V. Uredbi (EZ) br. 216/2008.

Taj sustav i rezultati ocjenjivanja se dokumentiraju;

▼B

2. da je sklopljen dokumentirani sporazum s kvalificiranim subjektom, koji su obje strane odobrile na odgovarajućoj upravnoj razini, u kojem je jasno utvrđeno sljedeće:

i. zadaće koje se moraju obaviti;

ii. izjave, izvješća i evidencije koji se moraju osigurati;

iii. tehnički uvjeti koji se moraju ispuniti pri obavljanju takvih zadaća;

iv. povezana područja odgovornosti; i

v. zaštita koja se osigurava za informacije dobivene pri obavljanju takvih zadaća.

(b) Nadležno tijelo osigurava da postupak unutarnje revizije i postupak upravljanja sigurnosnim rizikom koji se zahtijevaju stavkom ARO.GEN.200 točkom (a) podtočkom 4. obuhvaćaju sve zadaće certificiranja ►M4 , ovlaštenja ◄ ili trajnog nadzora koje se obavljaju u njegovo ime.

ARO.GEN.210 Promjene u sustavu upravljanja

(a) Nadležno tijelo mora imati uspostavljen sustav za utvrđivanje promjena koje utječu na njegovu sposobnost obavljanja svojih zadaća i izvršavanje svojih odgovornosti kako je određeno u Uredbi (EZ) br. 216/2008 i njezinim provedbenim pravilima. Ovaj sustav mu omogućuje poduzimanje mjera primjerenih za osiguravanje da njegov sustav upravljanja ostane odgovarajući i učinkovit.

(b) Nadležno tijelo pravovremeno ažurira svoj sustav upravljanja u skladu s bilo kakvom izmjenom Uredbe (EZ) br. 216/2008 i njezinih provedbenih pravila, kako bi se osigurala učinkovita provedba.

(c) Nadležno tijelo obavješćuje Agenciju o promjenama koje utječu na njegovu sposobnost obavljanja svojih zadaća i izvršavanje svojih odgovornosti kako je određeno u Uredbi (EZ) br. 216/2008 i njezinim provedbenim pravilima.

ARO.GEN. 220 Vođenje evidencija

(a) Nadležno tijelo uspostavlja sustav vođenja evidencija kojim se osigurava odgovarajuće pohranjivanje, dostupnost i pouzdana sljedivost:

1. dokumentiranih politika i postupaka sustava upravljanja;

2. osposobljavanja, kvalifikacije i odobravanja svog osoblja;

3. dodjeljivanja zadaća, obuhvaćajući elemente koji se zahtijevaju stavkom ARO.GEN.205, kao i detalja o dodijeljenim zadaćama;

4. certifikacijskih postupaka i trajnog nadzora odobrenih organizacija;

▼M4

4.a proces ovlaštenja visokorizične komercijalne specijalizirane operacije i trajnog nadzora imatelja odobrenja;

▼M1

5. postupaka izjavljivanja i nastavka nadzora deklariranih organizacija;

▼B

►M1 6. ◄ detalja o tečajevima osposobljavanja koje provode odobrene organizacije, i prema potrebi, evidencija u pogledu FSTD-a upotrijebljenih za takvo osposobljavanje;

▼M4

7. nadzora nad osobama i organizacijama koje obavljaju djelatnosti unutar državnog područja države članice, ali ih nadzire, certificira ili ovlašćuje nadležno tijelo druge države članice ili Agencija, kako je dogovoreno između ovih tijela;

▼M5

8. nadzora operacija nekomercijalnih operatora zrakoplova koji nisu kompleksni zrakoplovi na motorni pogon;

▼B

►M1 (9) ◄ ocjenjivanja i obavješćivanja Agencije o alternativnim načinima usklađivanja koje su predložile organizacije podložne certificiranju ►M4 , ili ovlaštenju ◄ te ocjenjivanja alternativnih načina usklađivanja koje koristi nadležno tijelo;

►M1 (10) ◄ nalaza, korektivnih mjera i datuma okončanja mjera;

►M1 (11) ◄ poduzetih mjera prisile;

►M1 (12) ◄ sigurnosnih informacija i popratnih mjera; i

►M1 (13) ◄ upotrebe odredaba o fleksibilnosti u skladu s člankom 14. Uredbe (EZ) br. 216/2008.

▼M4

(b) Nadležno tijelo održava popis svih certifikata organizacija i ovlaštenja specijaliziranih operacija koje je ono izdalo, kao i izjava koje je primilo.

▼B

(c) Sve se evidencije čuvaju najmanje tijekom razdoblja navedenog u ovoj Uredbi. Ako to nije navedeno, evidencije se čuvaju najmanje pet godina, podložno primjenjivom zakonu o zaštiti podataka.

ODJELJAK III.

Nadzor, certificiranje i izvršenje

ARO.GEN.300 Nadzor

▼M1

(a) Nadležno tijelo provjerava:

▼M4

1. sukladnost sa zahtjevima koji se primjenjuju na organizacije ili vrste operacija prije izdavanja certifikata, odobrenja ili ovlaštenja, prema potrebi;

▼M15

2. kontinuiranu sukladnost s primjenjivim zahtjevima organizacija koje je certificiralo, specijaliziranih operacija koje je odobrilo i organizacija od kojih je primilo izjavu;

▼M5

3. trajnu sukladnost s primjenjivim zahtjevima nekomercijalnih operatora zrakoplova koji nisu kompleksni zrakoplovi na motorni pogon; i

▼M1

4. provedbu odgovarajućih sigurnosnih mjera koje nalaže nadležno tijelo u skladu s ARO.GEN.135 točkama (c) i (d).

▼B

(b) Ovo provjeravanje:

1. podržano je dokumentacijom koja je posebno namijenjena kako bi se osoblju odgovornom za nadzor dale smjernice za obavljanje njihovih funkcija;

2. pruža relevantnim osobama i organizacijama rezultate aktivnosti sigurnosnog nadzora;

3. temelji se na revizijama i inspekcijama, uključujući inspekcijske preglede na stajanci i nenajavljene inspekcijske preglede; i

4. pruža nadležnom tijelu dokaze potrebne u slučaju zahtijevanja daljnjih mjera, uključujući mjere predviđene stavcima ARO.GEN.350 i ARO.GEN.355.

(c) Opsegom nadzora određenog u točkama (a) i (b) uzimaju se u obzir rezultati prošlih nadzornih aktivnosti i sigurnosni prioriteti.

(d) Ne dovodeći u pitanje nadležnost država članica i njihove obveze, kako je određeno u odjeljku ARO.RAMP, opseg nadzora nad aktivnostima koje na državnom području države članice obavljaju osobe ili organizacije s poslovnim nastanom ili prebivalištem u drugoj državi članici, određuje se na temelju sigurnosnih prioriteta i prošlih nadzornih aktivnosti.

(e) Kada djelatnost osobe ili organizacije uključuje više država članica ili Agenciju, nadležno tijelo odgovorno za nadzor u skladu s točkom (a) može se suglasiti da zadaće nadzora obavlja nadležno tijelo države članice u kojem (obavljaju nadležna tijela država članica u kojima) se djelatnost obavlja, ili Agencija. Bilo koja osoba ili organizacija koja podliježe takvoj suglasnosti, obavješćuje se o njezinom postojanju i opsegu.

(f) Nadležno tijelo prikuplja i obrađuje sve informacije koje smatra korisnima za nadzor, uključujući inspekcijske preglede na stajanci i nenajavljene inspekcijske preglede.

ARO.GEN.305 Program nadzora

(a) Nadležno tijelo uspostavlja i održava program nadzora kojim su obuhvaćene aktivnosti nadzora zahtijevane stavcima ARO.GEN.300 i ARO.RAMP.

(b) Za organizacije koje certificira nadležno tijelo, program nadzora se razvija uzimajući u obzir posebnu prirodu organizacije, složenost njezinih aktivnosti, rezultate prošlih certifikacijskih i/ili nadzornih aktivnosti koje se zahtijevaju odjeljcima ARO.GEN i ARO.RAMP, te se temelji na ocjeni povezanih rizika. On u svakom ciklusu planiranja nadzora uključuje:

1. revizije i inspekcije, uključujući, prema potrebi, inspekcijske preglede na stajanci i nenajavljene inspekcijske preglede; i

2. sastanke koji se održavaju između odgovornog rukovoditelja i nadležnog tijela, kako bi se osigurala njihova trajna informiranost u pogledu značajnih pitanja.

(c) Za organizacije koje certificira nadležno tijelo, primjenjuje se ciklus planiranja nadzora koji nije dulji od 24 mjeseci.

▼B

Ciklus planiranja nadzora može se skratiti ako postoji dokaz da se smanjila performansa sigurnosti organizacije.

Ciklus planiranja nadzora može se produljiti na najviše 36 mjeseci ako je nadležno tijelo utvrdilo da je u prethodna 24 mjeseca:

1. organizacija dokazala učinkovito identificiranje opasnosti u pogledu zrakoplovne sigurnosti i upravljanje povezanim rizicima;

2. organizacija trajno dokazivala nadzor nad svim promjenama u skladu sa stavkom ORO.GEN.130;

3. nisu bili izdani nalazi 1. razine; i

4. sve korektivne mjere bile su provedene u roku koji je prihvatilo ili produljilo nadležno tijelo, kako je određeno u stavku ARO.GEN.350 točki (d) podtočki 2.

Ciklus planiranja nadzora može se dodatno produljiti na najviše 48 mjeseci ako je, uz gore navedeno, organizacija uspostavila, a nadležno tijelo potvrdilo, učinkovit sustav trajnog izvješćivanja nadležnog tijela o performansama sigurnosti i regulatornoj usklađenosti same organizacije.

▼M4

(d) Za organizacije koje svoju aktivnost prijavljuju nadležnom tijelu, program nadzora se zasniva na osnovi posebne prirode organizacije, složenosti njezinih aktivnosti i rezultata prošlih nadzornih aktivnosti i procjena rizika povezanih s vrstom obavljene aktivnosti. To uključuje revizije i inspekcije, uključujući, prema potrebi, inspekcijske preglede na stajanci i nenajavljene inspekcijske preglede.

(d1) Za organizacije koje posjeduju ovlaštenje specijalnih operacija, program nadzora zasniva se u skladu s točkom (d) i vodi računa o prošlim i trenutnim postupcima ovlaštenja i razdoblju valjanosti ovlaštenja.

▼B

►M1 (e) ◄ Za osobe koje su nositelji licence, certifikata, ovlaštenja ili potvrde koje je izdalo nadležno tijelo, program nadzora uključuje inspekcijske preglede, uključujući, prema potrebi, nenajavljene inspekcijske preglede.

►M1 (f) ◄ Program nadzora uključuje evidencije datuma kada se revizije, inspekcije i sastanci trebaju održati i datuma kada su takve revizije, inspekcije i sastanci održani.

ARO.GEN.310 Postupak prvog certificiranja – organizacije

(a) Nakon primitka zahtjeva za prvo izdavanje certifikata organizaciji, nadležno tijelo provjerava usklađenost organizacije s primjenjivim zahtjevima. Pri ovoj provjeri, može se uzeti u obzir izjava iz stavka ORO.AOC.100 točke (b).

(b) Kada utvrdi da organizacija ispunjava primjenjive zahtjeve, nadležno tijelo izdaje certifikat(e), kako je utvrđeno u Dodacima I. i II. Certifikat(i) se izdaje(-u) na neodređeno vrijeme. Povlastice i opseg aktivnosti za čije je obavljanje organizacija odobrena, navode se u uvjetima odobrenja koji se prilažu certifikatu(-ima).

▼B

(c) Kako bi se organizaciji omogućila provedba promjena bez prethodnog odobrenja nadležnog tijela u skladu sa stavkom ORO.GEN.130, nadležno tijelo odobrava postupak koji mu je dostavila organizacija, u kojem se određuje opseg takvih promjena te se opisuje kako će se takvim promjenama upravljati i o njima izvješćivati.

ARO.GEN.330 Promjene – organizacije

(a) Nakon primitka zahtjeva za promjenu za koju je potrebno prethodno odobrenje, nadležno tijelo prije izdavanja odobrenja provjerava usklađenost organizacije s primjenjivim zahtjevima.

Nadležno tijelo propisuje uvjete pod kojima organizacija može raditi tijekom promjena, osim ako nadležno tijelo odluči da certifikat organizacije treba privremeno oduzeti.

Kada utvrdi da organizacija ispunjava primjenjive zahtjeve, nadležno tijelo odobrava promjenu.

(b) Ne dovodeći u pitanje bilo kakve dodatne mjere prisile, kada organizacija provodi promjene za koje se zahtijeva prethodno odobrenje, a nije dobila odobrenje nadležnog tijela kako je određeno u točki (a), nadležno tijelo privremeno oduzima, ograničava ili opoziva certifikat organizacije.

(c) Za promjene za koje se ne zahtijeva prethodno odobrenje, nadležno tijelo ocjenjuje informacije dobivene u izvješću koje u skladu sa stavkom ORO.GEN.130 dostavlja organizacija, kako bi provjerilo usklađenost s primjenjivim zahtjevima. U slučaju neusklađenosti, nadležno tijelo:

1. obavješćuje organizaciju o neusklađenosti i zahtijeva daljnje promjene;

2. u slučaju nalaza razine 1. ili razine 2., djeluje u skladu sa stavkom ARO.GEN.350.

▼M1

ARO.GEN.345 Izjava– organizacije

▼M14

(a) Nakon primitka izjave organizacije koja provodi ili namjerava provoditi aktivnosti za koje je potrebna izjava, nadležno tijelo provjerava sadržava li ta izjava sve informacije koje se zahtijevaju:

(1) u skladu s točkom ORO.DEC.100 Priloga III. (dio-ORO) ovoj Uredbi;

(2) za operatore balona u skladu s točkom BOP.ADD.100 Priloga II. (Dio-BOP) Uredbi (EU) 2018/395; ili

(3) za operatore jedrilice u skladu s točkom SAO.DEC.100 Priloga II. (DIO-SAO) Provedbenoj uredbi (EU) 2018/1976.

Nakon provjere traženih informacija, nadležno tijelo organizaciji potvrđuje primitak izjave.

▼M1

(b) Ako izjava ne sadržava potrebne informacije ili sadržava informacije koje upućuju na neusklađenost s primjenjivim zahtjevima, nadležno tijelo obavještava organizaciju o neusklađenosti te zahtjeva daljnje informacije. Nadležno tijelo vrši inspekcijski pregled organizacije ako ga smatra potrebnim. Ako se potvrdi neusklađenost, nadležno tijelo provodi radnje utvrđene u ARO.GEN.350.

▼B

ARO.GEN.350 Nalazi i korektivne mjere – organizacije

(a) Za nadzor u skladu sa stavkom ARO.GEN.300 točkom (a), nadležno tijelo ima sustav za analizu nalaza u odnosu na njihov značaj za sigurnost.

▼M4

(b) Nadležno tijelo izdaje nalaz razine 1. kad se otkrije bilo kakva značajna neusklađenost s primjenjivim zahtjevima Uredbe (EZ) br. 216/2008 i njezinih provedbenih pravila, s postupcima i priručnicima organizacije ili s uvjetima za izdavanje odobrenja, certifikata, ovlaštenja specijaliziranih operacija ili sa sadržajem izjave, koja smanjuje sigurnost ili ozbiljno ugrožava sigurnost leta.

▼B

Nalazi razine 1. uključuju:

▼M11

1. nedopuštanje nadležnom tijelu da pristupi objektima organizacije u skladu s točkom ORO.GEN.140 Priloga III. (dio-ORO) ovoj Uredbi ili, kad je riječ o operaterima balona, u skladu s točkama BOP.ADD.015 i BOP.ADD.035 Priloga II. (dio-BOP) Uredbi (EU) 2018/395 tijekom uobičajenog radnog vremena i nakon dva pisana zahtjeva;

▼B

2. dobivanje ili održavanje valjanosti certifikata organizacije ►M4 ili ovlaštenja specijaliziranih operacija ◄, dostavljanjem krivotvorenih dokumentiranih dokaza;

3. dokaz o zloupotrebi ili neovlaštenoj upotrebi certifikata organizacije ►M4 ili ovlaštenja specijaliziranih operacija ◄; i

4. nepostojanje odgovornog rukovoditelja.

▼M4

(c) Nadležno tijelo izdaje nalaz razine 2. kad se otkrije bilo kakva značajna neusklađenost s primjenjivim zahtjevima Uredbe (EZ) br. 216/2008 i njezinih provedbenih pravila, s postupcima i priručnicima organizacije ili s uvjetima za izdavanje odobrenja, certifikata, ovlaštenja specijaliziranih operacija ili sa sadržajem izjave, koja bi mogla smanjiti sigurnost ili ozbiljno ugroziti sigurnost leta.

▼B

(d) Kada se tijekom nadzora ili na bilo koji drugi način otkrije određeni nalaz, nadležno tijelo, ne dovodeći u pitanje bilo kakve dodatne mjere koje se zahtijevaju Uredbom (EZ) br. 216/2008 i njezinim provedbenim pravilima, priopćava nalaz organizaciji u pisanom obliku i zahtijeva korektivne mjere za rješavanje utvrđene (utvrđenih) neusklađenosti. Kada je to relevantno, nadležno tijelo obavješćuje državu u kojoj je zrakoplov registriran.

1. U slučaju nalaza razine 1., nadležno tijelo poduzima trenutačne i primjerene mjere kako bi zabranilo ili ograničilo aktivnosti i, ako je primjereno, poduzima mjere za opoziv certifikata ►M4 , ovlaštenja specijaliziranih operacija ◄ ili posebnog odobrenja ili za njihovo djelomično ili cjelokupno ograničenje ili privremeno oduzimanje, ovisno o opsegu nalaza razine 1., dok organizacija ne provede uspješne korektivne mjere.

▼B

2. U slučaju nalaza razine 2., nadležno tijelo:

i. odobrava organizaciji rok za provedbu korektivnih mjera primjeren prirodi nalaza, koji je prvobitno, u svakom slučaju, najviše tri mjeseca. Na kraju ovog razdoblja i u skladu s prirodom nalaza, nadležno tijelo može ovaj tromjesečni rok produljiti, podložno zadovoljavajućem planu korektivnih mjera s kojim se nadležno tijelo složilo; i

ii. ocjenjuje plan korektivnih mjera i provedbe koji je predložila organizacija, te ga prihvaća ako se na temelju ocjene zaključi da je dostatan za rješavanje neusklađenosti.

3. Ako organizacija ne dostavi prihvatljiv plan korektivnih mjera ili ne izvede korektivne mjere u roku koji je odredilo ili produljilo nadležno tijelo, nalaz se podiže na nalaz razine 1. te se poduzimaju mjere utvrđene u točki (d) podtočki 1.

▼M15

4. Nadležno tijelo vodi evidenciju o svim nalazima koje je utvrdilo ili koji su mu priopćeni u skladu s podtočkom (e) te, ako je primjenjivo, o mjerama izvršenja koje je primijenilo, kao i o svim korektivnim mjerama i datumima zaključenja mjera povezanih s nalazima.

▼B

(e) Ne dovodeći u pitanje bilo kakve dodatne mjere prisile, kada nadležno tijelo države članice djelujući u skladu s odredbama stavka ARO.GEN.300 točke (d) utvrdi bilo kakvu neusklađenost organizacije, koju je certificiralo ►M4 , ili ovlastilo ◄ ►M1 ili koja izjavljuje svoje aktivnosti ◄ nadležno tijelo druge države članice ili Agencija, s primjenjivim zahtjevima Uredbe (EZ) br. 216/2008 i njezinih provedbenih pravila, ono obavješćuju to nadležno tijelo i navodi razinu nalaza.

ARO.GEN.355 Nalazi i mjere prisile - osobe

(a) Ako tijekom nadzora ili na bilo koji drugi način, nadležno tijelo odgovorno za nadzor pronađe u skladu sa stavkom ARO.GEN.300 točkom (a) dokaz neusklađenosti osobe koja je nositelj licence, certifikata, ovlaštenja ili potvrde izdane u skladu s Uredbom (EZ) 216/2008 i njezinim provedbenim pravilima, s primjenjivim zahtjevima, nadležno tijelo djeluje u skladu sa stavkom ARA.GEN.355 točkama (a) do (d) Priloga VI. (dio-ARA) ►M4 Uredbu Komisije (EU) br. 1178/2011 ◄ ([1]).

(b) Ako se tijekom nadzora ili na bilo koji drugi način pronađe dokaz koji pokazuje da osoba koja podliježe zahtjevima utvrđenim u Uredbi (EZ) br. 216/2008 i njezinim provedbenim pravilima, koja nema licencu, certifikat, ovlaštenje ili potvrdu izdanu u skladu s navedenom Uredbom, ne ispunjava primjenjive zahtjeve, nadležno tijelo koje je utvrdilo neusklađenost poduzima mjere prisile potrebne za sprečavanje nastavka te neusklađenosti.

▼M4

ARO.GEN.360 Nalazi i mjere prisile - svi operateri

Ako se tijekom nadzora ili na bilo koji drugi način pronađe dokaz koji pokazuje da operater koji podliježe zahtjevima utvrđenima u Uredbi (EZ) br. 216/2008 i njezinim provedbenim pravilima ne ispunjava primjenjive zahtjeve, nadležno tijelo koje je utvrdilo neusklađenost poduzima mjere prisile potrebne za sprečavanje nastavka te neusklađenosti.

([1]) SL L 100, 5.4.2012., str. 1.

▼B

PODDIO OPS

LETAČKE OPERACIJE

ODJELJAK I.

Certificiranje operatora komercijalnog zračnog prijevoza

ARO.OPS.100 Izdavanje svjedodžbe zračnog prijevoznika

(a) Nadležno tijelo izdaje svjedodžbu zračnog prijevoznika (AOC) kada utvrdi da je operator dokazao sukladnost s elementima koji se zahtijevaju u stavku ORO.AOC.100.

(b) Svjedodžba uključuje povezane operativne specifikacije.

▼M4

(c) Nadležno tijelo može odrediti specifična operativna ograničenja. Takva odobrenja se dokumentiraju u operativnim specifikacijama.

▼B

ARO.OPS.105 Sporazumi o letovima pod zajedničkom oznakom

Pri razmatranju sigurnosti sporazuma o letovima pod zajedničkom oznakom koji uključuju operatora iz treće zemlje, nadležno tijelo:

1. utvrđuje, nakon provjere koju obavlja operator kako je navedeno u stavku ORA.AOC.115, ispunjava li operator iz treće zemlje primjenjive standarde ICAO-a;

2. povezuje se, prema potrebi, s nadležnim tijelom države operatora iz treće zemlje.

▼M11

ARO.OPS.110 Sporazumi o najmu za avione i helikoptere

▼B

(a) Nadležno tijelo odobrava sporazum o najmu kada utvrdi da je operator, koji je certificiran u skladu s Prilogom III. (dio-ORO), usklađen sa:

1. stavkom ORO.AOC.110 točkom (d) za zrakoplov iz treće zemlje unajmljen bez posade;

2. stavkom ORO.AOC.110 točkom (c) za zrakoplov operatora iz treće zemlje unajmljen s posadom;

▼M15

3. točkom ORO.AOC.110 podtočkom (e) za zrakoplov bez posade iznajmljen bilo kojem operatoru, osim u slučajevima iz točke ORO.GEN.310 Priloga III;

▼B

4. relevantnim zahtjevima kontinuirane plovidbenosti i letačkih operacija, za najam zrakoplova bez posade registriranog u EU i za najam zrakoplova s posadom od operatora iz EU-a.

(b) Odobrenje sporazuma o najmu zrakoplova s posadom, privremeno se oduzima ili opoziva:

1. kada god se privremeno oduzme ili opozove AOC najmodavca ili najmoprimca;

▼M15

2. kada god se na najmodavca primjenjuje zabrana letenja u skladu s Uredbom (EZ) br. 2111/2005 Europskog parlamenta i Vijeća ([1]);

([1]) Uredba (EZ) br. 2111/2005 Europskog parlamenta i Vijeća od 14. prosinca 2005. o uspostavi liste Zajednice koja sadrži zračne prijevoznike na koje se primjenjuje zabrana letenja unutar Zajednice, o informiranju putnika u zračnom prometu o identitetu zračnog prijevoznika koji obavlja let i stavljanju izvan snage članka 9. Direktive 2004/36/EZ (SL L 344, 27.12.2005., str. 15.).

▼M15

3. kada god je obustavljeno, opozvano ili otkazano odobrenje izdano u skladu s Uredbom Komisije (EU) br. 452/2014 ([1]).

▼M7

(c) Odobrenje sporazuma o najmu zrakoplova bez posade privremeno se oduzima ili opoziva u slučaju:

1. privremenog oduzimanja ili opoziva potvrde o plovidbenosti zrakoplova;

2. uvrštenja zrakoplova na popis operatera koji podliježu operativnim ograničenjima ili njegovog registriranja u državi u kojoj operatori pod njezinim nadzorom podliježu zabrani letenja u skladu s Uredbom (EZ) br. 2111/2005.

▼B

(d) Kada se od nadležnog tijela zatraži prethodno odobrenje sporazuma o najmu zrakoplova bez posade u skladu sa stavkom ORO.AOC.110 točkom (e), nadležno tijelo osigurava:

▼M15

1. pravilnu koordinaciju s nadležnim tijelom odgovornim za stalni nadzor nad zrakoplovom, u skladu s Uredbom Komisije (EU) br. 1321/2014 ([2]), ili za operaciju zrakoplova, ako se ne radi o istom tijelu;

2. pravodobno uklanjanje zrakoplova iz AOC-a operatora, osim u slučajevima iz točke ORO.GEN.310 Priloga III.

▼M7

(e) U slučaju zahtjeva za davanjem prethodnog odobrenja za sporazum o najmu zrakoplova bez posade u skladu s točkom ORO.AOC.110 točka (d), nadležno tijelo osigurava odgovarajuću koordinaciju s državom registracije zrakoplova koja je potrebna za izvršavanje dužnosti nadzora zrakoplova.

▼M4

ODJELJAK I.a

Ovlaštenje visokorizičnih komercijalnih specijaliziranih operacija

ARO.OPS.150 Ovlaštenje visokorizičnih komercijalnih specijaliziranih operacija

(a) Nakon zaprimanja prijave za izdavanje ovlaštenja za komercijalne specijalizirane operacije, nadležno tijelo operatera proučava dokumentaciju operatera o procjeni rizika i standardne operativne postupke, povezane s jednom ili više planiranih operacija i razvijenih u skladu s relevantnim zahtjevima Priloga VIII. (Dio SPO).

▼M15

(b) Kad utvrdi da su procjena rizika i standardni operativni postupci ispravni, nadležno tijelo operatora izdaje ovlaštenje, kako je utvrđeno u Dodatku IV. Ovlaštenje se može izdati na određeno ili neodređeno vrijeme. Uvjeti pod kojima je operator ovlašten izvoditi visokorizičnu komercijalnu specijaliziranu operaciju ili više takvih operacija navode se u ovlaštenju.

([1]) Uredba Komisije (EU) br. 452/2014 od 29. travnja 2014. o utvrđivanju tehničkih zahtjeva i upravnih postupaka u vezi s letačkim operacijama operatora iz trećih zemalja u skladu s Uredbom (EZ) br. 216/2008 Europskog parlamenta i Vijeća (SL L 133, 6.5.2014., str. 12.).

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

▼M4

(c) Nakon primitka zahtjeva za promjenu ovlaštenja, nadležno tijelo operatera usklađuje se s točkama (a) i (b). Ono propisuje uvjete pod kojima operater može raditi tijekom promjena, osim ako nadležno tijelo ne utvrdi da ovlaštenje treba privremeno oduzeti.

(d) Nakon primitka zahtjeva za prvo obnavljanje ovlaštenja, nadležno tijelo operatera usklađuje se s točkama (a) i (b). Ono može u obzir uzeti prethodne procese ovlaštenja i aktivnosti nadzora.

(e) Ne dovodeći u pitanje bilo kakve dodatne mjere prisile, kada operater provodi promjene bez predane procjene rizika i standardnih operativnih postupaka, nadležno tijelo operatera privremeno oduzima, ograničava ili opoziva ovlaštenje.

(f) Nakon zaprimanja prijave za izdavanje ovlaštenja za prekograničnu visokorizičnu komercijalnu specijaliziranu operaciju, nadležno tijelo operatera proučava dokumentaciju operatera o procjeni rizika i standardne operativne postupke u koordinaciji s nadležnim tijelom mjesta gdje se operacija planira provoditi. Kada su oba tijela zadovoljna procjenom rizika i standardnim operativnim postupcima, nadležno tijelo operatera izdaje ovlaštenje.

ARO.OPS.155 Sporazumi o najmu

(a) Nadležno tijelo odobrava sporazum o najmu koji uključuje treći zrakoplov registriranu u trećoj zemlji ili operatera iz treće zemlje kada operater koji drži odobrenje operatera zrakoplova dokaže sukladnost s ORO.SPO.100.

(b) Odobrenje sporazuma o najmu zrakoplova bez posade privremeno se oduzima ili opoziva kada god se privremeno oduzme ili opozove svjedodžba o plovidbenosti zrakoplova.

▼B

ODJELJAK II.

Odobrenja

ARO.OPS.200 Postupak za izdavanje posebnog odobrenja

(a) Nakon primitka zahtjeva za izdavanje posebnog odobrenja ili njegovih promjena, nadležno tijelo ocjenjuje zahtjev u skladu s relevantnim zahtjevima Priloga V. (dio-SPA) i, prema potrebi, obavlja odgovarajući inspekcijski pregled operatora.

▼M1

(b) Kada utvrdi da je operator dokazao usklađenost s primjenjivim zahtjevima, nadležno tijelo izdaje ili mijenja odobrenje. Odobrenje se navodi u:

1. operativnim specifikacijama, kako su utvrđene u Dodatku II. za letove komercijalnog zračnog prometa; ili

▼M15

2. popisu posebnih odobrenja, kako je utvrđen u Dodatku III., za nekomercijalne operacije i specijalizirane operacije.

▼B

ARO.OPS.205 Odobrenje liste minimalne opreme

(a) Nakon primitka zahtjeva operatora za početno odobrenje liste minimalne opreme (MEL) ili njezinu izmjenu, nadležno tijelo ocjenjuje svaku predmetnu stavku, kako bi prije izdavanja odobrenja provjerilo usklađenost s primjenjivim zahtjevima.

(b) Nadležno tijelo odobrava postupak operatora za produljenje primjenjivih rokova za ispravke B, C i D, ako operator dokaže da su ispunjeni uvjeti navedeni u stavku ORO.MLR.105 točki (f), a nadležno tijelo ih provjeri.

▼B

(c) Nadležno tijelo, za svaki pojedinačni slučaj, odobrava operaciju zrakoplova izvan ograničenja MEL-a, ali unutar ograničenja glavne liste minimalne opreme (MMEL), ako operator dokaže da su ispunjeni uvjeti navedeni u stavku ORO.MLR.105, a nadležno tijelo ih provjeri.

▼M4

ARO.OPS.210 Određivanje udaljenosti ili lokalnog područja

Nadležno tijelo može odrediti udaljenost ili lokalno područje za potrebe operacija.

▼B

ARO.OPS.215 Odobrenje helikopterskih operacija iznad neprijateljskog okoliša izvan gusto naseljenog područja

(a) Država članica određuje ona područja u kojima se helikopterske operacije mogu obavljati bez osigurane mogućnosti sigurnog prisilnog slijetanja, kako je opisano u stavku CAT.POL.H.420.

(b) Prije izdavanja odobrenja iz stavka CAT.POL.H.420, nadležno tijelo razmatra razloge operatora zbog kojih je spriječena upotreba odgovarajućih kriterija performanse.

ARO.OPS.220 Odobrenje helikopterskih operacija do ili iz mjesta od javnog interesa

Odobrenje iz stavka CAT.POL.H.225 uključuje popis mjesta od javnog interesa koje je naveo operator i na koje se odnosi odobrenje.

▼M20

ARO.OPS.225 Odobrenje shema za gorivo/energiju

(a) Nadležno tijelo odobrava shemu za gorivo/energiju koju je predložio operator komercijalnog zračnog prijevoza ako operator dokaže ispunjavanje svih primjenjivih zahtjeva utvrđenih u ovoj Uredbi koji se odnose na gorivo/energiju za avione ili helikoptere uključene u komercijalni zračni prijevoz.

(b) Nadležno tijelo ocjenjuje i nadzire planiranje goriva/energije i ponovno planiranje tijekom leta, odabir aerodroma i politike upravljanja gorivom/energijom tijekom leta povezane sa shemama za gorivo/energiju, zajedno s postupcima kojima se podupire provedba tih shema za gorivo/energiju.

(c) Uz točke (a) i (b), pri odobravanju pojedinačnih shema za gorivo/energiju nadležno tijelo:

1. provjerava je li operator dokazao osnovne performanse sigurnosti trenutačne sheme za gorivo/energiju;

2. procjenjuje sposobnost operatora za potporu provedbe predložene pojedinačne sheme za gorivo/energiju; pritom je potrebno razmotriti barem sljedeće elemente:

i. sustav upravljanja operatora;

▼M20

ii. operativnu sposobnost operatora;

3. provjerava da li se procjenom sigurnosnog rizika operatera kojom se podupire predložena pojedinačna shema za gorivo/energiju postiže razina sigurnosti jednaka postojećoj shemi za gorivo/energiju; te

4. uspostavlja plan nadzora za provedbu periodičnih procjena odobrene pojedinačne sheme za gorivo/energiju kako bi se provjerila sukladnost sheme ili odlučilo o tome treba li shemu izmijeniti ili opozvati.

(d) Odobrenje iz točke CAT.OP.MPA.182 podtočke (d) podpodtočke 2. uključuje popis izoliranih aerodroma koje je operator odredio za svaki tip zrakoplova na koji se odnosi odobrenje.

(e) Ne dovodeći u pitanje točku ARO.GEN.120 podtočke (d) i (e), nadležno tijelo obavješćuje Agenciju o početku evaluacije alternativnih načina usklađivanja koji se odnose na sheme za gorivo/energiju.

▼M18

ARO.OPS.226 Odobrenje i nadzor programa osposobljavanja koje se temelji na dokazima (EBT)

(a) Ako nadležno tijelo izda odobrenje za programe EBT-a, inspektori moraju steći kvalifikacije i završiti osposobljavanje u području načela, primjene, postupaka odobrenja i kontinuiranog nadzora EBT-a.

(b) Nadležno tijelo ocjenjuje i nadzire program EBT-a zajedno s postupcima kojima se podupire provedba programa EBT-a i njegova djelotvornost.

(c) Po primitku zahtjeva za odobrenje programa EBT-a, nadležno tijelo mora:

(1) osigurati rješavanje nalaza 1. razine u područjima kojima će se poduprijeti primjena programa EBT-a;

(2) ocijeniti sposobnost operatora u pogledu potpore provedbi programa EBT-a. Potrebno je razmotriti barem sljedeće elemente:

(i) zrelost i sposobnost operatorova sustava upravljanja u područjima kojima će se poduprijeti primjena programa EBT-a, a posebno osposobljavanje letačke posade;

(ii) prikladnost operatorova programa EBT-a – program EBT-a mora odgovarati veličini operatora te prirodi i složenosti njegovih aktivnosti, uzimajući u obzir opasnosti i povezane rizike svojstvene tim aktivnostima;

▼M18

(iii) prikladnost operatorova sustava za vođenje evidencije, posebno u pogledu evidencija o osposobljavanju, provjerama i kvalifikacijama letačke posade, u skladu s točkom ORO.GEN.220 i točkom ORO.MLR.115 podtočkama (c) i (d);

(iv) prikladnost operatorova sustava ocjenjivanja za procjenu kompetencija pilota;

(v) stručnost i iskustvo instruktora i drugog osoblja uključenog u program EBT-a u primjeni procesa i postupaka kojima se podupire provedba programa EBT-a; i

(vi) operatorov plan provedbe EBT-a i procjenu sigurnosnog rizika kojom se podupire program EBT-a kako bi se pokazalo na koji se način može postići razina sigurnosti jednaka onoj iz postojećeg programa osposobljavanja.

(d) Nadležno tijelo odobrava program EBT-a ako se procjenom zaključi da je osigurana usklađenost barem s točkama ORO.FC.146, ORO.FC.231 i ORO.FC.232.

(e) Ne dovodeći u pitanje točku ARO.GEN.120 podtočke (d) i (e), nadležno tijelo obavješćuje Agenciju kada započne evaluaciju alternativnih načina usklađivanja koji se odnose na EBT.

▼M3

ARO.OPS.230 Utvrđivanje poremećaja u rasporedu

U svrhu organičenja vremena leta, nadležno tijelo utvrđuje, u skladu s definicijama poremećaja u rasporedu „ranog tipa' i ‚kasnog tipa" u točki ORO.FTL.105 Priloga III., koji se od ta dva tipa poremećaja u rasporedu primjenjuje na CAT operatore u njegovoj nadležnosti.

ARO.OPS.235 Odobrenje pojedinačnih specifikacijskih shema trajanja leta

(a) Nadležno tijelo odobrava specifikacijske sheme trajanja leta koje predlažu CAT operatori ako operator dokaže usklađenost s Uredbom (EZ) br. 216/2008 i poddijelom FTL Priloga III. ovoj Uredbi.

(b) Ako specifikacijska shema trajanja leta koju predloži operator odstupa od primjenjivih specifikacija za certificiranje koje je izdala Agencija, nadležno tijelo primjenjuje postupak iz članka 22. stavka 2. Uredbe (EZ) br. 216/2008.

(c) Ako specifikacijska shema trajanja leta koju predloži operator odstupa od primjenjivih provedbenih pravila, nadležno tijelo primjenjuje postupak iz članka 14. stavka 6. Uredbe (EZ) br. 216/2008.

(d) Nakon primjene, odobrena odstupanja ili iznimke podliježu ocjeni kako bi se utvrdilo treba li takva odstupanja ili iznimke potvrditi ili izmijeniti. Nadležno tijelo i Agencija obavljaju neovisna ocjenjivanja na temelju informacija koje dostavlja operator. Ocjena mora biti proporcionalna, transparentna i temeljiti se na znanstvenim načelima i znanju.

▼M9

ARO.OPS.240 Posebno odobrenje za RNP AR APCH

(a) Kad podnositelj zahtjeva dokaže sukladnost sa zahtjevima iz SPA.PBN.105, nadležno tijelo izdaje generičko posebno odobrenje ili posebno odobrenje postupka za RNP AR APCH.

(b) U slučaju posebnog odobrenja postupka, nadležno tijelo:

1. u odobrenju za PBN navodi popis odobrenih postupaka instrumentalnog prilaženja na posebnim aerodromima;

2. prema potrebi uspostavlja koordinaciju s tijelima nadležnim za te aerodrome i

3. uzima u obzir moguća priznavanja koja proizlaze iz posebnih odobrenja za RNP AR APCH koja su već izdana podnositelju zahtjeva.

▼M4

ODJELJAK III.

Nadzor operacija

ARO.OPS.300 Uvodni letovi

Nadležno tijelo može postaviti dodatne uvjete za uvodne letove koji se vrše u skladu s dijelom-NCO na području te države članice. Takvi uvjeti osiguravaju sigurne operacije i proporcionalni su.;

▼B

PODDIO RAMP

INSPEKCIJSKI PREGLEDI NA STAJANCI KOJI SE OBAVLJAJU NA ZRAKOPLOVIMA OPERATORA KOJI SU POD REGULATORNIM NADZOROM DRUGE DRŽAVE

ARO.RAMP.005 Opseg

U ovom se poddijelu utvrđuju zahtjevi kojih se nadležno tijelo ili Agencija moraju pridržavati pri ispunjavanju svojih zadaća i odgovornosti u pogledu obavljanja inspekcijskih pregleda na stajanci nad zrakoplovima koje upotrebljavaju operatori iz trećih zemalja ili operatori koji su pod regulatornim nadzorom druge države članice, kada slete na aerodrome smještene na području koje podliježe odredbama Ugovora.

ARO.RAMP.100 Općenito

(a) Obavlja se inspekcijski pregled zrakoplova i njihove posade u odnosu na primjenjive zahtjeve.

(b) Osim obavljanja inspekcijskih pregleda na stajanci uključenih u program nadzora uspostavljen u skladu sa stavkom ARO.GEN.305, nadležno tijelo obavlja inspekcijski pregled na stajanci nad zrakoplovima za koje se sumnja da nisu u skladu s primjenjivim zahtjevima.

(c) U okviru razvoja programa nadzora uspostavljenog u skladu sa stavkom ARO.GEN.305, nadležno tijelo uspostavlja godišnji program za obavljanje inspekcijskih pregleda zrakoplova na stajanci. Ovaj program:

1. temelji se na proračunskoj metodologiji kojom se uzimaju u obzir povijesni podaci o broju i prirodi operatora i broju njihovih slijetanja na njegove aerodrome, kao i sigurnosni rizici; i

2. omogućuje nadležnom tijelu davanje prioriteta inspekcijskim pregledima zrakoplova na temelju popisa iz stavka ARO.RAMP.105 točke (a).

(d) Kada to smatra potrebnim, Agencija u suradnji s državama članicama na čijem se državnom području obavlja inspekcijski pregled, obavlja inspekcijske preglede zrakoplova na stajanci kako bi provjerila sukladnost s primjenjivim zahtjevima u svrhu:

1. certifikacijskih zadaća koje su Uredbom (EZ) br. 216/2008 dodijeljene Agenciji;

▼B

2. inspekcijskih pregleda standardiziranja država članica; ili

3. inspekcijskih pregleda organizacije kako bi se provjerila sukladnost s primjenjivim zahtjevima u potencijalno nesigurnim situacijama.

ARO.RAMP.105 Kriteriji određivanja prioriteta

(a) Za određivanje prioriteta inspekcijskih pregleda na stajanci, Agencija dostavlja nadležnim tijelima popis operatora ili zrakoplova za koje je utvrđeno da predstavljaju potencijalni rizik.

(b) Ovaj popis uključuje:

1. operatore zrakoplova utvrđene na temelju analize raspoloživih podataka u skladu sa stavkom ARO.RAMP.150 točkom(b) podtočkom 4.;

2. operatore ili zrakoplove o kojima je Agenciju obavijestila Europska komisija, a koji su utvrđeni na temelju:

i. mišljenja koje je u kontekstu provedbe Uredbe (EZ) br. 2111/2005 dalo Povjerenstvo za sigurnost zračnog prometa (ASC), da je potrebna daljnja provjera djelotvorne usklađenosti s relevantnim standardima sigurnosti, kroz sustavne inspekcijske preglede na stajanci; ili

ii. informacija koje je Europska komisija dobila od država članica, u skladu s člankom 4. stavkom 3. Uredbe (EZ) br. 2111/2005;

3. zrakoplove kojima operatori uključeni u Prilog B popisa operatora koji podliježu zabrani letenja u skladu s Uredbom (EZ) br. 2111/2005 lete u područje koje podliježe odredbama Ugovora;

4. zrakoplove kojima operiraju operatori certificirani u državi koja provodi regulatorni nadzor nad operatorima uključenim u popis iz podtočke 3.;

▼M15

5. zrakoplove kojima se služi operator iz treće zemlje koji prvi put leti na područje, unutar ili iz područja koje podliježe odredbama Ugovora ili čije je odobrenje, izdano u skladu s Uredbom (EU) br. 452/2014, ograničeno ili obnovljeno nakon privremenog oduzimanja ili opoziva.

▼B

(c) Popis se izrađuje u skladu s postupcima koje utvrđuje Agencija, nakon svakog ažuriranja popisa Zajednice na kojem se nalaze operatori koji podliježu zabrani letenja u skladu s Uredbom (EZ) br. 2111/2005, a u svakom slučaju najmanje svaka četiri mjeseca.

▼M12

ARO.RAMP.106 Testiranje na alkohol

(a) Nadležno tijelo provodi testiranje letačke i kabinske posade na alkohol.

(b) Agencija stavlja na raspolaganje nadležnim tijelima popis operatora iz Unije i iz trećih zemalja u svrhu davanja prednosti testiranju na alkohol u okviru programa inspekcijskih pregleda na stajanci u skladu s ARO.RAMP.105 na temelju analize rizika koju obavlja Agencija, uzimajući u obzir pouzdanost i učinkovitost postojećih programa testiranja.

(c) Pri odabiranju operatora čija se letačka i kabinska posada testira na alkohol nadležno tijelo služi se popisom utvrđenim u skladu s točkom (b).

▼M12

(d) U svim slučajevima kada se podaci o testiranju na alkohol uvrštavaju u centraliziranu bazu podataka u skladu s točkom ARO.RAMP.145 podtočkom (b) nadležno tijelo osigurava da ti podaci ne sadržavaju osobne podatke članova posade.

(e) Ako postoji opravdan razlog ili sumnja, testiranje na alkohol može se provesti u svakom trenutku.

(f) Metodologija za testiranje na alkohol podrazumijeva priznate standarde kvalitete kojima se osiguravaju točni rezultati testiranja.

(g) Članu letačke posade ili članu kabinske posade koji odbije surađivati tijekom testiranja ili za kojeg je pozitivnim testom utvrđeno da je pod utjecajem alkohola ne dopušta se obavljanje dužnosti.

▼B

ARO.RAMP.110 Prikupljanje informacija

Nadležno tijelo prikuplja i obrađuje sve informacije koje se smatraju korisnima za obavljanje inspekcijskih pregleda na stajanci.

ARO.RAMP.115 Kvalifikacija inspektora koji obavljaju inspekcijske preglede na stajanci

(a) Nadležno tijelo i Agencija imaju kvalificirane inspektore za obavljanje inspekcijskih pregleda na stajanci.

(b) Inspektori koji obavljaju inspekcijske preglede na stajanci:

1. imaju potrebno zrakoplovno obrazovanje ili praktično znanje relevantno za njihovo područje (njihova područja) inspekcijskih pregleda;

2. uspješno su završili:

i. odgovarajuće posebno teoretsko i praktično osposobljavanje, iz jednog ili više sljedećih područja inspekcije:

(A) pilotska kabina;

(B) sigurnost u kabini;

(C) stanje zrakoplova;

(D) teret;

ii. odgovarajuće praktično osposobljavanje na radnom mjestu koje obavlja viši inspektor za obavljanje inspekcijskih pregleda na stajanci imenovan od strane nadležnog tijela ili Agencije;

▼M15

3. održavaju valjanost svoje kvalifikacije periodičnim osposobljavanjem i obavljanjem najmanje 12 inspekcijskih pregleda po kalendarskoj godini.

▼B

(c) Osposobljavanje iz točke (b) podtočke 2. alineje i. obavlja nadležno tijelo ili bilo koja organizacija za osposobljavanje odobrena u skladu sa stavkom ARO.RAMP.120 točkom (a).

(d) Agencija izrađuje i održava nastavni plan osposobljavanja te poboljšava organizaciju tečajeva osposobljavanja i radionica za inspektore kako bi se poboljšalo razumijevanje i ujednačena provedba ovog poddijela.

(e) Agencija olakšava i usklađuje program razmjene inspektora kako bi se inspektorima omogućilo stjecanje praktičnog iskustva i doprinijelo usklađivanju postupaka.

ARO.RAMP.120 Odobravanje organizacija za osposobljavanje

(a) Nadležno tijelo odobrava organizaciju za osposobljavanje čije je glavno sjedište na državnom području odgovarajuće države članice, kada utvrdi da je organizacija za osposobljavanje:

1. imenovala rukovoditelja osposobljavanja koji posjeduje dobre sposobnosti upravljanja, kako bi se osiguralo da je osposobljavanje koje se pruža, u skladu s primjenjivim zahtjevima;

▼B

2. ima na raspolaganju mogućnosti i nastavnu opremu prikladne za vrstu osposobljavanja koju pruža;

3. pruža osposobljavanje u skladu s nastavni planom koji je razvila Agencija u skladu sa stavkom ARO.RAMP.115 točkom (d);

4. koristi kvalificirane instruktore za osposobljavanje.

(b) Ako tako zahtijeva nadležno tijelo, provjeru usklađenosti i trajne usklađenosti sa zahtjevima iz točke (a) obavlja Agencija.

(c) Organizacija za osposobljavanje mora biti odobrena za pružanje jedne ili više sljedećih vrsta osposobljavanja:

1. početno teoretsko osposobljavanje;

2. početno praktično osposobljavanje;

3. periodično osposobljavanje.

ARO.RAMP.125 Provođenje inspekcijskih pregleda na stajanci

▼M15

(a) Inspekcijski pregledi na stajanci obavljaju se na standardiziran način.

▼B

(b) Pri obavljanju inspekcijskog pregleda na stajanci, inspektori ulažu sva svoja nastojanja kako bi se izbjeglo neutemeljeno kašnjenje zrakoplova koji je podvrgnut inspekcijskom pregledu.

▼M15

(c) Nakon završetka inspekcijskog pregleda na stajanci glavni pilot ili, u njegovoj odsutnosti, drugi član letačke posade ili predstavnik operatora, obavješćuje se o rezultatima inspekcijskih pregleda na stajanci.

▼B

ARO.RAMP.130 Kategorizacija nalaza

Za svaku stavku inspekcijskog pregleda, definirane su, kao nalazi, tri kategorije moguće nesukladnosti s primjenjivim zahtjevima. Takvi se nalazi kategoriziraju na sljedeći način:

1. nalaz kategorije 3. je bilo koja utvrđena značajna nesukladnost s primjenjivim zahtjevima ili uvjetima certifikata, koja ima veliki utjecaj na sigurnost;

2. nalaz kategorije 2. je bilo koja utvrđena nesukladnost s primjenjivim zahtjevima ili uvjetima certifikata, koja ima značajan utjecaj na sigurnost;

3. nalaz kategorije 1. je bilo koja utvrđena nesukladnost s primjenjivim zahtjevima ili uvjetima certifikata, koja ima mali utjecaj na sigurnost.

ARO.RAMP.135 Naknadne mjere u vezi s nalazima

(a) Za nalaz kategorije 2. ili 3., nadležno tijelo ili, prema potrebi, Agencija:

1. obavješćuje operatora o nalazu u pisanom obliku, uključujući zahtjev za dokaz o poduzetim korektivnim mjerama; i

2. obavješćuje nadležno tijelo države operatora i, prema potrebi, države u kojoj je zrakoplov registriran i u kojoj je bila izdana licenca letačke posade. Prema potrebi, nadležno tijelo ili Agencija zahtijevaju potvrdu njihovog primitka korektivnih mjera koje je poduzeo operator u skladu sa stavcima ARO.GEN.350 ili ARO.GEN.355.

(b) Uz točku (a), u slučaju nalaza kategorije 3., nadležno tijelo poduzima trenutačne mjere:

1. uvođenjem ograničenja u pogledu letačkih operacija zrakoplova;

2. zahtijevanjem trenutačnih korektivnih mjera;

3. prizemljenjem zrakoplova u skladu sa stavkom ARO.RAMP.140; ili

4. uvođenjem trenutačne zabrane letenja u skladu s člankom 6. Uredbe (EZ) br. 2111/2005.

▼B

(c) Kada Agencija dobije nalaz kategorije 3., ona od nadležnog tijela države u kojoj je zrakoplov sletio zahtijeva poduzimanje odgovarajućih mjera u skladu s točkom (b).

ARO.RAMP.140 Prizemljenje zrakoplova

(a) U slučaju nalaza kategorije 3., kada se čini da se namjerava ili da je vjerojatno da će se zrakoplovom letjeti, a da operator ili vlasnik nije izveo odgovarajuće korektivne mjere, nadležno tijelo:

1. obavješćuje glavnog pilota/zapovjednika ili operatora da se do daljnje obavijesti ne dopušta započinjanje leta zrakoplovom; i

2. prizemljuje taj zrakoplov.

(b) Nadležno tijelo države u kojoj je zrakoplov prizemljen odmah o tome obavješćuje nadležno tijelo države operatora i države u kojoj je zrakoplov registriran, prema potrebi, te Agenciju ako prizemljeni zrakoplov upotrebljava operator iz treće zemlje.

(c) Nadležno tijelo, u suradnji s državom operatora i državom registracije, propisuje potrebne uvjete pod kojima se može dopustiti uzlijetanje zrakoplova.

(d) Ako neusklađenost utječe na valjanost svjedodžbe o plovidbenosti zrakoplova, nadležno tijelo može ukinuti prizemljenje tek kada operator predoči dokaze:

1. da je ponovno uspostavljena usklađenost s primjenjivim zahtjevima;

▼M15

2. da je dobio dozvolu za letenje u skladu s Uredbom (EU) br. 748/2012 za zrakoplov registriran u nekoj državi članici;

▼B

3. dozvolu za letenje ili odgovarajući dokument države registracije ili države operatora za zrakoplov registriran u trećoj zemlji kojim operira operator iz EU-a ili treće zemlje; i

4. prema potrebi, dopuštenje trećih zemalja preko kojih će letjeti.

ARO.RAMP.145 Izvješćivanje

(a) Informacije prikupljene u skladu sa stavkom ARO.RAMP.125 točkom (a) unose se u centraliziranu bazu podataka iz stavka ARO.RAMP.150 točke (b) podtočke 2. u roku od 21 kalendarskog dana nakon inspekcijskog pregleda.

(b) Nadležno tijelo ili Agencija unose u centraliziranu bazu podataka svaku informaciju koja je korisna za primjenu Uredbe (EZ) br. 216/2008 i njezinih provedbenih pravila te za obavljanje zadaća Agencije koje su joj dodijeljene ovim Prilogom, uključujući relevantne informacije iz stavka ARO.RAMP.110.

(c) Kada god informacije iz stavka ARO.RAMP.110 pokažu da postoji potencijalna prijetnja za sigurnost, takve se informacije također bez odlaganja priopćavaju svim nadležnim tijelima i Agenciji.

(d) Kada god informacije o manjkavosti zrakoplova nadležnom tijelu dostavi neka osoba, ne navodi se identitet izvora informacija iz stavka ARO.RAMP.110 i stavka ARO.RAMP.125 točke (a).

▼B

ARO.RAMP.150 Zadaće Agencije u pogledu koordinacije

(a) Agencija upravlja i operira alatima i postupcima potrebnim za pohranjivanje i razmjenu:

▼M15

1. informacija iz točke ARO.RAMP.145;

▼B

2. informacija dobivenih od trećih zemalja ili međunarodnih organizacija s kojima je EU sklopila odgovarajuće sporazume ili od organizacija s kojima je Agencija sklopila odgovarajuće sporazume u skladu s člankom 27. stavkom 2. Uredbe (EZ) br. 216/2008.

(b) Ovo upravljanje uključuje sljedeće zadaće:

1. pohranjivanje podataka iz država članica koji su relevantni za sigurnosne informacije o zrakoplovima koji slijeću na aerodrome smještene na području koje podliježe odredbama Ugovora;

2. razvoj, održavanje i trajno ažuriranje centralizirane baze podataka koja sadrži sve informacije iz točke (a) podtočaka 1. i 2.;

3. osiguravanje potrebnih izmjena i unapređenja aplikacije baze podataka;

4. analiziranje centralizirane baze podataka i drugih relevantnih informacija o sigurnosti zrakoplova i letačkih operacija te na temelju toga:

i. savjetovanje Komisije i nadležnih tijela o trenutačnim mjerama ili naknadnoj politici;

ii. obavješćivanje Komisije i nadležnih tijela o mogućim sigurnosnim problemima;

iii. predlaganje koordiniranih mjera Komisiji i nadležnim tijelima, kada je to potrebno radi sigurnosti, te osiguravanje koordinacije takvih mjera na tehničkoj razini;

5. povezivanje s drugim europskim institucijama i tijelima, međunarodnim organizacijama i nadležnim tijelima trećih zemalja radi razmjene informacija.

ARO.RAMP.155 Godišnje izvješće

Agencija izrađuje i dostavlja Komisiji godišnje izvješće o sustavu inspekcijskih pregleda na stajanci, koje sadrži najmanje sljedeće informacije:

(a) status napretka sustava;

(b) status inspekcijskih pregleda obavljenih u toj godini;

(c) analizu rezultata inspekcijskih pregleda s naznačenim kategorijama nalaza;

(d) mjere poduzete tijekom godine;

(e) prijedloge za daljnje poboljšanje sustava inspekcijskih pregleda na stajanci; i

(f) priloge koji sadrže popise inspekcijskih pregleda razvrstanih prema državi operacije, tipu zrakoplova, operatoru i omjerima po stavkama.

▼B

ARO.RAMP.160 Informiranje javnosti i zaštita informacija

(a) Informacije dobivene u skladu sa stavcima ARO.RAMP.105 i ARO.RAMP.145 države članice upotrebljavaju samo za potrebe Uredbe (EZ) br. 216/2008 i njezinih provedbenih pravila i te informacije moraju na odgovarajući način zaštititi.

(b) Agencija jednom godišnje objavljuje skupno izvješće o informacijama koje se stavlja na raspolaganje javnosti i sadrži analizu informacija dobivenih u skladu sa stavkom ARO.RAMP.145. Ovo izvješće mora biti jednostavno i lako razumljivo, bez navođenja identiteta izvora informacija.

▼M20

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]:

Vrste 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, uključujući posebna odobrenja koja je izdala treća zemlja, ako je primjenjivo).

Ako je primjenjivo, pojedinosti o ovlaštenjima za specijalizirane operacije (priložiti ovlaštenja).

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 nastavit će 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, ispunjava zahtjeve iz Priloga III. (dio-ORO), Priloga V. (dio-SPA), Priloga VI. (dio-NCC) ili Priloga VIII. (dio-SPO) Uredbi (EU) br. 965/2012 i svi će se letovi izvoditi u skladu s odredbama operativnog priručnika kako se zahtijeva u točki ORO.GEN.110 podtočki (b) Priloga III. (dio-ORO).

☐ Svi zrakoplovi kojima se leti imaju valjanu svjedodžbu o plovidbenosti u skladu s Uredbom Komisije (EU) br. 748/2012 ili ispunjavaju posebne zahtjeve o plovidbenosti primjenjive na zrakoplov registriran u trećoj zemlji koji podliježe sporazumu o najmu.

☐ Svi članovi letačke posade imaju dozvolu u skladu s Prilogom I. Uredbi Komisije (EU) br. 1178/2011 kako se zahtijeva u točki ORO.FC.100 podtočki (c) Priloga III. Uredbi (EU) br. 965/2012, a članovi kabinske posade, ako je primjenjivo, osposobljeni su u skladu s poddijelom CC Priloga III. (dio-ORO).

▼**M20**

☐ Ako je primjenjivo, operator provodi i dokazuje sukladnost s priznatom normom industrije. Upućivanje na normu: Certifikacijsko tijelo: Datum zadnje revizije sukladnosti:
☐ Operator će 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 (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) Priloga III. (dio-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 svjedodžbe zračnog prijevoznika (AOC), navesti broj AOC-a nositelja. (4) 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 uključuju ime organizacije, adresu i upućivanje na odobrenje. (6) (a) operacije s bilo kojim 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)”, poddio G „PRIJEVOZ OPASNIH ROBA”, poddio K „HELIKOPTERSKE OPERACIJE NA MORU”, i poddio M „ELEKTRONIČKE LETAČKE TORBE (EFB-i)”.

▼**M21**

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	☐	☐		

▼M21

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 ([22])				

([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.

▼**M15**

Dodatak III.

Popis posebnih odobrenja

Nekomercijalne operacije

Specijalizirane operacije

(koje podliježu uvjetima navedenima u odobrenju i operativnom priručniku ili letačkom priručniku)

Tijelo izdavatelj ([1]):		
Popis posebnih odobrenja br. ([2]): Ime operatora: Datum ([3]): Potpis:		
Model zrakoplova i registracijske oznake ([4]):		
Vrste specijaliziranih operacija, ako je primjenjivo: ☐ ([5])…		
Posebna odobrenja ([6])	Specifikacija ([7])	Napomene
…		
…		
…		
…		

([1]) Navesti ime i podatke za kontakt.
([2]) Navesti odgovarajući broj.
([3]) Datum izdavanja posebnih odobrenja (dd.mm.gggg.) i potpis predstavnika nadležnog tijela.
([4]) Navesti oznaku CAST-a (*Commercial Aviation Safety Team*)/ICAO-a za marku, model i seriju zrakoplova ili glavnu seriju, ako je serija određena (npr. Boeing-737-3K2 ili Boeing-777-232). Taksonomija CAST-a i ICAO-a dostupna je na: http://www.intlaviationstandards.org/
Registracijske oznake moraju se navesti u popisu posebnih odobrenja ili u operativnom priručniku. U potonjem slučaju u popisu posebnih odobrenja upućuje se na povezanu stranicu operativnog priručnika.
([5]) Navesti vrstu operacije, npr. poljoprivreda, građevinarstvo, fotografija, izmjera, promatranje i patroliranje, oglašavanje u zraku, probni letovi nakon održavanja.
([6]) U ovom stupcu navesti sve odobrene operacije, npr. opasne tvari, LVO, RVSM, PBN, MNPS, HOFO.
([7]) U ovom stupcu navesti najblaže kriterije za svako odobrenje, npr. visina odluke i minimume za RVR za CAT II.

EASA obrazac 140., izdanje 2.

▼**M15**

Dodatak IV.

OVLAŠTENJE VISOKORIZIČNIH KOMERCIJALNIH SPECIJALIZIRANIH OPERACIJA	
Tijelo izdavatelj ([1]): Br. ovlaštenja ([2]):	
Ime operatora ([3]): Adresa operatora ([4]): Telefon ([5]): Telefaks: E-pošta:	
Model zrakoplova i registracijske oznake ([6]):	
Ovlaštene specijalizirane operacije ([7]):	
Ovlašteno područje ili mjesto operacije ([8]):	
Posebna ograničenja ([9]):	
Ovime se potvrđuje da je … ovlašten za izvođenje visokorizičnih komercijalnih specijaliziranih operacija u skladu s ovim ovlaštenjem, standardnim operativnim postupcima operatora, Prilogom V. Uredbi (EU) 2018/1139 i njezinim delegiranim i provedbenim aktima.	
Datum izdavanja ([10]):	Ime i potpis ([11]): Funkcija:

([1]) Ime i podaci za kontakt nadležnog tijela
([2]) Navesti povezani broj ovlaštenja.
([3]) Navesti registrirano ime operatora i poslovno ime, ako se razlikuje. Ispred poslovnog imena upisati „Dba” („Doing business as” – „posluje kao”).
([4]) Adresa glavnog sjedišta operatora.
([5]) Broj telefona i telefaksa glavnog sjedišta operatora, uključujući pozivni broj države. Navesti adresu e-pošte ako postoji.
([6]) Navesti oznaku CAST-a (*Commercial Aviation Safety Team*)/ICAO-a za marku, model i seriju zrakoplova ili glavnu seriju, ako je serija određena (npr. Boeing-737-3K2 ili Boeing-777-232). Taksonomija CAST-a i ICAO-a dostupna je na: http://www.intlaviationstandards.org. Registracijske oznake moraju se navesti u popisu posebnih odobrenja ili u operativnom priručniku. U potonjem slučaju u popisu posebnih odobrenja upućuje se na povezanu stranicu operativnog priručnika.
([7]) Navesti vrstu operacije, npr. poljoprivreda, građevinarstvo, fotografija, izmjera, promatranje i patroliranje, oglašavanje u zraku, probni letovi nakon održavanja.
([8]) Navesti zemljopisna područja ili lokacije ovlaštene operacije (po zemljopisnim koordinatama, području letnih informacija ili nacionalnim ili regionalnim granicama).
([9]) Navesti primjenjiva posebna ograničenja (npr. samo po pravilima vizualnog letenja (VFR), samo danju itd.).
([10]) Datum izdavanja ovlaštenja (dd.mm.gggg.).
([11]) Funkcija, ime i potpis predstavnika nadležnog tijela. Na ovlaštenje se može staviti i službeni pečat.

EASA obrazac 151., izdanje 2.

▼B

PRILOG III.

ZAHTJEVI KOJE U POGLEDU LETAČKIH OPERACIJA MORAJU ISPUNJAVATI ORGANIZACIJE

[DIO-ORO]

ORO.GEN.005 Opseg

▼M4

Ovim se Prilogom utvrđuju zahtjevi kojih se mora pridržavati zračni prijevoznik koji obavlja:

(a) operacije komercijalnog zračnog prijevoza (CAT);

(b) komercijalne specijalizirane operacije;

(c) nekomercijalne operacije s kompleksnim zrakoplovima na motorni pogon;

(d) nekomercijalne specijalizirane operacije s kompleksnim zrakoplovima na motorni pogon.

▼B

PODDIO GEN

OPĆI ZAHTJEVI

ODJELJAK 1.

Općenito

ORO.GEN.105 Nadležno tijelo

Za potrebe ovog Priloga, za operatore s glavnim sjedištem u državi članici, nadležno tijelo koje provodi nadzor nad operatorima koji podliježu obvezi certifikacije ►M4 ili ovlaštenja specijalizirane operacije ◄ ►M1 ili odobrenja ◄ je nadležno tijelo koje imenuje država članica.

ORO.GEN.110 Odgovornosti operatora

▼M4

(a) Operater je odgovoran za upravljanje zrakoplovom u skladu s Prilogom IV. Uredbi (EZ) br. 216/2008, kako je primjenjivo, relevantnim zahtjevima ovog Priloga i svojom svjedodžbom operatera zrakoplova ili ovlaštenjem specijaliziranog upravljanja (SPO ovlaštenjem) ili izjavom.

▼B

(b) Svaki se let obavlja u skladu s odredbama operativnog priručnika.

(c) Operator uspostavlja i održava sustav za obavljanje operativnog nadzora nad bilo kojim letom koji se obavlja u skladu s uvjetima iz njegovog certifikata ►M4 , ovlaštenja operatera zrakoplova ◄►M1 ili odobrenja ◄.

(d) Operator osigurava da je njegov zrakoplov opremljen i da su njegove posade kvalificirane u skladu sa zahtjevima za područje i vrstu operacije.

(e) Operator osigurava da je sve osoblje, koje je dodijeljeno ili izravno uključeno u zemaljske i letačke operacije, dobilo pravilne upute, da je dokazalo svoje sposobnosti za obavljanje svojih posebnih zadaćama te da je svjesno svojih odgovornosti i povezanosti takvih zadaća s operacijom kao cjelinom.

▼M5

(f) Operator utvrđuje postupke i upute za sigurne operacije svakog tipa zrakoplova u kojima se navode dužnosti i odgovornosti zemaljskog osoblja i članova posade za sve vrste operacija na zemlji i tijekom leta. Tim postupcima i uputama ne smije se zahtijevati da bilo koji član posade obavlja bilo kakve druge aktivnosti tijekom kritičnih faza leta osim onih koje su potrebne za siguran rad zrakoplova. U te postupke i upute moraju biti uključeni i postupci i upute za neometanu pilotsku kabinu.

▼B

(g) Operator osigurava da je sve osoblje upoznato da se mora pridržavati zakona i drugih propisa onih država u kojima se obavljaju operacije i koji se odnose na obavljanje njihovih zadaća.

▼M15

(h) Operator za svaki tip zrakoplova sastavlja kontrolnu listu koju svi članovi posade moraju upotrebljavati u svim fazama leta u uobičajenim, neuobičajenim i hitnim uvjetima kako bi se zajamčilo da se poštuju operativni postupci iz operativnog priručnika. Pri osmišljavanju i upotrebi kontrolnih lista uzimaju se u obzir ljudski čimbenici i najnovija relevantna dokumentacija nositelja odobrenja projekta.

▼B

(i) Operator određuje postupke planiranja leta kako bi osigurao sigurno obavljanje leta na temelju uvažavanja performansi zrakoplova, drugih operativnih ograničenja i očekivanih relevantnih uvjeta na predviđenoj ruti i na predmetnim aerodromima ili operativnim površinama. Ti se postupci uključuju u operativni priručnik.

▼M10

(j) Operator uspostavlja i održava programe osposobljavanja osoblja u vezi s opasnom robom u skladu s tehničkim uputama. Ti programi osposobljavanja razmjerni su odgovornostima osoblja. Programi osposobljavanja operatora koji obavljaju operacije komercijalnog zračnog prijevoza (dalje u tekstu: CAT), neovisno o tome prevoze li opasnu robu ili ne, te operatora koji obavljaju druge operacije osim CAT operacija, navedene u točkama (b), (c) i (d) točke ORO.GEN.005, kojima se prevozi opasna roba, podliježu reviziji i odobrenju nadležnog tijela.

▼M14

(k) Neovisno o točki (j), operateri koji obavljaju komercijalne operacije bilo kojim od sljedećih zrakoplova dužni su osigurati da je letačka posada primila odgovarajuću obuku ili upute kako bi im se omogućilo da prepoznaju neprijavljenu opasnu robu koju putnici unesu sa sobom ili koja se unosi kao teret:

1. avionom pogonjenim jednim elisnim motorom najviše dopuštene mase pri uzlijetanju od 5 700 kg ili manje te s najvećim operativnim brojem putničkih sjedala (MOPSC) od pet ili manje, koji prema VFR-u danju polijeću i slijeću na isti aerodrom ili operativnu površinu;

2. jednomotornim helikopterima koji nisu kompleksni helikopteri na motorni pogon, s najvećim operativnim brojem putničkih sjedala od 5 ili manje, koji polijeću i slijeću na isti aerodrom ili operativnu površinu, prema VFR-u danju.

▼B

ORO.GEN.115 ►M4 Prijava za svjedodžbu operatera zrakoplova ◄

(a) Zahtjev za izdavanje ►M4 zračnog ◄ certifikata operatora ili izmjenu postojećeg certifikata podnosi se u obliku i na način koji odredi nadležno tijelo, uzimajući u obzir primjenjive zahtjeve Uredbe (EZ) br. 216/2008 i njezinih provedbenih pravila.

(b) Podnositelji zahtjeva za prvi certifikat dostavljaju nadležnom tijelu dokumentaciju koja pokazuje kako će oni ispunjavati zahtjeve utvrđene u Uredbi (EZ) br. 216/2008 i njezinim provedbenim pravilima. Ova dokumentacija sadrži postupke kojima se opisuje kako će upravljati promjenama za koje se ne zahtijeva prethodno odobrenje i kako će o njima izvješćivati.

▼B

ORO.GEN.120 Načini usklađivanja

(a) Za uspostavljanje sukladnosti s Uredbom (EZ) br. 216/2008 i njezinim provedbenim pravilima operator može upotrebljavati alternativne načine usklađivanja, u odnosu na one koje je usvojila Agencija.

(b) Kada operator koji podliježe certificiranju želi za uspostavljanje sukladnosti s Uredbom (EZ) br. 216/2008 i njezinim provedbenim pravilima upotrebljavati alternativne načine usklađivanja u odnosu na prihvatljive načine usklađivanja (AMC) koje je donijela Agencija, prije njihove provedbe mora nadležnom tijelu dostaviti potpuni opis tih alternativnih načina usklađivanja. Ovaj opis uključuje bilo kakve izmjene priručnika ili postupaka koje bi mogle biti relevantne, kao i ocjenu kojom se dokazuje da su ispunjeni zahtjevi provedbenih pravila.

Operator može provesti ove alternativne načine usklađivanja podložno prethodnom odobrenju nadležnog tijela i nakon primitka obavijesti, kako je propisano u stavku ARO.GEN.120 točki (d).

▼M1

(c) Operator koji mora izjaviti svoju aktivnost nadležnom tijelu dostavlja popis drugih postupaka usklađivanja koje koristi kako bi se utvrdila sukladnost s Uredbom (EZ) br. 216/2008 i njezinim provedbenim pravilima.

▼M4

(d) Kada operater podložan ovlaštenju SPO poželi upotrijebiti alternativne načine sukladnosti, suglasan je s točkom (b) svaki puta kada takvi alternativni načini sukladnosti utječu na standardne operativne postupke koji su dio ovlaštenja i s točkom (c) u vezi izjavljenog dijela njegove organizacije i operacije.

▼B

ORO.GEN.125 ►M4 Uvjeti odobrenja i povlastice imatelja svjedodžbe operatera zrakoplova ◄

Certificirani se operator mora pridržavati opsega i povlastica određenih u operativnim specifikacijama koje su priložene certifikatu operatora.

ORO.GEN.130 ►M4 Promjene povezane s imateljem svjedodžbe operatera zrakoplova ◄

(a) Za bilo koju promjenu koja utječe na:

1. opseg certifikata ili operativne specifikacije operatora; ili

2. bilo koje elemente sustava upravljanja operatora, kako se zahtijeva u stavku ORO.GEN.200 točki (a) podtočkama 1. i 2.;

zahtijeva se prethodno odobrenje nadležnog tijela.

(b) Za bilo koje promjene za koje se zahtijeva prethodno odobrenje u skladu s Uredbom (EZ) br. 216/2008 i njezinim provedbenim pravilima, operator mora podnijeti zahtjev i dobiti odobrenje koje izdaje nadležno tijelo. Zahtjev se podnosi prije provođenja bilo kakve takve promjene, kako bi nadležno tijelu moglo utvrditi trajnu usklađenosti s Uredbom (EZ) br. 216/2008 i njezinim provedbenim pravilima i, prema potrebi, izmijeniti certifikat operatora i povezane uvjete odobrenja koji su mu priloženi.

Operator dostavlja nadležnom tijelu svu odgovarajuću dokumentaciju.

▼B

Promjena se provodi tek nakon primitka formalnog odobrenja nadležnog tijela u skladu sa stavkom ARO.GEN.330.

Tijekom takvih promjena, operator djeluje u skladu s uvjetima koje, prema potrebi, propisuje nadležno tijelo.

(c) Svim promjenama za koje se ne zahtijeva prethodno odobrenje, upravlja se te se o njima obavješćuje nadležno tijelo, kako je određeno u postupku koji je odobrilo nadležno tijelo u skladu sa stavkom ARO.GEN.310 točkom (c).

ORO.GEN.135 ►M4 Trajna valjanost svjedodžbe operatera zrakoplova ◄

▼M15

(a) Svjedodžba operatora ostaje valjana ako su ispunjeni svi sljedeći uvjeti:

1. operator i dalje ispunjava relevantne zahtjeve iz Uredbe (EU) 2018/1139 i njezinih delegiranih i provedbenih akata, uzimajući u obzir odredbe povezane s postupanjem s nalazima iz točke ORO.GEN.150 ovog Priloga;

2. nadležnom tijelu odobren je pristup operatoru u skladu s točkom ORO.GEN.140 ovog Priloga kako bi utvrdilo kontinuiranu sukladnost s relevantnim zahtjevima Uredbe (EU) 2018/1139 i njezinih delegiranih i provedbenih akata;

3. svjedodžba nije otkazana ni opozvana.

▼B

(b) Nakon opoziva ili otkazivanja, certifikat se bez odlaganja vraća nadležnom tijelu.

ORO.GEN.140 Pristup

▼M15

(a) Za potrebe utvrđivanja sukladnosti s relevantnim zahtjevima iz Uredbe (EU) 2018/1139 i njezinih delegiranih i provedbenih akata, operator u svakom trenutku mora dopustiti pristup bilo kojem objektu, zrakoplovu, dokumentu, evidenciji, podacima, postupcima ili bilo kojem drugom materijalu relevantnom za njegovu djelatnost koja podliježe certificiranju, ovlaštenju za specijaliziranu operaciju ili izjavi, bez obzira na to obavlja li je na temelju ugovora, bilo kojoj osobi koju je ovlastilo jedno od sljedećih tijela:

1. nadležno tijelo utvrđeno u točki ORO.GEN.105 Priloga III. ovoj Uredbi;

2. tijelo koje djeluje u skladu s odredbama točke ARO.GEN.300 podtočaka (d) i (e) ili poddijela RAMP Priloga II. ovoj Uredbi.

▼B

(b) Pristup zrakoplovima iz točke (a) ►M4 , u slučaju komercijalnog zračnog prijevoza, ◄ uključuje mogućnost ulaska u zrakoplov i ostanka u njemu tijekom letačkih operacija, osim ako zapovjednik zrakoplova u interesu sigurnosti, u skladu sa stavkom CAT.GEN.MPA.135, odluči drukčije u pogledu pilotske kabine.

ORO.GEN.150 Nalazi

Nakon primitka obavijesti o nalazima, operator:

(a) utvrđuje temeljni uzrok neusklađenosti;

(b) određuje plan korektivnih mjera; i

(c) pruža nadležnom tijelu zadovoljavajući dokaz o provedbi korektivnih mjera u roku dogovorenom s tim nadležnim tijelom u skladu sa stavkom ARO.GEN.350 točkom (d).

▼B

ORO.GEN.155 Trenutačna reakcija na sigurnosni problem

Operator provodi:

(a) bilo koje sigurnosne mjere koje odredi nadležno tijelo u skladu sa stavkom ARO.GEN.135 točkom (c); i

(b) bilo koje relevantne obvezne sigurnosne informacije koje izda Agencija, uključujući direktive o plovidbenosti.

ORO.GEN.160 Izvješćivanje o događajima

▼M15

(a) Operator obavješćuje nadležno tijelo i bilo koju drugu organizaciju za koju država operatora zahtijeva da bude obaviještena o bilo kakvoj nesreći, ozbiljnoj nezgodi i događaju kako su utvrđeni u Uredbi (EU) br. 996/2010 Europskog parlamenta i Vijeća ([1]) i Uredbi (EU) br. 376/2014.

▼M2

(b) Ne dovodeći u pitanje točku (a), operator izvješćuje nadležno tijelo i organizaciju odgovornu za projekt zrakoplova o svakoj nezgodi, neispravnosti, tehničkom nedostatku, prekoračenju tehničkih ograničenja ili događaju koji bi mogao razjasniti netočne, nepotpune ili nejasne informacije sadržane u podacima o operativnoj prikladnosti utvrđenim u skladu s Uredbom (EU) br. 748/2012, kao i o svim drugim izvanrednim okolnostima koje su ugrozile ili su mogle ugroziti siguran rad zrakoplova, a nisu dovele do nesreće ili ozbiljne nezgode.

▼M15

(c) Ne dovodeći u pitanje Uredbu (EU) br. 996/2010 i Uredbu (EU) br. 376/2014, izvješća iz podtočaka (a) i (b) izrađuju se u obliku i na način koji odredi nadležno tijelo i moraju sadržavati sve relevantne informacije o stanju koje su poznate operatoru.

▼B

(d) Izvješća se daju čim je to moguće, ali u svakom slučaju u roku od 72 sata od trenutka kada je operator identificirao stanje na koje se izvješće odnosi, osim ako je to onemogućeno zbog izvanrednih okolnosti.

(e) Kada je to relevantno, operator izrađuje naknadno izvješće u kojem navodi detalje mjera koje namjerava poduzeti kako bi spriječio slične događaje u budućnosti, čim se takve mjere utvrde. Ovo se izvješće izrađuju u obliku i na način koji odredi nadležno tijelo.

ODJELJAK 2.

Upravljanje

ORO.GEN.200 Sustav upravljanja

(a) Operator uspostavlja, provodi i održava sustav upravljanja, koji uključuje:

1. jasno definirane linije odgovornosti i nadležnosti u organizaciji operatora, uključujući izravnu odgovornost za sigurnost odgovornog rukovoditelja;

2. opis sveobuhvatnih filozofija i načela operatora u pogledu sigurnosti, što se naziva sigurnosnom politikom;

([1]) 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.).

▼B

3. identificiranje opasnosti u pogledu zrakoplovne sigurnosti koje proizlaze iz aktivnosti operatora, njihovu ocjenu i upravljanje povezanim rizicima, uključujući poduzimanje mjera za ublažavanje rizika i provjeravanje njihove učinkovitosti;

4. održavanje osposobljenosti i stručnosti osoblja za obavljanje njihovih zadaća;

5. dokumentaciju o svim ključnim procesima sustava upravljanja, uključujući proces upoznavanja osoblja s njihovim odgovornostima, i postupak za izmjenu te dokumentacije;

6. funkciju praćenja sukladnosti operatora s relevantnim zahtjevima. Praćenje sukladnosti uključuje sustav povratnih informacija o nalazima koje se dostavljaju odgovornom rukovoditelju, kako bi se, prema potrebi, osigurala učinkovita provedba korektivnih mjera; i

7. bilo koje dodatne zahtjeve propisane u odgovarajućim poddijelovima ovog Priloga ili drugih primjenjivih priloga.

(b) Sustav upravljanja odgovara veličini operatora te prirodi i složenosti njegovih aktivnosti, uzimajući u obzir opasnosti i povezane rizike svojstvene tim aktivnostima.

▼M4

ORO.GEN.205 Ugovorene aktivnosti

▼M15

(a) Pri ugovaranju ili kupovini proizvoda ili usluga kao dijela svojih aktivnosti operator se mora pobrinuti za sljedeće:

1. da su ugovoreni ili kupljeni proizvodi ili usluge u skladu s primjenjivim zahtjevima;

2. da se u sustavu upravljanja operatora uzmu u obzir sve opasnosti u pogledu sigurnosti zrakoplovstva povezane s ugovorenim ili kupljenim proizvodima ili uslugama.

▼M4

(b) Kada certificirani operater ili imatelj svjedodžbe operatera zrakoplova ugovara bilo koji dio svojih aktivnosti s organizacijom koja sama nije certificirana ili ovlaštena za obavljanje takve aktivnosti u skladu s ovim dijelom, organizacija s kojom je sklopljen ugovor radi na temelju odobrenja operatera. Organizacija koja sklapa ugovor osigurava da se nadležnom tijelu omogući pristup organizaciji s kojom je sklopljen ugovor, radi utvrđivanja trajne usklađenosti s primjenjivim zahtjevima.

▼B

ORO.GEN.210 Zahtjevi u vezi s osobljem

(a) Operator imenuje odgovornog rukovoditelja koji je ovlašten za osiguravanje da se sve aktivnosti mogu financirati i obavljati u skladu s primjenjivim zahtjevima. Odgovorni rukovoditelj je odgovoran za uspostavljanje i održavanje učinkovitog sustava upravljanja.

(b) Operator imenuje osobu ili skupinu osoba koje su odgovorne za osiguravanje da operator ostane usklađen s primjenjivim zahtjevima. Ta osoba je (te osobe su) u konačnici odgovorne odgovornom rukovoditelju.

(c) Operator mora imati dovoljno kvalificiranog osoblja, kako bi se planirane zadaće i aktivnosti obavljale u skladu s primjenjivim zahtjevima.

(d) Operator vodi odgovarajuću evidenciju o iskustvu, kvalificiranosti i osposobljenosti, kako bi dokazao sukladnost s točkom (c).

(e) Operator osigurava da je cjelokupno osoblje upoznato s pravilima i postupcima relevantnim za obavljanje njihovih zadaća.

▼B

ORO.GEN.215 Zahtjevi u pogledu opreme

Operator mora imati opremu koja mu omogućava obavljanje i upravljanje svim planiranim zadaćama i aktivnostima u skladu s primjenjivim zahtjevima.

ORO.GEN.220 Vođenje evidencije

(a) Operator uspostavlja sustav vođenja evidencije koji omogućava odgovarajuće pohranjivanje i pouzdanu sljedivost svih razvijenih aktivnosti, obuhvaćajući posebno sve elemente navedene u stavku ORO.GEN.200.

(b) Format evidencija određen je u postupcima operatora.

(c) Evidencije se pohranjuju na način kojim se osigurava zaštita od oštećenja, izmjene ili krađe.

▼M15

ODJELJAK 3.

Dodatni organizacijski zahtjevi

ORO.GEN.310 Upotreba zrakoplova navedenog na svjedodžbi zračnog prijevoznika za nekomercijalne operacije i specijalizirane operacije

(a) Zrakoplov može ostati naveden na AOC-u operatora ako se njime upravlja u bilo kojoj od sljedećih situacija:

1. nositelj AOC-a sam upravlja zrakoplovom za specijalizirane operacije u skladu s Prilogom VIII. (dio-SPO);

2. zrakoplovom upravljaju drugi operatori za nekomercijalne operacije zrakoplovima na motorni pogon ili za specijalizirane operacije koje se obavljaju u skladu s Prilogom VI. (dio-NCC), Prilogom VII. (dio-NCO) ili Prilogom VIII. (dio-SPO), pod uvjetom da se zrakoplov upotrebljava u neprekinutom razdoblju do najviše 30 dana.

(b) Ako se zrakoplov upotrebljava u skladu s podtočkom (a) podpodtočkom 2., nositelj AOC-a koji stavlja zrakoplov na raspolaganje i operator koji upotrebljava taj zrakoplov utvrđuju postupak:

1. u kojem moraju jasno navesti koji je operator odgovoran za operativnu kontrolu kojeg leta i opisati kako se operativna kontrola prenosi s jednog operatora na drugog;

2. u kojem moraju opisati postupak primopredaje prilikom vraćanja zrakoplova nositelju AOC-a.

Taj se postupak navodi u operativnom priručniku svakog operatora ili u ugovoru između nositelja AOC-a i operatora koji upotrebljava zrakoplov u skladu s podtočkom (a) podpodtočkom 2. Nositelj AOC-a sastavlja predložak takvog ugovora. Točka ORO.GEN.220 odnosi se na evidenciju tih ugovora.

Nositelj AOC-a i operator koji upotrebljava zrakoplov u skladu s podtočkom (a) podpodtočkom 2. moraju se pobrinuti za to da se relevantno osoblje upozna s postupkom.

(c) Nositelj AOC-a nadležnom tijelu podnosi opis postupka iz podtočke (b) radi prethodnog odobrenja.

Nositelj AOC-a s nadležnim tijelom dogovara način i učestalost dostave informacija o prijenosima operativne kontrole u skladu s točkom ORO.GEN.130 podtočkom (c).

(d) Kontinuiranom plovidbenošću zrakoplova koji se upotrebljava u skladu s podtočkom (a) upravlja organizacija odgovorna za kontinuiranu plovidbenost zrakoplova koji je uključen u AOC, u skladu s Uredbom (EU) br. 1321/2014.

▼M15

(e) Nositelj AOC-a koji stavlja zrakoplov na raspolaganje u skladu s podtočkom (a) mora:

1. u operativnom priručniku navesti registracijske oznake zrakoplova koji je stavio na raspolaganje i vrstu operacija koje se izvode tim zrakoplovom;

2. u svakom trenutku biti informiran i voditi evidenciju o svakom operatoru koji ima operativnu kontrolu nad zrakoplovom u svakom trenutku do vraćanja zrakoplova nositelju AOC-a;

3. osigurati da se u mjerama za utvrđivanje opasnosti, procjenu rizika i ublažavanje predvide sve operacije koje se izvode tim zrakoplovom.

(f) Pri operacijama iz Priloga VI. (dio-NCC) i Priloga VIII. (dio-SPO) operator koji upotrebljava zrakoplov u skladu s podtočkom (a) mora osigurati sljedeće:

1. da se svaki let koji se izvodi pod njegovom operativnom kontrolom zabilježi u sustavu tehničke knjige zrakoplova;

2. da se ne uvode promjene u zrakoplovnim sustavima ili konfiguraciji;

▼M16

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

▼M15

4. da nositelj AOC-a primi kopiju svakog izvješća o događaju povezanog s letovima koji se izvode tim zrakoplovom, a koje je sastavljeno u skladu s Uredbom (EU) br. 376/2014 i Provedbenom uredbom Komisije (EU) 2015/1018 ([1]).

▼B

PODDIO AOC

CERTIFICIRANJE OPERATORA ZRAKOPLOVA

ORO.AOC.100 Podnošenje zahtjeva za izdavanje svjedodžbe operatora zrakoplova

(a) Ne dovodeći u pitanje Uredbu (EZ) br. 1008/2008 Europskog parlamenta i Vijeća ([2]), prije započinjanja obavljanja komercijalnih zračnih ►M4 transportnih ◄ operacija, operator podnosi zahtjev za izdavanje i pribavlja svjedodžbu operatora zrakoplova (AOC), koju izdaje nadležno tijelo.

▼M4

(b) Operater dostavlja nadležnom tijelu sljedeće informacije:

1. službeno ime podnositelja zahtjeva te njegovo poslovno ime, adresu i adresu za primanje poštanskih pošiljaka;

2. opis predložene operacije, uključujući tip(ove) i broj zrakoplova kojima će upravljati;

3. opis sustava upravljanja, uključujući organizacijsku strukturu;

4. ime odgovornog rukovoditelja;

5. imena imenovanih osoba koje se zahtijevaju stavkom ORO.AOC.135 točkom (a) zajedno s njihovim kvalifikacijama i iskustvom;

([1]) Provedbena uredba Komisije (EU) 2015/1018 od 29. lipnja 2015. o utvrđivanju popisa u kojem se klasificiraju događaji u civilnom zrakoplovstvu koje treba obvezno prijaviti u skladu s Uredbom (EU) br. 376/2014 Europskog parlamenta i Vijeća (SL L 163, 30.6.2015., str. 1.).

([2]) SL L 293, 31.10.2008., str. 3.

▼M4

6. primjerak operativnog priručnika koji se zahtijeva stavkom ORO.MLR.100;

7. izjavu da je podnositelj zahtjeva provjerio svu dokumentaciju koja se šalje nadležnom tijelu i utvrdio da je ona u skladu s primjenjivim zahtjevima.

(c) Podnositelji zahtjeva moraju nadležnom tijelu dokazati:

▼M6

1. da ispunjavaju sve zahtjeve Priloga IV. Uredbi (EZ) br. 216/2008, ovog Priloga (dio-ORO), Priloga IV. (dio-CAT) i Priloga V. (dio-SPA) ovoj Uredbi te Priloga I. (dio 26) Uredbi (EU) 2015/640 ([1]);

▼M7

2. svi zrakoplovi kojima se upravlja imaju potvrdu o plovidbenosti (CofA) u skladu s Uredbom (EU) br. 748/2012 ili su u najmu bez posade u skladu s točkom ORO.AOC.110 točka (d); i

▼M4

3. da su njegova organizacija i upravljanje primjereni i pravilno usklađeni s opsegom i područjem operacije.

▼B

ORO.AOC.105 Operativne specifikacije i povlastice imatelja AOC-a

Povlastice operatora, uključujući one dodijeljene u skladu s Prilogom V. (dio-SPA), navode se u operativnim specifikacijama svjedodžbe.

ORO.AOC.110 Sporazum o najmu

Bilo kakvo uzimanje u najam

(a) Ne dovodeći pitanje Uredbu (EZ) br. 1008/2008, svaki ugovor o najmu koji se odnosi na zrakoplov koji koristi operator certificiran u skladu s ovim dijelom, podliježe prethodnom odobrenju nadležnog tijela.

▼M7

(b) Operator koji je certificiran u skladu s ovim Dijelom ne uzima u najam bez posade zrakoplove uvrštene na popis operatora koji podliježu operativnim ograničenjima, registriranima u državi u kojoj operatori pod njezinim nadzorom podliježu zabrani letenja ili zrakoplove operatora koji podliježe zabrani letenja u skladu s Uredbom (EZ) br. 2111/2005.

▼M15

Uzimanje u najam zrakoplova s posadom

(c) Podnositelj zahtjeva za odobrenje najma zrakoplova s posadom od operatora iz treće zemlje dokazuje nadležnom tijelu sljedeće:

1. da operator iz treće zemlje ima valjan AOC izdan u skladu s Prilogom 6. Konvenciji o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu;

2. da su standardi sigurnosti operatora iz treće zemlje u pogledu kontinuirane plovidbenosti i letačkih operacija jednaki primjenjivim zahtjevima utvrđenima u Uredbi (EU) br. 1321/2014 i ovoj Uredbi;

3. da operator iz treće zemlje ima standardnu svjedodžbu o plovidbenosti (CofA) izdanu u skladu s Prilogom 8. Konvenciji o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu.

([1]) Uredba Komisije (EU) 2015/640 od 23. travnja 2015. o dodatnim specifikacijama u pogledu plovidbenosti za određenu vrstu operacija i o izmjeni Uredbe (EU) br. 965/2012 (SL L 106, 24.4.2015., str. 18.)

▼M7

Uzimanje u najam zrakoplova bez posade

(d) Podnositelj zahtjeva za odobrenje uzimanja u najam zrakoplova bez posade koji je registriran u trećoj zemlji, dokazuje nadležnom tijelu:

1. da je utvrđena operativna potreba koja se ne može ispuniti uzimanjem u najam zrakoplova registriranog u EU-u;

2. trajanje unajmljivanja zrakoplova bez posade nije dulje od sedam mjeseci u bilo kojem razdoblju od 12 uzastopnih mjeseci;

3. da je osigurana sukladnost s primjenjivim zahtjevima Uredbe (EU) br. 1321/2014; i

4. zrakoplov je opremljen u skladu s uredbama EU-a o letačkim operacijama.

▼B

Davanje u najam zrakoplova bez posade

(e) Operator certificiran u skladu s ovim dijelom koji namjerava dati u najam jedan od svojih zrakoplova bez posade, podnosi zahtjev nadležnom tijelu za prethodno odobrenje. Uz zahtjev, prilažu se preslike planiranog ugovora o najmu ili opisa odredaba o najmu, osim financijskih dogovora, te sva ostala relevantna dokumentacija.

Davanje u najam zrakoplova s posadom

(f) Prije davanja u najam zrakoplova s posadom, operator certificiran u skladu s ovim dijelom obavješćuje o tome nadležno tijelo.

ORO.AOC.115 Sporazumi o letenju pod zajedničkom oznakom

(a) Ne dovodeći u pitanje primjenjive sigurnosne zahtjeve EU-a za operatore i zrakoplove iz trećih zemalja, operator certificiran u skladu s ovim dijelom može sklopiti sporazum o letenju pod zajedničkom oznakom s operatorom iz treće zemlje, tek nakon što je:

1. provjerio sukladnost operatora treće zemlje s primjenjivim standardima ICAO-a; i

2. nadležnom tijelu dostavio dokumentirane informacije, koje tom tijelu omogućavaju ispunjavanje zahtjeva iz stavka ARO.OPS.105.

(b) Pri provedbi sporazuma o letenju pod zajedničkom oznakom, operator prati i redovito ocjenjuje tekuću sukladnost operatora iz treće zemlje s primjenjivim standardima ICAO-a.

(c) Operator certificiran u skladu s ovim dijelom ne smije prodavati i izdavati karte za let kojim operira operator iz treće zemlje, kada je taj operator iz treće zemlje pod zabranom letenja u skladu s Uredbom (EZ) br. 2111/2005 ili ne održava sukladnost s primjenjivim standardima ICAO-a.

ORO.AOC.120 Odobrenja za provođenje osposobljavanja kabinske posade i za izdavanje potvrda kabinske posade

(a) Kada namjerava provoditi tečaj osposobljavanja koji se zahtijeva u Prilogu V. (dio-CC) ►M4 Uredbu (EU) br. 1178/2011 ◄, operator podnosi zahtjev i pribavlja odobrenje koje izdaje nadležno tijelo. U tu svrhu, podnositelj zahtjeva dokazuje svoju sukladnost sa zahtjevima u pogledu provođenja i sadržaja tečaja osposobljavanja, kako je utvrđeno u stavcima CC.TRA.215 i CC.TRA.220 tog Priloga, te nadležnom tijelu dostavlja:

1. datum planiranog početka obavljanja ove djelatnosti;

2. osobne podatke i podatke o kvalifikaciji instruktora, relevantne za elemente osposobljavanja koje će obavljati;

▼B

3. ime(na) i adresu(-e) lokacije(-a) na kojoj(-ima) će se provoditi osposobljavanje;

4. opis opreme, metoda osposobljavanja, priručnika i uređaja za vježbu koji će se upotrebljavati; i

5. nastavni plan i povezane programe za tečaj osposobljavanja.

(b) Ako u skladu sa stavkom ARA.CC.200 Priloga VI. (dio-ARA) ►M4 Uredbu (EU) br. 1178/2011 ◄, država članica odluči da se operatorima može odobriti izdavanje potvrda kabinskog osoblja, podnositelj zahtjeva, uz točku (a):

1. dokazuje nadležnom tijelu:

i. da organizacija ima sposobnost i odgovornost za obavljanje ove zadaće;

ii. da je osoblje koje provodi ispite odgovarajuće kvalificirano i nije u sukobu interesa; i

2. dostavlja postupke i specificirane uvjete za:

i. provođenje ispita iz stavka CC.TRA.220;

ii. izdavanje potvrda kabinskog osoblja; i

iii. dostavljanje nadležnom tijelu svih relevantnih informacija i dokumentacije povezanih s potvrdama koje će izdavati i njihovim imateljima, za potrebe vođenja evidencije, nadzora i mjera prisile od strane tog nadležnog tijela.

(c) Odobrenja iz točaka (a) i (b) navode se u operativnim specifikacijama.

▼M15

ORO.AOC.125 Nekomercijalne operacije nositelja svjedodžbe zračnog prijevoznika zrakoplovom navedenim na svjedodžbi

(a) Nositelj AOC-a može izvoditi nekomercijalne operacije u skladu s Prilogom VI. (dio-NCC) ili Prilogom VII. (dio-NCO) upotrebom zrakoplova navedenog u operativnim specifikacijama AOC-a ili u operativnom priručniku pod uvjetom da nositelj AOC-a takve operacije detaljno opiše u operativnom priručniku i navede sljedeće podatke:

1. identifikaciju primjenjivih zahtjeva;

2. opis svih razlika između operativnih postupaka koji se primjenjuju u operacijama komercijalnog zračnog prijevoza i nekomercijalnim operacijama;

3. načine kojima se osigurava da je sve osoblje uključeno u operaciju u potpunosti upoznato s povezanim postupcima.

(b) Nositelj AOC-a mora se pridržavati:

1. Priloga VIII. (dio-SPO) kad izvodi probne letove nakon održavanja kompleksnim zrakoplovima na motorni pogon;

2. Priloga VII. (dio-NCO) kad izvodi probne letove nakon održavanja zrakoplovima koji nisu kompleksni zrakoplovi na motorni pogon.

(c) Nositelj AOC-a koji izvodi operacije iz podtočaka (a) i (b) ne mora dostaviti izjavu u skladu s ovim Prilogom.

▼M15

(d) Nositelj AOC-a u dokumentima povezanima s letom (operativni plan leta, tovarni list i drugi jednakovrijedni dokumenti) navodi vrstu leta kako je navedena u operativnom priručniku.

▼M7

ORO.AOC.130 Nadzor podataka o letu – avioni

(a) Operator uspostavlja i održava sustav za nadzor podataka o letu za avione s najvećom certificiranom masom pri uzlijetanju većom od 27 000 kg, koji je uključen u njegov sustav upravljanja.

(b) Program za nadzor podataka o letu nije kazneni i sadrži primjerene zaštitne mjere za zaštitu izvora podataka.

▼B

ORO.AOC.135 Zahtjevi u pogledu osoblja

▼M15

(a) U skladu s točkom ORO.GEN.210 podtočkom (b) operator imenuje osobe odgovorne za upravljanje i nadzor u sljedećim područjima:

1. letačke operacije;

2. osposobljavanje članova posade;

3. zemaljske operacije;

4. kontinuirana plovidbenost ili ugovor za vođenje kontinuirane plovidbenosti u skladu s Uredbom (EU) br. 1321/2014, ovisno o slučaju.

▼B

(b) *Primjerenost i stručnost osoblja*

1. Operator zapošljava dovoljno osoblja za planirane zemaljske i letačke operacije.

2. Sve osoblje koje je dodijeljeno za zemaljske i letačke operacije ili je izravno uključeno u njih, mora:

i. biti pravilno osposobljeno;

ii. dokazati svoje sposobnosti za obavljanje zadaća koje su im dodijeljene; i

iii. biti svjesno svojih odgovornosti i odnosa svojih zadaća s operacijom kao cjelinom.

(c) *Nadzor osoblja*

1. Operator imenuje dovoljan broj nadzornika osoblja, uzimajući u obzir strukturu organizacije operatora i broj zaposlenog osoblja.

2. Utvrđuju se zadaće i odgovornosti tih nadzornika te se organizira sve drugo što je potrebno kako bi se osiguralo da mogu ispunjavati svoje nadzorne odgovornosti.

3. Nadzor članova posade i osoblja uključenih u operaciju obavljaju osobe s odgovarajućim iskustvom i vještinama kako bi se osiguralo postizanje standarda navedenih u operativnom priručniku.

ORO.AOC.140 Zahtjevi u pogledu opreme

U skladu sa stavkom ORO.GEN.215, operator:

(a) upotrebljava odgovarajuću opremu za zemaljsko opsluživanje, kako bi osigurao sigurno opsluživanje svojih letova;

(b) organizira sredstva za operativnu podršku u glavnoj operativnoj bazi, koja su primjerena za područje i vrstu operacije; i

▼B

(c) osigurava da je raspoloživi radni prostor u svakoj operativnoj bazi dostatan za osoblje čije aktivnosti mogu utjecati na sigurnost letačkih operacija. Treba uzeti u obzir potrebe zemaljskog osoblja, osoblja nadležnog za operativnu kontrolu, pohranjivanje i prikazivanje bitnih evidencija i potrebe posade pri planiranju leta.

ORO.AOC.150 Zahtjevi u pogledu dokumentacije

(a) Operator organizira izradu priručnika i bilo koje druge potrebne dokumentacije i s njima povezanih izmjena.

(b) Operator je sposoban distribuirati operativne upute i druge informacije bez odlaganja.

▼M1

PODODJELJAK DEC –

IZJAVA

ORO.DEC.100 Izjava

▼M4

Operater kompleksnog zrakoplova na motorni pogon koji obavlja nekomercijalne operacije ili nekomercijalne specijalizirane operacije te komercijalni specijalizirani operater:

▼M1

(a) u obrascu sadržanom u Dodatku I. ovom Prilogu dostaviti nadležnom tijelu sve relevantne informacije prije započinjanja operacija;

(b) dostaviti nadležnom tijelu popis korištenih drugih postupaka usklađivanja;

(c) održavati sukladnost s primjenjivim zahtjevima i informacijama sadržanima u izjavi;

(d) izmijenjenom izjavom u obrascu sadržanom u Dodatku I. ovom Prilogu, odmah obavijestiti nadležno tijelo o svim promjenama u svojoj izjavi ili postupcima usklađivanja kojima se koristi; i

(e) obavijestiti nadležno tijelo kada prestane s operacijama.

▼M4

PODODJELJAK SPO

KOMERCIJALNE SPECIJALIZIRANE OPERACIJE

ORO.SPO.100 Zajednički zahtjevi za komercijalne specijalizirane operatere

(a) Komercijalni specijalizirani operater uz stavak ORO.DEC.100 usklađuje se i sa stavcima ORO.AOC.135, ORO.AOC.140 i ORO.AOC.150.

(b) Zrakoplov ima potvrdu o sposobnosti za zračni promet (CofA) u skladu s Uredbom (EU) br. 748/2012 ili je u zakupu u skladu s točkom (c);

▼M15

(c) Komercijalni specijalizirani operator mora imati prethodno odobrenje nadležnog tijela i pridržavati se sljedećih uvjeta:

1. za najam zrakoplova s posadom od operatora iz treće zemlje:

i. standardi sigurnosti operatora iz treće zemlje u pogledu kontinuirane plovidbenosti i letačkih operacija moraju biti jednaki primjenjivim zahtjevima utvrđenima u Uredbi (EU) br. 1321/2014 ([1]) i ovoj Uredbi;

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

▼M15

ii. zrakoplov operatora iz treće zemlje mora imati standardnu svjedodžbu o plovidbenosti (CofA) izdanu u skladu s Prilogom 8. Konvenciji o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu;

iii. trajanje najma zrakoplova s posadom ne smije biti dulje od sedam mjeseci u bilo kojem razdoblju od 12 uzastopnih mjeseci;

2. za najam bez posade zrakoplova registriranog u trećoj zemlji:

i. utvrđena je operativna potreba koja se ne može ispuniti najmom zrakoplova registriranog u Uniji;

ii. trajanje najma zrakoplova bez posade ne smije biti dulje od sedam mjeseci u bilo kojem razdoblju od 12 uzastopnih mjeseci;

iii. standardi sigurnosti zrakoplova iz treće zemlje u pogledu kontinuirane plovidbenosti moraju biti jednaki primjenjivim zahtjevima utvrđenima u Uredbi (EU) br. 1321/2014;

iv. zrakoplov mora biti opremljen u skladu s Prilogom VIII. (dio-SPO).

▼M4

ORO.SPO.110 Ovlaštenje visokorizičnih komercijalnih specijaliziranih operacija

(a) Operater komercijalnih specijaliziranih operacija podnosi zahtjev i dobiva ovlaštenje koje izdaje nadležno tijelo operatera prije započinjanja visokorizične komercijalne specijalizirane operacije:

1. koja se izvršava nad područjem gdje u slučaju nužde postoji vjerojatnost dovođenja u opasnost sigurnosti trećih osoba na zemlji; ili

2. koja, ako tako utvrdi nadležno tijelo mjera gdje se operacija obavlja, zbog svoje specifične naravi i lokalnog okruženja na kojem se provodi predstavlja visok rizik, osobito za treće strane na zemlji.

(b) Operater dostavlja nadležnom tijelu sljedeće informacije:

1. službeno ime podnositelja zahtjeva te njegovo poslovno ime, adresu i adresu za primanje poštanskih pošiljaka;

2. opis sustava upravljanja, uključujući organizacijsku strukturu;

3. opis predložene operacije, uključujući tip(ove) i broj zrakoplova kojima će upravljati;

4. dokumentacija procjene rizika i povezani standardni operativni postupci zahtijevani stavkom SPO.OP.230;

5. izjava da je podnositelj zahtjeva provjerio svu dokumentaciju koja se šalje nadležnom tijelu i utvrdio da je ona u skladu s primjenjivim zahtjevima.

(c) Zahtjev za izdavanje ovlaštenja ili njegove izmjene podnosi se u obliku i na način koji odredi nadležno tijelo, uzimajući u obzir primjenjive zahtjeve Uredbe (EZ) br. 216/2008 i njezinih provedbenih pravila.

ORO.SPO.115 Izmjene

(a) Za svaku izmjenu koja utječe na raspon ovlaštenja ili ovlaštenih operacija potrebno je prethodno odobrenje nadležnog tijela. Za svaku promjenu koja nije pokrivena početnom procjenom rizika, nadležnom je tijelu potrebno predati izmijenjenu procjenu rizika i standardne operativne postupke.

▼M4

(b) Zahtjev za odobrenje ili izmjenu podnosi se prije provođenja bilo kakve takve promjene, kako bi nadležno tijelu moglo utvrditi trajnu usklađenosti s Uredbom (EZ) br. 216/2008 i njezinim provedbenim pravilima i, prema potrebi, izmijeniti ovlaštenje. Operater dostavlja nadležnom tijelu svu odgovarajuću dokumentaciju.

(c) Promjena se provodi tek nakon primitka formalnog odobrenja nadležnog tijela u skladu sa stavkom ARO.OPS.150.

(d) Tijekom takvih promjena, operater djeluje u skladu s uvjetima koje, prema potrebi, propisuje nadležno tijelo.

ORO.SPO.120 Trajna valjanost

(a) Operater koji posjeduje ovlaštenje za specijalizirane operacije pridržava se opsega i povlastica određenih u ovlaštenju.

(b) Ovlaštenje operatera ostaje valjano ako:

1. operater ispunjava relevantne zahtjeve Uredbe (EZ) br. 216/2008 i njezinih provedbenih pravila, uzimajući u obzir odredbe o postupanju s nalazima, kako je navedeno u stavku ORO.GEN.150;

2. se nadležnom tijelu odobri pristup operateru kako je određeno u stavku ORO.GEN.140, kako bi utvrdilo trajnu usklađenost s relevantnim zahtjevima Uredbe (EZ) br. 216/2008 i njezinih provedbenih opravila; i

3. ovlaštenje nije bilo otkazano ili opozvano.

(c) Nakon opoziva ili otkazivanja, ovlaštenje se bez odlaganja vraća nadležnom tijelu.

▼B

PODDIO MLR

PRIRUČNICI, DNEVNICI I EVIDENCIJE

ORO.MLR.100 Operativni priručnik - općenito

(a) Operator izrađuje operativni priručnik (OM) kako je navedeno u točki 8.b Priloga IV. Uredbi (EZ) br. 216/2008.

▼M4

(b) Sadržaj operativnog priručnika odražava zahtjeve određene u ovom Prilogu, Prilogu IV. (dio-CAT), Prilogu V. (dio-SPA), Prilogu VI. (dio-NCC) i Prilogu VIII. (dio-SPO) prema potrebi, i nije u suprotnosti s uvjetima sadržanim u operativnim specifikacijama svjedodžbe operatera zrakoplova, ovlaštenja SPO ili deklaracije i popisa specifičnih odobrenja, prema potrebi.

▼B

(c) OM se može izdati u odvojenim dijelovima.

(d) Sve operativno osoblje mora imati lak pristup dijelovima OM-a koji se odnose na njihove zadaće.

(e) OM se održava ažurnim. Sve osoblje mora biti upoznato s promjenama koje se odnose na njihove zadaće.

(f) Svaki član posade dobiva svoj vlastiti primjerak relevantnih dijelova OM-a koji se odnose na njegove zadaće. Svaka osoba koja je dobila OM, ili njegove odgovarajuće dijelove, odgovorna je za održavanje svog primjerka ažurnim u pogledu izmjena ili revizija dobivenih od operatora.

▼B

(g) Za imatelje AOC-a:

1. u pogledu izmjena o kojima se u skladu sa stavkom ORO.GEN.115 točkom (b) i stavkom ORO.GEN.130 točkom (c) mora obavijestiti nadležno tijelo, operator dostavlja nadležnom tijelu planirane izmjene prije datuma njihovog stupanja na snagu; i

2. u pogledu izmjena postupaka povezanih s elementima za koje je u skladu sa stavkom ORO.GEN.130 potrebno prethodno odobrenje, odobrenje se mora pribaviti prije nego što izmjene stupe na snagu.

▼M4

(g1) Za imatelje ovlaštenja SPO za svaku izmjenu povezanu s ovlaštenim standardnim operativnim postupcima potrebno je dobiti prethodno odobrenje prije nego što izmjene stupe na snagu.

▼B

(h) Bez obzira na točku (g) ►M4 i (g1) ◄, kada su u interesu sigurnosti potrebne trenutačne izmjene ili revizije, one se mogu objaviti i primijeniti odmah, pod uvjetom da je podnesen zahtjev za bilo koje zahtijevano odobrenje.

(i) Operator uključuje sve izmjene i revizije koje zahtijeva nadležno tijelo.

(j) Operator osigurava da se u OM-u pravilno odraze informacije uzete iz odobrenih dokumenata i sve njihove izmjene. To ne sprečava operatora da u OM-u objavi konzervativnije podatke i postupke.

(k) Operator osigurava da sve osoblje razumije jezik na kojem su napisani oni dijelovi OM-a koji se odnose na njihove zadaće i odgovornosti. Sadržaj OM-a oblikovan je tako da ga se može koristiti bez poteškoća uz uvažavanje ljudskih faktora.

ORO.MLR.101 ►M1 Operativni priručnik – struktura za letove komercijalnog zračnog prometa ◄

▼M14

Osim za operacije avionima pogonjenima jednim elisnim motorom s najvećim operativnim brojem putničkih sjedala od pet ili manje ili nekompleksnim helikopterima s jednim motorom s najvećim operativnim brojem putničkih sjedala od pet ili manje, koji prema VFR-u danju polijeću i slijeću na isti aerodrom ili operativnu površinu, glavna struktura operativnog priručnika je sljedeća:

▼B

(a) dio A: Općenito/osnovno, sadrži sve operativne politike, upute i postupke koji nisu povezani s tipom zrakoplova;

(b) dio B: Operativni aspekti zrakoplova, sadrži sve upute i postupke koji su povezani s tipom zrakoplova, uzimajući u obzir razlike između tipova/klasa, varijanti ili pojedinačnih zrakoplova koje upotrebljava operator;

(c) dio C: Operacije komercijalnog zračnog prijevoza, sadrži upute i informacije o ruti/ulozi/području i aerodromu/operativnoj površini;

(d) dio D: Osposobljavanje, sadrži sve upute u pogledu osposobljavanja osoblja, koje je potrebno za sigurnu operaciju.

▼B

ORO.MLR.105 Lista minimalne opreme

▼M5

(a) Lista minimalne opreme (LMO) utvrđuje se kako je navedeno u Prilogu IV. točki 8.a.3. Uredbe (EZ) br. 216/2008 na temelju odgovarajuće glavne liste minimalne opreme (GLMO) kako je definirano u podacima utvrđenima u skladu s Uredbom (EU) br. 748/2012. Ako GLMO nije utvrđen u sklopu podataka o operativnoj prikladnosti, LMO se može temeljiti na odgovarajućem GLMO-u koji je prihvatila država operatera ili registra, prema potrebi.

▼B

(b) MEL i bilo koje njezine izmjene odobrava nadležno tijelo.

(c) Operator izmjenjuje MEL nakon svake primjenjive promjene MMEL-a u prihvatljivom roku.

(d) Osim popisa elemenata, MEL sadrži:

1. preambulu, koja uključuje smjernice i definicije za letačku posadu i osoblje koje radi na održavanju, koji upotrebljavaju MEL;

2. status revizije MMEL-a na kojem se temelji MEL i status revizije MEL-a;

3. područje, opseg i svrhu MEL-a.

(e) Operator:

1. određuje razdoblja za popravak svakog neispravnog instrumenta, elementa opreme ili funkcije navedenih u MEL-u. Razdoblje za popravak iz MEL-a ne smije biti manje ograničavajuće od odgovarajućeg razdoblja za popravak iz MMEL-a;

2. ustvrđuje učinkovit program za popravaka;

3. operira zrakoplovom tek nakon isteka razdoblja za popravak navedenog u MEL-u, kada:

i. je kvar otklonjen; ili

ii. je razdoblje za popravak produljeno u skladu s točkom (f).

(f) Podložno odobrenju nadležnog tijela, operator može koristiti postupak za jednokratno produljenje razdoblja za popravak kategorije B, C i D, pod uvjetom:

1. da je produljenje razdoblja za popravak unutar opsega MMEL-a za taj tip zrakoplova;

2. da je najveće produljenje razdoblja za popravak jednako trajanju razdoblja za popravak navedenom u MEL-u;

3. da se produljenje razdoblja za popravak ne koristi kao uobičajeni način za popravak elementa MEL-a, nego se koristi samo kada su popravak spriječili događaji koji su izvan dosega kontrole operatora;

4. da je operator izradio opis posebnih zadaća i odgovornosti za nadziranje produljenja;

5. da se nadležno tijelo obavijesti o svakom produljenju primjenjivog razdoblja za popravak; i

6. da je utvrđen plan za otklanjanju kvara što je prije moguće.

(g) Operator uspostavlja operativne postupke i postupke održavanja iz MEL-a, uzimajući u obzir operativne postupke i postupke održavanja iz MMEL-a. Ti postupci su dio operatorovih priručnika ili MEL-a.

(h) Operator mijenja operativne postupke i postupke održavanja iz MEL-a nakon bilo koje primjenjive promjene operativnih postupaka i postupaka održavanja iz MMEL-a.

(i) Ako nije drukčije navedeno u MEL-u, operator obavlja:

▼B

1. operativne postupke iz MEL-a kada planira i/ili obavlja operacije s neispravnim elementom navedenim u popisu; i

2. postupke održavanja iz MEL-a prije obavljanja operacija s neispravnim elementom navedenim u popisu.

(j) Podložno posebnom odobrenju nadležnog tijela za svaki pojedinačni slučaj, operator može operirati zrakoplovom s neispravnim instrumentima, elementima opreme ili funkcijama izvan ograničenja MEL-a, ali unutar ograničenja MMEL-a, pod uvjetom:

▼M2

1. da su dotični instrumenti, elementi opreme ili funkcije unutar opsega GLME-a, kako je određen u točki (a);

2. da se odobrenje ne koristi kao uobičajeni način obavljanja operacija izvan ograničenja odobrenog MEL-a, nego se koristi samo kada su sukladnost s MEL-om spriječili događaji koji su izvan dosega kontrole operatora;

3. da je operator izradio opis posebnih zadaća i odgovornosti za kontrolu operacije zrakoplova na temelju takvog odobrenja; i

4. da je utvrđen plan za najbrže moguće popravljanje neispravnih instrumenata, elemenata opreme ili funkcija, ili za vraćanje operacije zrakoplova u okvire MEL-a.

ORO.MLR.110 Dnevnik leta

Podaci o zrakoplovu, njegovoj posadi i svakom putovanju čuvaju se za svaki let ili niz letova u obliku dnevnika leta, ili odgovarajućeg dokumenta.

ORO.MLR.115 Vođenje evidencija

▼M4

(a) Sljedeće evidencije čuvaju se najmanje pet godina.

1. kod operatera komercijalnog zračnog prijevoza, evidencije o aktivnostima iz stavka ORO.GEN.200;

2. za prijavljene operacije, kopija izjave operatera, pojedinosti dobivenih odobrenja i operativni priručnik;

3. za imatelje ovlaštenja SPO, uz točku (a) točku 2., evidencije povezane s procjenom rizika provedenom u skladu sa stavkom SPO.OP.230 i povezanim standardnim operativnim postupcima.

▼B

(b) Sljedeće informacije, koje se upotrebljavaju za pripremu i obavljanje leta, te povezana izvješća, čuvaju se tri mjeseca:

1. operativni plan leta, prema potrebi;

2. obavijesti zrakoplovnom osoblju (NOTAM) i dokumentacija usluge zrakoplovnog informiranja (AIS) koji su specifični za rutu, ako ih priprema operator;

3. dokumentacija o masi i ravnoteži;

4. obavijesti o posebnom teretu, uključujući pisane informacije zapovjedniku/glavnom pilotu o opasnim robama ►M4 ako je primjenjivo ◄;

5. dnevnik leta ili odgovarajući dokument; i

6. izvješće(-a) o letu, namijenjeno(-a) za evidentiranje podataka o bilo kakvom događaju, za koji zapovjednik/glavni pilot smatra da je o njemu potrebno izvijestiti ili ga evidentirati.

▼B

(c) Evidencije o osoblju čuvaju se tijekom niže navedenih razdoblja:

Licenca letačke posade i potvrda kabinske posade	Sve dok član posade obavlja povlastice iz licencije ili potvrde za operatora zrakoplova
Osposobljavanje, provjeravanje i kvalifikacije člana posade	3 godine
Evidencija o skorašnjem iskustvu člana posade	15 mjeseci
Stručnost člana posade za rutu te aerodrom/zadaću i područje	3 godine
Osposobljavanje u pogledu opasnih roba, prema potrebi	3 godine
Evidencija o osposobljavanju/kvalifikaciji drugog osoblja za koje se zahtijeva program osposobljavanja	Evidencija o posljednja dva osposobljavanja

(d) Operator:

1. vodi evidencije o svim osposobljavanjima, provjerama i kvalifikacijama svakog člana posade, kako je propisano u dijelu-ORO; i

2. na zahtjev, stavlja takve evidencije na raspolaganje dotičnom članu posade.

(e) Operator čuva informacije upotrijebljene za pripremu i obavljanje leta i evidencije o osposobljavanju osoblja, čak i kada prestane biti operator tog zrakoplova ili poslodavac tog člana posade, pod uvjetom da je to unutar rokova propisanih u točki (c).

(f) Ako član posade postane član posade drugog operatora, operator stavlja evidencije o tom članu posade na raspolaganje novom operatoru, pod uvjetom da je to unutar rokova propisanih u točki (c).

PODDIO SEC

ZAŠTITA

▼M16

ORO.SEC.100 Zaštita pilotske kabine – avioni

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

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

1. aviona MTCOM-a većeg od 54 500 kg;

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

▼M16

3. aviona MOPSC-a većeg od 60.

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

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

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

▼M4

ORO.SEC.105 Zaštita pilotske kabine – helikopteri

▼B

Ako su u helikopteru, koji se upotrebljava za prijevoz putnika, ugrađena vrata na pilotskoj kabini, mora postojati mogućnost zaključavanja tih vrata s unutarnje strane pilotske kabine, kako bi se spriječio neovlašteni pristup.

PODDIO FC

LETAČKA POSADA

▼M4

ORO.FC.005 Opseg

U ovom se dijelu utvrđuju zahtjevi koje mora ispuniti operater u pogledu osposobljavanja letačke posade, iskustva i kvalifikacije te uključuje:

(a) ODJELJAK 1. naznačava zajedničke zahtjeve primjenjive i na nekomercijalne operacije kompleksnim zrakoplovima na motorni pogon i sve komercijalne operacije;

▼M14

(b) ODJELJAK 2. naznačava dodatne zahtjeve primjenjive na operacije komercijalnog zračnog prijevoza, uz iznimku operacija komercijalnog zračnog prijevoza koje se provode prema VFR-u danju, pri polijetanju i slijetanju na istom aerodromu ili operativnoj površini i unutar lokalnog područja koje je odredilo nadležno tijelo

1. avionima uzgonjenima jednim elisnim motorom s najvišom dopuštenom masom pri uzlijetanju od 5 700 kg ili manjom i najvećim brojem putničkih sjedala od pet ili manje ili

2. helikopterima koji nisu kompleksni helikopteri na motorni pogon, s jednim motorom, s najvećim brojem putničkih sjedala od 5 ili manje;

▼M4

(c) ODJELJAK 3. naznačuje dodatne zahtjeve za komercijalne specijalizirane operacije i one na koje se upućuje u točki (b) točki 1. i 2.

▼M1

ODJELJAK 1.

Zajednički uvjeti

▼B

ORO.FC.100 Sastav letačke posade

(a) Sastav letačke posade i broj članova letačke posade na mjestima određenim za letačku posadu ne smije biti manji od minimuma navedenog u letačkom priručniku zrakoplova ili operativnim ograničenjima propisanim za zrakoplov.

(b) Letačka posada uključuje dodatne članove letačke posade kada je to potrebno radi vrste operacije i ne smije se smanjiti ispod broja navedenog u operativnom priručniku.

(c) Svi članovi letačke posade moraju imati licencu i ovlaštenja, koji su izdani ili prihvaćeni u skladu s Uredbom Komisije (EU) br. 1178/2011 ([1]) i koji su primjereni zadaćama koje su im dodijeljene.

▼M21

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

▼B

(e) Pri angažiranju usluga članova letačke posade koji su samostalni djelatnici ili rade na temelju ugovora o djelomičnom radnom vremenu, operator provjerava jesu li ispunjeni svi primjenjivi zahtjevi ovog poddijela i odgovarajućih elemenata Priloga I. (dio-FCL) Uredbi (EU) br. 1178/2011, uključujući zahtjeve u pogledu skorašnjeg iskustva, uzimajući u obzir sve usluge koje je takav član letačke posade davao drugom operatoru (drugim operatorima), kako bi, posebno, utvrdio:

1. ukupan broj tipova ili varijanti zrakoplova kojima je operirao; i

2. primjenjiva ograničenja u pogledu vremena provedenog na letu i na dužnosti, te zahtjeve u pogledu odmora.

▼M21

(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.

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.

([1]) SL L 311, 25.11.2011., str. 1.

▼M21

(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.

▼B

ORO.FC.110 Inženjer leta

Kada je projektom aviona predviđeno posebno mjesto za inženjera leta, letačka posada uključuje jednog člana posade koji je odgovarajuće kvalificiran u skladu s primjenjivim nacionalnim pravilima.

ORO.FC.115 Osposobljavanje za upravljanje posadom (CRM)

(a) Prije obavljanja operacija, član letačke posade završava osposobljavanje iz područja CRM-a, primjereno njegovoj ulozi, kako je navedeno u operativnom priručniku.

(b) Elementi osposobljavanja iz područja CRM-a uključeni su u osposobljavanje i periodično osposobljavanje za tip ili klasu zrakoplova, kao i u tečaj za zapovjednika.

ORO.FC.120 Konverzijsko osposobljavanje koje provodi operator

(a) U slučaju avionskih ili helikopterskih operacija, član letačke posade, prije nego što počne obavljati linijske letove bez nadzora, završava konverzijsko osposobljavanje koje provodi operator:

1. kada prelazi na zrakoplov za koji se zahtijeva novo ovlaštenje za tip ili klasu;

2. kada se zaposli kod operatora.

(b) Konverzijsko osposobljavanje koje provodi operator uključuje osposobljavanje na opremi koja je ugrađena u zrakoplov, kako je primjereno ulozi člana letačke posade.

▼M21

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.

▼B

ORO.FC.130 Periodično osposobljavanje i provjeravanje

▼M21

(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.

▼B

(b) Svaki se član letačke posade periodično provjerava, kako bi pokazao svoju stručnost u obavljanju uobičajenih, neuobičajenih i hitnih postupaka.

ORO.FC.135. Kvalifikacija pilota za operiranje s bilo kojeg pilotskog sjedala

Članovi letačke posade kojima se može dodijeliti operiranje s bilo kojeg pilotskog sjedala, završavaju odgovarajuće osposobljavanje i provjeru, kako je navedeno u operativnom priručniku.

▼M21

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.

▼M18

ORO.FC.145 Pružanje osposobljavanja, provjeravanja i ocjenjivanja

(a) Cjelokupno osposobljavanje, provjeravanje i ocjenjivanje koje se zahtijeva ovim poddijelom provodi se u skladu s programima osposobljavanja i nastavnim planovima koje je operator utvrdio u operativnom priručniku.

▼M18

(b) Pri uspostavi programa i nastavnih planova osposobljavanja operator uvrštava relevantne elemente definirane u obveznom dijelu podataka o operativnoj prikladnosti utvrđenih u skladu s Uredbom (EU) br. 748/2012.

▼M21

(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.

▼M18

(e) Operator uspostavlja sustav za odgovarajuće praćenje promjena FSTD-a i za osiguravanje da te promjene ne utječu na primjerenost programa osposobljavanja.

▼M21

(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.

▼M18

ORO.FC.146 Osoblje koje pruža osposobljavanje, provjeravanje i ocjenjivanje

(a) Cjelokupno osposobljavanje, provjeravanje i ocjenjivanje koje se zahtijeva ovim poddijelom provodi odgovarajuće kvalificirano osoblje.

▼M21

(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.

▼M18

(c) Kad je riječ o programu EBT-a, osoblje koje provodi ocjenjivanje i pruža osposobljavanje:

1. mora imati certifikat instruktora ili ispitivača iz Priloga I. (dio-FCL);

2. mora završiti operatorov program standardizacije instruktora za EBT. To uključuje inicijalni program standardizacije i periodički program standardizacije.

Završetkom operatorove inicijalne standardizacije za EBT instruktor se kvalificira za provođenje praktične ocjene EBT-a.

▼M21

(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).

(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:

▼M21

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;

▼M26

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

▼M21

(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).

▼M1

ODJELJAK 2.

Dodatni uvjeti za letove komercijalnog zračnog prometa

▼B

ORO.FC.200 Sastav letačke posade

(a) U bilo kojoj letačkoj posadi može biti samo jedan član letačke posade bez iskustva.

(b) Zapovjednik može prenijeti vođenje leta na drugog pilota koji je odgovarajuće kvalificiran u skladu s Prilogom I. (dio-FCL) Uredbi (EU) br. 1178/2011 pod uvjetom da su ispunjeni zahtjevi iz stavka ORO.FC.105 točke (b) podtočaka 1. i 2. i točke (c).

(c) Posebni zahtjevi za avionske operacije prema pravilima instrumentalnog letenja (IFR) ili tijekom noći.

1. Za sve turbo-elisne avione s konfiguracijom najvećeg operativnog broja putničkih sjedala (MOPSC) većim od devet i za sve turbomlazne avione, letačka se posada sastoji od najmanje dva pilota

2. Avionima osim onih iz točke (c) podtočke 1. operira posada koja se sastoji od najmanje dva pilota, osim ako su ispunjeni zahtjevi iz stavka ORO.FC.202, u kojem slučaju njima može operirati jedan pilot.

▼M21

(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.

▼B

ORO.FC.201 Odmor članova letačke posade tijekom leta

(a) Zapovjednik može prenijeti vođenje leta:

1. na drugog kvalificiranog zapovjednika; ili

▼B

2. samo za operacije iznad razine leta (FL) 200, na pilota koji ima najmanje sljedeće kvalifikacije:

i. ATPL;

ii. konverzijsko osposobljavanje i provjeravanje, uključujući osposobljavanje za ovlaštenje za tip, u skladu sa stavkom ORO.FC.220;

iii. sva periodična osposobljavanja i provjeravanja u skladu sa stavcima ORO.FC.230 i ORO.FC.240;

iv. stručnost za rutu/područje i aerodrom u skladu sa stavkom ORO.FC.105.

(b) Kopilota može zamijeniti:

1. drugi odgovarajuće kvalificirani pilot;

2. samo za operacije iznad razine leta (FL) 200, zamjenski kopilot za zamjenu tijekom leta koji ima najmanje sljedeće kvalifikacije:

i. valjana dozvola profesionalnog pilota (CPL) s ovlaštenjem za instrumentalno letenje;

ii. konverzijsko osposobljavanje i provjeravanje, uključujući osposobljavanje za ovlaštenje za tip, u skladu sa stavkom ORO.FC.220, osim zahtjeva za osposobljavanje za uzlijetanje i slijetanje;

iii. periodična osposobljavanja i provjeravanja u skladu sa stavkom ORO.FC.230, osim zahtjeva za osposobljavanje za uzlijetanje i slijetanje.

(c) Inženjera leta može tijekom leta zamijeniti član posade koji je odgovarajuće kvalificiran u skladu s primjenjivim nacionalnim pravilima.

ORO.FC.202 Operacije s jednim pilotom prema IFR-u ili tijekom noći

▼M21

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

▼B

(a) Operator mora u operativni priručnik uključiti program konverzijskog i periodičnog osposobljavanja pilota u koji su uključeni dodatni zahtjevi za operaciju s jednim pilotom. Pilot mora imati završeno osposobljavanje o postupcima operatora, posebno u pogledu:

1. upravljanja motorima i postupanja u hitnim slučajevima;

2. upotrebe kontrolnih lista za uobičajene, neuobičajene i hitne postupke;

3. komunikacija s kontrolom zračnog prometa (ATC);

4. postupaka odlaska i prilaza;

5. upravljanja autopilotom, prema potrebi;

6. upotrebe pojednostavljene dokumentacije tijekom leta;

7. upravljanja jednopilotnom posadom.

▼M21

(b) NAMJERNO OSTAVLJENO PRAZNO

▼B

(c) Za avionske operacije prema IFR-u, pilot:

▼B

1. mora imati najmanje 50 sati letenja prema IFR-u na odgovarajućem tipu ili klasi aviona, od čega 10 sati u ulozi zapovjednika; i

2. u posljednjih 90 dana morao je na odgovarajućem tipu ili klasi aviona:

   i. izvesti pet IFR letova, uključujući tri instrumentalna prilaza, u ulozi jedinog pilota; ili

   ii. proći provjeru instrumentalnog prilaza prema IFR-u.

(d) Za avionske operacije tijekom noći, pilot:

1. mora imati najmanje 15 sati letenja tijekom noći, koji mogu biti uključeni u 50 sati leta prema IFR-u iz točke (c) podtočke 1.; i

2. u posljednjih 90 dana morao je na odgovarajućem tipu ili klasi aviona:

   i. izvesti tri uzlijetanja i slijetanja tijekom noći u ulozi jedinog pilota; ili

   ii. proći provjeru uzlijetanja i slijetanja tijekom noći.

(e) Za helikopterske operacije prema IFR-u, pilot:

1. mora imati ukupno 25 sati letenja prema IFR-u u odgovarajućim operativnim uvjetima; i

2. 25 sati letačkog iskustva kao jedini pilot na specifičnom tipu helikoptera odobrenom za IFR operacije s jednim pilotom, od čega je 10 sati mogao letjeti pod nadzorom, uključujući pet sektora linijskog letenja prema IFR-u pod nadzorom, primjenom postupaka za jednog pilota; i

3. u posljednjih 90 dana morao je:

   i. izvesti pet IFR letova kao jedini pilot, uključujući tri instrumentalna prilaza izvedena na helikopteru odobrenom za ovu namjenu; ili

   ii. proći provjeru instrumentalnog prilaza prema IFR-a kao jedini pilot na odgovarajućem tipu helikoptera, uređaju za osposobljavanje za letenje (FTD) ili simulatoru cijelog leta (FFS).

ORO.FC.205 Tečaj za zapovjednika

(a) Za avionske i helikopterske operacije, tečaj za zapovjednika uključuje najmanje sljedeće elemente:

1. osposobljavanje na FSTD-u, koje uključuje osposobljavanje za linijsko letenje (LOFT) i/ili osposobljavanje tijekom leta;

2. provjeru stručnosti za obavljanje operacija u ulozi zapovjednika, koju provodi operator;

3. osposobljavanje o odgovornostima zapovjednika;

4. osposobljavanje za linijsko letenje u ulozi zapovjednika pod nadzorom, najmanje:

   i. 10 sektora letenja u slučaju aviona; i

▼B

ii. 10 sati, uključujući najmanje 10 sektora letenja, u slučaju helikoptera;

5. obavljanje provjere linijskog letenja u ulozi zapovjednika i dokazivanje odgovarajućeg poznavanja rute ili područja kojim će letjeti te aerodroma, uključujući alternativne aerodrome, opreme i postupaka koji će se koristiti; i

6. osposobljavanje za upravljanje posadom.

ORO.FC.215 Početno osposobljavanje za upravljanje posadom (CRM), koje obavlja operator

(a) Prije započinjanja obavljanja linijskih letova bez nadzora, član letačke posade mora završiti početni tečaj osposobljavanje za CRM.

(b) Početno osposobljavanje za CRM obavlja najmanje jedan odgovarajuće kvalificirani instruktor kojem pri obradi specifičnih područja mogu pomagati stručnjaci.

(c) Ako član letačke posade nije ranije prošao teoretsko osposobljavanje iz područja ljudskih faktora za razinu ATPL-a, on/ona prije početnog obuke za CRM ili zajedno s njom završava teoretsku obuku koju obavlja operator i koja se temelji na nastavnom planu o ljudskim mogućnostima i ograničenjima za ATPL, kako je utvrđeno u Prilogu I. (dio-FCL) Uredbi (EU) br. 1178/2011.

ORO.FC.220 Konverzijsko osposobljavanje i provjeravanje, koje obavlja operator

(a) Osposobljavanje za CRM uključeno je u konverzijsko osposobljavanje koje obavlja operator.

▼M21

(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.

▼B

(c) Količina osposobljavanja koja se zahtijeva za člana letačke posade u okviru konverzijskog osposobljavanja koje obavlja operator, određuje se u skladu sa standardima kvalifikacije i iskustva navedenim u operativnom priručniku, uzimajući u obzir njegovo prethodno osposobljavanje i iskustvo.

(d) Član letačke posade mora proći:

1. provjeru stručnosti, koju obavlja operator, te osposobljavanje i provjeru u pogledu opreme za hitne slučajeve i sigurnosne opreme, prije započinjanja linijskog letenja pod nadzorom (LIFUS); i

2. linijsku provjeru nakon završetka linijskog letenja pod nadzorom. Za avione klase performanse B, LIFUS se može obavljati na bilo kojem avionu u okviru primjenjive klase.

▼M2

(e) U slučaju zrakoplova piloti kojima je izdano ovlaštenje za tip na temelju osposobljavanja s nula sati letenja („ZFTT”) moraju:

1. započeti linijsko letenje pod nadzorom najkasnije 21 dan nakon završetka provjere praktične osposobljenosti ili nakon odgovarajućeg osposobljavanja koje provodi operator. Sadržaj takvog osposobljavanja opisan je u operativnom priručniku;

2. obaviti šest polijetanja i slijetanja u FSTD-u najkasnije 21 dan nakon završetka provjere praktične osposobljenosti pod nadzorom instruktora za ovlaštenje za tip za avione („TRI(A)”) koji sjedi na drugom pilotskom sjedalu. Broj polijetanja i slijetanja može se smanjiti kada su u obveznom dijelu podataka o operativnoj prikladnosti utvrđenih u skladu s Uredbom (EU) br. 748/2012 određena odobrenja. Ako se ta polijetanja i slijetanja ne obave unutar razdoblja od 21 dana, operator mora provesti osposobljavanje za obnavljanje znanja čiji je sadržaj opisan u operativnom priručniku;

3. izvesti prva četiri polijetanja i slijetanja u okviru LIFUS-a u avionu pod nadzorom instruktora TRI(A) koji sjedi na drugom pilotskom sjedalu. Broj polijetanja i slijetanja može se smanjiti kada su u obveznom dijelu podataka o operativnoj prikladnosti utvrđenih u skladu s Uredbom (EU) br. 748/2012 određena odobrenja.

▼M21

(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.

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.

▼M21

(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.

▼M18

ORO.FC.231 Osposobljavanje koje se temelji na dokazima (EBT)

(a) PROGRAM EBT-a

(1) Operator može zamijeniti zahtjeve iz točke ORO.FC.230 uspostavom, provedbom i održavanjem odgovarajućeg programa EBT-a koji je odobrilo nadležno tijelo.

Operator dokazuje svoju sposobnost pružanja potpore provedbi programa EBT-a (uključujući provedbeni plan) i provodi procjenu sigurnosnog rizika kojom dokazuje kako se postiže jednaka razina sigurnosti.

(2) Program EBT-a mora:

(i) odgovarati veličini operatora te prirodi i složenosti njegovih aktivnosti, uzimajući u obzir opasnosti i povezane rizike svojstvene tim aktivnostima;

(ii) osigurati osposobljenost pilota ocjenjivanjem i razvojem pilotskih kompetencija potrebnih za sigurno, djelotvorno i učinkovito upravljanje zrakoplovom;

(iii) osigurati da je svaki pilot izložen temama ocjenjivanja i osposobljavanja izvedenima u skladu s točkom ORO.FC.232;

(iv) uključivati barem šest modula EBT-a raspoređenih u trogodišnji program; svaki modul EBT-a sastoji se od faze evaluacije i faze osposobljavanja. Razdoblje valjanosti modula EBT-a je 12 mjeseci.

(A) Faza evaluacije sastoji se od scenarija leta usmjerenog na linijsko letenje radi ocjene svih kompetencija i utvrđivanja pojedinačnih potreba za osposobljavanjem.

▼**M18**

(B) Faza osposobljavanja obuhvaća:

(a) fazu osposobljavanja za manevre, uključujući osposobljavanje za stručnost u određenim zadanim manevrima;

(b) fazu osposobljavanja na temelju scenarija koja obuhvaća scenarije leta usmjerenog na linijsko letenje kako bi se razvile kompetencije i zadovoljile pojedinačne potrebe za osposobljavanjem.

Faza osposobljavanja provodi se pravodobno nakon faze evaluacije.

(3) Operator osigurava da svaki pilot upisan u program EBT-a završi:

(i) najmanje dva modula EBT-a unutar razdoblja valjanosti ovlaštenja za tip, odvojena razdobljem od najmanje tri mjeseca. Modul EBT-a završen je ako:

(A) je završen sadržaj programa EBT-a za taj modul EBT-a (upoznavanje pilota s temama ocjenjivanja i osposobljavanja); i

(B) je dokazana prihvatljiva razina uspješnosti u svim promatranim kompetencijama;

(ii) linijsku evaluaciju stručnosti; i

(iii) osposobljavanje na tlu.

(4) Operator uspostavlja program standardizacije i osiguravanja dosljednosti instruktora EBT-a, čime se osigurava da instruktori uključeni u EBT imaju odgovarajuće kvalifikacije za obavljanje svojih zadaća.

(i) Svi instruktori moraju proći taj program;

(ii) Operator se služi odgovarajućim metodama i parametrima za ocjenu dosljednosti;

(iii) Operator dokazuje da su instruktori dovoljno dosljedni.

(5) Program EBT-a može uključivati izvanredne postupke za nepredviđene okolnosti koje bi mogle utjecati na pružanje modula EBT-a. Operator dokazuje potrebu za tim postupcima. Postupcima se osigurava da pilot ne nastavi s linijskim letačkim operacijama ako je opažena uspješnost ispod minimalne prihvatljive razine. Postupci mogu uključivati:

(i) različito razdoblje razdvajanja među modulima EBT-a; i

(ii) različit redoslijed faza modula EBT-a.

(b) OKVIR KOMPETENCIJA

Operator primjenjuje okvir kompetencija za sve aspekte ocjenjivanja i osposobljavanja u okviru programa EBT-a. Okvir kompetencija mora:

(1) biti sveobuhvatan, točan i upotrebljiv;

▼**M18**

(2) uključivati uočljiva ponašanja potrebna za sigurne, djelotvorne i učinkovite operacije;

(3) uključivati definirani skup kompetencija, njihove opise i pripadajuća uočljiva ponašanja.

(c) USPJEŠNOST SUSTAVA OSPOSOBLJAVANJA

(1) Uspješnost sustava EBT-a mjeri se i vrednuje postupkom povratnih informacija radi:

(i) potvrde i dorade operatorova programa EBT-a;

(ii) osiguravanja da se operatorovim programom EBT-a razvijaju kompetencije pilota.

(2) Postupak povratnih informacija uključuje se u operatorov sustav upravljanja.

(3) Operator uvodi postupke kojima se uređuje zaštita podataka o EBT-u.

(d) SUSTAV OCJENJIVANJA

(1) Operator se služi sustavom ocjenjivanja za ocjenjivanje kompetencija pilota. Sustavom ocjenjivanja mora se osigurati:

(i) dovoljna razina detalja kako bi se omogućila točna i korisna mjerenja pojedinačne izvedbe;

(ii) kriterij uspješnosti i ljestvica za svaku kompetenciju, s točkom na ljestvici kojom se određuje najniža prihvatljiva razina koju je nužno postići za obavljanje linijskih operacija. Operator razvija postupke za poboljšavanje slabe izvedbe pilota;

(iii) cjelovitost podataka;

(iv) sigurnost podataka.

(2) Operator redovito provjerava točnost sustava ocjenjivanja u odnosu na referentni kriterij.

(e) PRIHVATLJIVI UREĐAJI ZA OSPOSOBLJAVANJE I BROJ SATI NUŽAN ZA USPJEŠNO ZAVRŠAVANJE PROGRAMA EBT-a

1. Svaki modul EBT-a provodi se u FSTD-u s razinom kvalifikacije koja je prikladna za osiguravanje pravilne provedbe tema ocjenjivanja i osposobljavanja.

2. Operator osigurava dovoljan broj sati na prihvatljivom uređaju za osposobljavanje kako bi pilot mogao završiti operatorov program EBT-a. Kriteriji za određivanje broja sati programa EBT-a su sljedeći:

(i) broj sati odgovara veličini i složenosti programa EBT-a;

(ii) broj sati je dovoljan za završetak programa EBT-a;

(iii) brojem sati se osigurava djelotvoran program EBT-a uzimajući u obzir preporuke ICAO-a, Agencije i nadležnog tijela;

(iv) broj sati odgovara tehnologiji upotrijebljenih uređaja za osposobljavanje.

(f) JEDNAKOVRIJEDNOST NEISPRAVNOSTI

(1) Svaki pilot mora proći ocjenu i osposobljavanje u pogledu postupanja prilikom neispravnosti u sustavu zrakoplova.

▼**M18**

(2) Neispravnosti sustava zrakoplova koje znatno opterećuju stručnu posadu organiziraju se uzimajući u obzir sljedeće značajke:

(i) neposrednost;

(ii) složenost;

(iii) pogoršanje upravljanja zrakoplovom;

(iv) gubitak instrumenata;

(v) upravljanje posljedicama.

(3) Svaki pilot mora biti izložen najmanje jednoj neispravnosti za svaku značajku učestalošću koja je određena u tablici tema ocjenjivanja i osposobljavanja.

(4) Dokazana stručnost u postupanju u slučaju određene neispravnosti smatra se istovjetnom dokazanoj stručnosti u postupanju u slučaju drugih neispravnosti s istim karakteristikama.

(g) JEDNAKOVRIJEDNOST PRILAŽENJA RELEVANTNIH ZA OPERACIJE

(1) Operator je dužan osigurati da svaki pilot redovito pohađa osposobljavanje o provedbi vrsta i metoda prilaženja koje su relevantne za operacije.

(2) To osposobljavanje uključuje prilaženja kojima se dodatno opterećuje stručna posada.

(3) To osposobljavanje uključuje prilaženja za koje je potrebno posebno odobrenje u skladu s Prilogom V. (dio-SPA) ovoj Uredbi.

(h) LINIJSKA EVALUACIJA STRUČNOSTI

1. Svaki pilot periodično se podvrgava linijskoj evaluaciji stručnosti u zrakoplovu kako bi dokazao sigurno, djelotvorno i učinkovito obavljanje uobičajenih linijskih operacija opisanih u operativnom priručniku.

2. Razdoblje valjanosti linijske evaluacije stručnosti je 12 mjeseci.

3. Operator odobren za EBT može, uz odobrenje nadležnog tijela, produljiti valjanost linijske evaluacije stručnosti na:

i. dvije godine, podložno procjeni rizika;

ii. ili tri godine, podložno postupku povratnih informacija za praćenje linijskih operacija radi utvrđivanja prijetnji operacijama, smanjivanja rizika od takvih prijetnji i provedbe mjera za upravljanje ljudskim pogreškama u operacijama.

4. Za uspješan završetak linijske evaluacije stručnosti pilot mora dokazati prihvatljivu razinu uspješnosti u svim promatranim kompetencijama.

(i) OSPOSOBLJAVANJE NA TLU

1. Svakih 12 mjeseci svaki pilot mora proći:

(i) tehničko osposobljavanje na tlu;

(ii) ocjenu i osposobljavanje u pogledu smještaja i upotrebe sve opreme za hitne slučajeve i sigurnosne opreme koja se nalazi u zrakoplovu.

▼M18

2. Uz odobrenje nadležnog tijela i ovisno o procjeni rizika operator može produljiti razdoblje procjene i osposobljavanja u pogledu smještaja i upotrebe sve opreme za hitne slučajeve i sigurnosne opreme koja se nalazi u zrakoplovu na 24 mjeseca.

ORO.FC.232 Teme ocjenjivanja i osposobljavanja u okviru programa EBT-a

(a) Operator osigurava da je svaki pilot izložen temama ocjenjivanja i osposobljavanja.

(b) Teme ocjenjivanja i osposobljavanja su:

(1) izvedene iz sigurnosnih i operativnih podataka koji se koriste za utvrđivanje područja koja je potrebno poboljšati i određivanje prioriteta u osposobljavanju pilota za usmjeravanje pri izradi odgovarajućih programa EBT-a;

(2) raspoređene na razdoblje od tri godine sa zadanom učestalošću;

(3) relevantne za tip ili varijantu zrakoplova kojim pilot upravlja.

▼M21

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.

▼M21

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.

▼B

ORO.FC.240 Operiranje na više od jednog tipa ili varijante

(a) Postupci ili operativna ograničenja za operiranje na više od jednog tipa ili varijante, koji su utvrđeni u operativnom priručniku i koje je odobrilo nadležno tijelo, obuhvaćaju:

1. minimalnu razinu iskustva članova letačke posade;

2. minimalnu razinu iskustva na jednom tipu ili varijanti prije početka osposobljavanja za drugi tip ili varijantu i prije početka operiranja na drugom tipu li varijanti;

3. postupak kojim se letačka posada kvalificirana na jednom tipu ili varijanti osposobljava i kvalificira za drugi tip ili varijantu; i

4. sve primjenjive zahtjeve u pogledu skorašnjeg iskustva za svaki tip ili varijantu.

▼M21

(b) NAMJERNO OSTAVLJENO PRAZNO

(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.

▼B

ORO.FCA.245 Alternativni program osposobljavanja i kvalifikacije

▼M21

(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.

▼B

(b) ATQP sadrži osposobljavanje i provjeravanje kojima se postiže i održava najmanje jednaka razina stručnosti koja se postiže ispunjavanjem odredaba iz stavaka ORO.FC.220 i ORO.FC.230. Prije dobivanja odobrenja nadležnog tijela za ATQP, mora se dokazati razina osposobljenosti i stručnosti letačke posade.

▼B

(c) Operator koji podnosi zahtjev za odobrenje ATQP-a dostavlja nadležnom tijelu plan provedbe, uključujući opis razine osposobljenosti i stručnosti letačke posade koja se treba postići.

▼M21

(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.

(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).

▼B

ORO.FC.A.250 Zapovjednici koji imaju CPL(A)

▼M10

(a) Imatelj CPL(A) (za avion) djeluje kao zapovjednik u komercijalnom zračnom prijevozu avionom s jednim pilotom samo ako je ispunjen jedan od sljedećih uvjeta:

1. ako prevozi putnike prema VFR-u izvan polumjera od 50 nautičkih milja (90 km) od aerodroma odlaska, ima najmanje 500 sati letenja na avionima ili ima valjano ovlaštenje za instrumentalno letenje;

2. ako leti na višemotornom tipu pod IFR-om, ima najmanje 700 sati letenja na avionima, uključujući 400 sati kao glavni pilot. Ti sati moraju uključivati 100 sati leta pod IFR-om i 40 sati leta u višemotornim operacijama. Moguće je zamijeniti 400 sati letenja kao glavni pilot sa 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;

3. ako leti na višemotornom tipu pod IFR-om, ima najmanje 700 sati letenja na avionima, uključujući 400 sati kao glavni pilot. Ti sati moraju uključivati 100 sati leta pod IFR-om. Moguće je zamijeniti 400 sati letenja kao glavni pilot sa 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.

▼B

(b) Točka (a) podtočka 1. ne primjenjuje se na dnevne operacije prema VFR-u avionima klase performanse B.

▼B

ORO.FC.H.250 Zapovjednici koji imaju CPL(H)

▼M21

(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.

▼B

2. kada operira prema vizualnim meteorološkim uvjetima (VMC) tijekom noći, ima:

   i. valjano ovlaštenje za instrumentalno letenje; ili

   ii. 300 sati letenja na helikopterima, uključujući 100 sati kao glavni pilot i 10 sati kao pilot u noćnim letovima.

▼M4

ODJELJAK 3.

Dodatni zahtjevi za komercijalne specijalizirane operacije i operacije komercijalnog zračnog prijevoza na koje se upućuje u stavku ORO.FC.005 točki (b) točkama 1. i 2.

▼M21

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.

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.

▼B

PODDIO C

KABINSKA POSADA

ORO.CC.005 Opseg

▼M1

U ovom se pododjeljku utvrđuju zahtjevi koje mora ispuniti operator koji obavlja operacije zrakoplovom s kabinskom posadom i sastoji se od:

(a) odjeljka 1. u kojem se navode zajednički uvjeti koji se primjenjuju na sve operacije i

(b) odjeljka 2. u kojem se navode dodatni uvjeti koji se primjenjuju samo na letove komercijalnog zračnog prometa.

▼B

ODJELJAK 1.

▼M1

Zajednički uvjeti

▼M15

ORO.CC.100 Broj i sastav kabinske posade

(a) Za operacije zrakoplova čiji je MOPSC veći od 19 mora se angažirati najmanje jedan član kabinske posade ako zrakoplov prevozi najmanje jednog putnika.

(b) Radi poštovanja podtočke (a) najmanji broj članova kabinske posade mora biti najveći od sljedećih brojeva:

1. broj članova kabinske posade utvrđen tijekom postupka certificiranja zrakoplova u skladu s primjenjivim certifikacijskim specifikacijama za konfiguraciju kabine zrakoplova koju upotrebljava operator;

2. ako broj iz podpodtočke 1. nije utvrđen, broj članova kabinske posade utvrđen tijekom postupka certificiranja zrakoplova za najveći certificirani broj putničkih sjedala umanjen za 1 za svaki cjelobrojni višekratnik od 50 putničkih sjedala za konfiguraciju kabine zrakoplova koju upotrebljava operator, manji od najvećeg certificiranog kapaciteta sjedala;

3. jedan član kabinske posade na svakih 50 ili udio od 50 putničkih sjedala u istoj kabini zrakoplova kojim se obavlja operacija.

(c) Za operacije s više od jednog člana kabinske posade operator imenuje jednog člana kabinske posade koji odgovara glavnom pilotu ili zapovjedniku.

(d) Odstupajući od podtočke (a), nekomercijalne operacije zrakoplovom s MOPSC-om većim od 19 mogu se izvoditi bez operativnog člana kabinske posade, podložno prethodnom odobrenju nadležnog tijela. Radi stjecanja tog odobrenja operator osigurava da su ispunjeni svi sljedeći uvjeti:

1. ukrcano je najviše 19 putnika;

2. operator je razradio postupke za tu operaciju.

▼B

ORO.CC.110 Uvjeti za dodjeljivanje zadaća

(a) Članovima kabinske posade dodjeljuju se zadaće u zrakoplovu samo ako su:

1. stari najmanje 18 godina;

2. u skladu s primjenjivim zahtjevima Priloga IV. (dio-MED) Uredbi (EU) br. 1178/2011 ocijenjeni kao fizički i psihički sposobni za obavljanje svojih zadaća i za sigurno ispunjavanje svojih odgovornosti; i

3. uspješno završili cjelokupno primjenjivo osposobljavanje i provjere koji se zahtijevaju ovim poddijelom te su sposobni za obavljanje zadaća koje su im dodijeljene u skladu s postupcima navedenim u operativnom priručniku.

▼B

(b) Prije dodjeljivanja zadaća članovima kabinske posade koji su samostalni djelatnici ili rade na temelju ugovora o djelomičnom radnom vremenu, operator provjerava jesu li ispunjeni svi primjenjivi zahtjevi ovog poddijela, uzimajući u obzir sve usluge koje je takav član kabinske posade davao bilo kojem drugom operatoru (operatorima), kako bi, posebno, utvrdio:

1. ukupan broj tipova ili varijanti zrakoplova na kojima je radio; i

2. primjenjiva ograničenja u pogledu vremena provedenog na letu i na dužnosti, te zahtjeve u pogledu odmora.

(c) Putnicima se moraju jasno pokazati tko su operativni članovi kabinske posade, kao i njihova uloga u pogledu sigurnosti putnika i leta.

ORO.CC.115 Obavljanje tečajeva osposobljavanja i s njima povezanih provjera

(a) Operator uspostavlja detaljan program i nastavni plan za svaki tečaj osposobljavanja u skladu s primjenjivim zahtjevima ovog poddijela i, prema potrebi, Priloga V. (dio-CC) ►**M4** Uredbe (EU) br. 1178/2011 ◄, kako bi se obuhvatile zadaće i odgovornosti koje moraju ispunjavati članovi kabinske posade.

(b) Svaki tečaj osposobljavanja uključuje teoretsku i praktičnu nastavu zajedno s individualnim ili skupnim vježbama, kako je primjereno za pojedinačni predmet, kako bi član kabinske posade postigao i održao odgovarajuću razinu stručnosti u skladu s ovim poddijelom.

(c) Svaki tečaj osposobljavanja:

1. obavlja se na strukturiran i realističan način; i

2. obavlja ga osoblje koje je odgovarajuće kvalificirano za dotični predmet.

(d) Tijekom ili nakon završetka cjelokupnog osposobljavanja koje se zahtijeva ovim poddijelom, svaki član kabinske posade prolazi provjeru koja obuhvaća sve elemente osposobljavanja odgovarajućeg programa osposobljavanja, osim osposobljavanja za upravljanje posadom (CRM). Provjere obavlja osoblje koje je odgovarajuće kvalificirano za provjeravanje je li član kabinske posade postigao i/ili održava zahtijevanu razinu stručnosti.

(e) Tečajeve osposobljavanja za CRM i, prema potrebi, module CRM-a, provodi instruktor za CRM za kabinsko osoblje. Kada su elementi CRM-a uključeni u drugo osposobljavanje, za određivanje i provedbu nastavnog plana zadužen je instruktor za CRM za kabinsku posadu.

ORO.CC.120 Tečaj početnog osposobljavanja

(a) Svaki novi kandidat koji još nema valjanu potvrdu kabinske posade izdanu u skladu s Prilogom V. (dio-CC) ►**M4** Uredbu (EU) br. 1178/2011 ◄:

1. pohađa tečaj početnog osposobljavanja, kako je navedeno u stavku CC.TRA.220 tog Priloga; i

▼B

2. mora uspješno položiti s njim povezan ispit, prije pohađanja ostalog osposobljavanja koje se zahtijeva ovim poddijelom.

(b) Elementi tečaja početnog osposobljavanja mogu se kombinirati s prvim osposobljavanjem specifičnim za tip zrakoplova i s konverzijskim osposobljavanjem koje obavlja operator, pod uvjetom da su ispunjeni zahtjevi iz stavka CC.TRA.220, i svi se takvi elementi, u evidenciji o osposobljavanju dotičnog člana kabinske posade, evidentiraju kao elementi tečaja početnog osposobljavanja.

ORO.CC.125 Osposobljavanje specifično za tip zrakoplova i konverzijsko osposobljavanje koje obavlja operator

(a) Svaki član kabinske posade mora završiti odgovarajuće osposobljavanje specifično za tip zrakoplova i konverzijsko osposobljavanje koje obavlja operator te proći s njima povezane provjere, prije nego što:

1. ga operator prvi put rasporedi za člana kabinske posade; ili

2. ga taj operator rasporedi za rad na drugom tipu zrakoplova.

▼M2

(b) Pri utvrđivanju programa i nastavnih planova za osposobljavanje specifično za tip zrakoplova i konverzijsko osposobljavanje koje obavlja operator, operator uvrštava odgovarajuće elemente, ako su dostupni, utvrđene u obveznom dijelu podataka o operativnoj prikladnosti u skladu s Uredbom (EZ) br. 748/2012.

▼B

(c) Program osposobljavanja specifičnog za tip zrakoplova:

1. uključuje osposobljavanje i vježbe na reprezentativnom nastavnom uređaju ili u stvarnom zrakoplovu; i

2. obuhvaća najmanje sljedeće elemente osposobljavanja specifičnog za tip zrakoplova:

i. opis zrakoplova, koliko je to važno za zadaće kabinske posade;

ii. svu ugrađenu sigurnosnu opremu i sustave, koji su relevantni za zadaće kabinske posade;

iii. rukovanje i istinsko otvaranje svakog tipa ili varijante uobičajenih vrata i izlaza, i vrata i izlaza za hitne slučajeve na uobičajen i na hitan način, koje obavlja svaki pojedini član kabinske posade;

iv. prikazivanje upotrebe drugih izlaza, uključujući prozore u pilotskoj kabini;

v. opremu za zaštitu od vatre i dima, ako je ugrađena;

▼B

vi. osposobljavanje za upotrebu tobogana za evakuaciju, ako je ugrađen;

vii. rukovanje sjedalom, sustavom za zadržavanje i opremom sustava za kisik, što je važno u slučaju onesposobljenosti pilota.

(d) Program konverzijskog osposobljavanja koje obavlja operator za svaki tip zrakoplova koji će upotrebljavati:

1. uključuje osposobljavanje i vježbe na reprezentativnom nastavnom uređaju ili u stvarnom zrakoplovu;

2. uključuje osposobljavanje u pogledu standardnih operativnih postupaka operatora za članove kabinske posade koje operator prvi put raspoređuje na zadaće;

3. obuhvaća najmanje sljedeće elemente osposobljavanja specifičnog za operatora, koji su relevantni za tip zrakoplova koji će se upotrebljavati:

i. opis konfiguracije kabine;

ii. smještaj, dohvat i upotrebu sve prijenosne sigurnosne opreme i opreme za hitne slučajeve, koja se nosu u zrakoplovu;

iii. sve uobičajene i hitne postupke;

iv. postupanje s putnicima i kontrolu stvaranja gužve;

v. osposobljavanje u pogledu vatre i dima uključujući upotrebu sve povezane opreme za gašenje požara i za zaštitu od požara, koja je odgovarajuća onoj koja se nosu u zrakoplovu;

vi. postupke evakuacije;

vii. postupke u slučaju onesposobljenosti pilota;

viii. primjenjive zahtjeve i postupke u pogledu zaštite;

ix. upravljanje posadom.

ORO.CC.130 Osposobljavanje u pogledu razlika

(a) Osim osposobljavanja koje se zahtjeva u stavku ORO.CC.125, član kabinske posade mora završiti odgovarajuće osposobljavanje i provjeru koji obuhvaćaju bilo koje razlike, prije nego što ga se rasporedi na:

1. varijantu tipa zrakoplova na kojem trenutačno radi; ili

2. tip ili varijantu zrakoplova na kojem trenutačno radi, s drukčijom:

i. sigurnosnom opremom;

ii. smještajem sigurnosne opreme i opreme za hitne slučajeve; ili

▼B

iii. uobičajenim i hitnim postupcima.

(b) Program osposobljavanja u pogledu razlika:

1. određuje se, prema potrebi, na temelju usporedbe s programom osposobljavanja koji je član kabinske posade završio u skladu sa stavkom ORO.CC.125 točkama (c) i (d) za odgovarajući tip zrakoplova; i

2. uključuje osposobljavanje i vježbe na reprezentativnom nastavnom uređaju ili u stvarnom zrakoplovu, kako je relevantno za element osposobljavanja u pogledu razlika koji se obuhvaća.

▼M2

(c) Pri utvrđivanju programa i nastavnog plana osposobljavanja u pogledu razlika za varijantu tipa zrakoplova koja se trenutačno upotrebljava, operator uključuje odgovarajuće elemente, ako su dostupni, određene u obveznom dijelu podataka o operativnoj prikladnosti utvrđenih u skladu s Uredbom (EU) br. 748/2012.

▼B

ORO.CC.135 Upoznavanje

Nakon što na određenom tipu zrakoplova završi osposobljavanje specifično za tip zrakoplova i konverzijsko osposobljavanje koje obavlja operator, svaki član kabinske posade obavlja upoznavanje na tipu zrakoplova pod nadzorom, prije nego što ga se rasporedi za člana minimalnog broja kabinske posade koji se zahtijeva u skladu sa stavkom ORO.CC.100.

ORO.CC.140 Periodično osposobljavanje

(a) Svaki član kabinske posade obavlja godišnje periodično osposobljavanje i provjeru.

(b) Periodično osposobljavanje obuhvaća aktivnosti koje se dodjeljuju svakom članu kabinske posade u uobičajenim i hitnim postupcima te vježbe relevantne za svaki tip i/ili varijantu zrakoplova na kojem će raditi.

(c) Elementi osposobljavanja specifičnog za tip zrakoplova:

1. Periodično osposobljavanje uključuje godišnje dodirne vježbe koje obavlja svaki član kabinske posade za simuliranje upotrebe svakog tipa ili varijante uobičajenih vrata i izlaza i vrata i izlaza za hitne slučajeve za evakuaciju putnika.

2. Periodično osposobljavanje, u razmacima od najviše tri godine, također uključuje:

i. rukovanje i istinsko otvaranje svakog tipa ili varijante uobičajenih izlaza i izlaza za hitne slučajeve na uobičajen i na hitan način, koje obavlja svaki pojedini član kabinske posade u reprezentativnom nastavnom uređaju ili u stvarnom zrakoplovu;

ii. istinsko rukovanje zaštitnim vratima pilotske kabine na uobičajen i hitan način te sjedalom i sustavom za zadržavanje, u reprezentativnom nastavnom uređaju ili u stvarnom zrakoplovu, koje obavlja svaki pojedini član kabinske posade, i praktični prikaz opreme sustava za kisik, što je važno za slučaju onesposobljenosti pilota;

iii. prikaz upotrebe svih drugih izlaza, uključujući prozore na pilotskoj kabini; i

iv. prikaz upotrebe splavi za spašavanje i tobogana-splavi, kada su ugrađeni.

▼B

(d) Elementi osposobljavanja specifičnog za operatora:

1. Periodično osposobljavanje uključuje svake godine:

i. za svakog člana kabinske posade:

(A) smještaj i rukovanje svom sigurnosnom opremom i opremom za hitne slučajeve, koja je ugrađena u zrakoplov ili se u njemu nose; i

(B) upotrebu prsluka za spašavanje, prijenosne opreme za kisik i zaštitne opreme za disanje (PBE);

ii. smještaj stvari u putničkoj kabini;

iii. postupke povezane s onečišćenjem površine zrakoplova;

iv. hitne postupke;

v. postupke evakuacije;

vi. pregled nezgoda i nesreća;

vii. upravljanje posadom;

viii. aspekte zrakoplovne medicine i prvu pomoć, uključujući povezanu opremu;

ix. zaštitne postupke.

2. Periodično osposobljavanje, u razmacima od najviše tri godine, također uključuje:

i. upotrebu pirotehničkih sredstava (stvarne naprave ili naprave za vježbu);

ii. praktičan prikaz upotrebe kontrolnih lista letačke posade;

iii. stvarno i praktično osposobljavanje za upotrebu opreme za gašenje požara, uključujući zaštitnu odjeću, koja je reprezentativna za opremu u zrakoplovu;

iv. za svakog člana kabinske posade:

(A) gašenje vatre karakteristične za požar u unutrašnjosti zrakoplova;

(B) upotrebu i primjenu PBE-a u zatvorenom simuliranom okružju ispunjenom dimom.

(e) Razdoblja valjanosti:

1. Razdoblje valjanosti godišnjeg periodičnog osposobljavanja je 12 kalendarskih mjeseci, računajući od kraja mjeseca u kojem je bila obavljena provjera.

2. Ako se periodično osposobljavanje i provjera obave unutar posljednja tri kalendarska mjeseca razdoblja valjanosti, novo razdoblje valjanosti se računa od prvobitnog datuma isteka.

3. Za dodatne trogodišnje elemente osposobljavanja navedene u točki (c) podtočki 2. i točki (d) podtočki 2., razdoblje valjanosti je 36 kalendarskih mjeseci, računajući od kraja mjeseca u kojem su obavljene provjere.

▼B

ORO.CC.145 Osposobljavanje za obnavljanje znanja

(a) Kada tijekom prethodnih šest mjeseci unutar razdoblja valjanosti posljednjeg relevantnog periodičnog osposobljavanja i provjere, član kabinske posade:

1. nije obavljao bilo kakve letačke zadaće, prije ponovnog raspoređivanja na takve zadaće mora završiti osposobljavanje za obnavljanje znanja i odgovarajuću provjeru za svaki tip zrakoplova na kojem će raditi; ili

2. nije obavljao letačke zadaće na jednom određenom tipu zrakoplova, prije ponovnog raspoređivanja na takve zadaće, mora na tom tipu zrakoplova:

i. završiti osposobljavanje za obnavljanje znanja i odgovarajuću provjeru; ili

ii. obaviti dva leta u svrhu upoznavanja u skladu sa stavkom ORO.CC.135.

(b) Program osposobljavanja za obnavljanje znanja za svaki tip zrakoplova obuhvaća najmanje:

1. hitne postupke;

2. postupke evakuacije;

3. rukovanje i istinsko otvaranje svakog tipa ili varijante uobičajenih izlaza i izlaza za hitne slučajeve te zaštitnih vrata pilotske kabine, na uobičajen i na hitan način, koje obavlja svaki pojedini član kabinske posade;

4. prikazivanje upotrebe svih drugih izlaza, uključujući prozore u pilotskoj kabini;

5. smještaj i rukovanje svom relevantnom sigurnosnom opremom i opremom za hitne slučajeve, koja je ugrađena u zrakoplov ili se u njemu nose.

(c) Operator može odlučiti da osposobljavanje za obnovu znanja zamijeni periodičnim osposobljavanjem, ako član kabinske posade počne ponovno obavljati letačke zadaće unutar razdoblja valjanosti posljednjeg periodičnog osposobljavanja i provjere. Ako je to razdoblje valjanosti isteklo, osposobljavanje za obnovu znanja može se zamijeniti samo osposobljavanjem specifičnim za tip zrakoplova ili konverzijskim osposobljavanjem koje obavlja operator, kako je navedeno u stavku ORO.CC.125.

ODJELJAK 2.

Dodatni zahtjevi za operacije komercijalnog zračnog prijevoza

ORO.CC.200 Voditelji kabinske posade

(a) Kada se zahtijeva više od jednog člana kabinske posade, kabinska posada uključuje člana koji je voditelj kabinske posade i kojeg imenuje operator.

(b) Operator imenuje člana kabinske posade za voditelja kabinske posade, samo ako:

1. ima najmanje jednu godinu iskustva na poslovima operativnog člana kabinske posade; i

2. je uspješno završio tečaj osposobljavanja za voditelja kabinske posade i s njim povezanu provjeru.

▼B

(c) Tečaj osposobljavanja za voditelja kabinske posade obuhvaća sve zadaće i odgovornosti voditelja kabinske posade i uključuje najmanje sljedeće elemente:

1. davanje predpoletnih uputa;

2. suradnju s posadom;

3. pregled zahtjeva operatora i zakonskih zahtjeva;

4. izvješćivanje o nesrećama i nezgodama;

5. ljudske čimbenike i upravljanje posadom (CRM); i

6. ograničenja u pogledu vremena provedenog na letu i na dužnosti te zahtjeve u pogledu odmora.

(d) Voditelj kabinske posade odgovoran je zapovjedniku zrakoplova za obavljanje i koordinaciju uobičajenih i hitnih postupaka navedenih u operativnom priručniku, uključujući prekidanje obavljanja zadaća koje nisu povezane sa sigurnošću, radi sigurnosti i zaštite.

(e) Operator utvrđuje postupke za izbor najprimjerenije kvalificiranog člana kabinske posade, koji djeluje kao voditelj kabinske posade u slučaju da imenovani voditelj kabinske posade postane nesposoban za rad. O promjenama ovih postupaka obavješćuje se nadležno tijelo.

▼M15

ORO.CC.205 Smanjenje broja članova kabinske posade tijekom zemaljskih operacija i u nepredviđenim okolnostima

(a) Kad god u zrakoplovu ima putnika, mora biti prisutan i minimalni broj članova kabinske posade u skladu s točkom ORO.CC.100 spreman za djelovanje.

(b) Odstupajući od podtočke (a), minimalni broj članova kabinske posade može se smanjiti u jednom od sljedećih slučajeva:

1. tijekom uobičajenih zemaljskih operacija koje ne uključuju punjenje/pražnjenje goriva dok je zrakoplov na parkirnom mjestu;

2. u nepredviđenim okolnostima, ako se smanji broj putnika na letu. U tom se slučaju nakon završetka leta podnosi izvješće nadležnom tijelu;

3. radi odmora za vrijeme leta u fazi krstarenja, u skladu s točkom ORO.FTL.205 podtočkom (e) ili radi ublažavanja umora kako je odredio operator.

(c) Za potrebe podtočke (b) podpodtočaka 1. i 2. u postupcima operatora navedenima u operativnom priručniku mora se osigurati sljedeće:

1. jednakovrijedna razina sigurnosti sa smanjenim brojem članova kabinske posade, posebice u slučaju evakuacije putnika;

2. prisutnost voditelja kabinske posade unatoč smanjenom broju članova kabinske posade, u skladu s točkom ORO.CC.200;

3. prisutnost najmanje jednog člana kabinske posade na svakih 50 putnika ili udio od 50 putnika u istoj kabini zrakoplova;

4. u slučaju uobičajenih zemaljskih operacija zrakoplovima u kojima je potrebno više od jednog člana kabinske posade, povećanje broja utvrđenog u skladu s podpodtočkom 3. za po jednog člana kabinske posade na svaki par izlaza za hitne slučajeve koji se nalaze u razini poda.

▼M15

(d) Za potrebe podtočke (b) podpodtočke 3. operator:

1. provodi procjenu rizika kako bi utvrdio broj članova kabinske posade koji moraju biti prisutni i spremni za djelovanje u svakom trenutku tijekom krstarenja;

2. utvrđuje mjere za ublažavanje posljedica manjeg broja prisutnih članova kabinske posade spremnih za djelovanje tijekom krstarenja;

3. u operativnom priručniku utvrđuje posebne postupke, među ostalim za odmor voditelja kabinske posade tijekom leta, kojima će se osigurati neprekidno odgovarajuće postupanje s putnicima i učinkovito upravljanje svim neuobičajenim ili izvanrednim situacijama;

4. u specifikacijskoj shemi trajanja leta sastavljenoj na temelju točke ORO.FTL.125 utvrđuje uvjete pod kojima se članovi kabinske posade mogu odmarati tijekom leta.

▼B

ORO.CC.210 Dodatni uvjeti za raspoređivanje na zadaće

Članovi kabinske posade raspoređuju se na zadaće i rade na određenom tipu ili varijanti zrakoplova, samo ako:

(a) imaju valjanu potvrdu izdanu u skladu s Prilogom V. (dio-CC) ►M4 Uredbu (EU) br. 1178/2011 ◄;

(b) su kvalificirani za tip ili varijantu u skladu s ovim poddijelom;

(c) ispunjavaju druge primjenjive zahtjeve ovog poddijela i Priloga IV. (dio-CAT);

(d) nose odoru operatora za članove kabinske posade.

ORO.CC.215 Programi osposobljavanja i provjere i s njima povezana dokumentacija

(a) Programe osposobljavanja i provjere, uključujući nastavne planove, koji se zahtijevaju ovim poddijelom odobrava nadležno tijelo i navedeni su u operativnom priručniku.

(b) Nakon što član kabinske posade uspješno završi tečaj osposobljavanja i prođe s njim povezanu provjeru, operator:

1. ažurira evidenciju o osposobljavanju člana kabinske posade u skladu sa stavkom ORO.MLR.115; i

2. daje mu popis ažuriranih razdoblja valjanosti u odnosu na tip(-ove) i varijantu(-e) zrakoplova za rad na kojima je član kabinske posade kvalificiran.

ORO.CC.250 Rad na više od jednog tipa ili varijante zrakoplova

(a) Član kabinske posade ne raspoređuje se na rad na više od tri tipa zrakoplova, osim što s odobrenjem nadležnog tijela, član kabinske posade može raditi na četiri tipa zrakoplova, ako su za najmanje dva od tih tipova:

1. sigurnosna oprema i oprema za hitne slučajeve te uobičajeni i hitni postupci specifični za tip, slični; i

2. uobičajeni i hitni postupci nespecifični za tip, jednaki.

▼B

(b) Za potrebe točke (a) te za osposobljavanje i kvalifikaciju kabinske posade, operator određuje:

▼M2

1. svaki zrakoplov kao tip ili varijantu uzimajući u obzir, ako su dostupni, relevantne elemente definirane u obveznom dijelu podataka o operativnoj prikladnosti utvrđenih u skladu s Uredbom (EU) br. 748/2012 za odgovarajući tip ili varijantu zrakoplova; i

▼B

2. varijante tipa zrakoplova kao različite tipove, ako nisu slične u pogledu sljedećeg:

i. upotrebe izlaza za hitne slučajeve;

ii. smještaja i vrste prijenosne sigurnosne opreme i opreme za hitne slučajeve;

iii. hitnih postupaka specifičnih za tip.

ORO.CC.255 Operacije s jednim članom kabinske posade

(a) Operator odabire, regrutira, osposobljava i provjerava stručnost članova kabinske posade koji se raspoređuju na operacije s jednim članom kabinske posade u skladu s kriterijima primjerenim za ovu vrstu operacije.

(b) Članovi kabinske posade koji nemaju prethodno operativno iskustvo u svojstvu jedinog člana kabinske posade, raspoređuju se na takvu vrstu operacije, tek nakon što:

1. završe osposobljavanje koje se zahtijeva u točki (c) uz ostalo primjenjivo osposobljavanje i provjere koji se zahtijevaju ovim podstavkom;

2. uspješno prođu provjere kojima se provjerava njihova stručnost pri izvršavanju njihovih zadaća i odgovornosti u skladu s postupcima navedenim u operativnom priručniku; i

3. obave letove u svrhu upoznavanja u trajanju od najmanje 20 sati, koji obuhvaćaju najmanje 15 sektora, na relevantnom tipu zrakoplova pod nadzorom člana kabinske posade s odgovarajućim iskustvom.

(c) Obuhvaćaju se sljedeći dodatni elementi osposobljavanja, s posebnim naglaskom na operacije s jednim članom kabinske posade:

1. odgovornost zapovjedniku za obavljanje uobičajenih i hitnih postupaka;

2. važnost koordinacije i komunikacije s letačkom posadom, posebno pri postupanju s nedisciplinirani ili nasilnim putnicima;

3. pregled zahtjeva operatora i zakonskih zahtjeva;

4. dokumentacija;

5. izvješćivanje o nesrećama i nezgodama; i

6. ograničenja u pogledu vremena provedenog na letu i na dužnosti te zahtjevi u pogledu odmora.

▼B

PODDIO TC

TEHNIČKA POSADA U OPERACIJAMA HEMS, HHO ILI NVIS

ORO.TC.100 Opseg

U ovom se poddijelu utvrđuju zahtjevi koje mora ispuniti operator kada operira zrakoplovom s članovima tehničke posade u operacijama komercijalnog zračnog prijevoza helikopterske hitne medicinske pomoći (HEMS), operacijama pomoću sustava za noćno gledanje (NVIS) ili helikopterskim operacijama s vitlom (HHO).

ORO.TC.105 Uvjeti za dodjeljivanje zadaća

(a) Članovima tehničke posade u operacijama komercijalnog zračnog prijevoza HEMS, HHO ili NVIS dodjeljuju se zadaće samo:

1. ako su stari najmanje 18 godina;

2. ako su fizički i psihički sposobni za sigurno obavljanje zadaća i ispunjavanje odgovornosti koje su mu dodijeljene;

3. ako su završili cjelokupno primjenjivo osposobljavanje koje se zahtijeva ovim poddijelom za obavljanje dodijeljenih zadaća;

4. ako su provjere pokazale da su sposobni za obavljanje zadaća koje su im dodijeljene u skladu s postupcima navedenim u operativnom priručniku.

(b) Prije dodjeljivanja zadaća članovima tehničke posade koji su samostalni djelatnici i/ili rade na temelju ugovora o djelomičnom radnom vremenu, operator provjerava jesu li ispunjeni svi primjenjivi zahtjevi ovog poddijela, uzimajući u obzir sve usluge koje je takav član tehničke posade davao nekom drugom operatoru (operatorima), kako bi, posebno, utvrdio:

1. ukupan broj tipova i varijanti zrakoplova na kojima je radio;

2. primjenjiva ograničenja u pogledu vremena provedenog na letu i na dužnosti, te zahtjeve u pogledu odmora.

▼C4

ORO.TC.110 Osposobljavanja i provjeravanje

(a) Operator uspostavlja program osposobljavanja u skladu s primjenjivim zahtjevima ovog poddijela kako bi se obuhvatile zadaće i odgovornosti koje moraju ispunjavati članovi tehničke posade.

(b) Nakon završetka početnog osposobljavanja, konverzijskog osposobljavanja koje obavlja operator, osposobljavanja u pogledu razlika i periodičnog osposobljavanja, svaki se član tehničke posade podvrgava provjeri kako bi se dokazala njegova stručnost za obavljanje uobičajenih i hitnih postupaka.

(c) Osposobljavanje i provjeru u okviru svakog tečaja osposobljavanja obavlja osoblje koje je odgovarajuće kvalificirano i iskusno za dotični predmet. Operator obavješćuje nadležno tijelo o osoblju koje provodi provjere.

▼B

ORO.TC.115 Početno osposobljavanje

Prije pohađanja konverzijskog osposobljavanja koje obavlja operator, svaki član tehničke posade mora završiti početno osposobljavanje, uključujući:

(a) opće teoretsko znanje o zrakoplovstvu i zrakoplovnim propisima, kojim su obuhvaćeni svi elementi relevantni za zadaće i odgovornosti, koji se zahtijevaju za tehničku posadu;

(b) osposobljavanje u pogledu požara i dima;

(c) osposobljavanje u vezi preživljavanja na tlu i na vodi, primjereno tipu i području operacije;

(d) aspekte zrakoplovne medicine i prve pomoći;

(e) komunikaciju i relevantne elemente CRM-a iz stavaka ORO.FC.115 i ORO.FC.215.

▼B

ORO.TC.120 Konverzijsko osposobljavanje koje obavlja operator

Svaki član tehničke posade mora završiti:

(a) konverzijsko osposobljavanje koje obavlja operator, uključujući relevantne elemente CRM-a;

1. prije nego što ga operator prvi put rasporedi za člana tehničke posade; ili

2. pri prelasku na drukčiji tip ili klasu zrakoplova, ako su različiti bilo koja oprema ili bilo koji postupci navedeni u točki (b);

(b) konverzijsko osposobljavanja koje obavlja operator uključuje:

1. smještaj i upotrebu sve prijenosne sigurnosne opreme i opreme za preživljavanje, koja se nosu u zrakoplovu;

2. sve uobičajene i hitne postupke;

3. opremu u zrakoplovu koja se upotrebljava za obavljanje zadaća u zrakoplovu ili na tlu za pomaganje pilotu tijekom operacija HEMS, HHO ili NVIS.

ORO.TC.125 Osposobljavanje u pogledu razlike

(a) Svaki član tehničke posade mora završiti osposobljavanje u pogledu razlika, kada se mijenjaju oprema ili postupci na tipovima ili varijantama na kojima trenutačno radi.

(b) Operator navodi u operativnom priručniku kada se zahtijeva takvo osposobljavanje u pogledu razlika.

ORO.TC.130 Letovi u svrhu upoznavanje

Nakon završetka konverzijskog osposobljavanje koje obavlja operator, svaki član tehničke posade obavlja letove u svrhu upoznavanje, prije nego što počne raditi kao zahtijevani član tehničke posade u operacijama HEMS, HHO ili NVIS.

ORO.TC.135 Periodično osposobljavanje

(a) Svaki član tehničke posade svakih 12 mjeseci prolazi periodično osposobljavanje relevantno za tip ili klasu zrakoplova i opremu na kojima radi. Elementi CRM-a ugrađeni su u sve odgovarajuće faze periodičnog osposobljavanja.

(b) Periodično osposobljavanje uključuje teoretsku i praktičnu nastavu te vježbe.

ORO.TC.140 Osposobljavanje za obnavljanje znanja

(a) Svaki član tehničke posade koji tijekom prethodnih šest mjeseci nije obavljao radne zadaće, mora završiti osposobljavanje za obnavljanje znanja navedeno u operativnom priručniku.

(b) Član tehničke posade koji tijekom prethodnih šest mjeseci nije obavljao letačke zadaće na jednom određenom tipu ili klasi zrakoplova, prije raspoređivanja na taj tip ili klasu zrakoplova, mora ili:

1. završiti osposobljavanje za obnavljanje znanja o tom tipu ili klasi; ili

2. imati dva sektora upoznavanja na tom tipu ili klasi zrakoplova.

▼M3

PODDIO FTL

OGRANIČENJA VREMENA PROVEDENOG NA LETU I NA DUŽNOSTI I ZAHTJEVI U POGLEDU VREMENA ODMORA

ODJELJAK 1.

Općenito

ORO.FTL.100 Područje primjene

U ovom se poddijelu utvrđuju zahtjevi koje moraju zadovoljiti operator i njegovi članovi posade u vezi s ograničenjima vremena provedenog na letu i na dužnosti te zahtjevi u pogledu odmora članova posade.

ORO.FTL.105 Definicije

U svrhu ovog poddijela, primjenjuju se sljedeće definicije:

(1) „aklimatiziran” znači stanje u kojem je cirkadijski biološki sat člana posade usklađen s vremenskom zonom u kojoj se taj član posade nalazi. Član posade smatra se aklimatiziranim na vremensku zonu u opsegu od 2 sata od lokalnog vremena u mjestu polaska. Kada se lokalno vrijeme na mjestu u kojem počinje dužnost razlikuje za više od 2 sata od lokalnog vremena na kojem počinje sljedeća dužnost člana posade, u svrhu izračuna maksimalnog dnevnog trajanja vremena letačke dužnosti, smatra se aklimatiziranim u skladu s vrijednostima iz Tablice 1.

Tablica 1.

Vremenska razlika (h) između referentnog vremena i lokalnog vremena mjesta gdje članu posade počinje sljedeća dužnost	Vrijeme koje je prošlo od vremena javljanja u referentno vrijeme				
	< 48	48–71:59	72–95:59	96–119:59	≥ 120
< 4	B	D	D	D	D
≤ 6	B	X	D	D	D
≤ 9	B	X	X	D	D
≤ 12	B	X	X	X	D

„B” znači aklimatiziran na lokalno vrijeme vremenske zone polaska,

„D” znači aklimatiziran na lokalno vrijeme u kojem član posade počinje svoju sljedeću dužnost, i

„X” znači da je član posade u nepoznatom stanju aklimatizacije.

(2) „referentno vrijeme” znači lokalno vrijeme u točki javljanja na dužnost koja se nalazi u vremenskom pojasu u opsegu od dva sata od lokalnog vremena u kojem je član posade aklimatiziran;

(3) „smještaj” znači, u svrhu dežurstva i podijeljenog vremena na dužnosti, tiho i ugodno mjesto koje nije otvoreno za javnost i na kojem se može kontrolirati osvjetljenje i temperatura te ima odgovarajući namještaj koji članu posade omogućuje da spava te može primiti sve članove posade koji su nazočni u isto vrijeme te im omogućuje pristup hrani i piću;

(4) „odgovarajući smještaj” znači, u svrhu dužnosti, podijeljenog vremena na dužnosti i odmora, odvojenu prostoriju za svakog člana posade u mirnom okruženju te opremljenu krevetom, dovoljno prozračenu, s napravom za reguliranje temperature i jačine svjetla te pristup hrani i piću;

▼M3

(5) „uvećana letačka posada” znači letačka posada koju čini veći broj od minimalno propisanog broja članova posade koji su nužni za upravljanje zrakoplovom, pri čemu je omogućeno svakom članu posade da napusti svoje mjesto, radi odmora za vrijeme trajanja leta, te da ga zamijeni drugi odgovarajuće osposobljen član letačke posade;

(6) „pauza” znači vremensko razdoblje za vrijeme trajanja letačke dužnosti kada je član posade oslobođen svih dužnosti, a koje je kraće od vremena odmora i koje se računa kao dužnost;

(7) „odgođeno vrijeme javljanja” znači odgađanje planiranog trajanja letačke dužnosti od strane operatora prije nego što je član posade napustio mjesto odmora;

(8) „poremećaj u rasporedu” znači raspored radnog vremena člana posade koji onemogućuje spavanje za vrijeme optimalnog vremena za spavanje obuhvaćajući trajanje letačke dužnosti ili kombinaciju trajanja letačke dužnosti koji ulaze, počinju ili završavaju u bilo koje doba dana ili noći tamo gdje je član posade aklimatiziran. Poremećaj u rasporedu može biti uslijed ranog polaska, kasnog povratka ili noćnih dužnosti;

(a) poremećaj u rasporedu „ranog tipa” znači:

i. u odnosu na „rani polazak”, vrijeme dužnosti koje počinje u razdoblju između 05:00 i 05:59 u vremenskoj zoni na koju je član posade aklimatiziran; i

ii. u odnosu na „kasni povratak”, vrijeme dužnosti koje završava u razdoblju između 23:00 i 01:59 u vremenskoj zoni na koju je član posade aklimatiziran.

(b) poremećaj u rasporedu „kasnog tipa” znači:

i. u odnosu na „rani polazak”, vrijeme dužnosti koje počinje u razdoblju između 05:00 i 06:59 u vremenskoj zoni na koju je član posade aklimatiziran; i

ii. u odnosu na „kasni povratak”, vrijeme dužnosti koje završava u razdoblju između 00:00 i 01:59 u vremenskoj zoni na koju je član posade aklimatiziran.

(9) „noćna dužnost” znači vrijeme dužnosti koje ulazi u bilo koji dio vremenskog razdoblja između 02:00 i 04:59 u vremenskoj zoni na koju je član posade aklimatiziran;

(10) „dužnost” znači svaka radna zadaća koju član posade izvršava po nalogu operatora, uključujući letačke dužnosti, administrativne poslove, podučavanje ili osposobljavanje i provjere, pozicioniranje i neke elemente dežurstva;

(11) „vrijeme dužnosti” znači razdoblje koje počinje kada se član posade po nalogu operatora mora javiti na dužnost ili započeti dužnost i koje završava kada je osoba oslobođena svih dužnosti, uključujući dužnosti poslije leta;

(12) „trajanje letačke dužnosti (‚FDP’)” znači razdoblje koje počinje kada se član posade mora javiti na dužnost, koja uključuje jedan ili više sektora i završava kada se zrakoplov zaustavi i ugase se motori na kraju posljednjeg sektora na kojem je taj član posade na dužnosti;

▼M14

(13) „vrijeme leta” znači, za avione, vrijeme od trenutka kada zrakoplov započne vožnju sa svojeg parkirnog položaja u svrhu polijetanja do trenutka potpunog zaustavljanja zrakoplova na određenom parkirnom položaju i gašenja svih motora i propelera;

▼M3

(14) „domaća baza” znači mjesto određeno od strane operatora članu posade iz kojeg član posade uobičajeno započinje i gdje završava vrijeme dužnosti ili seriju dužnosti gdje, u normalnim uvjetima, operator nije obavezan osigurati smještaj predmetnog člana posade;

(15) „lokalni dan” znači razdoblje od 24 sata koje počinje u 00:00 po lokalnom vremenu;

(16) „lokalna noć” znači razdoblje od 8 sati između 22:00 i 08:00 po lokalnom vremenu;

(17) „operativni član posade” znači član posade koji obavlja dužnosti u zrakoplovu tijekom sektora;

(18) „pozicioniranje” znači prijevoz člana posade koji nije operativni član posade iz jednog mjesta u drugo po nalogu operatora, isključujući:

— vrijeme putovanja iz privatnog mjesta odmora na mjesto javljanja na dužnost u domaćoj bazi i obrnuto, i

— vrijeme lokalnog prijevoza iz mjesta odmora na početak dužnosti i obrnuto;

(19) „prostor za odmor” znači kabinu ili sjedalo s osloncem za noge i stopala na kojem članovi posade mogu spavati u zrakoplovu;

(20) „rezerva” znači vremensko razdoblje za vrijeme kojeg operator traži od člana posade da bude dostupan za dodjelu FDP-a, pozicioniranje ili drugu dužnost o kojima je obaviješten barem 10 sati unaprijed;

(21) „vrijeme odmora” znači kontinuirano, neprekidno i određeno vremensko razdoblje, nakon dužnosti ili prije dužnosti, za vrijeme kojeg je član posade oslobođen svih dužnosti, dežurstava i rezerve;

(22) „rotacija” znači dužnost ili niz dužnosti, uključujući barem jednu letačku dužnost i vrijeme odmora izvan domaće baze, koje počinju u domaćoj bazi i završavaju povratkom u domaću bazu za vrijeme odmora kada operator više nije odgovoran za smještaj članova posade;

(23) „slobodan dan” znači, u svrhu usklađenosti s odredbama Direktive Vijeća 2000/79/EZ ([1]), vrijeme kada je član posade oslobođen svih dužnosti i dežurstava i koje se sastoji od jednog dana i dvije lokalne noći, a o kojem je član posade obaviješten unaprijed. Vrijeme odmora može činiti dio slobodnog dana;

(24) „sektor” znači dio trajanja letačke dužnosti (FDP) između vremena kada se zrakoplov prvi puta pokrene u svrhu polijetanja i vremena kada se zaustavi na određenom parkirnom mjestu nakon slijetanja;

(25) „dežurstvo” znači unaprijed najavljeno i određeno vremensko razdoblje tijekom kojeg član posade mora biti na raspolaganju operatoru za preuzimanje dužnosti za let, pozicioniranje ili drugu dužnost, bez vremena za odmor u međuvremenu;

([1]) SL L 302, 1.12.2000, str. 57.

▼M3

(26) „dežurstvo u zračnoj luci” znači vrijeme dežurstva koje se obavlja u zračnoj luci;

(27) „ostala dežurstva” znači dežurstvo kod kuće ili u prikladnom smještaju;

(28) „spora faza cirkadijskog ritma (‚WOCL’)” znači vremensko razdoblje između 02:00 i 05:59 sati u vremenskoj zoni na koju je član posade aklimatiziran.

ORO.FTL.110 Odgovornosti operatora

Operator mora:

(a) objaviti raspored radnog vremena dovoljno unaprijed kako bi se članovima posade omogućilo planiranje odgovarajućeg vremena odmora;

(b) osigurati da se trajanje letačke dužnosti planira na način koji će članovima posade omogućiti da budu dovoljno odmorni kako bi mogli raditi u skladu sa zadovoljavajućom razinom sigurnosti u svim okolnostima;

(c) odrediti vrijeme javljanja na dužnost koje omogućuje dovoljno vremena za dužnosti na zemlji;

(d) uzeti u obzir odnos između frekvencija i dužine trajanja letačke dužnosti i vremena odmora te obratiti pažnju na kumulativne učinke dugotrajnog radnog vremena u kombinaciji s minimalnim vremenom odmora;

(e) dodjeljivati dužnosti na način kojim se izbjegava praksa koja uzrokuje poremećaje spavanja/rada, kao što je izmjenjivanje dnevnih/noćnih dužnosti;

(f) poštovati odredbe vezane uz poremećaj u rasporedu u skladu s ARO.OPS.230;

(g) osigurati dovoljno vremena za odmor koje će članovima posade omogućiti da se oporave od prethodnih dužnosti i da se odmore prije početka sljedećeg trajanja letačke dužnosti;

(h) planirati vrijeme odmora produženog trajanja u redovnim razmacima u svrhu oporavka te članove posade o tome obavijestiti dovoljno unaprijed;

(i) planirati letačke dužnosti koje će biti dovršene u okviru dopuštenog trajanja letačke dužnosti uzimajući u obzir vrijeme potrebno za pripremu leta, vrijeme leta i vrijeme provedeno na zemlji između letova;

(j) promijeniti raspored radnog vremena i/ili posade ako stvarna operacija traje dulje od dopuštenog maksimalnog trajanja letačke dužnosti na više od 33 % letačkih dužnosti u redu letenja za tu sezonu.

ORO.FTL.115 Odgovornosti članova posade

Članovi posade moraju:

(a) biti u skladu s odredbom CAT.GEN.MPA.100 točkom (b) Priloga IV. (Dio-CAT); i

(b) na najbolji mogući način iskoristiti mogućnosti i prostore za odmor te planirati i koristiti razdoblja odmora na prikladan način.

▼M3

ORO.FTL.120 Upravljanje rizikom od umora (FRM)

(a) Kada se ovim poddijelom ili primjenjivom certifikacijskom specifikacijom zahtjeva FRM, operator utvrđuje, provodi i održava FRM kao sastavni dio svog sustava upravljanja. FRM-om se osigurava usklađenost s bitnim zahtjevima u točkama 7.f., 7.g. i 8.f. Priloga IV. Uredbi (EZ) br. 216/2008. FRM se opisuje u operativnom priručniku.

(b) Uspostavljenim, provedenim i održavanim FRM-om predviđa se kontinuirano unaprjeđenje učinkovitosti FRM-a i uključuje sljedeće:

(1) opis filozofije i načela operatora u odnosu na FRM, koji se nazivaju politikom FRM-a;

(2) dokumentaciju o procesima FRM-a, uključujući proces kojim se posada podsjeća na svoje odgovornosti i postupak izmjene te dokumentacije;

(3) znanstvena načela i znanje;

(4) postupak utvrđivanja opasnosti i procjene rizika kojim se omogućuje upravljanje operativnim rizikom/rizicima operatora koji su posljedica kontinuiranog umora člana posade;

(5) postupak ublažavanja rizika kojim se predviđaju radnje za popravak situacije koje se moraju brzo provoditi i koje su nužne za učinkovito ublažavanje rizika operatora koji su posljedica umora člana posade te za kontinuirano praćenje i redovne ocjene ublažavanja rizika od umora koje se ostvaruje tim radnjama;

(6) Postupci FRM-a za osiguranje sigurnosti;

(7) Postupci za promicanje FRM-a.

(c) FRM mora odgovarati specifikacijskoj shemi trajanja leta, veličini operatora te prirodi i složenosti njegovih aktivnosti, uzimajući u obzir opasnosti i povezane rizike sadržane u tim aktivnostima i primjenjivu specifikacijsku shemu trajanja leta.

(d) Operator mora poduzimati radnje za ublažavanje rizika kada postupak FRM-a za osiguranje sigurnosti pokazuje da se ne održava odgovarajuća sigurnost.

ORO.FTL.125 Specifikacijske sheme trajanja leta

(a) Operatori moraju utvrditi, provoditi i održavati specifikacijske sheme trajanja leta koje odgovaraju vrsti/vrstama operacija koje se izvršavaju i u skladu su s Uredbom (EZ) br. 216/2008, ovim poddijelom i drugim primjenjivim propisima, uključujući Direktivu 2000/79/EZ.

(b) Prije njihove provedbe, specifikacijske sheme trajanja leta, uključujući povezani FRM ako je potrebno, mora odobriti nadležno tijelo.

(c) U cilju dokazivanja usklađenosti s Uredbom (EZ) br. 216/2008 i ovim poddijelom, operator primjenjuje primjenjive certifikacijske specifikacije koje je donijela Agencija. U protivnom, ako operator želi odstupiti od tih certifikacijskih specifikacija u skladu s člankom 22. stavkom 2. Uredbe (EZ) br. 216/2008, on nadležnom tijelu daje podroban opis planiranog odstupanja prije njegove primjene. Opis uključuje sve revizije priručnika ili postupaka koje bi mogle biti važne te ocjenu kojom se dokazuje da su ispunjeni zahtjevi Uredbe (EZ) br. 216/2008 i ovog poddijela.

▼M3

(d) U svrhu točke ARO.OPS.235(d), u roku od 2 godine od primjene odstupanja ili iznimke, operator prikuplja podatke o odobrenom odstupanju ili iznimci i analizira te podatke primjenom znanstvenih načela radi procjene učinaka odstupanja ili iznimke na umor članova posade zrakoplova. Takva se analiza dostavlja nadležnom tijelu u obliku izvješća.

ODJELJAK 2.

Operatori komercijalnog zračnog prijevoza

ORO.FTL.200 Domaća baza

Operator dodjeljuje domaću bazu svakom članu posade.

ORO.FTL.205 Trajanje letačke dužnosti (FDP)

(a) Zračni prijevoznik mora:

(1) definirati vrijeme javljanja na dužnost za svaku pojedinu operaciju uzimajući u obzir ORO.FTL.110(c);

(2) utvrditi postupke kojima se određuje kako će zapovjednik zrakoplova, u slučaju posebnih okolnosti koje bi mogle dovesti do velikog umora, te nakon savjetovanja s predmetnim članovima posade, skratiti stvarni FDP i/ili povećati vrijeme odmora kako bi se uklonili štetni učinci na sigurnost leta.

(b) Osnovni maksimalni dnevni FDP.

(1) Maksimalni dnevni FDP bez produženja za aklimatizirane članove posade u skladu je sa sljedećom tablicom:

Tablica 2.

Maksimalni dnevni FDP — Aklimatizirani članovi posade

Početak FDP-a u referentno vrijeme	1–2 sektora	3 sektora	4 sektora	5 sektora	6 sektora	7 sektora	8 sektora	9 sektora	10 sektora
0600–1329	13:00	12:30	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00
1330–1359	12:45	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00
1400–1429	12:30	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00
1430–1459	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00
1500–1529	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00
1530–1559	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00	09:00
1600–1629	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00	09:00
1630–1659	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00	09:00	09:00
1700–0459	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00	09:00	09:00
0500–0514	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00
0515–0529	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00
0530–0544	12:30	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00
0545–0559	12:45	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00

▼M3

(2) Maksimalni dnevni FDP kada su članovi posade u nepoznatom stanju aklimatizacije u skladu je sa sljedećom tablicom:

Tablica 3.

Članovi posade u nepoznatom stanju aklimatizacije

Maksimalni dnevni FDP prema broju sektora						
1–2	3	4	5	6	7	8
11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00

(3) Maksimalni dnevni FDP kada su članovi posade u nepoznatom stanju aklimatizacije i kada je operator primijenio FRM mora biti u skladu sa sljedećom tablicom:

Tablica 4.

Članovi posade u nepoznatom stanju aklimatizacije prema FRM-u

Vrijednosti iz sljedeće tablice mogu se primjenjivati pod uvjetom da FRM operatora kontinuirano prati održavanje potrebne performanse sigurnosti.

Maksimalni dnevni FDP prema sektorima						
1–2	3	4	5	6	7	8
12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00

(c) FDP s različitim vremenom javljanja za letačku posadu i kabinsku posadu

Ako je kabinskoj posadi potrebno više vremena za davanje predpoletnih uputa nego članovima letačke posade zrakoplova za isti sektor ili niz sektora, FDP kabinske posade može se produžiti za razliku u vremenu javljanja na dužnost između kabinske posade i letačke posade. Razlika ne smije prelaziti 1 sat. Maksimalni dnevni FDP za kabinsku posadu mora se temeljiti na vremenu kada se letačka posada javi za svoj FDP, ali FDP počinje u trenutku javljanja na dužnost kabinske posade.

(d) Maksimalni dnevni FDP za aklimatizirane članove posade uz primjenu produženja bez odmora za vrijeme leta.

(1) Maksimalni dnevni FDP može se produžiti do 1 sat najviše dva puta u 7 uzastopnih dana. U tome slučaju:

i. minimalno vrijeme odmora prije i poslije leta povećava se za 2 sata; ili

ii. vrijeme odmora poslije leta povećava se za 4 sata.

(2) Kada se produženja koriste za uzastopne FDP-ove, osigurava se dodatno vrijeme odmora prije i poslije leta između dva produljena FDP-a u skladu s podstavkom 1.

▼M3

(3) Primjena produženja planira se unaprijed i ograničena je na najviše:

i. 5 sektora kada se ne ulazi u WOCL; ili

ii. 4 sektora, kada se ulazi u WOCL za 2 sata ili manje; ili

iii. 2 sektora, kada se ulazi u WOCL za više od 2 sata.

(4) Produženje maksimalnog dnevnog FDP-a bez odmora za vrijeme trajanja leta ne smije se kombinirati s produženjima zbog odmora za vrijeme trajanja leta ili podijeljenog vremena na dužnosti unutar istog radnog vremena.

(5) U specifikacijskim shemama trajanja leta određuju se ograničenja za produženje maksimalnog osnovnog dnevnog FDP-a u skladu sa certifikacijskim specifikacijama koja se primjenjuju na vrstu operacije, uzimajući u obzir:

i. broj sektora; i

ii. ulazak u WOCL.

(e) Maksimalni dnevni FDP uz primjenu produženja zbog odmora za vrijeme leta

U specifikacijskim shemama trajanja leta navode se uvjeti za produženje maksimalnog osnovnog dnevnog FDP-a s odmorom za vrijeme leta u skladu sa certifikacijskim specifikacijama koje se primjenjuju na vrstu operacije, uzimajući u obzir:

i. broj sektora;

ii. minimalno vrijeme odmora za vrijeme leta dodijeljeno svakom članu posade;

iii. vrstu prostora za odmor za vrijeme leta; i

iv. uvećanje osnovne letačke posade.

(f) Nepredviđene okolnosti u letačkim operacijama – diskrecija zapovjednika zrakoplova

(1) Uvjeti za izmjene ograničenja vremena provedenog na letu i na dužnosti i vremena odmora od strane zapovjednika zrakoplova u slučaju nepredviđenih okolnosti u letačkim operacijama, koje započnu za vrijeme ili nakon vremena javljanja na dužnost, u skladu su sa sljedećim:

i. maksimalan dnevni FDP koji je rezultat primjene točaka (b) i (e) točke ORO.FTL.205 ili točke ORO.FTL.220 ne smije se povećati za više od 2 sata osim u slučaju uvećane letačke posade u kojem slučaju se maksimalno trajanje vremena leta može povećati za najviše 3 sata;

ii. ako je na posljednjem sektoru u okviru FDP-a dopušteno povećanje premašeno zbog nepredviđenih okolnosti nakon uzlijetanja, let se može nastaviti do planiranog odredišta ili drugog aerodroma; i

iii. vrijeme odmora nakon FDP-a može se skratiti, ali nikada ne smije biti kraće od 10 sati.

▼M3

(2) U slučaju nepredviđenih okolnosti koje bi mogle dovesti do velikog umora, zapovjednik zrakoplova skraćuje stvarno trajanje letačke dužnosti i/ili povećava vrijeme odmora kako bi uklonio štetni učinak na sigurnost leta.

(3) Zapovjednik zrakoplova se sa svim članovima posade savjetuje o njihovu stupnju budnosti prije nego što se odluči o izmjenama iz podstavaka 1. i 2.

(4) Kada iskoristi svoje diskrecijsko pravo za produženje FDP-a ili skraćenje vremena odmora, zapovjednik zrakoplova o tome izvješćuje operatora.

(5) Kada je povećanje FDP-a ili skraćenje vremena odmora veće od 1 sata, operator šalje nadležnom tijelu primjerak izvješća kojemu je dodao svoje napomene najkasnije 28 dana nakon tog događaja.

(6) Operator ne kažnjava zapovjednika zbog korištenja diskrecijskog prava u skladu s ovom odredbom i to opisuje u operativnom priručniku.

(g) Nepredviđene okolnosti u letačkim operacijama – odgođeno vrijeme javljanja na dužnost

Operator u operativnom priručniku uspostavlja postupke za odgođeno vrijeme javljanja na dužnost u slučaju nepredviđenih okolnosti u skladu sa certifikacijskim specifikacijama koje se primjenjuju na vrstu operacije.

ORO.FTL.210 Trajanje leta i letačke dužnosti

(a) Ukupan broj sati provedenih na dužnosti člana posade ne smije prelaziti:

(1) 60 sati dužnosti u 7 uzastopnih dana;

(2) 110 sati dužnosti u 14 uzastopnih dana; i

(3) 190 sati dužnosti u 28 uzastopnih dana, raspoređenih što je ravnomjernije moguće, tijekom tog razdoblja.

(b) Ukupno vrijeme letenja u sektorima na koje je raspoređen član posade kao operativni član posade ne smije prelaziti:

(1) 100 sati leta u 28 uzastopnih dana;

(2) 900 sati leta u kalendarskoj godini; i

(3) 1 000 sati leta u 12 uzastopnih kalendarskih mjeseci u godini.

(c) Dužnosti poslije leta računaju se kao vrijeme provedeno na dužnosti. Operator navodi u svom operativnom priručniku minimalno vrijeme trajanja dužnosti poslije leta.

ORO.FTL.215 Pozicioniranje

Ako operator pozicionira člana posade, primjenjuje se sljedeće:

(a) Pozicioniranje nakon javljanja na dužnost, ali prije operativnog djela, računa se kao FDP, ali ne računa se kao sektor;

(b) Vrijeme provedeno na pozicioniranju računa se kao trajanje dužnosti.

▼M3

ORO.FTL.220 Podijeljeno vrijeme na dužnosti

Uvjeti za produženje osnovnog maksimalnog dnevnog FDP-a zbog pauze na zemlji u skladu su sa sljedećim:

(a) U specifikacijskim shemama trajanja leta navode se sljedeći elementi za podijeljeno vrijeme na dužnosti u skladu sa certifikacijskim specifikacijama koje se primjenjuju na vrstu operacije:

(1) minimalno trajanje pauze na zemlji; i

(2) mogućnost produženja FDP-a predviđena u točki ORO.FTL.205(b) uzimajući u obzir pauzu na zemlji, osigurane prostore za odmor članova posade i druge mjerodavne čimbenike.

(b) Pauza na zemlji računa se u cijelosti kao vrijeme letačke dužnosti (FDP).

(c) Podijeljeno vrijeme na dužnosti ne smije slijediti nakon skraćenog vremena odmora.

ORO.FTL.225 Dežurstvo i dužnosti u zračnoj luci

Ako operator rasporedi članove posade na dežurstvo ili na neku dužnost u zračnoj luci, primjenjuje se sljedeće u skladu sa specifikacijama za certificiranje koje se primjenjuju na vrstu operacije:

(a) Dežurstvo i dužnost u zračnoj luci moraju biti u rasporedu radnog vremena te se moraju odrediti početak i kraj dežurstva o kojima predmetni članovi posade moraju biti unaprijed obaviješteni kako bi mogli planirati odgovarajuće vrijeme odmora.

(b) Smatra se da je član posade dežuran u zračnoj luci od javljanja na dužnost do kraja prijavljenog vremena trajanja dežurstva.

(c) Dežurstvo u zračnoj luci računa se kao vrijeme provedeno na dužnosti u svrhu točaka ORO.FTL.210 i ORO.FTL.235.

(d) Svaka dužnost u zračnoj luci računa se u cijelosti kao vrijeme provedeno na dužnosti i FDP se računa u cijelosti od vremena javljanja na dužnost u zračnoj luci.

(e) Operator mora članu posade koji dežura u zračnoj luci osigurati smještaj.

(f) U specifikacijskim shemama trajanja leta navode se sljedeći elementi:

(1) maksimalno trajanje dežurstva;

(2) učinak vremena provedenog u dežurstvu na maksimalan FDP koji je moguće dodijeliti uzimajući u obzir prostore osigurane za odmor članova posade i druge mjerodavne čimbenike, kao što su:

— potreba za neposrednom spremnošću člana posade,

— utjecaj dežurstva na spavanje, i

— obavijest dovoljno unaprijed kako bi se osiguralo dovoljno sna između poziva na dužnost i dodijeljenog FDP-a;

(3) najmanje vrijeme odmora nakon dežurstva koje mora proteći prije početka sljedećeg FDP-a;

▼M3

(4) kako se vrijeme provedeno u dežurstvu izvan zračne luke može ubrajati u kumulativno vrijeme dužnosti.

ORO.FTL.230 Rezerva

Ako operator planira članove posade kao rezervu, primjenjuju se sljedeći elementi u skladu s certifikacijskim specifikacijama koje se primjenjuju na vrstu operacije:

(a) Rezerva mora biti uključena u raspored radnog vremena;

(b) Specifikacijska shema trajanja leta sadrži sljedeće elemente:

(1) maksimalno trajanje razdoblja rezerve;

(2) broj uzastopnih dana rezerve koji se mogu dodijeliti članu posade.

ORO.FTL.235 Vrijeme odmora

(a) Minimalno vrijeme odmora u domaćoj bazi.

(1) Minimalno vrijeme odmora koje mora biti osigurano prije početka FDP-a u domaćoj bazi mora biti najmanje onoliko koliko je trajalo prethodno trajanje dužnosti, ili 12 sati, ovisno o tome što je duže.

(2) Odstupajući od točke (1), minimalno vrijeme odmora koje mora biti osigurano prema točki (b) primjenjuje se ako operator osigura odgovarajući smještaj članu posade u domaćoj bazi.

(b) Minimalno vrijeme odmora izvan domaće baze.

Minimalno vrijeme odmora koje mora biti osigurano prije početka FDP-a izvan domaće baze mora biti najmanje onoliko koliko je trajala prethodna dužnost, ili 10 sati, ovisno o tome što je duže. To razdoblje mora uključivati mogućnost spavanja 8 sati, ne uključujući vrijeme potrebno za putovanje i za ostale fiziološke potrebe.

(c) Skraćeni odmor

Odstupajući od točaka (a) i (b), u specifikacijskim shemama trajanja leta može se skratiti minimalno vrijeme odmora u skladu sa certifikacijskim specifikacijama koje se primjenjuju na vrstu operacije i uzimajući u obzir sljedeće elemente:

(1) minimalno skraćeno vrijeme odmora;

(2) povećanje sljedećih vremena odmora; i

(3) skraćenje FDP-a uslijed skraćenog odmora.

(d) Redovita produženja vremena odmora za oporavak

U specifikacijskim shemama trajanja leta navode se redovita produženja vremena odmora za oporavak u svrhu kompenzacije kumulativnog umora. Minimalno redovito produženo vrijeme odmora u svrhu oporavka mora iznositi 36 sati, uključujući 2 lokalne noći, s tim da vrijeme između kraja jednog redovitog produženog vremena odmora i početka drugog redovitog produženog vremena odmora ne smije prelaziti 168 sati. Redovito produženo vrijeme odmora za oporavak mora se povećati na 2 lokalna dana dva puta svakog mjeseca.

▼M3

(e) U specifikacijskim shemama trajanja leta navode se dodatna razdoblja odmora u skladu s primjenjivim certifikacijskim specifikacijama u svrhu kompenzacije za:

(1) učinak razlika u vremenskim zonama i produženja FDP-a;

(2) dodatni kumulativni umor uslijed poremećaja u rasporedu; i

(3) promjenu domaće baze.

ORO.FTL.240 Prehrana

(a) Za vrijeme FDP-a mora postojati mogućnost uzimanja hrane i pića kao bi se izbjegli štetni učinci na radnu učinkovitost člana posade, posebno kada je FDP duži od 6 sati.

(b) Operator u svojem operativnom priručniku navodi na koji način će osigurati prehranu člana posade za vrijeme FDP-a.

ORO.FTL.245 Evidencije domaće baze, vremena leta, trajanja dužnosti i vremena odmora

(a) Operator mora čuvati, u razdoblju od 24 mjeseca:

(1) Pojedinačnu evidenciju za svakog člana posade, uključujući:

i. vrijeme leta;

ii. početak, trajanje i kraj svake dužnosti i FDP-a;

iii. vrijeme odmora i slobodne dane; i

iv. dodijeljenu domaću bazu.

(2) Izvješća o produženju trajanja letačke dužnosti i skraćenju vremena odmora.

(b) Operator mora na zahtjev dostaviti primjerke pojedinačnih evidencija o vremenu leta, trajanjima dužnosti i vremenu odmora:

(1) predmetnom članu posade; i

(2) drugom operatoru, u vezi s članom posade koji je član posade predmetnog operatora ili postaje njihov član.

(c) Evidencija iz točke CAT.GEN.MPA.100(b)(5) u vezi s članovima posade koji obavljaju dužnosti za više od jednog operatora mora se čuvati 24 mjeseca.

ORO.FTL.250 Osposobljavanje za upravljanje umorom

(a) Operator članovima posade, osoblju odgovornom za pripremu i održavanje planova aktivnosti i osoblju za upravljanje operacijama osigurava početno i redovno osposobljavanje za upravljanje umorom.

(b) To osposobljavanje slijedi nakon programa osposobljavanja kojeg je operator uspostavio i opisao u operativnom priručniku. Program osposobljavanja mora obuhvaćati sve moguće uzroke i učinke umora i mjere kojima bi se spriječio umor.

▼M21

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.

▼M21

☐ 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”.

▼B

PRILOG IV.

OPERACIJE KOMERCIJALNOG ZRAČNOG PRIJEVOZA

[DIO-CAT]

PODDIO A

OPĆI ZAHTJEVI

CAT.GEN.100 Nadležno tijelo

Nadležno tijelo je tijelo koje određuje država članica u kojoj operator ima glavno sjedište.

▼M14 _____

▼B

ODJELJAK 1.

Zrakoplovi na motorni pogon

▼M21

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.

▼M21

(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

CAT.GEN.MPA.105. Odgovornosti zapovjednika

(a) Uz ispunjavanje zahtjeva iz stavka CAT.GEN.MPA.100, zapovjednik:

1. je odgovoran za sigurnost svih članova posade, putnika i tereta u zrakoplovu, od trenutka njegovog ulaska u zrakoplov do trenutka izlaska nakon završetka leta;

2. je odgovoran za operiranje i sigurnost zrakoplova:

i. za avione, od trenutka kada je avion prvotno spreman za kretanje u svrhu taksiranja prije uzlijetanja, do trenutka potpunog zaustavljanja na kraju leta i gašenja motora koji su bili upotrijebljeni kao glavne pogonske jedinice;

ii. za helikoptere, dok se okreću rotori;

3. ima ovlaštenje za izdavanje svih naredaba i za poduzimanje bilo kakvih odgovarajućih mjera radi postizanja sigurnosti zrakoplova i osoba i/ili imovine koji se u njemu prevoze, u skladu s točkom 7.c Priloga IV. Uredbi (EZ) br. 216/2008;

4. ima ovlaštenje za iskrcavanje bilo koje osobe ili bilo kojeg dijela tereta koji mogu predstavljati potencijalnu opasnost za sigurnost zrakoplova ili osoba u njemu;

5. ne dopušta prijevoz zrakoplovom osobi za koju se čini da je pod utjecajem alkohola ili droga u takvom stupnju, da bi mogla biti ugrožena sigurnost zrakoplova ili osoba u njemu;

6. ima pravo odbiti prijevoz neprihvatljivih, deportiranih ili pritvorenih osoba ako njihov prijevoz povećava rizik za sigurnost zrakoplova ili osoba u njemu;

▼B

7. osigurava da se svi putnici upoznaju sa smještajem izlaza za hitne slučajeve i sa smještajem i načinom upotrebe odgovarajuće sigurnosne opreme i opreme za hitne slučajeve;

8. osigurava pridržavanje svih operativnih postupaka i kontrolnih lista, u skladu s operativnim priručnikom;

9. ne dopušta bilo kojem članu posade da obavlja bilo kakve radnje tijekom kritičnih faza leta, osim onih koje su potrebne za sigurnu operaciju zrakoplova;

▼M8

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

11. odlučuje hoće li preuzeti zrakoplov s neispravnostima u skladu s listom odstupanja od konfiguracije (CDL) ili listom minimalne opreme (MEL);

▼M15

12. osigurava da se obavi pretpoletni pregled u skladu sa zahtjevima Priloga I. (dio-M) Uredbi (EU) br. 1321/2014;

13. provjerava je li relevantna oprema za hitne slučajeve ostala lako dostupna za trenutačnu upotrebu;

14. po završetku leta bilježi podatke o upotrebi i svim poznatim ili sumnjivim kvarovima zrakoplova u tehničku knjigu zrakoplova ili dnevnik putovanja zrakoplova kako bi se osigurala kontinuirana sigurnost leta.

▼B

(b) Zapovjednik, ili pilot kojem je dodijeljeno vođenje leta, u slučaju izvanrednih događaja koji zahtijevaju trenutačno donošenje odluka i poduzimanje radnji, poduzima radnje koje smatra potrebnim u danim okolnostima u skladu s točkom 7.d Priloga IV. Uredbi (EZ) br. 216/2008. U takvim slučajevima može, u interesu sigurnosti, odstupiti od pravila, operativnih postupaka i metoda.

(c) Kada god se zrakoplovom u letu izvede manevar kao odgovor na indikaciju obveznog vertikalnog razdvajanja (RA) sustava za izbjegavanje sudara koji se nalazi u zrakoplovu (ACAS), zapovjednik podnosi nadležnom tijelu izvješće ACAS.

(d) Opasnost od ptica i udari ptica:

1. Kada god se primijeti moguća opasnost od ptica, zapovjednik o tome obavješćuje jedinicu operativnih usluga u zračnom prometu (ATS) čim mu to dopusti radno opterećenje kao člana letačke posade.

▼B

2. Kada god zrakoplov za koji je odgovoran pretrpi udar ptica koji rezultira značajnim oštećenjem zrakoplova ili gubitkom ili nepravilnim radom bilo koje osnovne funkcije, zapovjednik nakon slijetanja podnosi nadležnom tijelu pisano izvješće o udaru ptica.

▼M15

(e) Zapovjednik što je prije moguće prijavljuje odgovarajućoj jedinici za operativne usluge u zračnom prometu (ATS) sve nastale opasne vremenske uvjete ili uvjete letenja koji mogu utjecati na sigurnost drugih zrakoplova.

▼B

CAT.GEN.MPA.110 Autoritet zapovjednika zrakoplova

Operator poduzima sve razumne mjere kako bi osigurao da sve osobe koje se prevoze zrakoplovom poštuju sve zakonite naredbe koje izdaje zapovjednika zrakoplova u svrhu osiguravanja sigurnosti zrakoplova i osoba ili stvari koje se njime prevoze.

CAT.GEN.MPA.115 Osoblje ili članovi posade u putničkoj kabini koji nisu kabinska posada

U pogledu osoblja ili članova posade, koji nisu članovi operativne kabinske posade, a koji obavljaju svoje zadaće u putničkoj kabini zrakoplova, operator osigurava:

(a) da ih putnici zabunom ne smatraju članovima kabinske posade;

(b) da se ne nalaze na mjestima predviđenim za članove kabinske posade;

(c) da ne ometaju članove kabinske posade pri obavljanju njihovih zadaća.

CAT.GEN.MPA.120 Zajednički jezik

Operator osigurava da svi članovi posade mogu međusobno komunicirati na zajedničkom jeziku.

▼M5

CAT.GEN.MPA.124 Taksiranje zrakoplova

Operator utvrđuje postupke za taksiranje zrakoplova kojima se jamče sigurne operacije i povećava sigurnost na pistama.

▼B

CAT.GEN.MPA.125 Taksiranje aviona

▼C1

Operator osigurava da se avionom taksira po manevarskim površinama zračne luke, samo ako je osoba koja se nalazi za upravljačkim komandama zrakoplova:

▼B

(a) odgovarajuće kvalificirani pilot; ili

(b) ju je imenovao operator i:

1. osposobljena je za taksiranje zrakoplova;

2. osposobljena je za upotrebu radiotelefona;

3. upoznata je s nacrtom zračne luke, rutama, znakovima, oznakama, svjetlima, signalima i uputama, frazeologijom i postupcima kontrole zračnog prometa (ATC);

4. ►C1 sposobna je ispuniti operativne standarde potrebne za sigurno kretanje aviona na aerodromu. ◄

CAT.GEN.MPA.130 Upotreba rotora – helikopteri

Rotori helikoptera pogonski se okreću u svrhu letenja samom kada je za upravljačkim komandama kvalificirani pilot.

▼B

CAT.GEN.MPA.135 Pristup pilotskoj kabini

(a) Operator osigurava da se niti jednoj osobi, osim članovima letačke posade koji su raspoređeni na određeni let, ne dopusti pristup u pilotsku kabinu ili prijevoz u pilotskoj kabini, osim ako je ta osoba:

1. operativni član posade;

2. predstavnik nadležnog ili inspekcijskog tijela, ako je to potrebno za obavljanje njegovih službenih dužnosti; ili

3. ima odobrenje za pristup i prevozi se u skladu s uputama sadržanim u operativnom priručniku.

(b) Zapovjednik osigurava:

1. da pristup u pilotsku kabinu ne uzrokuje odvraćanje pažnje ili ometanje obavljanja leta; i

2. da su sve osobe koje se prevoze u pilotskoj kabini upoznate s relevantnim sigurnosnim postupcima.

(c) Konačnu odluku o dozvoli pristupa u pilotsku kabinu donosi zapovjednik.

CAT.GEN.MPA.140 Prijenosni elektronički uređaji

Operator ne dopušta bilo kojoj osobi u zrakoplovu korištenje prijenosnog elektroničkog uređaja (PED) koji može negativno utjecati na performansu zrakoplovnih sustava i opreme te poduzima sve razumne mjere kako bi spriječio takvu upotrebu.

▼M14

CAT.GEN.MPA.141 Uporaba elektroničkih letačkih torbi (EFB)

(a) Pri uporabi EFB-a u zrakoplovu operator osigurava da on nema štetan učinak na sustave ili opremu zrakoplova ili sposobnost člana letačke posade da upravlja zrakoplovom.

(b) Operator ne upotrebljava aplikaciju EFB-a tipa B osim ako nije odobrena u skladu s poddijelom M Priloga V. (Dio-SPA).

▼B

CAT.GEN.MPA.145 Informacije o opremi za hitne slučajeve i opremi za preživljavanje koja se nalazi u zrakoplovu

Operator osigurava da su liste koje sadrže informacije o opremi za hitne slučajeve i opremi za preživljavanje koja se nalazi u svim njegovim zrakoplovima, uvijek na raspolaganju za trenutačno obavješćivanje centara za koordinaciju spašavanja (RCC).

▼M15

CAT.GEN.MPA.150 Prisilno slijetanje na vodu – avioni

Operator smije upravljati avionom s konfiguracijom putničkih sjedala većom od 30 na letovima iznad vode na udaljenosti od kopna primjerenog za prisilno slijetanje većoj od 120 minuta pri brzini krstarenja ili 400 NM, koje god je manje, samo ako avion ispunjava odredbe o prisilnom slijetanju na vodu propisane u primjenjivim certifikacijskim specifikacijama.

▼B

CAT.GEN.MPA.155 Prijevoz ratnog oružja i streljiva

(a) Operator može prevoziti ratno oružje i streljivo samo ako su za to dale odobrenje sve države čiji se zračni prostor namjerava koristiti za let.

(b) Kada je dano takvo odobrenje, operator osigurava da se bojno oružje i streljivo:

1. smjesti u zrakoplovu na mjestu koje nije dostupno putnicima tijekom leta; i

▼B

2. ako se radi o vatrenom oružju, da je nenapunjeno.

(c) Operator osigurava da se zapovjednik zrakoplova prije početka leta obavijesti o detaljima o bilo kakvom bojnom oružju i streljivu koje se namjerava prevoziti i o njegovom smještaju u zrakoplovu.

CAT.GEN.MPA.160 Prijevoz sportskog oružja i sportskog streljiva

(a) Operator poduzima sve razumne mjere kako bi osigurao da mu se prijavi bilo kakvo sportsko oružje koje će se prevoziti zrakoplovom.

(b) Operator koji prihvati prijevoz sportskog oružja osigurava da je ono:

1. smješteno u zrakoplovu na mjestu koje nije dostupno putnicima tijekom leta; i

2. nenapunjeno, ako se radi o vatrenom ili drugom oružju koje se može napuniti streljivom.

(c) Streljivo sportskog oružja može se prevoziti u prijavljenoj putničkoj prtljazi uz stanovita ograničenja, u skladu s tehničkim uputama.

CAT.GEN.MPA.161 Prijevoz sportskog oružja i streljiva – ublaženja

Bez obzira na stavak CAT.GEN.MPA.160 točku (b), u helikopterima čija je najveća certificirana masa pri polijetanju (MCTOM) 3 175 kg ili manje kojima se leti tijekom dana i na rutama na kojima se navigacija obavlja prema vizualnim orijentirima, sportsko oružje se može prevoziti na mjestu koje je dostupno tijekom leta, pod uvjetom da je operator uspostavio odgovarajuće postupke i da ge se ne može smjestiti na mjesto kojem se tijekom leta ne može pristupiti.

CAT.GEN.MPA.165 Način prijevoza osoba

Operator poduzima sve mjere kako bi osigurao da se tijekom leta niti jedna osoba ne nalazi u bilo kojem dijelu zrakoplova koji nije namijenjen za smještaj osoba, osim ako zapovjednik zrakoplova dopusti privremeni pristup:

(a) radi poduzimanja mjera potrebnih za sigurnost zrakoplova ili bilo koje osobe, životinje ili robe u njemu; ili

(b) u dio zrakoplova u kojem se prevozi teret ili zalihe, a radi se o dijelu koji je projektiran tako da mu osoba može pristupiti tijekom leta zrakoplova.

▼M12

CAT.GEN.MPA.170 Psihoaktivne tvari

(a) Operator poduzima sve razumne mjere kako bi osigurao da u zrakoplov ne uđe ili se u njemu ne nalazi osoba koja je pod tolikim utjecajem psihoaktivnih tvari da bi mogla biti ugrožena sigurnost zrakoplova ili osoba u njemu.

(b) U cilju jamčenja sigurnosti zrakoplova i osoba u njemu operator razvija i provodi politiku prevencije i otkrivanja zlouporabe psihoaktivnih tvari od strane članova letačkog i kabinskog osoblja te drugog osoblja koje obavlja sigurnosno osjetljive zadatke, a koje je pod njegovom izravnom kontrolom.

▼M12

(c) Ne dovodeći u pitanje primjenjivo nacionalno zakonodavstvo o zaštiti podataka koje se odnosi na testiranje pojedinaca operator razvija i primjenjuje objektivan, transparentan i nediskriminirajući postupak za prevenciju i otkrivanje slučajeva zlouporabe psihoaktivnih tvari od strane njegove letačke i kabinske posade i drugog osoblja koje obavlja sigurnosno osjetljive zadatke.

(d) U slučaju potvrđenog pozitivnog ishoda testiranja operator obavješćuje svoje nadležno tijelo i tijelo koje je odgovorno za dotičnu osobu poput medicinskog procjenitelja nadležnog tijela za dozvole.

CAT.GEN.MPA.175 Ugrožavanje sigurnosti

(a) Operator poduzima sve razumne mjere kako bi osigurao da ni jedna osoba zbog nesmotrenosti ili nemara ili namjerno postupa ili propusti postupiti, čime:

1. ugrožava zrakoplov ili osobe u njemu ili

2. uzrokuje ili omogućava da zrakoplov ugrozi osobu ili imovinu.

(b) Operator osigurava da letačka posada prolazi psihološku procjenu prije započinjanja obavljanja linijskih letova, kako bi mogao:

1. utvrditi psihološke karakteristike i podesnost letačke posade s obzirom na radne uvjete i

2. umanjiti vjerojatnost negativnog utjecaja na siguran rad zrakoplova.

(c) S obzirom na opseg, prirodu i složenost aktivnosti operatora, operator može zamijeniti psihološku procjenu iz točke (b) internom ocjenom psiholoških karakteristika i podesnosti letačke posade.

▼B

CAT.GEN.MPA.180 Dokumenti, priručnici i informacije koji se moraju nalaziti u zrakoplovu

(a) Pri svakom letu, osim ako je određeno drukčije, u zrakoplovu se nose izvornici ili preslike sljedećih dokumenata, priručnika i informacija:

1. letački priručnik zrakoplova (AFM) ili odgovarajući dokument(i);

2. izvornik potvrde o registraciji;

3. izvornik svjedodžbe o plovidbenosti (CofA);

4. potvrda o buci, uključujući prijevod na engleski jezik, ako ju je izdalo nadležno tijelo odgovorno za izdavanje potvrde o buci;

▼M4

5. ovjerena vjerodostojna preslika svjedodžbe zračnog prijevoznika (AOC), uključujući i prijevod na engleski jezik kada je AOC izdan na drugom jeziku;

6. specifikacije operacija bitne za vrstu zrakoplova, izdane zajedno sa AOC-om, uključujući i prijevod na engleski jezik u slučaju kada su specifikacije operacija izdane na drugom jeziku;

▼B

7. izvornik dozvole za radio-postaju u zrakoplovu, prema potrebi;

8. polica(-e) osiguranja od odgovornosti za štetu nastalu trećim osobama;

9. dnevnik leta, ili odgovarajući dokument za zrakoplov;

▼M15

10. tehnička knjiga zrakoplova u skladu s Prilogom I. (dio-M) Uredbi (EU) br. 1321/2014;

▼B

11. detalji iz predanog plana leta ATS-a, prema potrebi;

12. važeće i primjerene zrakoplovne karte za rutu predloženog leta i za sve rute za koje se može razumno očekivati da bi se let mogao na njih preusmjeriti;

13. informacije o postupcima i vizualnim signalima koje koriste zrakoplovi koji presreću i zrakoplovi koji su presretani;

14. informacije o službama potrage i spašavanja za područje predviđenog leta, koje su lako dostupne u pilotskoj kabini;

15. važeći dijelovi operativnog priručnika relevantni za zadaće članova posade, koji su lako dostupni u pilotskoj kabini;

16. MEL;

17. odgovarajuća dokumentacija o uputama iz obavijesti zrakoplovnom osoblju (NOTAM) i usluga zrakoplovnog informiranja (AIS);

18. odgovarajuće meteorološke informacije;

19. manifest tereta i/ili putnika, prema potrebi;

20. dokumentacija o masi i ravnoteži;

21. operativni plan leta, prema potrebi;

22. obavijest o posebnim kategorijama putnika (SCP) i posebnom teretu, prema potrebi; i

23. bilo koja druga dokumentacija koja može biti važna za let ili koju zahtijevaju države preko kojih se obavlja let.

▼M5

(b) Neovisno o točki (a), za dnevne operacije prema pravilima vizualnog letenja (VFR) koje se obavljaju zrakoplovima koji nisu kompleksni zrakoplovi na motorni pogon, koji polijeću i slijeću na isti aerodrom ili operativnu površinu unutar razdoblja od 24 sata, ili koji ostaju unutar lokalnog područja navedenog u operativnom priručniku, sljedeća dokumentacija i informacije mogu se čuvati na aerodromu ili operativnoj površini:

▼B

1. potvrda o buci;

2. dozvola za radio-postaju;

3. dnevnik leta, ili odgovarajući dokument;

4. tehnička knjiga zrakoplova;

5. dokumentacija o uputama NOTAM-a i AIS-a;

6. meteorološke informacije;

7. obavijest o SCP-ima i posebnom teretu, prema potrebi; i

8. dokumentacija o masi i ravnoteži.

▼B

(c) Bez obzira na točku (a), u slučaju gubitka ili krađe dokumenata iz točke (a) podtočaka 2. do 8., operacija se može nastaviti do dolaska na odredište ili na mjesto gdje se mogu osigurati zamjenski dokumenti.

CAT.GEN.MPA.185 Informacije koje ostaju na zemlji

(a) Operator osigurava da se najmanje tijekom trajanja pojedinačnog leta ili niza letova:

1. informacije koje se odnose na let i koje su primjerene vrsti operacije čuvaju na zemlji;

2. informacije sačuvaju dok se ne izradi duplikat na mjestu na kojem će biti pohranjene; ili, ako je to neizvedivo,

3. informacije nose u zrakoplovu u spremniku otpornom na vatru.

(b) Informacije iz gornje točke (a) uključuju:

1. kopiju operativnog plana leta, prema potrebi;

2. kopiju relevantnog dijela(-ova) tehničke knjige zrakoplova;

3. NOTAM dokumentaciju koja je specifična za rutu, ako ju je operator posebno za to pripremio;

4. dokumentaciju o masi i ravnoteži, ako se zahtijeva; i

5. obavijest o posebnom teretu.

CAT.GEN.MPA.190 Davanje dokumentacije i zapisa

U razumnom roku nakon što to od njega zatraži osoba koju je za to ovlastilo nadležno tijelo, zapovjednik zrakoplova daje toj osobi dokumentaciju koja se mora nositi u zrakoplovu.

▼M16

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

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

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

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

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

▼M16

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

(f) Ne dovodeći u pitanje Uredbu (EU) br. 996/2010 ni Uredbu (EU) 2016/679 Europskog parlamenta i Vijeća ([1]):

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

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

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

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

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

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

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

ii. anonimizirani su;

iii. objavljeni su u skladu sa sigurnosnim postupcima.

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

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

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

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

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

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

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

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

▼B

CAT.GEN.MPA.200 Prijevoz opasne robe

(a) Ako nije drukčije dopušteno ovim Prilogom, zračni prijevoz opasne robe obavlja se u skladu s Prilogom 18. Čikaškoj konvenciji, kako je zadnje izmijenjena i proširena Tehničkim uputama za siguran zračni prijevoz opasne robe (dokument ICAO 9284-AN/905), uključujući njegove dopune i bilo koje druge dodatke ili ispravke.

(b) Opasna roba prevozi samo operator koji je odobren u skladu s Prilogom V. (dio-SPA), poddijelom G, osim kada:

1. ne podliježe tehničkim uputama u skladu s dijelom 1. tih uputa; ili

2. nose je putnici ili članovi posade, ili se nalazi u prtljazi, u skladu s dijelom 8. tehničkih uputa.

(c) Operator uspostavlja postupke kako bi osigurao da su poduzete sve razumne mjere za sprečavanje nenamjernog unošenja opasne robe u zrakoplov.

(d) Operator pruža osoblju potrebne informacije koje im omogućavaju obavljanje njihovih odgovornosti kako se zahtijeva tehničkim uputama.

(e) U skladu s tehničkim pravilima, operator bez odlaganja obavješćuje nadležno tijelo i nadležno tijelo države zbivanja, u slučaju:

1. bilo kakve nesreće ili nezgode povezane s opasnom robom;

2. otkrivanja neprijavljene ili pogrešno prijavljene opasne robe ili tereta ili pošte; ili

3. pronalaska opasne robe koju prenose putnici ili članovi posade, ili koja se nalazi u njihovoj prtljazi, kada to nije u skladu s djelom 8. tehničkih uputa.

(f) Operator osigurava da se putnicima daju informacije o opasnoj robi u skladu s tehničkim uputama.

(g) Operator osigurava da se u skladu s tehničkim uputama na prihvatnim mjestima za teret osiguraju obavijesti koje sadrže informacije o prijevozu opasne robe.

▼M8

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:

▼M8

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.

▼M24

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

Od 1. siječnja 2025. sljedeći avioni moraju biti opremljeni čvrstom i automatskom opremom kojom se, nakon nesreće u kojoj je avion jako oštećen, točno određuje položaj krajnje točke leta:

(a) 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 2024. ili nakon tog datuma; i

(b) svi avioni čiji je MCTOM veći od 45 500 kg i za koje je individualna CofA prvi put izdana 1. siječnja 2024. ili nakon tog datuma.

▼M12

CAT.GEN.MPA.215 Program podrške

(a) Operator omogućuje, olakšava i osigurava pristup proaktivnom i nerepresivnom programu podrške koji pruža podršku posadi i pomaže im u prepoznavanju i svladavanju svih problema koji mogu negativno utjecati na njihovu sposobnost sigurnog korištenja privilegija svoje dozvole. Svi članovi letačke posade moraju imati pristup tom programu.

(b) Ne dovodeći u pitanje primjenjivo nacionalno zakonodavstvo o zaštiti pojedinaca u vezi s obradom osobnih podataka i o slobodnom protoku takvih podataka, zaštita povjerljivosti podataka preduvjet je za djelotvoran program podrške jer potiče sudjelovanje u takvom programu i osigurava njegov integritet.

▼M14

———————

▼B

PODDIO B

OPERATIVNI POSTUPCI

ODJELJAK 1.

Zrakoplovi na motorni pogon

CAT.OP.MPA.100 Upotreba operativnih usluga u zračnom prometu

(a) Operator osigurava:

1. da se, kada god su na raspolaganju, za sve letove upotrebljavaju operativne usluge u zračnom prometu (ATS), koje su primjerene zračnom prostoru, i primjenjiva pravila o letenju zrakoplova;

2. da se njegove operativne upute tijekom leta, koje se odnose na promjenu plana leta ATS-a, kada je moguće, koordiniraju s odgovarajućom jedinicom ATS-a prije nego što se pošalju u zrakoplov.

(b) Bez obzira na točku (a), upotreba ATS-a nije potrebna osim ako je određena u zahtjevima u pogledu zračnog prostora za:

▼M5

1. dnevne operacije prema VFR-u avionima koji nisu kompleksni avioni na motorni pogon;

▼B

2. helikoptere čiji je MCTOM 3 175 kg ili manje, kojima se operira danju i na rutama na kojima se navigacija obavlja prema vizualnim orijentirima; ili

▼M20

3. lokalne helikopterske operacije (LHO),

▼B

pod uvjetom da se mogu održavati mjere potrage i spašavanja.

▼M21

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.

▼B

CAT.OP.MPA.105 Upotreba aerodroma i operativnih površina

(a) Operator upotrebljava samo one aerodrome i operativne površine koji su odgovarajući za predmetni(-e) tip(ove) zrakoplova i operaciju(-e).

(b) Upotreba operativnih površina odnosi se samo na:

▼M5

1. avionima koji nisu kompleksni avioni na motorni pogon; i

▼B

2. helikoptere.

▼M20 _____

▼M21

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.

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;

▼M21

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.

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.

▼M9

_____

▼B

CAT.OP.MPA.125 Postupci instrumentalnog odlaska i prilaza

(a) Operator osigurava da se upotrebljavaju postupci instrumentalnog odlaska i prilaza, koje je odredila država u kojoj se nalazi aerodrom.

▼B

(b) Bez obzira na točku (a), zapovjednik može prihvatiti odobrenje ATC-a da skrene s objavljene rute odlaska ili prilaza, ako su u obzir uzeti kriteriji za nadvisivanja prepreka i ako su u potpunosti uzeti u obzir operativni uvjeti. U svakom slučaju, završni prilaz se leti vizualno ili u skladu s utvrđenim postupcima instrumentalnog prilaza.

(c) Bez obzira na točku (a), operator može upotrijebiti drukčije postupke od onih iz točke (a), ako ih je odobrila država u kojoj se nalazi aerodrom i ako su navedeni u operativnom priručniku.

▼M9

CAT.OP.MPA.126 Navigacija temeljena na performansama

Kada je za predviđenu rutu ili postupak letenja potrebna navigacija temeljena na performansama (PBN), operator osigurava:

(a) da su relevantne navigacijske specifikacije za PBN navedene u AFM-u ili drugom dokumentu odobrenom od tijela koje je izdalo certifikat u okviru ocjene plovidbenosti ili se temelje na takvom odobrenju i

(b) da se zrakoplovom upravlja u skladu s relevantnim navigacijskim specifikacijama i ograničenjima iz AFM-a ili drugog prethodno navedenog dokumenta.

▼B

CAT.OP.MPA.130 Postupci za izbjegavanje buke - avioni

▼M5

(a) Osim za VFR operacije avionima koji nisu kompleksni avioni na motorni pogon, operator uspostavlja odgovarajuće operativne postupke odlaska i dolaska/prilaza za svaki tip aviona, uzimajući u obzir potrebu da se učinci buke zrakoplova smanje na minimum.

▼B

(b) Postupci:

1. osiguravaju da sigurnost ima prioritet u odnosu na izbjegavanje buke; i

2. moraju biti jednostavni i sigurni za obavljanje bez značajnog povećanja radnog opterećenje posade tijekom kritičnih faza leta.

CAT.OP.MPA.131 Postupci za izbjegavanje buke - helikopteri

(a) Operator osigurava da se pri postupcima polijetanja i slijetanja uzima u obzir potreba da se učinci buke helikoptera smanje na minimum.

(b) Postupci:

1. osiguravaju da sigurnost ima prioritet u odnosu na izbjegavanje buke; i

2. moraju biti jednostavni i sigurni za obavljanje bez značajnog povećanja radnog opterećenje posade tijekom kritičnih faza leta.

CAT.OP.MPA.135 Rute i područja operiranja - općenito

(a) Operator osigurava da se operacije obavljaju samo duž ruta ili unutar područja za koja su ispunjeni sljedeći uvjeti:

▼M9

1. osigurani su svemirska oprema, zemaljska oprema i službe, uključujući meteorološke službe, koji su odgovarajući za planirane operacije;

▼B

2. performanse zrakoplova su odgovarajuće za ispunjavanje zahtjeva minimalne visine leta;

3. oprema zrakoplova ispunjava minimalne zahtjeve za planiranu operaciju; i

4. na raspolaganju su odgovarajuće karte i zemljovidi.

(b) Operator osigurava da se operacije obavljaju u skladu s bilo kojim ograničenjem na rutama ili područjima operacije, koje odredi nadležno tijelo.

▼M5

(c) Točka (a) podtočka 1. ne primjenjuje se za dnevne operacije prema VFR-u zrakoplovima koji nisu kompleksni zrakoplovi na motorni pogon, za letove koji dolaze na isti aerodrom ili operativnu površinu s koje su pošli.

▼M10

CAT.OP.MPA.136 Rute i područja operiranja – jednomotorni avioni

Osim ako to odobri nadležno tijelo u skladu s Prilogom V. (dio-SPA) poddijelom L – OPERACIJE JEDNOMOTORNIH AVIONA S TURBINSKIM MOTOROM NOĆU ILI U INSTRUMENTALNIM METEOROLOŠKIM UVJETIMA (SET-IMC), operator osigurava da se operacije jednomotornih aviona obavljaju samo duž ruta ili unutar područja na kojima su na raspolaganju površine koje omogućavaju obavljanje sigurnog prisilnog slijetanja.

▼B

CAT.OP.MPA.137 Rute i područja operiranja – helikopteri

Operator osigurava:

(a) za helikoptere koji operiraju u klasi performanse 3, da su na raspolaganju površine koje omogućavaju obavljanje sigurnog prisilnog slijetanja, osim ako helikopter ima odobrenje za operiranje u skladu sa stavkom CAT.POLH.420;

(b) za helikoptere koji operiraju u klasi performanse 3 i obavljaju operacije „obalnog tranzita”, da operativni priručnik sadrži postupke kojima se osigurava da su širina obalnog koridora i oprema koja se nosi, u skladu s uvjetima koji u to vrijeme prevladavaju.

CAT.OP.MPA.140 Maksimalna udaljenost od odgovarajućeg aerodroma za dvomotorne avione bez odobrenja ETOPS

▼M16

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

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

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

▼M16

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

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

ii. 300 nautičkih milja.

▼B

(b) Operator određuje brzinu za izračunavanje maksimalne udaljenosti do odgovarajućeg aerodroma za svaki tip ili varijantu dvomotornog aviona kojim se operira, koja ne prelazi V_{MO} (maksimalna operativna brzina) koja se temelji na stvarnoj brzini koju avion može održati s jednim neispravnim motorom.

(c) Operator uključuje u operativni priručnik sljedeće podatke, specifične za svaki tip ili varijantu:

1. utvrđenu OEI putnu brzinu; i

2. utvrđenu najveću udaljenost od odgovarajućeg aerodroma.

▼M16

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

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

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

i. program potrošnje ulja u motoru;

ii. program praćenja stanja motora;

▼B

CAT.OP.MPA.145 Određivanje minimalnih visina leta

(a) Za sve segmente rute kojima se leti, operator određuje:

1. minimalne visine letenje koje osiguravaju zahtijevano nadvisivanje prepreka, uzimajući u obzir zahtjeve iz poddijela C; i

2. metodu kojom letačka posada određuje te visine.

(b) Metodu za određivanje minimalnih visina leta odobrava nadležno tijelo.

(c) Kada se minimalne visine leta koje određuje operator i koje određuje država preko koje se leti razlikuju, primjenjuje se viša vrijednost.

▼M20

CAT.OP.MPA.150 NAMJERNO OSTAVLJENO PRAZNO

▼M20

_____

▼B

CAT.OP.MPA.155 Prijevoz posebnih kategorija putnika (SCP)

(a) Osobe koje zahtijevaju posebne uvjete, pomoć i/ili uređaje, kada se prevoze zrakoplovom, smatraju se SCP-ima, uključujući najmanje:

1. osobe sa smanjenom pokretljivošću (PRM) pod kojima se, ne dovodeći u pitanje Uredbu (EZ) br. 1107/2006, podrazumijevaju bilo koje osobe čija je pokretljivost smanjena radi bilo kakve tjelesne invalidnosti, senzorne ili lokomotorne, trajne ili privremene, mentalne invalidnosti ili oštećenja, bilo kojeg drugog uzroka invalidnosti, ili radi dobi;

2. dojenčad ili djecu bez pratnje; i

3. deportirane osobe, neprihvatljive putnike ili pritvorenike.

(b) SCP-i se prevoze pod uvjetima kojima se osigurava sigurnost zrakoplova i osoba u njemu, u skladu s postupcima koje je uspostavio operator.

(c) SCP-i se ne smještaju na mjesta ili ne zauzimaju sjedala, koja omogućavaju izravan pristup izlazima za hitne slučajeve, ili tamo gdje bi njihova prisutnost mogla:

1. ometati članove posade u njihovom radu;

2. onemogućiti prilaz opremi za slučaj opasnosti; ili

3. ometati evakuaciju zrakoplova u slučaju izvanredne situacije.

(d) Zapovjednik zrakoplova se unaprijed obavješćuje o tome da će se zrakoplovom prevoziti SCP-i.

CAT.OP.MPA.160 Smještaj prtljage i tereta

Operator uspostavlja postupke kako bi osigurao:

(a) da se u putničku kabinu unosi samo ručna prtljaga koja se može prikladno i sigurno smjestiti; i

(b) da sva prtljaga i teret u zrakoplovu, koji bi mogli uzrokovati ozljede ili štetu ili blokirati prolaze i izlaze u slučaju da se pomaknu, budu smješteni tako da se spriječi njihovo pomicanje.

CAT.OP.MPA.165 Smještaj putnika

Operator uspostavlja postupke kojima se osigurava da se putnici rasporede na sjedala tako, da u slučaju potrebe za hitnom evakuacijom mogu pomoći, a ne ometati evakuaciju zrakoplova.

CAT.OP.MPA.170 Davanje uputa putnicima

Operator osigurava:

(a) da se putnici obavijeste i da im se pokažu postupci u vezi sa sigurnošću, u obliku koji olakšava primjenu postupaka koji se primjenjuju u hitnim slučajevima; i

▼M15

(b) da se putnicima stavi na raspolaganje kartica sa slikovnim uputama za upotrebu sigurnosne opreme te opreme i izlaza za hitne slučajeve kojima bi se mogli koristiti.

▼B

CAT.OP.MPA.175 Priprema leta

(a) Za svaki planirani let izrađuje se operativni plan leta koji se temelji na performansama zrakoplova, drugim operativnim ograničenjima te relevantnim očekivanim uvjetima na ruti kojom će se letjeti i na predmetnim aerodromima/operativnim površinama.

(b) Let ne smije započeti dok se zapovjednik ne uvjeri:

1. da se mogu ispuniti svi zahtjevi određeni u točki 2.a.3 Priloga IV. Uredbi (EZ) br. 216/2008 u pogledu plovidbenosti i registracije zrakoplova, instrumenata i opreme, mase i težišta (CG), prtljage i tereta te operativnih ograničenja zrakoplova;

2. da se avionom ne upravlja suprotno odredbama liste odstupanja od konfiguracije (CDL);

3. da su na raspolaganju dijelovi operativnog priručnika koji su potrebni za obavljanje leta;

4. da su u zrakoplovu dokumenti, dodatne informacije i obrasci koji, u skladu sa stavkom CAT.GEN.MPA.180, moraju biti na raspolaganju;

5. da su na raspolaganju važeće karte, zemljovidi i ostala dokumentacija ili istovjetni podaci koji obuhvaćaju predviđenu operaciju zrakoplova, uključujući bilo koje odstupanje koje se razumno može očekivati;

▼M9

6. da su na raspolaganju odgovarajuća svemirska oprema, zemaljska oprema i službe, koji su potrebni za planirani let;

▼M20

7. da se za planirani let mogu ispuniti odredbe navedene u operativnom priručniku, u odnosu na gorivo/energiju, ulje, kisik, minimalne sigurnosne visine, operativne minimume aerodroma i raspoloživost alternativnih aerodroma, prema potrebi;

▼M9

7.a da su sve baze navigacijskih podataka koje su potrebne za navigaciju temeljenu na performansama primjerene i aktualne; i

▼B

8. da se može ispuniti bilo koje dodatno operativno ograničenje.

(c) Bez obzira na točku (a), operativni plan leta nije potreban za operacije prema VFR-u:

▼M5

1. avionom koji nije kompleksni avion na motorni pogon koji slijeće na isti aerodrom ili operativnu površinu s koje je poletio; ili

▼B

2. helikopterima čiji je MCTOM 3 175 kg ili manje, tijekom dana i na rutama na kojima se navigacija obavlja prema vizualnim orijentirima, na lokalnom području kako je navedeno u operativnom priručniku.

▼M20

CAT.OP.MPA.177 Predaja ATS plana leta

(a) Ako plan leta operativnih usluga u zračnom prometu (ATS) nije podnesen jer se to ne zahtijeva pravilima o letenju zrakoplova, moraju se predati odgovarajuće informacije kako bi se omogućilo, ako je potrebno, aktiviranje službi za uzbunjivanje.

(b) Ako se operacije izvode s mjesta na kojem nije moguće predati ATS plan leta, zapovjednik ili operater dostavljaju ATS plan što je prije moguće nakon uzlijetanja.

CAT.OP.MPA.180 Shema za gorivo/energiju – avioni

(a) Operater uspostavlja, provodi i održava shemu za gorivo/energiju koja:

1. odgovara vrstama obavljenih operacija;

2. odgovara sposobnostima operatora da podrži njezinu provedbu; i

3. ispunjava jedno od sljedećeg

i. riječ je o osnovnoj shemi za gorivo/energiju koja čini osnovu za osnovnu shemu za gorivo/energiju s odstupanjima i za pojedinačnu shemu za gorivo/energiju; osnovna shema za gorivo/energiju temelji se na opsežnoj analizi sigurnosnih i operativnih podataka iz prethodnih rezultata i iskustava industrije, uz primjenu znanstvenih načela; osnovnom shemom za gorivo/energiju osigurava se, redom, siguran, djelotvoran i učinkovit rad zrakoplova; ili

ii. riječ je o osnovnoj shemi za gorivo/energiju s odstupanjima, koja je osnovna shema za gorivo/energiju u kojoj se analiza iz podtočke i. upotrebljava za utvrđivanje odstupanja od osnovne sheme za gorivo/energiju kojom se osigurava, redom, siguran, djelotvoran i učinkovit rad zrakoplova; ili

iii. riječ je o pojedinačnoj shemi za gorivo/energiju, koja se temelji na usporednoj analizi sigurnosnih i operativnih podataka operatora, uz primjenu znanstvenih načela; analiza se upotrebljava za uspostavu sheme za gorivo/energiju s većom ili jednakovrijednom razinom sigurnosti kao i za osnovnu shemu za gorivo/energiju kojom se osigurava, redom, siguran, djelotvoran i učinkovit rad zrakoplova.

(b) Sve sheme za gorivo/energiju sastoje se od:

1. politike planiranja goriva/energije i ponovnog planiranja goriva/energije tijekom leta;

2. politike odabira aerodroma; i

3. politike upravljanja gorivom/energijom tijekom leta.

(c) Za shemu planiranja goriva/energije i bilo kakvu njezinu promjenu nužno je prethodno odobrenje nadležnog tijela.

(d) Pri podnošenju zahtjeva za pojedinačnu shemu za gorivo/energiju operator mora:

1. utvrditi osnovne performanse sigurnosti svoje trenutačne sheme za gorivo/energiju;

▼M20

2. pokazati svoju sposobnost potpore provedbi predložene pojedinačne sheme za gorivo/energiju, uključujući sposobnost provedbe odgovarajuće operativne kontrole i osiguravanja razmjene relevantnih sigurnosnih informacija između osoblja operativne kontrole i letačke posade; i

3. provesti procjenu sigurnosnog rizika kojom se pokazuje postizanje razine sigurnosti istovjetne razini sigurnosti postojeće sheme za gorivo/energiju.

CAT.OP.MPA.181 Shema za gorivo/energiju – politika planiranja goriva/energije i ponovnog planiranja goriva/energije tijekom leta – avioni

(a) Operater mora:

(1) uspostaviti politiku planiranja goriva/energije i ponovnog planiranja goriva/energije tijekom leta kao dio sheme za gorivo/energiju;

(2) osigurati da zrakoplov nosi količinu iskoristivog goriva/iskoristive energije dovoljnu da sigurno završi planirani let i da se omoguće odstupanja od planirane operacije;

(3) razviti postupke za politiku planiranja goriva/energije i ponovnog planiranja goriva/energije tijekom leta koji se moraju navesti u operativnom priručniku;

(4) osigurati da se planiranje goriva/energije za let temelji na:

i. trenutačnim podacima specifičnima za zrakoplov, koji su dobiveni iz sustava za praćenje potrošnje goriva/energije ili, ako ti podaci nisu dostupni;

ii. podacima koji su dobiveni od proizvođača zrakoplova.

(b) Operator osigurava da planiranje letova uključuje operativne uvjete u kojima se let izvodi; ti operativni uvjeti uključuju barem:

(1) podatke o potrošnji goriva/energije zrakoplova;

(2) predviđene mase;

(3) predviđene meteorološke uvjete;

(4) učinke stavki odgođenog održavanja i/ili konfiguracijskih odstupanja;

(5) očekivane rute i uzletno-sletne staze odlaska i dolaska; i

(6) očekivana kašnjenja.

(c) Operator osigurava da predpoletni izračun iskoristivog goriva/energije koji se zahtijeva za let uključuje:

1. gorivo/energiju za taksiranje koje ne smije biti manje od količine za koju se očekuje da će se potrošiti prije polijetanja;

2. količinu goriva/energije za putovanje koja je potrebna kako bi zrakoplov mogao letjeti od polijetanja ili točke ponovnog planiranja tijekom leta do slijetanja na odredišni aerodrom;

3. količinu goriva/energije za nepredviđene situacije koja je potrebna za kompenzaciju nepredviđenih čimbenika;

▼M20

4. gorivo/energiju za alternativno odredište:

   i. ako se let obavlja s barem jednim alternativnim odredišnim aerodromom, riječ je o količini goriva/energije potrebnoj za let od odredišnog aerodroma do alternativnog odredišnog aerodroma; ili

   ii. ako se let obavlja bez alternativnog odredišnog aerodroma, riječ je o količini goriva/energije koja se mora nalaziti na odredišnom aerodromu, a istodobno omogućuje avionu sigurno slijetanje i odstupanja od planirane operacije; ta količina goriva/energije mora biti dostatna barem za 15 minuta pri brzini čekanja na 1 500 stopa (450 m) iznad nadmorske visine aerodroma u standardnim uvjetima, izračunana u skladu s procijenjenom masom aviona pri dolasku na odredišni aerodrom;

5. konačnu rezervu goriva/energije u količini koja se izračunava pri brzini čekanja na 1 500 stopa (450 m) iznad nadmorske visine aerodroma u standardnim uvjetima u skladu s procijenjenom masom aviona pri dolasku na alternativni odredišni aerodrom, ili na odredišni aerodrom ako se ne zahtijeva alternativni odredišni aerodrom, a koja ne smije biti manja od:

   i. za avione s klipnim motorima, količine goriva/energije za 45 minuta leta; ili

   ii. za turbinske avione, količine goriva/energije za 30 minuta leta;

6. dodatno gorivo/energiju, ako je potrebno za vrstu operacije; riječ je o količini goriva/energije koja zrakoplovu omogućuje slijetanje na alternativni aerodrom na ruti za gorivo/energiju (kritični scenarij ERA za gorivo/energiju) u slučaju kvara zrakoplova koji znatno povećava potrošnju goriva/energije na najkritičnijoj točki rute; ta dodatna količina goriva/energije zahtijeva se samo ako minimalna količina goriva/energije izračunana u skladu s točkom (c) podtočkama od 2. do 5. nije dovoljna u slučaju takvog događaja;

7. dodatno gorivo/energiju kako bi se uzela u obzir očekivana kašnjenja ili posebna operativna ograničenja; i

8. diskrecijsko gorivo/energiju, ako to zahtijeva zapovjednik zrakoplova.

(d) Operator osigurava da postupci ponovnog planiranja tijekom leta za izračun iskoristivog goriva/energije koji se zahtijevaju kada se let nastavlja duž rute ili do odredišnog aerodroma koji nije prvotno planiran uključuju točku (c) podtočke od 2. do 7.

CAT.OP.MPA.182 Shema za gorivo/energiju – politika odabira aerodroma – avioni

(a) Operator u fazi planiranja osigurava da nakon početka leta postoji razumna sigurnost da će aerodrom na kojem se može izvesti sigurno slijetanje biti dostupan u procijenjeno vrijeme upotrebe tog aerodroma.

(b) Kako bi se omogućilo sigurno slijetanje u slučaju neuobičajene ili izvanredne situacije nakon polijetanja, operator u fazi planiranja odabire i u operativnom planu leta određuje alternativni aerodrom za uzlijetanje ako:

1. su meteorološki uvjeti na aerodromu odlaska ispod minimuma za slijetanje koje je utvrdio operator za tu operaciju; ili

▼M20

2. iz drugih razloga ne bi bilo moguće vratiti se na aerodrom odlaska.

(c) Alternativni aerodrom za uzlijetanje mora biti udaljen od aerodroma odlaska toliko da se rizik od izlaganja mogućim neuobičajenim ili izvanrednim situacijama svede na najmanju moguću mjeru. Pri odabiru alternativnog aerodroma za uzlijetanje operator uzima u obzir barem sljedeće:

1. trenutačne i prognozirane meteorološke uvjete;

2. dostupnost i kvalitetu infrastrukture aerodroma;

3. plovidbenost i sposobnost slijetanja zrakoplova u neuobičajenim ili izvanrednim uvjetima, uzimajući u obzir redundantnost kritičnih sustava; i

4. dobivena odobrenja (npr. operacije povećanog doleta s dvomotornim avionima (ETOPS), operacije pri smanjenoj vidljivosti (LVO) itd.).

(d) Operator u fazi planiranja za svaki let prema pravilima instrumentalnog letenja (IFR) odabire i navodi u operativnom planu leta i planu leta operativnih usluga zračnog prometa (ATS) jedan ili više aerodroma tako da su tijekom redovnog leta dostupne dvije mogućnosti za sigurno slijetanje za:

1. dolazak na odredišni aerodrom; ili

2. u slučaju prelaska točke bez povratka, dolazak na bilo koji dostupan aerodrom ERA za gorivo/energiju tijekom izoliranih aerodromskih operacija; let do izoliranog aerodroma ne nastavlja se nakon točke bez povratka, osim ako trenutačna procjena meteoroloških uvjeta, prometa i drugih operativnih uvjeta pokaže da se sigurno slijetanje može obaviti na odredišnom aerodromu u procijenjeno vrijeme upotrebe.

Operator od nadležnog tijela dobiva prethodno odobrenje za upotrebu izoliranog aerodroma kao odredišnog aerodroma.

(e) Operator osigurava odgovarajuće sigurnosne margine za planiranje leta kako bi se uzelo u obzir moguće pogoršanje dostupnih prognoziranih meteoroloških uvjeta u procijenjeno vrijeme slijetanja.

(f) Za svaki let prema pravilima instrumentalnog letenja (IFR) operator osigurava dostupnost dostatnih sredstava za navigaciju i slijetanje na odredišni aerodrom ili na bilo koji alternativni odredišni aerodrom u slučaju gubitka sposobnosti za predviđenu operaciju prilaženja i slijetanja.

CAT.OP.MPA.185 Shema za gorivo/energiju – politika upravljanja gorivom/energijom tijekom leta – avioni

(a) Operator utvrđuje postupke za upravljanje gorivom/energijom tijekom leta kojima se osigurava:

1. kontinuirana provjera pretpostavki donesenih tijekom faze planiranja (prije leta ili ponovnog planiranja tijekom leta, ili oboje);

2. ponovna analiza i prilagodba, prema potrebi;

3. da je količina iskoristivog goriva/energije koja ostaje na zrakoplovu zaštićena i nije manja od goriva/energije koja je potrebna za nastavak leta do aerodroma na kojem se može izvesti sigurno slijetanje; i

4. evidentiranje relevantnih podataka o gorivu/energiji za potrebe točaka 1., 2. i 3.

▼M20

(b) Operator uspostavlja postupke kojima se od zapovjednika zrakoplova zahtijeva da dobije informacije o kašnjenju iz pouzdanog izvora u slučaju da nepredviđene okolnosti mogu dovesti do slijetanja na odredišni aerodrom s manje od konačne rezerve goriva/energije uvećano za:

1. količinu goriva/energije potrebnu za nastavak do alternativnog aerodroma, ako je potrebno; ili

2. količinu goriva/energije potrebnu za nastavak do izoliranog aerodroma.

(c) zapovjednik zrakoplova obavještava kontrolu zračnog prometa (ATC) o stanju „minimalnog goriva/energije" izjavom „MINIMUM FUEL" ako je:

1. odlučio sletjeti na određeni aerodrom; i

2. izračunao da bi bilo kakva promjena postojećeg odobrenja za taj aerodrom mogla značiti slijetanje s manje od planirane konačne rezerve goriva/energije;

(d) zapovjednik zrakoplova proglašava „hitnu situaciju s gorivom/energijom" emitiranjem poruke „MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL" ako je iskoristivo gorivo/energija koja je izračunana kao dostupna pri slijetanju na najbliži aerodrom na kojem se može izvesti sigurno slijetanje manja od planirane konačne rezerve goriva/energije.

_____

CAT.OP.MPA.190 Shema za gorivo/energiju – helikopteri

(a) Operater uspostavlja, provodi i održava shemu za gorivo/energiju koja sadržava:

1. politike planiranja goriva/energije i ponovnog planiranja goriva/energije tijekom leta; i

2. politike upravljanja gorivom/energijom tijekom leta.

(b) Shema za gorivo/energiju mora:

1. odgovarati vrstama obavljenih operacija; i

2. odgovarati sposobnostima operatora da podrži njezinu provedbu;

(c) Za shemu za gorivo/energiju i bilo kakvu njezinu promjenu nužno je prethodno odobrenje nadležnog tijela.

CAT.OP.MPA.191 Shema za gorivo/energiju – politika planiranja goriva/energije i ponovnog planiranja goriva/energije tijekom leta – helikopteri

(a) U okviru sheme za gorivo/energiju operator uspostavlja politiku planiranja goriva/energije i ponovnog planiranja goriva/energije tijekom leta kako bi se osiguralo da zrakoplov nosi količinu iskoristivog goriva/energije koja je dovoljna da bi se sigurno dovršio planirani let i omogućila odstupanja od planirane operacije.

(b) Operator osigurava da se planiranje goriva/energije za letove temelji na barem sljedećim elementima:

1. postupcima koji su sadržani u operativnom priručniku, kao i:

i. trenutačnim podacima specifičnima za zrakoplov koji su dobiveni iz sustava za praćenje potrošnje goriva/energije; ili

ii. podacima koje daje proizvođač zrakoplova; i

▼M20

2. operativnim uvjetima u kojima će se let izvesti, uključujući:

i. podatke o potrošnji goriva/energije zrakoplova;

ii. predviđene mase;

iii. predviđene meteorološke uvjete;

iv. učinke stavki odgođenog održavanja ili konfiguracijskih odstupanja, ili oboje; i

v. postupke i ograničenja koje su uveli pružatelji usluga u zračnoj plovidbi.

(c) Operator osigurava da predpoletni izračun iskoristivog goriva/energije koji se zahtijeva za let uključuje:

1. gorivo/energiju za taksiranje koje ne smije biti manje od količine za koju se očekuje da će se potrošiti prije polijetanja;

2. gorivo/energiju za putovanje;

3. gorivo/energiju za nepredviđene situacije;

4. gorivo/energiju za alternativno odredište, ako je potreban alternativni odredišni aerodrom;

5. konačnu rezervu goriva/energije koja ne smiju biti manja od:

i. količine goriva/energije za 20 minuta pri brzini najvećeg dometa za let danju prema pravilima vizualnog letenja (VFR) za koji se navigacija obavlja prema vizualnim orijentirima; ili

ii. količine goriva za 30 minuta pri brzini najvećeg dometa za let prema VFR-u za koji se navigacija obavlja na neki drugi način, a ne prema vizualnim orijentirima; ili

iii. kad je riječ o letu prema pravilima instrumentalnog letenja (IFR), količine goriva za 30 minuta leta pri brzini čekanja na 1 500 ft (450 m) iznad nadmorske visine aerodroma u standardnim uvjetima, izračunate prema očekivanoj masi helikoptera pri dolasku na odredišni alternativni aerodrom, ili na odredišni aerodrom ako odredišni alternativni aerodrom nije potreban;

6. dodatno gorivo/energiju kako bi se uzela u obzir očekivana kašnjenja ili posebna operativna ograničenja; i

7. diskrecijsko gorivo/energiju, ako to zahtijeva zapovjednik zrakoplova.

(d) Operator osigurava da, ako se let mora nastaviti duž izvorno neplanirane rute ili do izvorno neplaniranog odredišnog aerodroma, postupci ponovnog planiranja tijekom leta za izračun potrebnog iskoristivog goriva/energije uključuju:

1. gorivo/energiju za putovanje, za preostali dio leta;

2. rezervu goriva/energije koja se sastoji od:

i. gorivo/energiju za nepredviđene situacije;

ii. gorivo/energiju za alternativno odredište, ako je potreban alternativni odredišni aerodrom;

iii. konačnu rezervu goriva/energije; i

iv. dodatno gorivo/energiju, ako je potrebno za vrstu operacije;

▼M20

3. dodatno gorivo/energiju kako bi se uzela u obzir očekivana kašnjenja ili posebna operativna ograničenja; i

4. diskrecijsko gorivo/energiju, ako to zahtijeva zapovjednik zrakoplova.

(e) Kao alternativa podtočkama od (b) do (d), kad je riječ o helikopterima s najvećom certificiranom masom pri polijetanju (MCTOM) od najviše 3 175 kg koji lete danju i na rutama na kojima se navigacija obavlja prema vizualnim orijentirima ili o lokalnim helikopterskim operacijama (LHO), politikom goriva/energije mora se osigurati da je po završetku leta ili niza letova konačna rezerva goriva/energija dovoljna za:

1. 30 minuta leta pri brzini najvećeg dometa; ili

2. 20 minuta leta pri brzini najvećeg dometa, ako se let obavlja unutar područja na kojem se nalaze kontinuirane i prikladne operativne površine.

CAT.OP.MPA.192 Odabir aerodroma i operativnih površina – helikopteri

(a) Za letove u instrumentalnim meteorološkim uvjetima (IMC), operator odabire alternativni aerodrom polijetanja koji nije udaljen više od jednog sata letenja uobičajenom putnom brzinom, za slučaj da zbog meteoroloških razloga nije moguć povratak na površinu odlaska.

(b) Operator u fazi planiranja za svaki let prema pravilima instrumentalnog letenja (IFR) odabire i navodi u operativnom planu leta i planu leta operativnih usluga zračnog prometa (ATS) jedan ili više aerodroma ili operativnih površina tako da su tijekom redovnog leta dostupne dvije mogućnosti za sigurno slijetanje, osim kako je utvrđeno u točki SPA.HOFO.120 podtočki (b).

(c) Operator primjenjuje odgovarajuće sigurnosne margine za planiranje leta kako bi se uzelo u obzir moguće pogoršanje dostupnih prognoziranih meteoroloških uvjeta u procijenjeno vrijeme slijetanja.

(d) Za svaki let prema pravilima instrumentalnog letenja (IFR) operator osigurava dostupnost dostatnih sredstava za navigaciju i slijetanje na odredišni aerodrom ili na bilo koji alternativni odredišni aerodrom u slučaju gubitka sposobnosti za predviđenu operaciju prilaženja i slijetanja.

CAT.OP.MPA.195 Shema za gorivo/energiju – politika upravljanja gorivom/energijom tijekom leta – helikopteri

(a) Operater utvrđuje postupke kojima osigurava da se tijekom leta obavljaju provjere goriva/energije i upravljanje gorivom/energijom.

(b) Zapovjednik zrakoplova prati preostalu količinu iskoristivog goriva/energije u zrakoplovu kako bi se uvjerio da je zaštićena i da nije manja od količine goriva/energije koja je potrebna za nastavak leta do aerodroma ili operativne površine na kojoj se može izvesti sigurno slijetanje.

(c) Zapovjednik zrakoplova obavještava kontrolu zračnog prometa (ATC) o stanju „minimalnog goriva/energije” izjavom „MINIMUM FUEL” ako je:

(1) odlučio sletjeti na aerodrom ili operativnu površinu; i

(2) izračunao da bi bilo kakva promjena postojećeg odobrenja za taj aerodrom ili operativnu površinu, ili druga kašnjenja u zračnom prometu, mogla značiti slijetanje s manje od planirane konačne rezerve goriva/energije;

▼M20

(d) zapovjednik zrakoplova proglašava „hitnu situaciju s gorivom/energijom” emitiranjem poruke „MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL” ako je iskoristivo gorivo/energija koja je procijenjena kao dostupna pri slijetanju na najbliži aerodrom ili operativnu površinu na kojoj se može izvesti sigurno slijetanje manja od planirane konačne rezerve goriva/energije.

CAT.OP.MPA.200 Posebno punjenje zrakoplova gorivom ili pražnjenje goriva iz zrakoplova

(a) Posebno punjenje gorivom ili pražnjenje goriva provodi se samo ako je operator:

(1) proveo procjenu rizika;

(2) uspostavio postupke; i

(3) uspostavio program osposobljavanja za svoje osoblje koje sudjeluje u takvim operacijama.

(b) Posebno punjenje gorivom ili pražnjenje goriva primjenjuje se na:

(1) punjenje gorivom dok su motori uključeni ili rotori u vrtnji;

(2) punjenje/pražnjenje goriva dok su putnici u zrakoplovu, ukrcavaju se ili iskrcavaju i

(3) punjenje/pražnjenje goriva vrste „wide cut”.

(c) Kad je riječ o avionima, za sve posebne postupke punjenja gorivom ili pražnjenja goriva i za njihovu izmjenu potrebno je prethodno odobrenje nadležnog tijela.

(d) Kad je riječ o helikopterima, za postupke punjenja gorivom dok su rotori u vrtnji i za njihovu izmjenu potrebno je prethodno odobrenje nadležnog tijela.

▼B

CAT.OP.MPA.205 Guranje i vuča - avioni

Postupci guranja i vuče, koje je odredio operator, obavljaju se u skladu s uspostavljenim zrakoplovnim standardima i postupcima.

CAT.OP.MPA.210 Članovi posade na svojim mjestima

(a) *Članovi letačke posade*

1. Tijekom polijetanja i slijetanja, svaki član letačke posade koji je na dužnosti u pilotskoj kabini, nalazi se na mjestu koje mu je dodijeljeno.

2. Tijekom svih ostalih faza leta svaki član letačke posade koji je na dužnosti u pilotskoj kabini, ostaje na mjestu koje mu je dodijeljeno, osim ako je njegova odsutnost potrebna radi obavljanje zadaća povezanih s operacijom ili radi fizioloških potreba, pod uvjetom da je za komandama zrakoplova uvijek najmanje jedan primjereno kvalificirani pilot.

3. Tijekom svih faza leta, svaki član letačke posade koji je na dužnosti u pilotskoj kabini, mora zadržati pažnju. Ako dođe do smanjenja pažnje, primjenjuju se odgovarajuće protumjere. Ako se pojavi neočekivani umor, može se primijeniti postupak kontroliranog odmora, koji organizira zapovjednik zrakoplova, ako to dopušta radno opterećenje. Ovakav kontrolirani odmor ne smije se ni na koji način smatrati dijelom vremena za odmor, u svrhu izračunavanja ograničenja vremena letenja, niti se smije upotrijebiti kao opravdanje za bilo kakvo produženje radnog vremena.

▼B

(b) *Članovi kabinske posade*

Tijekom kritičnih faza leta, svaki član kabinske posade mora sjediti na mjestu koje mu je dodijeljeno i ne smije obavljati bilo kakve aktivnosti osim onih koje se zahtijevaju za sigurnu operaciju zrakoplova.

CAT.OP.MPA.215 Upotreba slušalica - avioni

(a) Svaki član letačke posade koji je na dužnosti u pilotskoj kabini mora nositi slušalice s ugrađenim mikrofonom ili odgovarajućim uređajem. Slušalice se koriste kao primarni uređaj za glasovnu komunikaciju s ATS-om:

1. na zemlji:

i. kada glasovnom komunikacijom prima odobrenje ATC-a za odlazak; i

ii. kada rade motori;

2. tijekom leta:

i. ispod prijelazne apsolutne visine; ili

ii. 10 000 stopa, ovisno o tome što je više;

i

3. kada god to zapovjednik smatra potrebitim.

(b) U uvjetima iz točke (a) ugrađeni mikrofon ili ekvivalentni uređaj mora biti u položaju koji omogućava njegovu upotrebu za dvosmjernu radijsku komunikaciju.

CAT.OP.MPA.216 Uporaba slušalica - helikopteri

Svaki član letačke posade koji je na dužnosti u pilotskoj kabini mora nositi slušalice s ugrađenim mikrofonom ili odgovarajućim uređajem, te ih koristiti kao primarni uređaj za komunikaciju s ATS-om.

CAT.OP.MPA.220 Pomoćna sredstva za evakuaciju u hitnom slučaju

Operator uspostavlja postupke kojima se osigurava da su sva pomoćna sredstva za evakuaciju u hitnim slučajevima, koja se sama aktiviraju, spremna za upotrebu prije taksiranja, polijetanja i slijetanja i kada je to sigurno i izvedivo.

CAT.OP.MPA.225 Sjedala, sigurnosni pojasevi i sigurnosni sustav vezivanja

(a) *Članovi posade*

1. Tijekom polijetanja i slijetanja i kada god to zapovjednik odluči u interesu sigurnosti, svaki član posade mora biti pravilno vezan svim sigurnosnim pojasevima i sigurnosnim sustavima vezivanja koji su na raspolaganju.

2. Tijekom ostalih faza leta, svaki član letačke posade u pilotskoj kabini ima svoj sigurnosni pojas pričvršćen, dok se nalazi na svom mjestu.

(b) *Putnici*

1. Prije polijetanja i slijetanja i tijekom taksiranja ili kada god se to smatra potrebnim u interesu sigurnosti, zapovjednik osigurava da se svaki putnik nalazi na svom sjedalu ili ležaju s pravilno pričvršćenim sigurnosnim pojasom ili sigurnosnim sustavom vezivanja.

▼B

2. in your pcOperator predviđa višestruko zauzimanje sjedala u zrakoplovu, koje je dopušteno samo na određenim sjedalima. Zapovjednik osigurava da na njima isključivo sjedi jedna odrasla osoba i jedno dojenče koje je pravilno vezano pomoćnim pojasom ili drugim uređajem za sigurnosno vezivanje.

CAT.OP.MPA.230 Osiguravanje putničke kabine i kuhinje/kuhinja

(a) Operator utvrđuje postupke kojima osigurava da su prije taksiranja, polijetanja i slijetanja svi izlazi i putovi za spašavanje slobodni od prepreka.

(b) Zapovjednik osigurava da su prije polijetanja, slijetanja i kada god se to smatra potrebnim u interesu sigurnosti, sva oprema i prtljaga pravilno osigurani.

CAT.OP.MPA.235 Prsluci za spašavanje – helikopteri

Operator uspostavlja postupke kojima se osigurava da se pri obavljanju helikopterske operacije klase performanse 3 iznad vode, pri odlučivanju moraju li sve osobe u helikopteru nositi prsluk za spašavanje, uzmu u obzir trajanje leta i uvjeti na koje će se naići.

CAT.OP.MPA.240 Pušenje u zrakoplovu

Zapovjednik ne dopušta pušenje u zrakoplovu:

(a) kada god to smatra potrebnim u interesu sigurnosti;

(b) tijekom punjenja i pražnjenja goriva;

(c) dok je zrakoplov na zemlji, osim ako je operator utvrdio postupke za smanjivanje rizika tijekom zemaljskih operacija;

(d) izvan prostora određenih za pušenje, u prolazu (prolazima) i u WC-u (WC-ima);

(e) u odjeljcima za teret i/ili u drugim prostorima u kojima se prevozi teret koji nije smješten u kontejnere otporne na vatru ili pokriven prekrivačem otpornim na vatru; i

(f) u onim dijelovima putničke kabine u koje se dovodi kisik.

▼M21

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.

▼M21

(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.

▼B

CAT.OP.MPA.247 Meteorološki uvjeti - helikopteri

Osim odredaba iz stavka CAT.OP.MPA.245:

▼M21

(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.

▼M9

———————

▼B

(c) Let helikopterima do helikopterske platforme ili izdignutog FATO-a obavlja se samo kada je srednja brzina vjetra na helikopterskoj platformi ili izdignutom FATO-u manja od 60 kt.

CAT.OP.MPA.250 Led i drugi onečišćivači – postupci na zemlji

(a) Operator uspostavlja postupke koje treba slijediti kada je na zemlji potrebno zrakoplov odlediti ili spriječiti njegovo zaleđivanje i obaviti s tim povezane preglede zrakoplova.

(b) Zapovjednik započinje polijetanje samo ako je zrakoplov očišćen od bilo kakvih naslaga koje bi mogle štetno utjecati na performansu ili mogućnost kontroliranja zrakoplova, osim kako je dopušteno u skladu s točkom (a) i u skladu s AFM-om.

CAT.OP.MPA.255 Led i drugi onečišćivači - postupci tijekom leta

(a) Operator uspostavlja postupke za letove u očekivanim ili stvarnim uvjetima zaleđivanja.

(b) Zapovjednik započinje let ili namjerno leti u očekivanim ili stvarnim uvjetima zaleđivanja samo ako je zrakoplov certificiran i opremljen za takve uvjete.

(c) Ako zaleđivanje prelazi intenzitet zaleđivanja za koji je zrakoplov certificiran ili ako zrakoplov, koji nije certificiran za letenje u poznatim uvjetima zaleđivanja, naiđe na zaleđivanje, zapovjednik bez odlaganja izlazi iz uvjeta zaleđivanja promjenom razine i/ili rute, objavljujući ATC-u, prema potrebi, hitnu situaciju.

▼M20

CAT.OP.MPA.260 Zaliha goriva/energije i ulja

Zapovjednik zrakoplova započinje polijetanje ili nastavlja let u slučaju ponovnog planiranja tijekom leta samo ako je siguran da zrakoplov nosi najmanje planiranu količinu iskoristivog goriva/energije i ulja potrebnu za sigurno završavanje leta, uzimajući u obzir očekivane operativne uvjete.

▼M21

CAT.OP.MPA.265 Uvjeti 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.

▼B

CAT.OP.MPA.270 Minimalne visine leta

Zapovjednik zrakoplova ili pilot kojem je povjereno obavljanje leta, ne leti ispod određenih minimalnih visina, osim:

(a) kada je to potrebno za polijetanje i slijetanje; ili

(b) kada se spušta u skladu s postupcima koje je odobrilo nadležno tijelo.

CAT.OP.MPA.275 Simulirane neuobičajene situacija tijekom leta

Operator osigurava da se, kada se prevoze putnici i teret, ne simulira sljedeće:

(a) neuobičajene ili hitne situacije, koje zahtijevaju primjenu postupaka za neuobičajene ili hitne situacije; ili

(b) let u IMC-u, umjetnim sredstvima.

▼M20

CAT.OP.MPA.280 [NAMJERNO OSTAVLJENO PRAZNO]

———————

▼B

CAT.OP.MPA.285 Upotreba dodatnog kisika

Zapovjednik osigurava da članovi letačke posade koji su uključeni u obavljanje dužnosti neophodnih za sigurnu operaciju zrakoplova tijekom leta kontinuirano koriste dodatni kisik kada god visina kabine premaši 10 000 ft tijekom razdoblja dužeg od 30 minuta i kada god visina kabine premaši 13 000 ft.

▼B

CAT.OP.MPA.290 Otkrivanje blizine tla

Kada član letačke posade ili sustav za upozorenje na blizinu tla otkriju neprimjerenu blizinu tla, pilot koji obavlja let odmah započne obavljanje korektivnih mjera kako bi se uspostavili sigurni uvjeti leta.

▼M9

CAT.OP.MPA.295 Uporaba sustava za izbjegavanje sudara u zraku (ACAS)

Kada je ACAS ugrađen i funkcionalan, operator utvrđuje operativne postupke i programe osposobljavanja kako bi letačka posada bila odgovarajuće osposobljena za izbjegavanje sudara u zraku i za uporabu opreme ACAS II.

▼M21

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.

▼M16

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

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

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

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

▼**M16**

(1) CS-25 ili ekvivalentno;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

▼M16

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

▼M21

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.

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.

▼M16

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

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

▼M21

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.

▼B

CAT.OP.MPA.315 Izvješće o satima letenja – helikopter

Operator stavlja na raspolaganje nadležnom tijelu podatke o satima letenja za svaki helikopter kojim se operiralo tijekom prethodne kalendarske godine.

▼M15

CAT.OP.MPA.320 Kategorije aviona

(a) Kategorije aviona temelje se na prikazanoj brzini na pragu uzletno-sletne staze (V_{AT}), koja je jednaka brzini sloma uzgona (V_{SO}) pomnoženoj s 1,3 ili 1 g (gravitacija) brzine sloma uzgona ($V_{S1\ g}$) pomnoženom s 1,23 u konfiguraciji za slijetanje pri najvećoj certificiranoj masi pri slijetanju. Ako su dostupni i V_{SO} i $V_{S1\ g}$, koristi se viša dobivena vrijednost za V_{AT}.

(b) Upotrebljavaju se kategorije aviona navedene u tablici u nastavku.

Tablica 1.

Kategorije aviona prema vrijednostima V_{AT}

Kategorija aviona	V_{AT}
A	manja od 91 kt
B	od 91 do 120 kt
C	od 121 do 140 kt
D	od 141 do 165 kt
E	od 166 do 210 kt

(c) Konfiguracija za slijetanje koju treba uzeti u obzir određuje se u operativnom priručniku.

(d) Operator može primijeniti manju masu pri slijetanju za određivanje vrijednosti V_{AT} ako to odobri nadležno tijelo. Takva manja masa pri slijetanju je stalna vrijednost, neovisna o promjenjivim uvjetima pri svakodnevnim operacijama.

▼M14

_____

▼B

PODDIO C

PERFORMANSA I OPERATIVNA OGRANIČENJA ZRAKOPLOVA

ODJELJAK 1.

Avioni

POGLAVLJE 1.

Opći zahtjevi

CAT.POL.A.100 Klase performanse

(a) Avionom se operira u skladu s primjenjivim zahtjevima u pogledu klase performansi.

(b) Kada se radi posebnih osobina projekta ne može dokazati potpuna sukladnost s primjenjivim zahtjevima ovog odjeljka, operator primjenjuje odobrene standarde performanse koji osiguravaju razinu sigurnosti jednaku onoj iz odgovarajućeg poglavlja.

▼B

CAT.POL.A.105 Općenito

(a) Masa aviona:

1. na početku polijetanja; ili

2. u slučaju ponovnog planiranja tijekom leta, na točki od koje se primjenjuje izmijenjeni operativni plan,

nije veća od mase pri kojoj se mogu ispuniti zahtjevi odgovarajućeg poglavlja za let koji treba izvesti. Mogu se dopustiti odstupanja za očekivano smanjenje mase s odmicanjem leta i radi ispuštanja goriva u zraku.

(b) Odobreni podaci o performansi koji su sadržani u AFM-u upotrebljavaju se za utvrđivanje sukladnosti sa zahtjevima odgovarajućeg poglavlja te se prema potrebi dopunjavaju drugim podacima, kako je propisano u relevantnom poglavlju. Operator te druge podatke navodi u operativnom priručniku. Kada se primjenjuju faktori propisani u odgovarajućem poglavlju, mogu se uvažiti bilo koji operativni faktori koji su već uključeni u podatke o performansi u AFM-u, kako bi se izbjegla njihova dvostruka primjena.

(c) Potrebno je uzeti u obzir konfiguraciju aviona, uvjete okoliša i djelovanje sustava koji imaju nepovoljan utjecaj na performansu.

▼M16

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

_____

▼B

POGLAVLJE 2.

Klasa performanse A

CAT.POL.A.200 Općenito

(a) Odobreni podaci o performansi iz AFM-a dopunjavaju se, prema potrebi, drugim podacima, ako su odobreni podaci o performansi iz AFM-a nedovoljni u odnosu na:

1. uzimanje u obzir razumno očekivanih nepovoljnih operativnih uvjeta, kao što su polijetanje i slijetanje na onečišćenim uzletno-sletnim stazama; i

2. uzimanje u obzir kvara motora u svim fazama leta.

(b) U slučaju mokre i onečišćene uzletno-sletne staze, upotrebljavaju se podaci o performansi određeni u skladu s primjenjivim standardima za certificiranje velikih aviona ili odgovarajućim zahtjevima.

(c) Upotreba drugih podataka iz točke (a) i odgovarajućih zahtjeva iz točke (b) navodi se u operativnom priručniku.

▼B

CAT.POL.A.205 Polijetanje

(a) Masa pri polijetanju ne prelazi najveću dopuštenu masu pri polijetanju koja je navedena u AFM-u za barometarsku visinu i temperaturu okoliša na aerodromu s kojeg se obavlja polijetanje.

(b) Pri određivanju najveće dopuštene mase pri polijetanju, moraju biti ispunjeni sljedeći zahtjevi:

1. razdaljina ubrzavanja - zaustavljanja ne smije biti veća od raspoložive razdaljine za ubrzavanje – zaustavljanje (ASDA);

2. razdaljina polijetanja ne smije biti veća od raspoložive razdaljine za polijetanje, pri čemu razdaljina čistine ne prelazi polovicu raspoložive razdaljine za uzletni zalet (TORA);

3. uzletni zaleti ne smije premašiti TORA-u;

4. za prekinuto i neprekinuto polijetanje upotrebljava se pojedinačna vrijednost V_1; i

5. na mokroj ili onečišćenoj uzletno-sletnoj stazi, masa pri polijetanju ne smije biti veća od one koja je dopuštena za polijetanje na suhoj stazi, pod istim uvjetima.

(c) Pri dokazivanju sukladnosti s točkom (b), uzima se u obzir sljedeće:

1. barometarska visina na aerodromu;

2. temperaturu okoliša na aerodromu;

3. stanje površine uzletno-sletne staze i vrsta površine uzletno-sletne staze;

4. nagib uzletno-sletne staze u smjeru polijetanja;

5. najviše 50 % priopćene komponente čeonog vjetra ili najmanje 150 % priopćene komponente leđnog vjetra; i

6. gubitak, ako do njega dođe, duljine uzletno-sletne staze radi poravnavanja aviona prije polijetanja.

CAT.POL.A.210 Izbjegavanje prepreka pri polijetanju

(a) Neto putanjom leta pri polijetanju izbjegavaju se sve prepreke vertikalnom razdaljinom od najmanje 35 ft ili horizontalnom razdaljinom od najmanje 90 m plus 0,125 × D, pri čemu je D horizontalna razdaljina koju je avion prešao od kraja raspoložive razdaljine za polijetanje (TODA) ili kraja razdaljine polijetanja ako je predviđen okret prije kraja TODA-e. ►C1 Za avione s rasponom krila manjim od 60 m, može se koristiti izbjegavanje horizontalnih prepreka u rasponu koji je jednak polovici raspona krila aviona plus 60 m plus 0,125 × D. ◄

▼B

(b) Pri dokazivanju sukladnosti s točkom (a):

1. Uzimaju se u obzir sljedeći elementi:

   i. masa aviona na početku uzletnog zaleta;

   ii. barometarska visina na aerodromu;

   iii. temperaturu okoliša na aerodromu; i

   iv. najviše 50 % priopćene komponente čeonog vjetra ili najmanje 150 % priopćene komponente leđnog vjetra.

2. Ne dozvoljavaju se promjene rute do točke na kojoj je neto putanja leta pri polijetanju dosegla visinu koja je jednaka polovici raspona krila, ali najmanje 50 ft iznad elevacije kraja TORA-e. ►C1 Nakon toga, do visine od 400 ft, pretpostavlja se da je avion nagnut najviše 15°. ◄ Iznad 400 ft visine može se predvidjeti kut nagiba veći od 15°, ali ne veći od 25°.

3. Bilo koji dio neto putanje leta pri polijetanju, u kojem je avion nagnut više od 15°, mora izbjegavati sve prepreke unutar horizontalnih razdaljina navedenih u točki (a), točki (b) podtočki 6. i točki (b) podtočki 7., vertikalnom razdaljinom od najmanje 50 ft;

4. Operacije pri kojima se primjenjuju povećani kutovi nagiba do najviše 20° između 200 ft i 400 ft, ili najviše 30° iznad 400 ft, obavljaju se u skladu sa stavkom CAT.POL.A.240.

5. Mora se odrediti odgovarajuće odstupanje radi učinka kuta nagiba na operativne brzine i putanju leta, uključujući povećanja razdaljine koja proizlaze iz povećanih operativnih brzina.

6. Za slučajeve u kojima predviđena putanja leta ne zahtijeva promjene putanje za više od 15°, operator ne mora uzeti u obzir prepreke koje imaju bočnu razdaljinu veću od:

   i. 300 m, ako pilot može zadržati zahtijevanu navigacijsku točnost kroz područje u kojem se mora voditi računa o preprekama; ili

   ii. 600 m za letove u svim drugim uvjetima.

7. Za slučajeve u kojima predviđena putanja leta zahtijeva promjenu putanje za više od 15°, operator ne mora uzeti u obzir prepreke koje imaju bočnu razdaljinu veću od:

   i. 600 m, ako pilot može održati zahtijevanu navigacijsku točnost kroz područje u kojem se mora voditi računa o preprekama; ili

▼B

ii. 900 m za letove u svim drugim uvjetima.

(c) ►C1 Operator utvrđuje postupke za izvanredne situacije kako bi ispunio zahtjeve iz točaka (a) i (b) i kako bi predvidio sigurnu rutu izbjegavajući prepreke, da bi avion mogao ili ispuniti zahtjeve na ruti iz stavka CAT.POL.A.215 ili sletjeti bilo na aerodrom odlaska ili na alternativni aerodrom polijetanja. ◄

CAT.POL.A.215 Na ruti - jedan motor izvan pogona (OEI)

(a) Podaci iz AFM-a za OEI neto putanju leta na ruti, koji odgovaraju očekivanim meteorološkim uvjetima za let, omogućavaju dokazivanje sukladnosti s točkom (b) ili (c) na svim točkama duž rute. Neto putanja leta mora imati pozitivan gradijent na 1 500 ft iznad aerodroma na kojem bi se trebalo izvesti slijetanje nakon otkazivanja motora. U meteorološkim uvjetima koji zahtijevaju upotrebu sustava za zaštitu od zaleđivanja, uzima se u obzir utjecaj njihove upotrebe na neto putanju leta.

▼M16

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

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

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

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

▼M26

3. izbacivanje goriva tijekom leta dopušteno je do mjere potrebne za dolazak do aerodroma ako se za avion pretpostavlja slijetanje nakon kvara motora s potrebnim rezervama goriva u skladu s točkom CAT.OP.MPA.181, odgovarajućima za alternativni aerodrom, ako se upotrebljava sigurnosni postupak;

▼M16

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

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

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

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

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

▼M16

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

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

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

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

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

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

▼M20

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

▼B

CAT.POL.A.225 Slijetanje - odredišni i alternativni aerodrom

(a) Masa aviona pri slijetanju, određena u skladu sa stavkom CAT.POL.A.105 točkom (a) ne smije biti veća od najveće dopuštene mase pri slijetanju koja je određena za visinu i temperaturu okoliša koja se u predviđeno vrijeme slijetanja očekuju na odredišnom i alternativnom aerodromu.

▼M16

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(2) korekcije u skladu s AFM-om.

▼M26

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

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

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

▼M16

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

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

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

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

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

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

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

▼M16

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

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

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

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

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

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

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

▼M26

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

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

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

▼M16

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

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

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

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

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

▼B

CAT.POL.A.240 Odobrenje operacija s povećanim kutovima nagiba

(a) Za operacije s povećanim kutovima nagiba, zahtijeva se prethodno odobrenje nadležnog tijela.

(b) Za dobivanje odobrenja, operator dostavlja dokaze da su ispunjeni sljedeći uvjeti:

1. AFM sadrži odobrene podatke za zatraženo povećanje operativne brzine i podatke koji omogućavaju izradu putanje leta uzimajući u obzir povećane kutove nagiba i brzine;

2. za navigacijsku točnost, na raspolaganju je vizualno vođenje;

3. za svaku uzletno-sletnu stazu navedeni su vremenski minimumi i ograničenja u pogledu vjetra; i

▼M9

4. letačka posada stekla je odgovarajuće znanje o ruti kojom će se letjeti i o postupcima koji će se slijediti u skladu s poddijelom FC dijela-ORO.

▼B

CAT.POL.A.245 Odobrenje operacija strmog prilaženja

(a) Za operacije strmog prilaženja pri kojima se koriste kutovi nagiba poniranja od 4,5° ili više i visina zaslona manja od 60 ft, ali ne manja od 35 ft, zahtijeva se prethodno odobrenje nadležnog tijela.

(b) Za dobivanje odobrenja, operator dostavlja dokaze da su ispunjeni sljedeći uvjeti:

1. u AFM-u su navedeni najveći dopušteni kut nagiba poniranja, bilo koja druga ograničenja, uobičajeni postupci, neuobičajeni postupci ili hitni postupci za strmo prilaženje, kao i izmijenjeni podaci o duljini staze kada se koriste kriteriji za strmo prilaženje;

2. za svaki aerodrom na kojem će se obavljati operacije strmog prilaženja:

i. na raspolaganju je odgovarajući sustav oznaka putanje poniranja koji uključuje najmanje sustav za vizualno pokazivanja putanje poniranja;

ii. navedeni su vremenski minimumi; i

iii. uzimaju se u obzir sljedeći elementi:

(A) situacija u vezi s preprekama;

(B) vrsta oznaka putanje poniranja i vođenja po uzletno-sletnoj stazi;

(C) minimalne vizualne oznake koje se zahtijevaju na visini odluke (DH) i MDA-u;

(D) raspoloživa oprema u zrakoplovu;

(E) kvalifikacija pilota i poznavanje određenog aerodroma;

(F) ograničenja i postupci iz AFM-a; i

(G) kriteriji za neuspjelo prilaženje.

▼B

CAT.POL.A.250 Odobrenje operacija kratkog slijetanja

(a) Za operacije kratkog slijetanja potrebno je prethodno odobrenje nadležnog tijela.

(b) Za dobivanje odobrenja, operator dostavlja dokaze da su ispunjeni sljedeći uvjeti:

1. razdaljina koja se koristi za izračun dopuštene mase pri slijetanju može se sastojati od iskoristive duljine prijavljenog sigurnog područja i prijavljene LDA;

2. država u kojoj se nalazi aerodrom utvrdila je javni interes i operativnu potrebu za takvom operacijom, bilo radi udaljenosti aerodroma ili radi fizičkih ograničenja povezanih s produljenjem uzletno-sletne staze;

3. vertikalna udaljenost između putanje očiju pilota i putanje najnižeg dijela kotača, s avionom na normalnoj putanji poniranja, nije veća od 3 metra;

4. RVR/VIS je najmanje 1 500 m i u operativnom priručniku su navedena ograničenja u vezi s vjetrom;

5. navedeni su i ispunjeni minimalni zahtjevi u pogledu iskustva pilota, osposobljenosti pilota i njegove upoznatosti s određenim aerodromom;

6. visina prelaženja iznad početka iskoristive duljine prijavljenog sigurnog područja je 50 ft;

7. upotrebu prijavljenog sigurnog područja odobrila je država u kojoj se nalazi aerodrom;

8. iskoristiva duljina prijavljenog sigurnog područja nije veća od 90 m;

9. širina prijavljenog sigurnog područja, centrirana u odnosu na središnju liniju produžene uzletno-sletne staze, nije manja od dvostruke širine uzletno-sletne staze ili dvostrukog raspona krila, ovisno o tome što je veće;

10. na prijavljenom sigurnom području nema prepreka ili ulegnuća koji bi mogli ugroziti avion koji obavlja operaciju kratkog slijetanja na stazu i na prijavljenom sigurnom području ne smije biti nikakvih pokretnih predmeta dok se uzletno-sletna staza koristi za operacije kratkog slijetanja;

11. nagib prijavljenog sigurnog područja nije veći od 5 % prema gore i 2 % prema dolje naniže u smjeru slijetanja; i

▼M16

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

▼B

12. dodatni uvjeti, ako ih je odredilo nadležno tijelo, uzimajući u obzir karakteristike tipa aviona, orografske karakteristike u području prilaženja, raspoloživa pomagala za prilaženje i razmatranja u vezi s neuspjelim prilaženjem/prekinutim slijetanjem.

▼M16

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

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

1. MOPSC aviona nije veći od 19;

▼**M16**

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

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

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

5. operator je dobio prethodno odobrenje od nadležnog tijela.

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

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

2. da su ispunjeni sljedeći uvjeti:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

▼B

POGLAVLJE 3.

Klasa performanse B

CAT.POL.A.300 Općenito

▼M10

(a) Osim ako to odobri nadležno tijelo u skladu s Prilogom V. (dio-SPA) poddijelom L – OPERACIJE JEDNOMOTORNIH AVIONA S TURBINSKIM MOTOROM NOĆU ILI U INSTRUMENTALNIM METEOROLOŠKIM UVJETIMA (SET-IMC), operator ne smije obavljati operacije s jednomotornim avionom:

1. noću; ili

2. u IMC-u, osim u skladu s posebnim VFR-om.

▼B

(b) S dvomotornim avionima koji ne ispunjavaju zahtjeve za uspon iz stavka CAT.POL.A.340, operator postupa kao da su jednomotorni avioni.

CAT.POL.A.305 Polijetanje

(a) Masa pri polijetanju ne prelazi najveću dopuštenu masu pri polijetanju koja je navedena u AFM-u za barometarsku visinu i temperaturu okoliša na aerodromu s kojeg se obavlja polijetanje.

(b) Nefaktorirana razdaljina za polijetanje, navedena u AFM-u, ne prelazi:

1. raspoloživi uzletni zalet (TORA), kada se pomnoži s faktorom 1,25; ili

2. kada su na raspolaganju zaustavnica i/ili čistina, sljedeće:

i. TORA-u;

ii. raspoloživu razdaljinu za polijetanje (TODA), kada se pomnoži s faktorom 1,15; ili

iii. ASDA-u, kada se pomnoži s faktorom 1,3.

(c) Pri dokazivanju sukladnosti s točkom (b), uzima se u obzir sljedeće:

1. masa aviona na početku uzletnog zaleta;

2. barometarska visina na aerodromu;

3. temperatura okoliša na aerodromu;

4. stanje površine uzletno-sletne staze i vrsta površine uzletno-sletne staze;

5. nagib uzletno-sletne staze u smjeru polijetanja; i

6. najviše 50 % priopćene čeone komponente vjetra ili najmanje 150 % priopćene leđne komponente vjetra.

▼B

CAT.POL.A.310 Izbjegavanje prepreka pri polijetanju - višemotorni avioni

(a) Uzletna putanja leta aviona s dva ili više motora, određuje se na takav način da avion izbjegava sve prepreke vertikalnom razdaljinom od najmanje 50 ft ili horizontalnom razdaljinom od najmanje 90 m plus 0,125 × D, pri čemu je D horizontalna razdaljina koju avion prijeđe od kraja TODA-e ili od kraja razdaljine polijetanja ako je zaokret planiran prije kraja TODA-e, osim kako je predviđeno u točkama (b) i (c). ►C1 Za avione s rasponom krila manjim od 60 m, može se koristiti horizontalno izbjegavanje prepreka u rasponu koji je jednak polovici raspona krila aviona plus 60 m plus 0,125 × D. ◄ Pretpostavlja se:

1. da uzletna putanja leta počinje na visini od 50 ft iznad površine na kraju razdaljine za polijetanje koja se zahtijeva stavkom CAT.POL.A.305 točkom (b) i završava na visini od 1 500 ft iznad površine;

2. da se avion ne naginje prije nego što dosegne visinu od 50 ft iznad površine, i da nakon toga kut nagiba ne prelazi 15°;

3. da se kvar kritičnog motora događa na točki uzletne putanje leta sa svim motorima u radu, kada se očekuje da će se izgubiti vizualna oznaka koja se koristi u svrhu izbjegavanja prepreka;

4. da je gradijent uzletne putanje leta od 50 ft do pretpostavljene visine kvara motora, jednak prosječnom gradijentu tijekom penjanja i prelaženja na rutnu konfiguraciju sa svim motorima u radu, pomnoženo s faktorom 0,77; i

5. da je gradijent uzletne putanje leta od visine dostignute u skladu s točkom (a) podtočkom 4. do kraja uzlazne putanje leta, jednak gradijentu penjanja na ruti s jednim motorom izvan pogona (OEI) koji je naveden AFM-u.

(b) Za one slučajeve u kojima planirana putanja leta ne zahtijeva promjene rute za više od 15°, operator ne mora uzeti u obzir one prepreke čija je bočna udaljenost veća od:

1. 300 m, ako se let obavlja u uvjetima koji dopuštaju navigaciju vizualnog vođenja po smjeru ili ako su na raspolaganju navigacijska pomagala koja pilotu omogućavaju da zadrži planiranu putanju leta s jednakom točnošću; ili

2. 600 m, za letove u svim drugim uvjetima.

(c) Za one slučajeve u kojima planirana putanja leta zahtijeva promjene rute za više od 15°, operator ne mora uzeti u obzir one prepreke čija je bočna udaljenost veća od:

1. 600 m za letove koji se obavljaju u uvjetima koji omogućavaju navigaciju vizualnog vođenja po smjeru; ili

2. 900 m, za letove u svim drugim uvjetima.

(d) Pri dokazivanju sukladnosti s točkama (a) do (c), uzima se u obzir sljedeće:

1. masa aviona na početku uzletnog zaleta;

2. barometarska visina na aerodromu;

3. temperatura okoliša na aerodromu; i

▼B

4. najviše 50 % priopćene čeone komponente vjetra ili najmanje 150 % priopćene leđne komponente vjetra.

▼M4

(e) Zahtjevi iz točke (a) podtočke 3., točke (a) podtočke 4., točke (a) podtočke 5., točke (b) podtočke 2. i točke (c) podtočke 2. ne primjenjuju se na operacije prema pravilima vizualnog letenja danju.

▼B

CAT.POL.A.315 Na ruti – višemotorni avioni

(a) U meteorološkim uvjetima koji se očekuju za let i u slučaju otkaza jednog motora, pri čemu preostali motori rade unutar specificiranih uvjeta maksimalne neprekinute snage, avion mora moći nastaviti let na ili iznad relevantnih najmanjih apsolutnih visina za siguran let koje su navedene u operativnom priručniku do točke koja je 1 000 ft iznad aerodroma na kojem se mogu ispuniti zahtjevi u pogledu performanse.

(b) Pretpostavlja se da, na točki na kojoj je došlo do otkaza motora:

1. avion ne leti na visini koja prelazi visinu na kojoj je brzina uspona 300 ft u minuti pri čemu svi motori rade unutar specificiranih uvjeta maksimalne neprekinute snage; i

2. gradijent na ruti s jednim motorom izvan pogona (OEI) je bruto gradijent spuštanja ili penjanja, kako je primjereno, uvećan gradijentom 0,5 % ili umanjen gradijentom 0,5 %.

▼M10

CAT.POL.A.320 Na ruti – avioni s jednim motorom

(a) U meteorološkim uvjetima koji se očekuju za let i u slučaju otkaza motora, avion mora moći stići do mjesta na kojem se može izvesti sigurno prisilno slijetanje, osim ako operator ima odobrenje nadležnog tijela u skladu s Prilogom V. (dio-SPA) poddijelom L – OPERACIJE JEDNOMOTORNIH AVIONA S TURBINSKIM MOTOROM NOĆU ILI U INSTRUMENTALNIM METEOROLOŠKIM UVJETIMA (SET-IMC) i primjenjuje razdoblje rizika.

(b) Za potrebe točke (a), pretpostavlja se da, u trenutku kvara motora:

1. avion ne leti na visini koja prelazi visinu na kojoj je brzina uspona 300 ft u minuti pri čemu motor radi unutar specificiranih uvjeta maksimalne neprekinute snage; i

2. gradijent na ruti je bruto gradijent spuštanja uvećan gradijentom 0,5 %.

▼B

CAT.POL.A.325 Slijetanje – odredišni i alternativni aerodrom

Masa aviona pri slijetanju, određena u skladu sa stavkom CAT.POL.A.105 točkom (a), ne prelazi najveću dopuštenu masu pri slijetanju određenu za apsolutnu visinu i temperaturu okoliša koja se očekuju na odredišnom i alternativnom aerodromu u predviđeno vrijeme slijetanja.

▼M16

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

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

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

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

1. nadmorsku visinu aerodroma;

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

3. vrstu površine uzletno-sletne staze;

4. nagib uzletno-sletne staze u smjeru slijetanja.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

▼M16

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

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

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

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

▼B

CAT.PO.A.340 Zahtjevi u pogledu penjanja pri polijetanju i pri slijetanju

Operator dvomotornog aviona mora ispuniti sljedeće zahtjeve u pogledu penjanja pri polijetanju i pri slijetanju:

(a) *Penjanje pri polijetanju*

1. Svi motori u pogonu

i. Stabilni gradijent penjanja nakon polijetanja mora biti najmanje 4 % uz:

(A) uzletnu snagu svakog motora;

(B) izvučeno podvozje, osim što se podvozje može smatrati uvučenim, ako se može uvući za najviše sedam sekundi;

(C) zakrilca u položaju za polijetanje; i

(D) brzinu penjanja koja nije manja od 1,1 V_{MC} (minimalna brzina na tlu ili u blizini tla pri kojoj je zrakoplov upravljiv) ili 1,2 V_{S1} (brzina sloma uzgona ili minimalna jednolika brzina u konfiguraciji slijetanja), ovisno o tome što je veće.

2. OEI

i. Stabilan gradijent penjanja na visini 400 ft iznad površine polijetanja mora biti mjerljivo pozitivan, s:

(A) kritičnim motorom izvan pogona i njegovom elisom u položaju minimalnog otpora;

(B) drugim motorom na uzletnoj snazi;

(C) uvučenim podvozjem;

(D) zakrilcima u položaju za polijetanje; i

(E) brzinom penjanja jednakom onoj koja se postiže na 50 ft.

▼B

ii. Stabilni gradijent penjanja ne smije biti manji od 0,75 % na visini od 1 500 ft iznad površine za polijetanje, s:

(A) kritičnim motorom izvan pogona i njegovom elisom u položaju minimalnog otpora;

(B) preostalim motorom koji ne prelazi najveću stalnu snagu;

(C) uvučenim podvozjem;

(D) uvučenim zakrilcima; i

(E) brzinom penjanja koja je najmanje 1,2 V_{S1}.

(b) *Penjanje pri slijetanju*

1. Svi motori u pogonu

i. Stabilni gradijent penjanja mora biti najmanje 2,5 % sa:

(A) snagom ili potiskom, koji nije veći od onog koji je na raspolaganju 8 sekundi nakon početnog pomaka komandi za nadzor snage motora iz položaja za najmanju snagu u letu;

(B) izvučenim podvozjem;

(C) zakrilcima u položaju za slijetanje; i

(D) brzinom penjanja koja je jednaka V_{REF} (referentna sletna brzina).

2. OEI

i. Stabilni gradijent penjanja na visini od 1 500 ft iznad površine slijetanja ne smije biti manji od 0,75 %, sa:

(A) kritičnim motorom izvan pogona i njegovom elisom u položaju najmanjeg otpora;

(B) preostalim motorom koji ne prelazi najveću stalnu snagu;

(C) uvučenim podvozjem;

(D) uvučenim zakrilcima; i

(E) brzinom penjanja koja je najmanje 1,2 V_{S1}.

CAT.POL.A.345 Odobrenje operacija strmog prilaženja

(a) Za operacije strmog prilaženja pri kojima se koriste kutovi nagiba poniranja od 4,5° ili više i visina zaslona manja od 60 ft, ali ne manja od 35 ft, zahtijeva se prethodno odobrenje nadležnog tijela.

(b) Za dobivanje odobrenja, operator dostavlja dokaze da su ispunjeni sljedeći uvjeti:

1. u AFM-u su navedeni najveći dopušteni kut nagiba poniranja, bilo koja druga ograničenja, uobičajeni postupci, neuobičajeni postupci ili hitni postupci za strmo prilaženje, kao i izmijenjeni podaci o duljini staze kada se koriste kriteriji za strmo prilaženje; i

▼B

2. za svaki aerodrom na kojem će se obavljati operacije strmog prilaženja:

i. na raspolaganju je odgovarajući sustav oznaka putanje poniranja koji uključuje najmanje sustav za vizualno pokazivanja putanje poniranja;

ii. navedeni su vremenski minimumi; i

iii. uzimaju se u obzir sljedeći elementi:

(A) situacija u vezi s preprekama;

(B) vrsta oznaka putanje poniranja i vođenja po uzletno-sletnoj stazi;

(C) minimalne vizualne oznake koje se zahtijevaju na DH-u i na MDA-u;

(D) raspoloživa oprema u avionu;

(E) kvalifikacija pilota i poznavanje određenog aerodroma;

(F) ograničenja i postupci iz AFM-a; i

(G) kriteriji za neuspjelo prilaženje.

CAT.POL.A.350 Odobrenje operacija kratkog slijetanja

(a) Za operacije kratkog slijetanja potrebno je prethodno odobrenje nadležnog tijela.

(b) Za dobivanje odobrenja, operator dostavlja dokaze da su ispunjeni sljedeći uvjeti:

1. razdaljina koja se koristi za izračun dopuštene mase pri slijetanju može se sastojati od iskoristive duljine prijavljenog sigurnog područja i prijavljene LDA;

2. država u kojoj se nalazi aerodrom, odobrila je upotrebu prijavljenog sigurnog područja;

3. na prijavljenom sigurnom području nema prepreka ili ulegnuća koji bi mogli ugroziti avion koji obavlja operaciju kratkog slijetanja na uzletno-sletnu stazu i na prijavljenom sigurnom području ne smije biti nikakvih pokretnih predmeta dok se uzletno-sletna staza koristi za operacije kratkog slijetanja;

4. nagib prijavljenog sigurnog područja nije veći od 5 % prema gore i 2 % prema dolje u smjeru slijetanja;

5. iskoristiva duljina prijavljenog sigurnog područja nije veća od 90 m;

6. širina prijavljenog sigurnog područja, centrirana u odnosu na središnju liniju produžene uzletno-sletne staze, nije manja od dvostruke širine uzletno-sletne staze;

7. visina prelaženja iznad početka iskoristive duljine prijavljenog sigurnog područja je 50 ft;

8. za svaku uzletno-sletnu stazu koja će se upotrebljavati, navedeni su vremenski minimumi i oni ne smiju biti manji od minimuma za VFR ili za NPA, ovisno o tome koji su veći;

▼B

9. navedeni su i ispunjeni minimalni zahtjevi u pogledu iskustva pilota, osposobljenosti pilota i njegove upoznatosti s određenim aerodromom;

10. dodatni uvjeti, ako ih je odredilo nadležno tijelo, uzimajući u obzir karakteristike tipa aviona, orografske karakteristike u području prilaženja, raspoloživa pomagala za prilaženje i razmatranja u vezi s neuspjelim prilaženjem/prekinutim slijetanjem.

▼M16

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

i. u očekivano vrijeme dolaska nije prognoziran leđni vjetar;

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

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

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

▼M16

8. uspostavljene su operativne procedure kako bi se osiguralo:

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

   ii. da letačka posada ispravno koristi uređaje za usporavanje;

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

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

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

▼B

POGLAVLJE 4.

Klasa performanse C

CAT.POL.A.400 Polijetanje

(a) Masa pri polijetanju ne prelazi najveću dopuštenu masu pri polijetanju koja je navedena u AFM-u za barometarsku visinu i temperaturu okoliša na aerodromu odlaska.

(b) Za avione, koji u svojim AFM-ima sadrže podatke o duljini staze za polijetanje kojima se ne uzima u obzir kvar motora, razdaljina od početka uzletnog zaleta koja je potrebna da avion dosegne visinu od 50 ft iznad površine sa svim motorima u pogonu unutar specificiranih uvjeta maksimalne snage polijetanja, pomnožena s faktorom:

   1. 1,33 za avione s dva motora;

   2. 1,25 za avione s tri motora; ili

   3. 1,18 za avione s četiri motora,

   nije veća od raspoloživog uzletnog zaleta (TORA) na aerodromu na kojemu će se izvesti polijetanje.

(c) Za avione, koji u svojim AFM-ima sadrže podatke o duljini staze za polijetanje kojima se uzima u obzir kvar motora, ispunjavaju sljedeće uvjete u skladu sa specifikacijama u AFM-u:

   1. razdaljina ubrzavanja - zaustavljanja nije veća od ASDA-e;

   2. razdaljina polijetanja nije veća od raspoložive razdaljine za polijetanje (TODA), pri čemu razdaljina čistine ne prelazi polovicu TORA-e;

   3. uzletni zalet nije veći od TORA-e;

   4. za prekinuto i neprekinuto polijetanje upotrebljava se pojedinačna vrijednost V_1; i

   5. na mokroj ili onečišćenoj uzletno-sletnoj stazi, masa pri polijetanju nije veća od one koja je dopuštena za polijetanje na suhoj uzletno-sletnoj stazi, pod istim uvjetima.

(d) Uzima se u obzir sljedeće:

   1. barometarska visina na aerodromu;

   2. temperatura okoliša na aerodromu;

▼B

3. stanje površine uzletno-sletne staze i vrsta površine uzletno-sletne staze;

4. nagib uzletno-sletne staze u smjeru polijetanja;

5. najviše 50 % priopćene čeone komponente vjetra ili najmanje 150 % priopćene leđne komponente vjetra; i

6. ►C1 gubitak, ako do njega dođe, duljine uzletno-sletne staze radi poravnavanja aviona prije polijetanja. ◄

CAT.POL.A.405 Izbjegavanje prepreka pri polijetanju

(a) Putanja leta pri polijetanju s jednim motorom izvan pogona (OEI) određuje se tako da se avionom izbjegnu sve prepreke vertikalnom razdaljinom od najmanje 50 ft plus 0,01 × D ili horizontalnom razdaljinom od najmanje 90 m plus 0,125 × D, pri čemu je D horizontalna razdaljina koju je avion prešao od kraja TODA-e. Za avione s rasponom krila manjim od 60 m, može se koristiti izbjegavanje horizontalnih prepreka u rasponu koji je jednak polovici raspona krila aviona plus 60 m plus 0,125 × D.

(b) Putanja leta pri polijetanju počinje na visini od 50 ft iznad površine na kraju razdaljine za polijetanje koja se zahtijeva stavkom ►M4 CAT.POL.A.400 točkom (b) ili (c) ◄, prema potrebi, i završava na visini od 1 500 ft iznad površine.

(c) Prilikom dokazivanja sukladnosti s točkom (a), uzima se u obzir sljedeće:

1. masa aviona na početku uzletnog zaleta;

2. barometarska visina na aerodromu;

3. temperatura okoliša na aerodromu; i

4. najviše 50 % priopćene čeone komponente vjetra ili najmanje 150 % priopćene leđne komponente vjetra.

(d) Ne dozvoljavaju se promjene rute do one točke na putanji leta pri polijetanju na kojoj se dostigne visina od 50 ft iznad površine. Nakon toga, do visine od 400 ft, pretpostavlja se da je avion nagnut najviše 15°. Iznad visine od 400 ft može se predvidjeti kut nagiba veći od 15°, ali ne veći od 25°. Mora se odrediti odgovarajuće odstupanje radi učinka kuta nagiba na operativne brzine i putanju leta, uključujući povećanja razdaljine koja proizlaze iz povećanih operativnih brzina.

(e) Za one slučajeve u kojima se ne zahtijevaju promjene putanje za više od 15°, operator ne mora uzeti u obzir prepreke čija je bočna razdaljina veća od:

1. 300 m, ako pilot može zadržati zahtijevanu navigacijsku točnost kroz područje u kojem se mora voditi računa o preprekama; ili

2. 600 m za letove u svim drugim uvjetima.

▼B

(f) Za one slučajeve u kojima se zahtijevaju promjene putanje za više od 15°, operator ne mora uzeti u obzir prepreke čija je bočna razdaljina veća od:

1. 600 m, ako pilot može zadržati zahtijevanu navigacijsku točnost kroz područje u kojem se mora voditi računa o preprekama; ili

2. 900 m za letove u svim drugim uvjetima.

(g) Operator utvrđuje postupke za izvanredne situacije kako bi ispunio zahtjeve iz točaka (a) do (f) i predvidio sigurnu rutu, izbjegavajući prepreke, da bi avion mogao ili ispuniti zahtjeve na ruti iz stavka CAT.POL.A.410 ili sletjeti bilo na aerodrom odlaska ili na alternativni aerodrom polijetanja.

CAT.POL.A.410 Na ruti – svi motori u pogonu

(a) U očekivanim meteorološkim uvjetima za let, na bilo kojoj točki svoje rute ili bilo kojeg planiranog preusmjeravanja s nje, avion mora moći postići brzinu penjanja od najmanje 300 ft u minuti, sa svim motorima u pogonu koji rade maksimalnom specificiranom neprekinutom snagom, na:

1. minimalnim visinama za siguran let u svakoj fazi rute kojom će se letjeti ili svakog planiranog preusmjeravanja s nje, koje su navedene u operativnom priručniku aviona ili su izračunate na temelju podataka iz tog priručnika; i

2. minimalnim visinama potrebnim za ispunjavanja uvjeta propisanih u stavcima CAT.POL.A.415 I 420, prema potrebi.

CAT.POL.A.415 Na ruti – OEI

(a) U očekivanim meteorološkim uvjetima za let, u slučaju kvara bilo kojeg motora na bilo kojoj točki rute ili planiranog skretanja s rute i s drugim motorom ili motorima u pogonu, koji rade maksimalnom specificiranom neprekinutom snagom, avion mora moći nastaviti let s putne visine do aerodroma na kojem se može izvesti slijetanje u skladu sa stavkom CAT.POL.A.430 ili CAT.POL.A.435, prema potrebi. Avion mora izbjegavati prepreke unutar 9,3 km (5 NM) s obje strane planirane putanje, vertikalnim razmakom od najmanje:

1. 1 000 ft, kada je brzina penjanja nula ili veća; ili

2. 2 000 ft, kada je brzina penjanja manja od nule.

(b) Putanja leta mora imati pozitivan nagib na visini od 450 m (1 500 ft) iznad aerodroma predviđenog za slijetanje nakon otkazivanja jednog motora.

(c) Smatra se da je raspoloživa brzina penjanja aviona 150 ft u minuti manja od specificirane bruto brzine penjanja.

▼M16

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

▼M26

(e) izbacivanje goriva tijekom leta dopušteno je do mjere potrebne za dolazak do aerodroma ako se za avion pretpostavlja slijetanje nakon kvara motora s potrebnim rezervama goriva u skladu s točkom CAT.OP.MPA.181, odgovarajućima za alternativni aerodrom, ako se upotrebljava sigurnosni postupak.

▼M16

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

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

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

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

▼M20

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

▼M16

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

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

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

▼B

CAT.POL.A.425 Slijetanje - odredišni i alternativni aerodrom

Masa aviona pri slijetanju, određena u skladu sa stavkom CAT.POL.A.105 točkom (a) ne smije biti veća od najveće dopuštene mase pri slijetanju koja je određena u AFM-u za visinu, i ako je uzeta u obzir u AFM-u, temperaturu okoliša koja se očekuje na odredišnom i alternativnom aerodromu u predviđeno vrijeme slijetanja.

CAT.POL.A.430 Slijetanje - suhe uzletno-sletne staze

(a) Masa aviona pri slijetanju, određena u skladu sa stavkom CAT.POL.A.105 točkom (a), za procijenjeno vrijeme slijetanja na odredišni aerodrom i na bilo koji alternativni aerodrom, omogućava slijetanje s potpunim zaustavljanjem s visine od 50 ft iznad praga, unutar 70 % LDA-e, uzimajući u obzir:

1. apsolutnu visinu aerodroma;

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

3. vrstu površine uzletno-sletne staze; i

▼M16

4. nagib uzletno-sletne staze u smjeru slijetanja.

▼B

(b) Za otpremu aviona, pretpostavlja se da će:

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

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

(c) Ako operator ne može ispuniti zahtjeve iz točke (b) podtočke 2. za odredišni aerodrom, avion se otprema samo ako je određen alternativni aerodrom koji omogućava potpunu sukladnost s točkama (a) i (b).

CAT.POL.A.435 Slijetanje - mokre i onečišćene uzletno-sletne staze

▼M16

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

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

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

▼B

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

ODJELJAK 2.

Helikopteri

POGLAVLJE 1.

Opći zahtjevi

CAT.POL.H.100 Primjenjivost

(a) Helikopterima se operira u skladu s primjenjivim zahtjevima u pogledu klase performanse.

(b) helikopterima se operira u klasi performanse 1:

1. kada se njima obavljaju operacije do/od aerodroma ili operativnih površina smještenih u gusto naseljenom neprijateljskom okolišu, osim kada se operacije obavljaju do/od mjesta od javnog interesa (PIS) u skladu sa stavkom CAT.POL.H.225; ili

2. kada je MOPSC više od 19, osima za operacije do/od helikopterske platforme u klasi performanse 2 na temelju odobrenja u skladu s CAT.POL.H.305.

(c) Osim ako je drukčije propisano točkom (b), helikopterima čiji je MOPSC 19 ili manje, ali više od devet, operira se u klasi performanse 1 ili 2.

(d) Osim ako je drukčije propisano točkom (b), helikopterima čiji je MOPSC devet ili manje, operira se u klasi performanse 1, 2 ili 3.

CAT.POL.H.105 Općenito

(a) Masa helikoptera:

1. na početku polijetanja; ili

▼B

2. u slučaju ponovnog planiranja tijekom leta, na točki od koje se primjenjuje izmijenjeni operativni plan;

nije veća od mase pri kojoj se mogu ispuniti primjenjivi zahtjevi ovog odjeljka za let koji treba izvesti, uzimajući u obzir očekivano smanjenje mase s odmicanjem leta i takvo ispuštanja goriva u zraku koje je predviđeno u odgovarajućem zahtjevu.

(b) Odobreni podaci o performansi koji su sadržani u AFM-u upotrebljavaju se za utvrđivanje sukladnosti sa zahtjevima ovog odjeljka te se prema potrebi dopunjavaju drugim podacima, kako je propisano u relevantnom zahtjevu. Operator te druge podatke navodi u operativnom priručniku. Kada se primjenjuju faktori propisani u ovom odjeljku, mogu se uvažiti bilo koji operativni faktori koji su već uključeni u podatke o performansi u AFM-u, kako bi se izbjegla njihova dvostruka primjena.

(c) Pri dokazivanju sukladnosti sa zahtjevima iz ovog odjeljka, uzimaju se u obzir sljedeći parametri:

1. masa helikoptera;

2. konfiguracija helikoptera;

3. uvjeti okoliša, posebno:

i. barometarska visina i temperatura;

ii. vjetar:

(A) osim kako je predviđeno u podtočki (C), pri zahtjevima u pogledu uzlijetanja, putanje leta pri uzlijetanju i slijetanja, uvažava se najviše 50 % bilo koje priopćene postojane čeone komponente vjetra brzine 5 kt ili više;

(B) kada je u AFM-u dopušteno polijetanje i slijetanje s leđnom komponentom vjetra, i u svim slučajevima za putanju leta pri polijetanju, uvažava se najmanje 150 % bilo koje priopćene leđne komponente vjetra; i

(C) kada oprema za precizno mjerenje vjetra omogućava točno mjerenje brzine vjetra na mjestu polijetanja i slijetanja, operator može odrediti komponentu vjetra veću od 50 %, pod uvjetom da nadležnom tijelu dokaže da blizina FATO-a i poboljšanja točnosti opreme za mjerenje vjetra pružaju jednaku razinu sigurnosti;

4. operativne tehnike; i

5. djelovanje bilo kojih sustava koji imaju nepovoljan utjecaj na performansu.

CAT.POL.H.110 Uvažavanje prepreka

(a) Za potrebe određivanja zahtjeva u pogledu izbjegavanja prepreka, uzima se u obzir prepreka koja se nalazi izvan FATO-a, na putanji polijetanja ili na putanji neuspjelog prilaza, ako njezina bočna udaljenost od najbliže točke na površini ispod predviđene putanje leta nije veća od sljedećeg:

1. Za operacije prema VFR-u:

▼B

i. polovice minimalne širine određene u AFM-u – ili, kada ta širina nije određena, „0,75 × D”, pri čemu je D najveća dimenzija helikoptera tijekom vrtnje rotora;

ii. plus, veće od „0,25 × D” ili „3 m”;

iii. plus:

(A) 0,10 × razdaljina DR za dnevne operacije prema VFR-u; ili

(B) 0,15 × razdaljina DR za noćne operacije prema VFR-u.

2. Za operacije prema IFR-u:

i. „1,5 D” ili 30 m, ovisno o tom e što je veće, plus:

(A) 0,10 × razdaljina DR za operacije prema IFR-u s točnim vođenjem po smjeru;

(B) 0,15 × razdaljina DR za noćne operacije prema VFR-u sa standardnim vođenjem po smjeru; ili

(C) 0,30 × razdaljina DR za noćne operacije prema VFR-u bez vođenja po smjeru.

ii. Pri razmatranju putanje neuspjelog prilaza, odstupanje od područja uvažavanja prepreka, primjenjuje se samo nakon kraja raspoložive razdaljine za uzlijetanje.

3. Za operacije kod kojih se početno uzlijetanje obavlja vizualno te se u prijelaznoj točki prelazi na IFR/IMC, kriteriji iz podtočke 1. primjenjuju se do prijelazne točke a kriteriji iz podtočke 2. nakon prijelazne točke. Prijelazna točka se ne može nalaziti u prostoru prije kraja zahtijevane razdaljine za uzlijetanje (TODRH) za helikoptere kojima se operira u klasi performansi 1 ili prije određene točke nakon uzlijetanja (DPATO) za helikoptere kojima se operira u klasi performansi 2.

(b) Za uzlijetanje za koje se koristi rezervni postupak ili postupak bočnog prijelaza, za potrebe određivanja zahtjeva u pogledu izbjegavanja prepreka, uzima se u obzir prepreka koja se nalazi u rezervnom području ili u području bočnog prijelaza, ako njezina bočna udaljenost od najbliže točke na površini ispod predviđene putanje leta nije veća od sljedećeg:

1. polovice minimalne širine određene u AFM-u, ili, kada ta širina nije određena, „0,75 × D”;

2. plus, veće od „0,25 × D” ili „3 m”;

3. plus:

i. za dnevne operacije prema VFR-u, 0,10 × razdaljina koja se prijeđe od stražnjeg kraja FATO-a, ili

ii. za noćne operacije prema VFR-u 0,15 × razdaljina koja se prijeđe od stražnjeg kraja FATO-a.

(c) Prepreke se mogu zanemariti ako se nalaze izvan područja:

1. 7 × polumjer rotora (R) za dnevne operacije, ako je osigurano da se navigacijska točnost može postići pomoću primjerenih vizualnih orijentira tijekom penjanja;

▼B

2. 10 × polumjer rotora (R) za noćne operacije, ako je osigurano da se navigacijska točnost može postići pomoću primjerenih vizualnih orijentira tijekom penjanja;

3. 300 m ako se navigacijska točnost može postići odgovarajućim navigacijskim pomagalima; ili

4. 900 m u svim drugim slučajevima.

POGLAVLJE 2.

Klasa performanse 1

CAT.POL.H.200 Općenito

Helikopteri kojima se operira u klasi performanse 1, certificiraju se u kategoriji A ili odgovarajućoj kategoriji, prema odluci Agencije.

CAT.POL.H.205 Polijetanje

(a) Masa pri polijetanju ne prelazi najveću dopuštenu masu pri polijetanju koja je navedena u AFM-u za postupak koji će se upotrijebiti.

(b) Masa pri polijetanju mora biti takva, da:

1. je moguće prekinuti uzlijetanje ili slijetanje na FATO u slučaju da se otkazivanje kritičnog motora utvrdi na točki odluke pri uzlijetanju (TDP) ili prije te točke;

2. zahtijevana razdaljina za prekinuto uzlijetanja (RTODRH) nije veća od raspoložive razdaljine za prekinuto uzlijetanja (RTODAH); i

3. TODRH nije veći od raspoložive razdaljine za uzlijetanje (TODAH).

4. Bez obzira na točku (b) podtočku 3., TODRH može biti veći od TODAH-a ako helikopter, s otkazom kritičnog motora utvrđenim na TDP-u, može pri nastavku uzlijetanja izbjeći sve prepreke do kraja TODRH-a vertikalnom marginom od najmanje 10,7 m (35 ft).

(c) Pri dokazivanju sukladnosti s točkama (a) i (b), uzimaju se u obzir odgovarajući parametri iz stavka CAT.POL.H.105. točke (c) na aerodromu ili operativnoj površini odlaska.

(d) Dio uzlijetanja do TDP-a i uključujući TDP obavlja se u vidnom dosegu površine, tako da se može izvesti prekinuto uzlijetanje.

(e) Za uzlijetanje za koje se koristi rezervni postupak ili postupak bočnog prijelaza, s otkazom kritičnog motora utvrđenim na TDP-u ili prije TDP-a, sve prepreke koje se nalazi u rezervnom području ili u području bočnog prijelaza moraju se nadvisiti odgovarajućom marginom.

CAT.POL.H.210 Putanja uzlijetanja

(a) Od kraja TODRH-a, s otkazom kritičnog motora utvrđenim na TDP-u:

1. Masa pri polijetanju mora biti takva da se putanjom leta pri uzlijetanju osigurava vertikalno nadvisivanje svih prepreka koje se nalaze na putanji penjanja, za najmanje 10,7 m (35 ft) kod operacija prema VFR-u i 10,7 m (35 ft) + 0,01 × razdaljina DR kod operacija prema IFR-u. Moraju se uvažavati samo prepreke navedene u stavku CAT.POL.H.110.

▼B

2. Kod promjene smjera veće od 15°, mora se uzeti u obzir učinak kuta nagiba na mogućnost usklađivanja sa zahtjevima u pogledu izbjegavanja prepreka. Ovaj se okret ne smije započeti prije dostizanja visine od 61 m (200 ft) iznad površine uzlijetanja, osim ako je to dio postupka odobrenog u AFM-u.

(b) Pri dokazivanju sukladnosti s točkom (a), uzimaju se u obzir odgovarajući parametri iz stavka CAT.POL.H.105. točke (c) na aerodromu ili operativnoj površini odlaska.

CAT.POL.H.215 Na ruti – kritični motor izvan pogona

(a) Masa helikoptera i putanja leta na svim točkama duž rute, s kritičnim motorom izvan pogona i uz meteorološke uvjete očekivane za let, moraju biti takvi da omogućavaju sukladnost s podtočkama 1., 2. ili 3.:

1. Ako se planira da se let u bilo kojem trenutku obavlja tako da je površina izvan vidnog dosega, masa helikoptera omogućava brzinu penjanja najmanje 50 ft/minuti s kritičnim motorom izvan pogona, na visini od najmanje 300 m (1 000 ft), ili 600 m (2 000 ft) u područjima planinskog terena, iznad cjelokupnog terena i prepreka duž rute unutar 9,3 km (5 NM) s obje strane predviđene putanje.

2. Ako se planira da se let obavlja tako da površina nije u vidnom dosegu, putanja leta omogućava da helikopter nastavi let s putne visine na visinu 300 m (1 000 ft) iznad mjesta slijetanja, na kojem se može izvesti slijetanje u skladu sa stavkom CAT.POL.H.220. Putanja leta nadvisuje okomito za najmanje 300 m (1 000 ft) ili 600 m (2 000 ft) u područjima planinskog terena, cjelokupni terena i prepreke duž rute unutar 9,3 km (5 NM) s obje strane predviđene putanje. Mogu se primijeniti tehnike poniranja tijekom leta.

3. Ako se planira da se let obavllja u VMC-u tako da je površina u vidnom dosegu, putanja leta omogućava da helikopter nastavi let s putne visine na visinu 300 m (1 000 ft) iznad mjesta slijetanja, na kojem se može izvesti slijetanje u skladu sa stavkom CAT.POL.H.220, a da se pri tom niti u jednom trenutku ne leti ispod odgovarajuće minimalne visine leta. Uvažavaju se prepreke unutar 900 m s obje strane rute.

(b) Pri dokazivanju sukladnosti s točkom (a) podtočkom 2. ili točkom (a) podtočkom 3.:

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

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

3. izbacivanje goriva tijekom leta planira se samo do mjere koja je u skladu sa zahtjevom da se do aerodroma ili do operativne površine stigne sa zahtijevanim rezervama goriva i upotrebom sigurnosnog postupka; i

4. izbacivanje goriva tijekom leta ne planira se na visini ispod 1 000 m iznad terena.

(c) Ako se navigacijska točnost ne može ispuniti za 95 % ukupnog vremena letenja, širina granica iz točke (a) podtočke 1. i točke (a) podtočke 2. povećava se na 18,5 km (10 NM).

CAT.POL.H.220 Slijetanje

(a) Masa helikoptera pri slijetanju u procijenjeno vrijeme slijetanja ne smije biti veća od maksimalne mase navedenu u AFM-u za postupak koji će se upotrijebiti.

▼B

(b) U slučaju otkaza kritičnog motora utvrđenog na bilo kojoj točki prije točke odluke za slijetanje (LDP) ili na toj točki, može se ili sletjeti i zaustaviti unutar FATO-a, ili izvesti prekinuto slijetanje i nadvisiti sve prepreke na putanji leta vertikalnom marginom od 10,7 m (35 ft). U obzir se moraju uzeti samo prepreke navedene u stavku CAT.POL.H.110.

(c) U slučaju otkaza kritičnog motora utvrđenog na bilo kojoj točki prije točke odluke za slijetanje (LDP) ili na toj točki, moguće je:

1. nadvisivanje svih prepreka na putanji pristupa; i

2. slijetanje i zaustavljanje na FATO-u.

(d) Pri dokazivanju sukladnosti s točkama (a) do (c), uzimaju se u obzir odgovarajući parametri iz stavka CAT.POL.H.105. točke (c) za procijenjeno vrijeme slijetanja na odredišni aerodrom ili operativnu površinu, ili na bilo koji alternativni aerodrom ili operativnu površinu, ako se zahtijevaju.

(e) Dio slijetanja od LDP-a do dodira s tlom obavlja se tako da je površina u vidnom dosegu.

CAT.POL.H.225 Operacije helikoptera do/od mjesta od javnog interesa

(a) Operacije do/od mjesta od javnog interesa (PIS) mogu se obavljati u klasi performanse 2, bez ispunjavanja zahtjeva iz stavka CAT.POL.H.310 točke (b) ili stavka CAR.POL.H.325 točke (b), pod uvjetom da su ispunjeni svi sljedeći zahtjevi:

1. PIS je bio u upotrebi prije 1. srpnja 2002.;

2. veličina PIS-a ili prepreke ne dopuštaju ispunjavanje zahtjeva za operaciju u klasi performanse 1;

3. operacija se obavllja helikopterom čiji je MOPSC šest ili manje;

4. operator ispunjava zahtjeve iz stavka CAT.POL.H.305 točke (b) podtočaka 2. i 3.;

5. masa helikoptera ne premašuje maksimalnu masu navedenu u AFM-u za gradijent penjanja 8 % u mirnom zraku pri odgovarajućoj sigurnoj brzini uzlijetanja (V_{TOSS}), s kritičnim motorom izvan pogona, dok preostali motori rade odgovarajućom nominalnom snagom; i

6. operator je za operaciju dobio prethodno odobrenje od nadležnog tijela. Prije nego što se takve operacije počnu obavljati u drugoj državi članici, operator mora dobiti odobrenje od nadležnog tijela te države.

(b) U operativnom priručniku treba utvrditi postupke specifične za pojedino mjesto, kako bi se smanjilo razdoblje tijekom kojeg bi postojala opasnost za osobe u helikopteru i za osobe na površini, u slučaju otkaza motora tijekom uzlijetanja i slijetanja.

(c) Operativni priručnik za svaki PIS sadrži: dijagram ili opisanu fotografiju, kojima se pokazuju glavni aspekti, dimenzije, nesukladnosti sa zahtjevima klase performanse 1, glavne opasnosti i plan za nepredviđene situacije za slučaj nezgode.

▼B

POGLAVLJE 3.

Klasa performanse 2

CAT.POL.H.300 Općenito

Helikopteri kojima se operira u klasi performanse 2, certificiraju se u kategoriji A ili odgovarajućoj kategoriji, prema odluci Agencije.

CAT.POL.H.305 Operacije bez osigurane mogućnosti sigurnog prisilnog slijetanja

(a) Operacije bez osigurane mogućnosti sigurnog prisilnog slijetanja tijekom faza uzlijetanja i slijetanja, obavljaju se samo ako je nadležno tijelo operatoru dalo odobrenje.

(b) Za dobivanje i održavanje takvog odobrenja, operator mora:

1. izvesti ocjenu rizika, navodeći:

i. vrstu helikoptera; i

ii. vrstu operacija;

2. provesti sljedeći skup uvjeta:

i. postići i održavati standard izmjene helikoptera/motora, koji određuje proizvođač;

ii. obavljati mjere preventivnog održavanja koje je preporučio proizvođač helikoptera ili motora;

iii. uključiti postupke uzlijetanja i slijetanja u operativni priručnik, ako oni već ne postoje u AFM-u;

iv. odrediti osposobljavanje za letačku posadu; i

v. osigurati sustav za izvješćivanje proizvođača o slučajevima gubitka snage, zaustavljanja motora ili otkaza motora;

i

3. provesti sustav za praćenje upotrebe (UMS).

CAT.POL.H.310 Polijetanje

(a) Masa pri polijetanju ne prelazi najveću dopuštenu masu pri polijetanju za brzinu penjanja 150 ft/min na 300 m (1 000 ft) iznad razine aerodroma ili operativne površine, s kritičnim motorom izvan pogona, dok preostali motori rade odgovarajućom nominalnom snagom.

(b) Za operacije osim onih navedenih u stavku CAT.POL.H.305, polijetanje se može izvesti tako, da se sigurno prisilno slijetanje može izvesti do točke od koje je moguć siguran nastavak leta.

(c) Za operacije u skladu sa stavkom CAT.POL.H.305, osim zahtjeva iz točke (a):

1. masa pri polijetanju ne prelazi najveću masu navedenu u AFM-u za lebdenje bez utjecaja zračnog jastuka sa svim motorima u pogonu (AEO OGE), u mirnom zraku, pri čemu svi motori rade odgovarajućom nominalnom snagom; ili

2. za operacije s helikopterske platforme:

i. helikopterom čiji je MOPSC više od 19; ili

▼B

ii. bilo kojim helikopterom koji operira s helikopterske platforme smještene u neprijateljskom okolišu,

za masu pri polijetanju, uzima se u obzir: postupak; promašaj ruba platforme i spust primjeren visini platforme pri čemu je (su) kritični motor(i) izvan pogona, a preostali motori rade odgovarajućom nominalnom snagom.

(d) Pri dokazivanju sukladnosti s točkama (a) do (c), uzimaju se u obzir odgovarajući parametri iz stavka CAT.POL.H.105. točke (c) na točki odlaska.

(e) Onaj dio uzlijetanja koji se obavlja prije ispunjavanja zahtjeva iz stavka CAT.POL.H.315, obavlja se u vidnom dosegu površine.

CAT.POL.H.315 Putanja uzlijetanja

Od određene točke nakon uzlijetanja (DPATO), ili alternativno, najkasnije na 200 ft iznad površine polijetanja, s kritičnim motorom izvan pogona, moraju biti ispunjeni zahtjevi iz stavka CAT.POL.H.210 točke (a) podtočke 1., točke (a) podtočke 2. i točke (b).

CAT.POL.H.320 Na ruti – kritični motor izvan pogona

Moraju biti ispunjeni zahtjevi iz stavka CAT.POL.H.215.

CAT.POL.H.325 Slijetanje

(a) Masa pri slijetanju u procijenjeno vrijeme slijetanja ne smije biti veća od maksimalne mase navedenu za brzinu penjanja 150 ft/min na 300 m (1 000 ft) iznad razine aerodroma ili operativne površine s kritičnim motorom izvan pogona i preostalim motorom(-ima) koji rade odgovarajućom nominalnom snagom.

(b) Ako kritični motor otkaže na bilo kojoj točki pristupne putanje:

1. može se izvesti prekinuto slijetanje u skladu sa stavkom CAT.POL.H.315; ili

2. za operacije osim onih navedenih u stavku CAT.POL.H.305, helikopter može izvesti sigurno prisilno slijetanje.

(c) Za operacije u skladu sa stavkom CAT.POL.H.305, osim zahtjeva iz točke (a):

1. masa pri slijetanju ne prelazi najveću masu navedenu u AFM-u za lebdenje AEO OGE, u mirnom zraku, pri čemu svi motori rade odgovarajućom nominalnom snagom; ili

2. za operacije na helikoptersku platformu:

i. helikopterom čiji je MOPSC više od 19; ili

ii. bilo kojim helikopterom kojim se obavlja operacija na helikoptersku platformu smještenu u neprijateljskom okolišu;

za masu pri slijetanju, uzima se u obzir postupak i spust primjeren visini platforme, pri čemu je kritični motor izvan pogona, a preostali motor(i) radi(-e) odgovarajućom nominalnom snagom.

(d) Pri dokazivanju sukladnosti s točkama (a) do (c), uzimaju se u obzir odgovarajući parametri iz stavka CAT.POL.H.105. točke (c) na odredišnom aerodromu ili bilo kojem alternativnom aerodromu, ako se zahtijeva.

▼B

(e) Onaj dio slijetanja koji se obavlja nakon ispunjavanja zahtjeva iz točke (b) podtočke 1. obavlja se u vidnom dosegu površine.

POGLAVLJE 4.

Klasa performanse 3

CAT.POL.H.400 Općenito

(a) Helikopteri kojima se operira u klasi performanse 3, certificiraju se u kategoriji A ili odgovarajućoj kategoriji, prema odluci Agencije.

(b) Operacije se obavljaju samo u okolišu koji nije neprijateljski, osim:

1. kada se operacije obavljaju u skladu sa stavkom CAT.POL.H.420; ili

2. za fazu uzlijetanja ili slijetanja, kada se operacije obavljaju u skladu s točkom (c).

(c) Pod uvjetom da je operator odobren u skladu sa stavkom CAT.POL.H.305, mogu se obavljati operacije na aerodromu ili operativne površine smještene izvan gusto naseljenog neprijateljskog okoliša ili s tih aerodroma ili operativnih površina, bez osigurane mogućnosti sigurnog prisilnog slijetanja:

1. tijekom polijetanja, prije nego što se dosegne V_y (brzina za najbolju brzinu penjanja) ili 200 ft iznad površine uzlijetanja; ili

2. tijekom slijetanja, ispod 200 ft iznad površine za slijetanje.

(d) Operacije se ne obavljaju:

1. izvan vidnog dosega površine;

2. noću;

3. kada je baza oblaka niža od 600 ft; ili

4. kada je vidljivost manja od 800 m.

CAT.POL.H.405 Polijetanje

(a) Masa pri polijetanju je ona od sljedećih masa koja je niža:

1. MCTOM; ili

2. najveća dopuštena masa pri polijetanju navedena za lebdenje pod utjecaja zračnog jastuka pri čemu svi motori rade uzletnom snagom, ili ako su uvjeti takvi da nije vjerojatno da će se uspostaviti lebdenje pod utjecaja zračnog jastuka, masa pri polijetanju navedena za lebdenje bez utjecaja zračnog jastuka pri čemu svi motori rade uzletnom snagom.

(b) Osim kako je predviđeno u stavku CAT.POL.H.400 točki (b), u slučaju otkaza motora helikopter mora moći izvesti sigurno prisilno slijetanje.

CAT.POL.H.410 Na ruti

(a) Helikopter mora moći, sa svim motorima u pogonu koji rade maksimalnom kontinuiranom snagom, nastaviti let duž svoje predviđene rute ili do planiranog preusmjeravanja, a da pri tom niti na jednoj točki ne leti ispod odgovarajuće minimalne visine leta.

▼B

(b) Osim kako je predviđeno u stavku CAT.POL.H.420, u slučaju otkaza motora helikopter mora moći izvesti sigurno prisilno slijetanje.

CAT.POL.H.415 Slijetanje

(a) Masa pri slijetanju helikoptera u procijenjeno vrijeme slijetanja je ona od sljedećih masa koja je niža:

1. najveća certificirana masa pri slijetanju; ili

2. najveća dopuštena masa pri slijetanju navedena za lebdenje pod utjecaja zračnog jastuka pri čemu svi motori rade uzletnom snagom, ili ako su uvjeti takvi da nije vjerojatno da će se uspostaviti lebdenje pod utjecaja zračnog jastuka, masa pri slijetanju navedena za lebdenje bez utjecaja zračnog jastuka pri čemu svi motori rade uzletnom snagom.

(b) Osim kako je predviđeno u stavku CAT.POL.H.400 točki (b), u slučaju otkaza motora helikopter mora moći izvesti sigurno prisilno slijetanje.

CAT.POL.H.420 Operacije helikoptera iznad neprijateljskog okoliša izvan gusto naseljenog područja

(a) Operacije iznad neprijateljskog okoliša izvan gusto naseljenog područja bez mogućnosti sigurnog prisilnog slijetanja turbinskim helikopterima čiji je MOPSC šest ili manje, obavljaju se samo ako je operator dobio odobrenje nadležnog tijela izdano na temelju ocjene sigurnosnog rizika koju je izveo operator. Prije nego što se takve operacije počnu obavljati u drugoj državi članici, operator mora dobiti odobrenje nadležnog tijela te države.

(b) Za dobivanje i održavanje takvog odobrenja, operator:

1. ove operacije obavlja samo na područjima i pod uvjetima koji su navedeni u odobrenju;

2. ne obavlja ove operacije na temelju odobrenja HEMS;

3. mora dokazati da ograničenja helikoptera ili drugi opravdani aspekti onemogućavaju upotrebu odgovarajućih kriterija performanse; i

4. mora biti odobren u skladu sa stavkom CAT.POL.H.305 točkom (b).

(c) Bez obzira na stavak CAT.IDE.H.240, ovakve operacije se mogu obavljati bez dodatne opreme za kisik, pod uvjetom da se kabina ne nalazi dulje od 30 minuta na apsolutnoj visini iznad 10 000 ft i da nikad nije na apsolutnoj visini većoj od 13 000 ft.

ODJELJAK 3.

Masa i ravnoteža

POGLAVLJE 1.

Zrakoplovi na motorni pogon

CAT.POL.MAB.100 Masa i ravnoteža, opterećenje

(a) Tijekom bilo koje faze operacije, opterećenje, masa i središte mase (CG) zrakoplova moraju biti u skladu s ograničenjima navedenim u AFM-u ili u operativnom priručniku, ako je on više ograničavajući.

▼B

(b) Operator mora utvrditi masu i središte mase svakog zrakoplova stvarnim vaganjem prije početka njegove upotrebe i nakon toga u razmacima od četiri godine, ako se koriste mase pojedinačnih zrakoplova, te devet godina, ako se koriste mase flota. Moraju se uzeti u obzir skupni učinci izmjena i popravaka na masu i ravnotežu i primjereno dokumentirati. Zrakoplovi se moraju ponovo izvagati, ako učinak izmjena na masu i ravnotežu nije točno poznat.

(c) Vaganje obavlja proizvođač zrakoplova ili odobrena organizacija za održavanje.

(d) Operator mora vaganjem ili upotrebom standardnih masa utvrditi masu svih operativnih dijelova i članova posade uključenih u suhu operativnu masu zrakoplova. Mora se odrediti utjecaj njihovog smještaja na CG zrakoplova.

(e) Operator mora utvrditi masu prometnog tereta, uključujući balast, stvarnim vaganjem ili odrediti masu prometnog tereta u skladu sa standardnim masama putnika i prtljage.

(f) Osim standardnih masa putnika i prijavljene prtljage, operator može upotrijebiti standardne mase za druge elemente tereta, ako dokaže nadležnom tijelu da ti elementi imaju jednaku masu ili da su njihove mase unutar navedenih dopuštenih odstupanja.

(g) Operator mora utvrditi masu napunjenog goriva na temelju stvarne gustoće, ili ako ona nije poznata, gustoće izračunate u skladu s metodom navedenom u operativnom priručniku.

(h) Operator osigurava:

1. da se utovar njegovih zrakoplova obavlja pod nadzorom kvalificiranog osoblja; i

2. da je prometni teret u skladu s podacima upotrijebljenim za izračun mase i ravnoteže zrakoplova.

(i) Operator mora ispunjavati dodatna konstrukcijska ograničenja, kao što su ograničenja u vezi s jačinom poda, najvećim opterećenjem po dužnom metru, najvećom masom po odjeljku za teret i ograničenja u vezi s najvećim brojem sjedala. Za helikoptere, operator uz to mora uzeti u obzir promjene opterećenja tijekom leta.

(j) Operator u operativnom priručniku navodi načela i metode koji se odnose na utovar i na sustav mase i ravnoteže, koji ispunjavaju zahtjeve iz točaka (a) do (i). Ovaj sustav mora obuhvaćati sve vrste planiranih operacija.

CAT.POL.MAB.105 Podaci i dokumentacija o masi i ravnoteži

(a) Operator mora prije svakog leta utvrditi podatke i dokumentaciju o masi i ravnoteži, u kojima se navodi teret i njegov raspored. Dokumentacija o masi i ravnoteži mora omogućiti zapovjedniku da utvrdi da su teret i njegov raspored takvi da granice zrakoplova u pogledu mase i ravnoteže ne budu premašene. Dokumentacija o masi i ravnoteži uključuje sljedeće informacije:

1. registraciju i tip zrakoplova;

2. identifikaciju, broj i datum leta;

▼B

3. ime zapovjednika;

4. ime osobe koja je pripremila dokument;

5. suhu operativnu masu i odgovarajući CG zrakoplova:

   i. za avione klase performanse B i za helikoptere, CG ne mora biti naveden u dokumentaciji o masi i ravnoteži ako je, na primjer, raspored tereta u skladu s unaprijed izračunatom tablicom ravnoteže, ili ako se može dokazati da se za planiranu operaciju može osigurati pravilna ravnoteža, bez obzira na stvarno opterećenje;

6. masu goriva pri polijetanju i masu goriva za putovanje;

7. masu drugih potrošnih materijala osim goriva, prema potrebi;

8. komponente opterećenja uključujući putnike, prtljagu, teret i balast;

9. masu pri polijetanju, masu pri slijetanju i masu bez goriva;

10. primjenjive položaje CG-a zrakoplova; i

11. granične vrijednosti mase i CG-a.

Gornje informacije moraju biti na raspolaganju u dokumentima za planiranje leta ili u sustavima za masu i ravnotežu. Neke od ovih informacija mogu biti sadržane u drugim dokumentima koji su već na raspolaganju za upotrebu.

▼M14

(b) Kad se podaci i dokumentacija u vezi s masom i ravnotežom generiraju iz kompjuterskog sustava za masu i ravnotežu, operater:

1. provjerava cjelovitost izlaznih podataka kako bi se osiguralo da su podaci u skladu s ograničenjima AFM-a; i

2. navodi upute i postupke za njegovu uporabu u operativnom priručniku.

▼B

(c) Osoba koja nadzire ukrcavanje zrakoplova mora vlastoručnim potpisom ili na drugi odgovarajući način potvrditi da su teret i njegov raspored u skladu s dokumentacijom o masi i ravnoteži, koja se daje zapovjedniku. Zapovjednik vlastoručnim potpisom ili na drugi odgovarajući način potvrđuje prihvaćanje.

(d) Operator navodi postupke za promjene opterećenja u posljednjem trenutku, kako bi osigurao:

1. da se zapovjednik upozori na bilo kakvu promjenu u posljednjem trenutku do koje je došlo nakon što je dokumentacija o masi i ravnoteži dovršena, te da se ona unese u dokumente za planiranje leta koji sadrže dokumentaciju o masi i ravnoteži;

2. da je navedena najveća dozvoljena promjena broja putnika ili tereta u posljednjem trenutku; i

3. da se izradit nova dokumentacija o masi i ravnoteži, ako se taj najveći broj premaši.

▼M14

_____

▼M14

_____

▼M11

_____

▼B

PODDIO D

INSTRUMENTI, PODACI, OPREMA

ODJELJAK 1.

Avioni

CAT.IDE.A.100 Instrumenti i oprema – općenito

▼M7

(a) Instrumenti i oprema koji se zahtijevaju ovim poddijelom odobravaju se u skladu s primjenjivim propisima o plovidbenosti, osim sljedećeg:

1. rezervni osigurači;

2. samostalne prijenosne svjetiljke;

3. točan mjerač vremena;

4. držač za karte;

5. komplet za prvu pomoć;

6. komplet za hitnu medicinsku pomoć;

7. megafoni;

8. oprema za preživljavanje i signaliziranje;

9. sidra i oprema za privezivanje; i

10. uređaji za sigurnosno vezivanje djece.

▼M15

(b) Instrumenti i oprema koji nisu propisani ovim Prilogom (dio-CAT) te sva druga oprema koja nije propisana ovom Uredbom, ali se nalazi u zrakoplovu, moraju biti u skladu sa sljedećim zahtjevima:

1. članovi letačke posade ne smiju informacije dobivene iz tih instrumenata, opreme ili pribora upotrebljavati za ispunjavanje zahtjeva iz Priloga II. Uredbi (EU) 2018/1139 ili točaka CAT.IDE.A.330, CAT.IDE.A.335, CAT.IDE.A.340 i CAT.IDE.A.345 ovog Priloga;

2. instrumenti i oprema ne smiju utjecati na plovidbenost aviona, čak ni u slučaju zatajenja ili kvarova.

▼B

(c) Ako opremu koristi jedan član letačke posade na svom mjestu tijekom leta, ona mora biti spremna za upotrebu s tog mjesta. Kada je potrebno da jedan element opreme koristi više članova letačke posade, on mora biti postavljen tako da je spreman za upotrebu s bilo kojeg mjestu na kojem se zahtijeva njegova upotreba.

(d) Oni instrumenti koje koristi bilo koji član letačke posade moraju biti postavljeni tako da član letačke posade može lako vidjeti prikaze sa svog mjesta s najmanjim mogućim pomicanjem s mjesta i linije vida koje uobičajeno zauzima kada gleda naprijed u smjeru putanje leta.

(e) Sva zahtijevana oprema za hitne slučajeve mora biti lako dostupna za trenutačnu upotrebu.

▼B

CAT.IDE.A.105 Minimalna oprema za let

Let se ne započinje ako bilo koji instrumenti, elementi opreme ili funkcije aviona koji se zahtijevaju za predviđeni let ne rade ili ih nema, osim ako:

(a) se avionom operira u skladu s MEL-om operatora; ili

▼M15

(b) operator ima odobrenje nadležnog tijela za upravljanje avionom u okviru ograničenja glavne liste minimalne opreme (GLMO) u skladu s točkom ORO.MLR.105 podtočkom (j) Priloga III.

▼B

CAT.IDE.A.110 Rezervni električni osigurači

(a) Avioni moraju biti opremljeni rezervnim električnim osiguračima jačina potrebnih za potpunu zaštitu električnog kruga, za zamjenu onih osigurača koji se mogu mijenjati tijekom leta.

(b) Broj rezervnih osigurača koje treba nositi je onaj od sljedećih koji je veći:

1. 10 % od broja osigurača svake jačine; ili

2. tri osigurača za svaku jačinu.

CAT.IDE.A.115 Operativna svjetla

(a) Avioni kojima se operira danju, opremljeni su:

1. sustavom svjetala za izbjegavanje sudara;

2. osvjetljenjem koje se napaja iz električnog sustava aviona, radi primjerenog osvjetljivanja svih instrumenata i opreme, bitnih za sigurnu operaciju aviona;

3. osvjetljenjem koje se napaja iz električnog sustava aviona radi osvjetljenja u svim prostorima za putnike; i

4. samostalnom prijenosnom svjetiljkom za svakog zahtijevanog člana posade, lako dostupnom članovima posade kada sjede na svojim dodijeljenim mjestima.

(b) Avioni kojima se operira noću, dodatno su opremljeni:

1. navigacijskim/pozicionim svjetlima;

2. dvama svjetlima za slijetanje ili jednim svjetlom koje se napaja iz dva odvojena električna sustava; i

3. svjetlima koja su u skladu s međunarodnim propisima za sprečavanje sudara na moru, ako se avionom operira kao hidroavionom.

CAT.IDE.A.120 Oprema za čišćenje vjetrobranskog stakla

Avioni s MTCOM-om većim od 5 700 kg opremljeni su na svakom pilotskom mjestu napravom, pomoću koje se tijekom padalina dio vjetrobranskog stakla održava čistim.

CAT.IDE.A.125 Dnevne operacije prema VFR-u - instrumenti za letenje i navigaciju i pridružena oprema

(a) Avioni kojima se operira danju prema VFR-u, opremljeni su sljedećom opremom, koja je na raspolaganju na pilotskom mjestu:

1. Uređaji za mjerenje i pokazivanje:

i. magnetskog smjera;

ii. vremena u satima, minutama i sekundama;

▼M15

iii. barometarske visine;

▼B

iv. indicirane zračne brzine;

v. vertikalne brzine;

vi. zaokreta i klizanja;

vii. uzdužnog položaja;

viii. smjera;

ix. vanjske temperature zraka; i

x. Machovog broja, kada god su ograničenja brzine izražena Machovim brojem.

2. Uređaj koji pokazuje kada zahtijevani instrumenti za letenje nisu odgovarajuće napajani električnom energijom.

(b) Kada god su za operaciju potrebna dva pilota, drugi pilot mora imati na raspolaganju posebne uređaje za pokazivanje sljedećeg:

▼M15

1. barometarske visine;

▼B

2. indicirane zračne brzine;

3. vertikalne brzine;

4. zaokreta i klizanja;

5. uzdužnog položaja; i

6. smjera.

(c) Uređaj za sprečavanje kvarova sustava za pokazivanje zračne brzine radi kondenzacije ili zaleđivanja, na raspolaganju je za:

1. avione s MTCOM-om većim od 5 700 kg ili MOPSC-om većim od devet; i

2. avione za koje je individualna svjedodžba o plovidbenosti (CofA) prvi put izdana 1. travnja 1999. ili kasnije.

(d) Jednomotorni avioni za koje je individualna CofA izdana prije 22. svibnja 1995., izuzimaju se od zahtjeva iz točke (a) podtočke 1. alineja vi, vii, viii i ix, ako bi za njihovo ispunjavanje bila potrebna naknadna ugradnja opreme.

CAT.IDE.A.130 Operacije prema IFR-u ili noću – instrumenti za letenje i navigaciju i pridružena oprema

Avioni kojima se operira prema VFR-u noću ili prema IFR-u, opremljeni su sljedećom opremom, koja je na raspolaganju na pilotskom mjestu:

(a) Uređajima za mjerenje i pokazivanje:

1. magnetskog smjera;

2. vremena u satima, minutama i sekundama;

3. indicirane zračne brzine;

4. vertikalne brzine;

5. zaokreta i klizanja, ili samo klizanja u slučaju aviona opremljenih pomoćnim uređajem za mjerenje i pokazivanje uzdužnog položaja;

6. uzdužnog položaja;

7. stabiliziranog smjera;

8. vanjske temperature zraka; i

9. Machovog broja, kada god su ograničenja brzine izražena Machovim brojem.

▼M15

(b) Dvama uređajima za mjerenje i pokazivanje barometarske visine.

▼B

(c) Uređajem koji pokazuje kada zahtijevani instrumenti za letenje nisu odgovarajuće napajani električnom energijom.

(d) Uređajem za sprečavanje kvarova sustava za pokazivanje zračne brzine koji se zahtijevaju u točki (a) podtočki 3. i u točki (h) podtočki 2., radi kondenzacije ili zaleđivanja.

(e) Sredstvom za obavješćivanje letačke posade o kvaru uređaja koji se zahtijeva točkom (d), za avione:

1. za koje je individualna svjedodžba o plovidbenosti (CofA) izdana 1. travnja 1998. ili kasnije; ili

2. za koje je individualna CofA izdana prije 1. travnja 1998., čiji je MTCOM veći od 5 700 kg i MOPSC veći od devet.

(f) Dvama nezavisnim sustavima za statički tlak, osim za elisne avione čiji je MTCOM 5 700 kg ili manje.

(g) Jednim sustavom za statički tlak i jednim alternativnim izvorom statičkog tlaka za elisne avione čiji je MTCOM 5 700 kg ili manje.

(h) Kada god su za operaciju potrebna dva pilota, za drugog pilota posebnim uređajima za pokazivanje:

▼M15

1. barometarske visine;

▼B

2. indicirane zračne brzine;

3. vertikalne brzine;

4. zaokreta i klizanja;

5. uzdužnog položaja; i

6. stabiliziranog smjera.

(i) Za avione s MTCOM-om većom od 5 700 kg ili s MOPSC-om većim od devet, dodatnim uređajem za mjerenje i pokazivanje uzdužnog položaja, koji se može upotrebljavati s bilo kojeg pilotskog mjesta, i koji:

1. se neprekidno napaja tijekom uobičajene operacije te se, nakon potpunog kvara uobičajenog sustava za opskrbu električnom energijom, napaja iz izvora koji je neovisan o uobičajenom sustavu za opskrbu električnom energijom;

2. omogućava pouzdanu operaciju još najmanje 30 minuta nakon potpunog kvara uobičajenog sustava za opskrbu električnom energijom, uzimajući u obzir druga opterećenja sustava za opskrbu električnom energijom u hitnim slučajevima i operativne postupke;

3. djeluje neovisno o bilo kojem drugom uređaju za mjerenje i pokazivanje uzdužnog položaja;

4. uključuje se automatski nakon potpunog kvara uobičajenog sustava za opskrbu električnom energijom;

5. osvijetljen je na odgovarajući način tijekom svih faza operacije, osim za avione čiji je MTCOM 5 700 kg ili manji, koji su 1. travnja 1995. već bili registrirani u državi članici i koji su opremljeni pomoćnim pokazivačem uzdužnog položaja na lijevoj strani ploče s instrumentima;

6. omogućava da je letačkoj posadi potpuno jasno kada se dodatni uređaj za pokazivanje uzdužnog položaja napaja iz izvora energije za hitne slučajeve; i

7. kada dodatni uređaj za pokazivanje uzdužnog položaja ima svoje namjensko napajanje energijom, postoji povezan pokazatelj, bilo na samom instrumentu ili na ploči s instrumentima, koji pokazuje kada se koristi to napajanje.

▼B

(j) Držačem karte, koji se nalazi na mjestu na kojem se karta može lako čita i na kojem se ona može osvijetliti za noćne letove.

CAT.IDE.A.135 Dodatna oprema za operacije s jednim pilotom prema IFR-u

Avioni kojima se obavljaju operacije prema IFR-u s jednim pilotom, moraju biti opremljeni autopilotom koji, najmanje, zadržava visinu i smjer letenja.

CAT.IDE.A.140 Sustav za upozoravanje na visinu

(a) Sljedeći avioni moraju biti opremljeni sustavom za upozoravanje na visinu:

1. turboelisni avioni s MTCOM-om većim od 5 700 kg ili s MOPSC-om većim od devet; i

2. turbomlazni avioni.

(b) Sustav za upozoravanje na visinu može:

1. upozoriti letačku posadu na približavanje visini koja je unaprijed odabrana; i

2. upozoriti letačku posadu, najmanje zvučnim signalom, kada dođe do odstupanja od unaprijed odabrane visine.

(c) Bez obzira na točku (a) avioni čiji je MTCOM 5 700 kg ili manje, s MOPSC-om većim od devet, za koje je individualna svjedodžba o plovidbenosti prvi put izdana prije 1. travnja 1972. i koji su 1. travnja 1995. već bili registrirani u državi članici, izuzimaju se od zahtjeva za opremljenost sustavom za upozoravanje na visinu.

CAT.IDE.A.150 Sustav za upozoravanje na pružanje terena ispod aviona (TAWS)

(a) Avioni na turbinski pogon s MTCOM-om većim od 5 700 kg ili MOPSC-om većim od devet, moraju biti opremljeni TAWS-om koji ispunjava zahtjeve za opremu klase A, kako je navedeno u prihvatljivom standardu.

(b) Avioni s klipnim motorima s MTCOM-om većim od 5 700 kg ili MOPSC-om većim od devet, moraju biti opremljeni TAWS-om koji ispunjava zahtjeve za opremu klase B, kako je navedeno u prihvatljivom standardu.

▼M12

(c) Turbinski avioni za koje je svjedodžba o plovidbenosti (CofA) prvi put izdana nakon 1. siječnja 2019., a MCTOM im je 5 700 kg ili manje i MOPSC od šest do devet, moraju biti opremljeni TAWS-om koji ispunjava zahtjeve za opremu klase B, kako je specificirano u prihvatljivom standardu.

▼B

CAT.IDE.A.155 Sustav za izbjegavanje sudara aviona (ACAS)

Osim ako je drukčije predviđeno Uredbom (EU) br. 1332/2011, avioni na turbinski pogon s MTCOM-om većim od 5 700 kg ili MOPSC-om većim od 19, moraju biti opremljeni sustavom ACAS II.

CAT.IDE.A.160 Zrakoplovna oprema za otkrivanje vremenskih uvjeta

Sljedeći zrakoplovi moraju biti opremljeni zrakoplovnom opremom za otkrivanje vremenskih uvjeta kada se njima operira noću ili u IMC-u u područjima u kojima se duž rute može očekivati olujno nevrijeme ili drugi opasni vremenski uvjeti, za koje se smatra da se mogu otkriti zrakoplovnom opremom za otkrivanje vremenskih uvjeta:

1. avioni s kabinom pod tlakom;

▼B

2. avioni s kabinom koja nije pod tlakom, s MTCOM-om većim od 5 700 kg; i

3. avioni s kabinom koja nije pod tlakom, s MOPSC-om većim od devet.

CAT.IDE.A.165 Dodatna oprema za noćne operacije u uvjetima zaleđivanja

(a) Avioni kojima se operira noću u očekivanim ili stvarnim uvjetima zaleđivanja, moraju biti opremljeni uređajem za osvjetljivanje ili otkrivanje nakupina leda.

(b) Uređaj za osvjetljivanje nakupina leda ne smije uzrokovati bliještanje ili odsjaj koji bi onemogućili članove posade u obavljanju njihovih dužnosti.

CAT.IDE.A.170 Sustav interfona za letačku posadu

Avioni kojima operira više od jednog člana letačke posade, moraju biti opremljeni sustavom interfona za letačku posadu, uključujući komplete slušalica i mikrofona koji se nose na glavi, za sve članova letačke posade.

CAT.IDE.A.175 Sustav interfona za članove posade

Avioni s MTCOM-om većim od 15 000 kg, ili s MOPSC-om većim od 19, moraju biti opremljeni sustavom interfona za članove posade, osim aviona za koje je prva individualna CofA bila izdana prije 1. travnja 1965. i koji su 1. travnja 1995. već bili registrirani u državi članici.

CAT.IDE.A.180 Sustav za obavješćivanje putnika

Avioni s MOPSC-om većim od 19 moraju biti opremljeni sustavom za obavješćivanje putnika.

CAT.IDE.A.185 Uređaj za snimanje zvuka u pilotskoj kabini

(a) Uređajem za snimanje zvuka u pilotskoj kabini (CVR) moraju biti opremljeni sljedeći avioni:

1. avioni s MTCOM-om većim od 5 700 kg; i

2. višemotorni turbinski avioni s MTCOM-om 5 700 kg ili manje, s MOPSC-om većim od devet, za koje je individualna CofA bila prvi put izdana 1. siječnja 1990. ili kasnije;

▼M8

(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:

▼M18

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 2022. ili kasnije ili

▼M8

2. posljednja 2 sata u svim ostalim slučajevima.

▼M8

(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.

▼M16

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

▼B

CAT.IDE.A.190 Uređaji za snimanje podataka o letu

(a) Sljedeći avioni moraju biti opremljeni uređajem za snimanje podataka o letu (FDR), koji koristi digitalnu metodu snimanja i pohranjivanja podataka i za koji je na raspolaganju metoda brzog dohvata tih podataka s medija na koji su pohranjeni:

1. avioni s MTCOM-om većim od 5 700 kg za koje je individualna CofA bila prvi put izdana 1. lipnja 1990. ili kasnije;

▼B

2. turbinski avioni s MTCOM-om većim od 5 700 kg za koje je individualna CofA bila prvi put izdana prije 1. lipnja 1990.; i

3. višemotorni turbinski avioni s MTCOM-om 5 700 kg ili manje, s MOPSC-om većim od devet, za koje je individualna CofA bila prvi put izdana 1. travnja 1998. ili kasnije.

(b) FDR snima:

1. vrijeme, visinu, zračnu brzinu, uobičajeno ubrzanje i smjer, i ima mogućnost zadržavanja podataka snimljenih tijekom najmanje prethodnih 25 sati, za avione iz točke (a) podtočke 2. s MTCOM-om manjim od 27 000 kg;

2. parametre koji su potrebni za točno utvrđivanje putanje leta aviona, brzine, uzdužnog položaja, snage motora i konfiguracije uređaja za podizanje i vuču, i ima mogućnost zadržavanja podataka snimljenih tijekom najmanje prethodnih 25 sati, za avione iz točke (a) podtočke 1. s MTCOM-om manjim od 27 000 kg, za koje je individualna CofA prvi put izdana prije 1. siječnja 2016.;

3. parametre koji su potrebni za točno utvrđivanje putanje leta aviona, brzine, uzdužnog položaja, snage motora, konfiguracije i operacije, i ima mogućnost zadržavanja podataka snimljenih tijekom najmanje prethodnih 25 sati, za avione iz točke (a) podtočke 1. i točke (a) podtočke 2. s MTCOM-om većim od 27 000 kg, za koje je individualna CofA prvi put izdana prije 1. siječnja 2016.;

4. parametre koji su potrebni za točno utvrđivanje putanje leta aviona, brzine, uzdužnog položaja, snage motora i konfiguracije uređaja za podizanje i vuču, i ima mogućnost zadržavanja podataka snimljenih tijekom najmanje prethodnih 10 sati u slučaju aviona iz točke (a) podtočke 3. za koje je individualna CofA prvi put izdana prije 1. siječnja 2016.; ili

5. parametre koji su potrebni za točno utvrđivanje putanje leta aviona, brzine, uzdužnog položaja, snage motora, konfiguracije i operacije, i ima mogućnost zadržavanja podataka snimljenih tijekom najmanje prethodnih 25 sati, za avione iz točke (a) podtočke 1. i točke (a) podtočke 3., za koje je individualna CofA prvi put izdana 1. siječnja 2016. ili kasnije.

(c) Podaci se dobivaju iz izvora u avionu koji omogućavaju točnu korelaciju s informacijama koje se prikazuju letačkoj posadi.

(d) FDR počinje snimati podatke prije nego što se avion može kretati na svoj pogon i prestaje snimati nakon što se avion više ne može kretati na vlastiti pogon. Osim toga, u slučaju aviona za koje je individualna CofA bila izdana 1. travnja 1998. ili kasnije, FDR počinje automatski snimati podatke prije nego što se avion može kretati na svoj pogon i automatski prestaje snimati nakon što se avion više ne može kretati na vlastiti pogon.

▼M8

(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.

▼M16

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

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

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

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

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

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

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

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

▼B

CAT.IDE.A.195 Snimanje podatkovnih veza

(a) Avioni za koje je individualna CofA prvi put izdana 8. travnja 2014. ili kasnije, koji imaju mogućnost komunikacije putem podatkovnih veza i koji moraju biti opremljeni CVR-om, snimaju pomoću uređaja za snimanje, kada je to primjenjivo, sljedeće:

1. poruke u okviru komunikacije putem podatkovne veze, povezane s komunikacijama s ATS-om, koje se šalju u avion i iz aviona, uključujući poruke koje se odnose na sljedeće aplikacije:

   i. uspostavljanje podatkovne veze;

   ii. komunikacija između kontrolora i pilota;

   iii. usmjereni nadzor;

   iv. informacije o letu;

   v. koliko je to moguće s obzirom na arhitekturu sustava, nadzor nad emitiranjem iz zrakoplova;

   vi. koliko je to moguće s obzirom na arhitekturu sustava, operativni kontrolni podaci zrakoplova; i

   vii. koliko je to moguće s obzirom na arhitekturu sustava, grafički prikazi;

2. informacije koje omogućavaju korelaciju s bilo kojim povezanim zapisima u vezi s komunikacijama putem podatkovne veze, koji su pohranjeni odvojeno od aviona; i

3. informacije o vremenu i prioritetu poruka unutar komunikacija putem podatkovne veze, uzimajući u obzir arhitekturu sustava.

(b) Uređaj za snimanje koristi digitalnu metodu snimanja i pohranjivanja podataka i informacija te metodu za dohvat tih podataka. Metoda snimanja omogućava da se podaci slažu s podacima snimljenim na zemlji.

▼B

(c) Uređaj za snimanje podataka mora imati mogućnost zadržavanja snimljenih podataka najmanje jednako dugo kako je u stavku CAT.IDE.A.185 navedeno za CVR-e.

▼M8

(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.

▼M20

(e) Zahtjevi koji se primjenjuju na pokretanje i zaustavljanje uređaja za snimanje podatkovnih veza jednaki su zahtjevima koji se primjenjuju na pokretanje i zaustavljanje uređaja za snimanje zvuka u pilotskoj kabini (CVR) iz točke CAT.IDE.A.185.

▼B

CAT.IDE.A.200 Kombinirani uređaj za snimanje

Ispunjavanje zahtjeva u pogledu CVR-a i FDR-a može se postići:

(a) jednim kombiniranim uređajem za snimanje podataka o letu i zvuka u pilotskoj kabini, u slučaju aviona koji moraju biti opremljeni CVR-om ili FDR-om;

(b) jednim kombiniranim uređajem za snimanje podataka o letu i zvuka u pilotskoj kabini, u slučaju aviona s MCTOM-om 5 700 kg ili manje koji moraju biti opremljen CVR-om i FDR-om; ili

(c) dvama kombiniranim uređajima za snimanje podataka o letu i zvuka u pilotskoj kabini, u slučaju aviona s MCTOM-om većim od 5 700 kg koji moraju biti opremljen CVR-om i FDR-om.

CAT.IDE.A.205 Sjedala, sigurnosni pojasevi, sigurnosni sustavi vezivanja i uređaji za sigurnosno vezivanje djece

(a) Avioni moraju biti opremljeni:

1. sjedalom ili ležajem za svaku osobu u avionu staru 24 mjeseci ili više;

2. sigurnosnim pojasom na svakom putničkom sjedalu i pojasevima za vezivanje za svaki ležaj, osim kako je navedeno u podtočki 3.;

▼M15

3. sigurnosnim pojasom sa sustavom za zadržavanje gornjeg dijela trupa na svakom putničkom sjedalu i remenima za sigurnosno vezivanje na svakom ležaju u slučaju aviona s MCTOM-om do i uključujući 5 700 kg i s MOPSC-om od devet ili manje, kojima je zasebna CofA prvi put izdana 8. travnja 2015. ili nakon toga;

▼B

4. uređajem za sigurnosno vezivanje djece (CRD) za svaku osobu u avionu mlađu od 24 mjeseci;

5. sigurnosnim pojasom sa sustavom za zadržavanje gornjeg dijela trupa s ugrađenim uređajem koji pri brzom usporavanju automatski zadržava gornji dio trupa osobe koja sjedi na tom sjedalu:

i. na svakom sjedalu letačke posade i na bilo kojem sjedalu koje se nalazi pokraj pilotskog sjedala;

ii. na svakom sjedalu za promatrača smještenom u pilotskoj kabini;

6. sigurnosnim pojasom sa sustavom za zadržavanje gornjeg dijela trupa na svakom sjedalu za najmanji zahtijevani broj članova kabinske posade.

▼M9

(b) Sigurnosni pojas sa sustavom za zadržavanje gornjeg dijela trupa ima:

1. jednu točku za otkopčavanje;

▼M9

2. na sjedalima za najmanji zahtijevani broj članova kabinske posade, dvije ramene trake i sigurnosni pojas koji se mogu upotrebljavati neovisno i

▼M15

3. na sjedalima članova letačke posade i na svim sjedalima pokraj pilotskog sjedala jedno od sljedećeg:

   i. dvije ramene trake i sigurnosni pojas koji se mogu upotrebljavati neovisno;

   ii. dijagonalnu ramenu traku i sigurnosni pojas koji se mogu upotrebljavati neovisno za sljedeće avione:

      (A) avioni s MCTOM-om do i uključujući 5 700 kg i s MOPSC-om od devet ili manje koji su u skladu s dinamičkim uvjetima prisilnog slijetanja utvrđenima u primjenjivim certifikacijskim specifikacijama;

      (B) avioni s MCTOM-om do i uključujući 5 700 kg i s MOPSC-om od devet ili manje koji nisu u skladu s dinamičkim uvjetima prisilnog slijetanja utvrđenima u primjenjivim certifikacijskim specifikacijama, a kojima je zasebna CofA prvi put izdana prije 28. listopada 2014.;

      (C) avioni certificirani u skladu s certifikacijskim specifikacijama za vrlo lake avione (CS-VLA) ili jednakovrijednim specifikacijama te certifikacijskim specifikacijama za lake sportske avione (CS-LSA) ili jednakovrijednim specifikacijama.

▼B

CAT.IDE.A.210 Znakovi za vezivanje sigurnosnih pojaseva i zabranu pušenja

Avioni u kojima sva putnička sjedala nisu vidljiva sa sjedala letačke posade, moraju biti opremljeni uređajem kojim se svim putnicima i kabinskom osoblju pokazuje kada moraju zavezati sigurnosne pojaseve i kada pušenje nije dopušteno.

CAT.IDE.A.215 Unutarnja vrata i zavjese

Avioni moraju biti opremljeni:

(a) u slučaju aviona s MOPSC-om većim od 19, vratima između putničke kabine i pilotske kabine s natpisom „samo za posadu” i s mehanizmom za zaključavanje, kako bi se spriječilo da ih putnici otvaraju bez dopuštenja člana letačke posade;

(b) lako dostupnim mehanizmom za otvaranje svakih vrata koja odjeljuju putničku kabinu od nekog drugog odjeljka u kojem se nalaze izlazi za slučaj opasnosti;

(c) mehanizmom za zadržavanje u otvorenom položaju bilo kojih vrata ili zastora, koji odjeljuju putničku kabinu od drugih prostora kojima se mora pristupiti kako bi se došlo do bilo kojeg potrebnog izlaza za slučaj opasnosti s bilo kojeg putničkog sjedala;

(d) natpisom na svakim unutarnjim vratima ili pokraj svake zavjese kroz koje se prilazi izlazu za slučaj opasnosti za putnike, na kojem je navedeno da tijekom polijetanja i slijetanja moraju biti pričvršćeni u otvorenom položaju; i

(e) uređajem za svakog člana posade, za otključavanje bilo kojih vrata koja su uobičajeno dostupna putnicima i koja putnici mogu zaključati.

CAT.IDE.A.220 Komplet za prva pomoć

(a) Avioni moraju biti opremljeni kompletima za prvu pomoć, u skladu s tablicom 1.

Tablica 1.

Broj zahtijevanih kompleta za prvu pomoć

Broj ugrađenih putničkih sjedala	Broj zahtijevanih kompleta za prvu pomoć
0 - 100	1
101 - 200	2

▼B

Broj ugrađenih putničkih sjedala	Broj zahtijevanih kompleta za prvu pomoć
201 - 300	3
301 - 400	4
401 - 500	5
501 ili više	6

(b) Kompleti za prvu pomoć:

1. moraju biti lako dostupni za upotrebu; i

2. moraju se obnavljati.

CAT.IDE.A.225 Komplet za hitnu medicinsku pomoć

(a) Avioni s MOPSC-om većim od 30 moraju biti opremljeni kompletom za hitnu medicinsku pomoć, ako je bilo koja točka na planiranoj ruti udaljena više od 60 minuta letenja uobičajenom putnom brzinom od aerodroma na kojem se može očekivati da je na raspolaganju stručna medicinska pomoć.

(b) Zapovjednik osigurava da lijekove daju samo odgovarajuće kvalificirane osobe.

(c) Komplet za hitnu medicinsku pomoć iz točke (a):

1. mora biti zaštićen od prašine i vlage;

2. mora se prevoziti na takav način, da je onemogućen neovlašteni pristup; i

3. mora se obnavljati.

CAT.IDE.A.230 Kisik za prvu pomoć

(a) Avioni s održavanjem tlaka na visinama iznad 25 000 ft, u slučaju operacije za koju se zahtijeva član kabinske posade, moraju biti opremljeni zalihom nerazrijeđenog kisika za putnike kojima zbog fizioloških razloga može bit potreban kisik nakon sniženja tlaka zraka u kabini.

▼M16

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

▼B

(c) Mora biti dovoljan broj jedinica za raspodjelu, ali ni u kojem slučaju manje od dvije, s mehanizmom koji kabinskom osoblju omogućava upotrebu zalihe.

▼M16

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

▼B

CAT.IDE.A.235 Dodatni kisik – avioni s održavanjem tlaka

(a) Avioni s održavanjem tlaka kojima se obavljaju operacije na barometarskim visinama iznad 10 000 ft, moraju biti opremljeni dodatnom opremom za kisik, kojom se mogu pohraniti i razdijeliti zalihe kisika u skladu s tablicom 1.

▼B

(b) Avioni s održavanjem tlaka kojima se obavljaju operacije na barometarskim visinama iznad 25 000 ft, moraju biti opremljeni:

1. maskama za brzu opskrbu kisikom, za članove letačke posade;

2. dostatnim brojem rezervnih dovoda kisika i maski ili prijenosnih jedinica kisika s maskama, koji su ravnomjerno raspoređeni po putničkoj kabini kako bi se osigurala trenutačna raspoloživost kisika svakom zahtijevanom članu kabinske posade;

3. jedinicom za raspodjelu kisika, povezanom s terminalnim mjestima za opskrbu kisikom, koji su trenutačno dostupni svakom članu kabinske posade, dodatnom članu posade i osobama koje sjede na putničkim sjedalima, bez obzira na to gdje sjede; i

4. uređajem za upozoravanje letačke posade na bilo kakav gubitak tlaka.

(c) U slučaju aviona s održavanjem tlaka, za koje je individualna CofA prvi put izdana nakon 8. studenoga 1998. i kojima se operira na barometarskim visinama iznad 25 000 ft ili koji lete na ili ispod 25 000 ft u uvjetima koji im ne dopuštaju sigurno spuštanje na 13 000 ft unutar četiri minute, individualne jedinice za raspodjelu kisika iz točke (b) podtočke 3., moraju se automatski aktivirati.

(d) Ukupan broj jedinica za raspodjelu i dovoda iz točke (b) podtočke 3. i točke (c) mora biti najmanje 10 % veći od broja sjedala. Dodatne se jedinice ravnomjerno raspoređuju po cijeloj putničkoj kabini.

(e) Bez obzira na točku (a), zahtjevi u pogledu opskrbe kisikom članova kabinske posade, dodatnih članova posade i putnika u slučaju aviona koji nisu certificirani za letenje na barometarskim visinama iznad 25 000 ft, mogu se smanjiti tijekom cjelokupnog vremena letenja na barometarskim visinama kabine između 10 000 ft i 13 000 ft, za sve zahtijevane članove kabinske posade i za najmanje 10 % putnika, ako se avion, na svim točkama duž rute kojom leti, može unutar četiri minute sigurno spustiti na barometarsku visinu kabine od 13 000 ft.

(f) Minimalna zahtijevana opskrba iz tablice 1. retka 1. točke (b) podtočke 1. i retka 2. obuhvaća onu količinu kisika koja je potrebna za stalnu brzinu spuštanja s najviše certificirane visine leta aviona na 10 000 ft u 10 minuta, nakon čega slijedi 20 minuta leta na 10 000 ft.

(g) Minimalna zahtijevana opskrba iz tablice 1. retka 1. točke (b) podtočke 2. obuhvaća onu količinu kisika koja je potrebna za stalnu brzinu spuštanja s najviše certificirane visine leta aviona na 10 000 ft u 10 minuta, nakon čega slijedi 110 minuta leta na 10 000 ft.

(h) Minimalna zahtijevana opskrba iz tablice 1. retka 3 obuhvaća onu količinu kisika koja je potrebna za stalnu brzinu spuštanja s najviše certificirane visine leta aviona na 15 000 ft u 10 minuta.

▼B

Tablica 1.

Minimalni zahtjevi za kisik za avione s održavanjem tlaka

Opskrba za	Trajanje i barometarska visina kabine
1. Osobe koje su na svojoj dužnosti u pilotskoj kabini i sjede na sjedalima u pilotskoj kabini	(a) Cijelo vrijeme leta kada barometarska visina kabine prelazi 13 000 ft. (b) Ostalo vrijeme leta, kada barometarska visina kabine prelazi 10 000 ft ali ne prelazi 13 000 ft, nakon prvih 30 minuta na tim visinama, ali ni u kojem slučaju manje od: 1. 30-minutne opskrbe za avione certificirane za let na visinama koje ne prelaze 25 000 ft; 2. dvosatne opskrbe za avione certificirane za let na visinama iznad 25 000 ft
2. Zahtijevane članove kabinske posade	(a) Cijelo vrijeme leta kada barometarska visina kabine prelazi 13 000 ft, ali ne manje od 30-minutne opskrbe. (b) Cijelo vrijeme leta kada je barometarska visina kabine veća od 10 000 ft, ali ne prelazi 13 000 ft nakon prvih 30 minuta na tim visinama.
3. 100 % putnika (*)	Cijelo vrijeme leta kada barometarska visina kabine prelazi 15 000 ft, ali ni u kojem slučaju manje od 10-minutne opskrbe.
4. 30 % putnika (*)	Cijelo vrijeme leta kada barometarska visina kabine prelazi 14 000 ft, ali ne prelazi 15 000 ft.
5. 10 % putnika (*)	Ostatak leta kada barometarska visina kabine prelazi 10 000 ft, ali ne prelazi 14 000 ft, nakon prvih 30 minuta na tim visinama.

(*) Broj putnika u tablici 1. odnosi se na putnike koji se uistinu prevoze u kabini uključujući osobe mlađe od 24 mjeseci.

CAT.IDE.A.240 Dodatni kisik – avioni bez održavanja tlaka

Avioni bez održavanja tlaka kojima se obavljaju operacije na barometarskim visinama iznad 10 000 ft, moraju biti opremljeni dodatnom opremom za kisik, kojom se mogu pohraniti i razdijeliti potrebne zalihe kisika u skladu s tablicom 1.

▼B

Tablica 1.

Minimalni zahtjevi za kisik za avione bez održavanja tlaka

Opskrba za	Trajanje i barometarska visina kabine
1. Osobe koje su na svojoj dužnosti u pilotskoj kabini i sjede na sjedalima u pilotskoj kabini i članove posade koji pomažu letačkoj posadi pri njihovim dužnostima	Cijelo vrijeme leta na barometarskim visinama iznad 10 000 ft.
2. Zahtijevane članove kabinske posade	Cijelo vrijeme leta na barometarskim visinama iznad 13 000 ft i za svako razdoblje duže od 30 minuta na barometarskim visinama iznad 10 000 ft, ali ne iznad 13 000 ft.
3. Dodatne članove posade i 100 % putnika (*)	Cijelo vrijeme leta na barometarskim visinama iznad 13 000 ft.
4. 10 % putnika (*)	Cijelo vrijeme leta nakon 30 minuta na barometarskim visinama većim od 10 000 ft, ali ne većima od 13 000 ft.

(*) Broj putnika u tablici 1. odnosi se na putnike koji se uistinu prevoze u kabini uključujući osobe mlađe od 24 mjeseci.

CAT.IDE.A.245 Zaštitna oprema za disanje za posadu

(a) Svi avioni s održavanjem tlaka i avioni bez održavanja tlaka s MTCOM-om većom od 5 700 kg ili s MOPSC-om većim od 19 sjedala, moraju biti opremljeni zaštitnom opremom za disanje (PBE) za zaštitu očiju, nosa i usta i za osiguravanje, za razdoblje od najmanje 15 minuta:

1. kisika za svakog člana letačke posade na dužnosti u pilotskoj kabini;

2. plina za disanje za svakog zahtijevanog člana kabinske posade, pokraj njegovog dodijeljenog mjesta; i

3. plina za disanje iz prijenosnog PBE-a za jednog člana letačke posade, pokraj njegovog dodijeljenog mjesta, u slučaju kada se avionom operira s letačkom posadom koja se sastoji od više od jednog člana, a nema niti jednog člana kabinske posade.

(b) PBE koji je namijenjen za letačku posadu, ugrađuje se u pilotsku kabinu i dostupan je za trenutačnu upotrebu svakom zahtijevanom člana letačke posade na njegovom dodijeljenom mjestu.

(c) PBE namijenjen za kabinsku posadu ugrađuje se pokraj dodijeljenog mjesta svakog zahtijevanog člana kabinske posade.

▼M15

(d) Avioni moraju biti opremljeni dodatnim prijenosnim PBE-om ugrađenim pokraj ručnog aparata za gašenje požara iz točke CAT.IDE.A.250 podtočaka (b) i (c) ili pokraj ulaza u odjeljak za teret, u slučaju kad je ručni aparat za gašenje požara smješten unutar odjeljka za teret.

▼B

(e) Tijekom upotrebe, PBE ne smije onemogućavati upotrebu komunikacijskih uređaja iz stavaka CAT.IDE.A.170, CAT.IDE.A.175, CAT.IDE.A.270 i CAT.IDE.A.330.

▼B

CAT.IDE.A.250 Ručni aparati za gašenje požara

(a) Avioni moraju biti opremljeni najmanje jednim ručnim aparatom za gašenje požara u pilotskoj kabini.

(b) Najmanje jedan ručni aparat za gašenje požara mora biti smješten u svakoj kuhinji koja se ne nalazi u glavnoj putničkoj kabini, ili lako dostupan za upotrebu u njoj.

(c) Najmanje jedan ručni aparat za gašenje požara mora biti na raspolaganju za upotrebu u svakome odjeljku za teret ili prtljagu klase A ili klase B te u svakome odjeljku za teret klase E, kojem članovi posade mogu pristupiti tijekom leta.

(d) Vrsta i količina sredstva za gašenje za zahtijevane aparate za gašenje požara, moraju biti primjereni vrsti požara koji se može dogoditi u odjeljku u kojem se predviđa upotreba aparata, a u odjeljcima u kojima se nalaze ljudi, moraju biti takvi da se opasnost od koncentracije štetnog plina svede na najmanju moguću mjeru.

(e) Avioni moraju biti opremljeni najmanje brojem ručnih aparata za gašenje požara u skladu s tablicom 1., koji su smješteni na odgovarajući način kako bi bili primjereno dostupni za upotrebu u svakoj putničkoj kabini.

Tablica 1.

Broj ručnih aparata za gašenje požara

Najveći odobreni broj putničkih sjedala	Broj aparata za gašenje požara
7 - 30	1
31 - 60	2
61 - 200	3
201 - 300	4
301 - 400	5
401 - 500	6
501 - 600	7
601 ili više	8

CAT.IDE.A.255 Sjekira i željezna poluga za razbijanje

(a) Avioni s MTCOM-om većim od 5 700 kg ili s MOPSC-om većim od devet, moraju biti opremljeni najmanje jednom sjekirom ili željeznom polugom za razbijanje, smještenom u pilotskoj kabini.

(b) U slučaju aviona s MOPSC-om većim od 200, potrebna je dodatna sjekira ili željezna poluga za razbijanje, smještena u kuhinji ili u blizini kuhinje koja se nalazi u stražnjem dijelu zrakoplova.

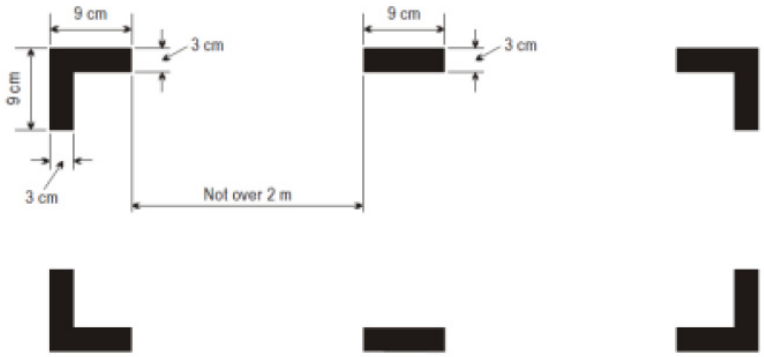
(c) Sjekire i željezne poluge za razbijanje, smještene u putničkoj kabini, ne smiju biti vidljive putnicima.

CAT.IDE.A.260 Označivanje mjesta za prodor u avion

Ako su na trupu aviona označena mjesta prikladna za prodor spasilačkih ekipa u avion u hitnim slučajevima, takva se mjesta označuju na način prikazan na slici 1.

▼M4

Slika 1.



▼B

CAT.IDE.A.265 Oprema za evakuaciju u hitnim slučajevima

(a) Avioni s visinom praga izlaza za putnike u hitnim slučajevima, koji je više od 1,83 metra (6 ft) iznad tla, moraju na svakom takvom izlazu biti opremljeni opremom kojom se putnicima i posadi omogućuje da se u hitnim slučajevima sigurno spuste na tlo.

(b) ►C1 Bez obzira na točku (a), takva se oprema ne zahtijeva na izlazima iznad krila, ako je mjesto na kojem završava put izlaza za hitne slučajeve koje je označeno na konstrukciji aviona, manje od 1,83 metara (6 ft) iznad tla dok je avion na zemlji, podvozje izvučeno, a zakrilca u položaju za polijetanje ili slijetanje, ovisno o tome koji je od položaja zakrilaca viši u odnosu na zemlju. ◄

(c) Avioni koji moraju imati odvojeni izlaz za hitne slučajeve za letačku posadu, kod kojih je najniža točka izlaza za hitne slučajeve više od 1,83 metara (6 ft) iznad tla, moraju biti opremljeni opremom kojom se svim članovima letačke posade pomaže pri sigurnom spuštanju na tlo u hitnim slučajevima.

(d) Visine iz točaka (a) i (c) mjere se:

1. s izvučenim podvozjem; i

2. nakon loma ili neuspjelog izvlačenja jedne ili više nogu podvozja, u slučaju aviona za koje je certifikat tipa izdana nakon 31. ožujka 2000.

CAT.IDE.A.270 Megafoni

Avioni s MOPSC-om većim od 60 i kojima se prevozi najmanje jedan putnik, moraju biti opremljeni sljedećim brojem prijenosnih baterijskih megafona, koji su tijekom evakuacije u hitnim slučajevima lako dostupni članovima posade za upotrebu:

(a) Za svaku putničku kabinu:

Tablica 1.

Broj megafona

Broj putničkih sjedala	Broj megafona
61 do 99	1
100 ili više	2

▼B

(b) Za avione s više od jedne putničke kabine, u svim slučajevima kada je ukupni broj putničkih sjedala veći od 60, potreban je najmanje jedan megafon.

CAT.IDE.A.275 Osvjetljenje i oznake za hitne slučajeve

(a) Avioni s MOPSC-om većim od devet, moraju biti opremljeni sustavom za osvjetljivanje u hitnim slučajevima koji ima neovisno napajanje energijom, radi olakšavanja evakuacije aviona.

(b) U slučaju aviona s MOPSC-om većim od 19, sustav za osvjetljivanja u hitnim slučajevima iz točke (a) uključuje:

1. izvore općeg osvjetljenja kabine;

2. unutarnje osvjetljenje u područjima izlaza za hitne slučajeve u razini poda;

3. osvijetljene oznake izlaza za hitne slučajeve i znakova za određivanje položaja;

4. u slučaju aviona za koje je zahtjev za certifikat tipa ili odgovarajući zahtjev bio predan prije 1. svibnja 1972., kada lete noću, vanjsko osvjetljenje za hitne slučajeve na svim izlazima iznad krila i na izlazima na kojima se zahtijeva oprema za pomoć pri silaženje;

5. u slučaju aviona za koje je zahtjev za certifikat tipa ili odgovarajući zahtjev bio predan nakon 30. travnja 1972., kada lete noću, vanjsko osvjetljenje za hitne slučajeve na svim izlazima za hitne slučajeve za putnike; i

6. u slučaju aviona za koje je certifikat tipa bio prvi put izdana 31. prosinca 1957. ili kasnije, sustav za označivanje puta za spašavanje u blizini poda u putničkim kabinama.

▼M15

(c) U slučaju aviona čiji je MOPSC 19 ili manje i čiji se certifikat tipa temelji na certifikacijskim specifikacijama Agencije sustav za osvjetljivanje u hitnim slučajevima iz podtočke (a) obuhvaća opremu navedenu u podtočki (b) podpodtočkama 1., 2. i 3.

(d) U slučaju aviona čiji je MOPSC 19 ili manje i čiji se certifikat ne temelji na certifikacijskim specifikacijama Agencije sustav za osvjetljivanje u hitnim slučajevima iz podtočke (a) obuhvaća opremu navedenu u podtočki (b) podpodtočki 1.

▼B

(e) Avioni čiji je MOPSC devet ili manje, kojima se operira noću, moraju biti opremljeni izvorom za opće osvjetljenje kabine za olakšavanje evakuacije aviona.

CAT.IDE.A.280 Odašiljač signala za lociranje u hitnim slučajevima (ELT)

▼M8

(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.

▼M8

(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.

▼B

(c) ELT bilo kojeg tipa mora imati mogućnost emitiranja istodobno na 121,5 MHz i na 406 MHz.

CAT.IDE.A.285 Let iznad vode

(a) Sljedeći avioni moraju biti opremljeni prslucima za spašavanje za svaku osobu koja se nalazi u avionu ili odgovarajućim plutajućim uređajima za svaku osobu u avionu mlađu od 24 mjeseci, smještenim na mjestu koje je lako dostupno sa sjedala ili ležaja osobe za čiju je upotrebu predviđen:

1. kopneni avioni kojima se leti iznad vode na udaljenosti većoj od 50 NM od obale ili ako polijeću ili slijeću na aerodrom na kojemu je uzletna ili prilazna putanja smještena iznad vode, tako da postoji vjerojatnost prisilnog slijetanja na vodu; i

2. hidroavioni kojima se leti iznad vode.

(b) Svaki prsluk za spašavanje ili odgovarajući pojedinačni plutajući uređaj mora biti opremljen električnim osvjetljenjem, u svrhu olakšavanja pronalaženja osoba.

▼M15

(c) Hidroavioni kojima se leti iznad vode moraju biti opremljeni sljedećim:

(1) sidrom i drugom opremom potrebnom za omogućavanje priveza, sidrenja ili manevriranja hidroaviona na vodi, koji su primjereni njegovoj veličini, masi i karakteristikama u vezi s njegovim upravljanjem;

(2) opremom za davanje zvučnih signala kako je propisano međunarodnim propisima za sprječavanje sudara na moru, ako je primjenjivo.

▼B

(d) Avioni kojima se leti iznad vode na udaljenosti od kopna prikladnog za prisilno slijetanje, koja je veća od one koja odgovara sljedećem:

1. 120 minuta leta putnom brzinom ili 400 NM, ovisno o tome što je manje, u slučaju aviona kojima se može nastaviti let do aerodroma ako kritični motor(-i) otkaže(-u)u na bilo kojoj točki duž rute ili planiranog preusmjeravanja; ili

2. za sve druge avione, 30 minuta leta putnom brzinom ili 100 NM, ovisno o tome što je manje,

moraju biti opremljeni opremom navedenom u točki (e).

(e) U avionima koji su u skladu s točkom (d) mora se nositi sljedeća oprema:

▼B

1. dovoljan broj splavi za spašavanje za prihvat svih osoba iz zrakoplova, koje su smještene tako da se mogu trenutačno upotrijebiti u slučaju nužde i čija je veličina dovoljna za prihvat svih preživjelih u slučaju gubitka jedne splavi s najvećim nominalnim kapacitetom;

2. svjetlo za određivanje položaja preživjelih u svakoj splavi za spašavanje;

3. oprema za spašavanje života primjerena predviđenom letu, uključujući sredstva za održavanje na životu; i

4. najmanje dva ELT-a za preživljavanje (ELT(S)).

▼M8

(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.

▼B

CAT.IDE.A.305 Oprema za preživljavanje

(a) Avioni kojima se leti iznad područja u kojima bi potraga i spašavanje bili posebno teški, moraju biti opremljeni:

1. signalnom opremom za odašiljanje signala za opasnost;

2. najmanje jednim ELT(S)-om; i

3. dodatnom opremom za preživljavanje za rutu kojom se leti, uzimajući u obzir broj osoba u avionu.

(b) Dodatna oprema za preživljavanje navedena u točki (a) podtočki 3., ne mora se nositi ako avion:

1. ostaje unutar udaljenosti od područja na kojem potraga i spašavanje nisu posebno teški, koja odgovara vremenu od:

i. ►C1 120 minuta leta putnom brzinom s jednim motorom izvan pogona (OEI) za avione koji mogu nastaviti let do aerodroma ako kritični motor(-i) otkaže(-u) na bilo kojoj točki duž rute ili planiranog preusmjeravanja; ◄

ii. 30 minuta leta putnom brzinom za sve ostale avione;

2. ostaje unutar udaljenosti od područja koje je prikladno za prisilno slijetanje, koja nije veća od one koja odgovara letu u trajanju od 90 minuta putnom brzinom, za avione certificirane u skladu s primjenjivim standardom plovidbenosti.

CAT.IDE.A.325 Slušalice

(a) Avioni moraju biti opremljeni slušalicama s ugrađenim mikrofonom ili mikrofonom koji se nosi oko vrata ili sličnim uređajem, za svakog člana letačke posade na njihovim dodijeljenim radnim mjestima u pilotskoj kabini.

(b) Avioni kojima se operira prema IFR-u ili noću moraju biti opremljeni tipkom za aktiviranje predajnika, na ručnoj komandi za upravljanje bočnim i uzdužnim nagibom, za svakog zahtijevanog člana letačke posade.

▼B

CAT.IDE.A.330 Radiokomunikacijska oprema

(a) Avioni moraju biti opremljeni radiokomunikacijskom opremom koja se zahtijeva u skladu s primjenjivim zahtjevima u pogledu zračnog prostora.

(b) Radiokomunikacijska oprema mora imati mogućnost komunikacije na zrakoplovnoj frekvenciji za nuždu 121,5 MHz.

CAT.IDE.A.335 Ploča za izbor zvuka

Avioni kojima se operira prema IFR-u moraju biti opremljeni pločom za izbor zvuka, koja se može upotrebljavati sa svakog mjesta zahtijevanog člana letačke posade.

CAT.IDE.A.340 Radio oprema za operacije prema VFR-u na rutama na kojima se navigacija obavlja prema vizualnim orijentirima

Avioni kojima se operira prema VFR-u na rutama na kojima se navigacija obavlja prema vizualnim orijentirima, moraju biti opremljeni radiokomunikacijskom opremom koja u uobičajenim uvjetima širenja radijskih valova omogućava sljedeće:

(a) komunikaciju s odgovarajućim zemaljskim postajama;

(b) komunikaciju s odgovarajućim ATC postajama s bilo koje točke u kontroliranom zračnom prostoru unutar kojeg se namjerava letjeti; i

(c) primanje meteoroloških informacija.

▼M16

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

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

▼B

(b) Radiokomunikacijska oprema uključuje najmanje dva nezavisna radio komunikacijska sustava koji su u uobičajenim operativnim uvjetima potrebni za komunikaciju s odgovarajućom zemaljskom postajom s bilo koje točke na ruti, uključujući odstupanja s rute.

▼M15

(c) Neovisno o podtočki (b), avioni koji se upotrebljavaju za operacije na male udaljenosti na visokim razinama leta u sjevernoatlantskom zračnom prostoru (NAT HLA) i ne prelaze Sjeverni Atlantik moraju biti opremljeni najmanje jednim komunikacijskim sustavom velikog dometa, ako su za dotični zračni prostor objavljeni alternativni komunikacijski postupci.

▼B

(d) Avioni moraju imati dostatnu navigacijsku opremu, kako bi se osiguralo da u slučaju kvara jednog elementa opreme u bilo kojoj fazi leta, preostala oprema omogućava sigurnu navigaciju u skladu s planom leta.

(e) Avioni koji se upotrebljavaju za letove u kojima se planira slijetanje u IMC-u, moraju biti opremljeni odgovarajućom opremom koja omogućava vođenje do točke od koje se može izvesti vizualno slijetanje za svaki aerodrom na koji je planirano slijetanje u IMC-u i za bilo koji određeni alternativni aerodrom.

▼M9

(f) Za PBN operacije zrakoplov ispunjava zahtjeve u pogledu certifikacije plovidbenosti za odgovarajuće navigacijske specifikacije.

▼B

CAT.IDE.A.350 Trasponder

Avioni moraju biti opremljeni sekundarnim nadzornim radarom za izvješćivanje o barometarskoj visini (SSR) i bilo kojom drugom mogućnošću SSR transpondera koja se zahtijeva za rutu kojom se leti.

▼M9

CAT.IDE.A.355 Upravljanje bazama zrakoplovnih podataka

(a) Baze zrakoplovnih podataka koje se upotrebljavaju u aplikacijama certificiranih sustava zrakoplova ispunjavaju zahtjeve u pogledu kvalitete podataka koji su odgovarajući za predviđenu uporabu podataka.

(b) Operator osigurava pravovremenu raspodjelu i uključivanje aktualnih i neizmijenjenih baza zrakoplovnih podataka svim zrakoplovima kojima su potrebni.

(c) Bez obzira na sve druge zahtjeve u pogledu izvješćivanja o događajima utvrđene u Uredbi (EU) br. 376/2014, operator izvješćuje pružatelja baze podataka o slučajevima pogrešnih, nedosljednih ili nedostajućih podataka za koje je razumno očekivati da bi mogli predstavljati opasnost za sigurnost leta.

U takvim slučajevima operator obavješćuje letačku posadu i ostalo predmetno osoblje te osigurava da se predmetni podaci ne upotrebljavaju.

▼B

ODJELJAK 2.

Helikopteri

CAT.IDE.H.100 Instrumenti i oprema - općenito

▼M15

(a) Instrumenti i oprema koji se zahtijevaju ovim poddijelom odobravaju se u skladu s primjenjivim zahtjevima o plovidbenosti, osim sljedećeg:

1. samostalne prijenosne svjetiljke;

2. točan mjerač vremena;

3. držač karte;

4. pribor za prvu pomoć;

5. megafoni;

6. oprema za preživljavanje i signaliziranje;

7. sidra i oprema za privezivanje;

8. naprave za sigurnosno vezivanje djece.

(b) Instrumenti i oprema koji nisu propisani ovim Prilogom (dio-CAT) te sva druga oprema koja nije propisana ovom Uredbom, ali se nalazi u zrakoplovu, moraju biti u skladu sa sljedećim zahtjevima:

1. članovi letačke posade ne smiju informacije dobivene iz tih instrumenata, opreme ili pribora upotrebljavati za ispunjavanje zahtjeva iz Priloga II. Uredbi (EU) 2018/1139 ili točaka CAT.IDE.H.330, CAT.IDE.H.335, CAT.IDE.H.340 i CAT.IDE.H.345 ovog Priloga;

2. instrumenti i oprema ne smiju utjecati na plovidbenost helikoptera, čak ni u slučaju zatajenja ili kvarova.

▼B

(c) Ako opremu koristi jedan član letačke posade na svom mjestu tijekom leta, ona mora biti spremna za upotrebu s tog mjesta. Kada je potrebno da jedan element opreme koristi više članova letačke posade, on mora biti postavljen tako da je spreman za upotrebu s bilo kojeg mjestu na kojem se zahtijeva njegova upotreba.

(d) Oni instrumenti koje koristi bilo koji član letačke posade moraju biti postavljeni tako da član letačke posade može lako vidjeti prikaze sa svog mjesta s najmanjim mogućim pomicanjem s mjesta i linije vida koje uobičajeno zauzima kada gleda naprijed u smjeru putanje leta.

(e) Sva zahtijevana oprema za hitne slučajeve mora biti lako dostupna za trenutačnu upotrebu.

CAT.IDE.H.105 Minimalna oprema za let

Let se ne započinje ako bilo koji instrumenti, elementi opreme ili funkcije helikoptera koji se zahtijevaju za predviđeni let ne rade ili ih nema, osim ako:

(a) se helikopterom operira u skladu s MEL-om operatora; ili

▼M15

(b) operator ima odobrenje nadležnog tijela za upravljanje helikopterom u okviru ograničenja GLMO-a u skladu s točkom ORO.MLR.105 podtočkom (j) Priloga III.

▼B

CAT.IDE.H.115 Operativna svjetla

(a) Helikopteri kojima se operira danju prema VFR-u, moraju biti opremljeni sustavom svjetala za izbjegavanje sudara.

(b) Helikopteri kojima se operira noću ili prema IFR-u, uz zahtjev iz točke (a), moraju dodatno biti opremljeni:

1. osvjetljenjem koje se napaja iz električnog sustava helikoptera, radi primjerenog osvjetljivanja svih instrumenata i opreme, bitnih za sigurnu operaciju helikoptera;

2. osvjetljenjem koje se napaja iz električnog sustava helikoptera radi osvjetljenja u svim prostorima za putnike;

3. samostalnom prijenosnom svjetiljkom za svakog zahtijevanog člana posade, lako dostupnom članovima posade kada sjede na svojim dodijeljenim mjestima;

4. navigacijskim/pozicijskim svjetlima;

5. dvama svjetlima za slijetanje, od kojih se najmanje jedno može podešavati tijekom leta, kako bi se osvijetlilo tlo ispred i ispod helikoptera te tlo s obje strane helikoptera; i

6. svjetlima koja su u skladu s međunarodnim propisima za sprečavanje sudara na moru, ako je helikopter amfibijski.

CAT.IDE.H.125 Dnevne operacije prema VFR-u - instrumenti za letenje i navigaciju i pridružena oprema

(a) Helikopteri kojima se operira danju prema VFR-u, moraju biti opremljeni sljedećom opremom, koja je na raspolaganju na pilotskom mjestu:

1. Uređaji za mjerenje i pokazivanje:

▼B

i. magnetskog smjera;

ii. vremena u satima, minutama i sekundama;

▼M15

iii. barometarske visine;

▼B

iv. indicirane zračne brzine;

v. vertikalne brzine;

vi. klizanja; i

vii. vanjske temperature zraka.

2. Uređaj koji pokazuje kada zahtijevani instrumenti za letenje nisu odgovarajuće napajani električnom energijom.

(b) Kada god su za operaciju potrebna dva pilota, drugi pilot mora imati na raspolaganju posebne uređaje za pokazivanje sljedećeg:

▼M15

1. barometarske visine;

▼B

2. indicirane zračne brzine;

3. vertikalne brzine; i

4. klizanja.

(c) Helikopteri s MTCOM-om većim od 3 175 kg i helikopteri kojima se operira iznad vode izvan vidnog dosega kopna, ili kada je vidljivost manja od 1 500 m, moraju biti opremljeni uređajem za mjerenje i pokazivanje:

1. uzdužnog položaja; i

2. smjera.

(d) Kod helikoptera s MTCOM-om većim od 3 175 kg ili MOPSC-om većim od devet, na raspolaganju mora biti oprema za sprečavanje kvarova sustava za pokazivanje zračne brzine radi kondenzacije ili zaleđivanja.

CAT.IDE.H.130 Operacije prema IFR-u ili noću – instrumenti za letenje i navigaciju i pridružena oprema

Helikopteri kojima se operira prema VFR-u noću ili prema IFR-u, moraju biti opremljeni sljedećom opremom, koja je na raspolaganju na pilotskom mjestu:

(a) Uređajima za mjerenje i pokazivanje:

1. magnetskog smjera;

2. vremena u satima, minutama i sekundama;

3. indicirane zračne brzine;

4. vertikalne brzine;

5. klizanja;

6. uzdužnog položaja;

7. stabiliziranog smjera; i

8. vanjske temperature zraka.

▼M15

(b) Dvama uređajima za mjerenje i pokazivanje barometarske visine. Kod jednopilotnih noćnih operacija prema VFR-u jedan tlačni visinomjer može se zamijeniti radiovisinomjerom.

▼B

(c) Uređajem koji pokazuje kada zahtijevani instrumenti za letenje nisu odgovarajuće napajani električnom energijom.

(d) Uređajem za sprečavanje kvarova sustava za pokazivanje zračne brzine koji se zahtijevaju u točki (a) podtočki 3. i u točki (h) podtočki 2., radi kondenzacije ili zaleđivanja.

(e) Sredstvom za obavješćivanje letačke posade o kvaru uređaja koji se zahtijeva točkom (d), za helikoptere:

1. za koje je individualna CofA bila izdana 1. kolovoza 1999. ili kasnije; ili

2. za koje je individualna CofA bila izdana prije 1. kolovoza 1999., čiji je MTCOM veći od 3 175 kg i MOPSC veći od devet.

(f) Rezervnim uređajem za mjerenje i pokazivanje uzdužnog položaja, koji:

1. se neprekidno napaja tijekom uobičajene operacije te se u slučaju potpunog kvara uobičajenog sustava za opskrbu električnom energijom, napaja iz izvora koji je neovisan o uobičajenom sustavu za opskrbu električnom energijom;

2. djeluje neovisno o bilo kojem drugom uređaju za mjerenje i pokazivanje uzdužnog položaja;

3. se može koristiti s bilo kojeg pilotskog mjesta;

4. uključuje se automatski nakon potpunog kvara uobičajenog sustava za opskrbu električnom energijom;

5. nakon potpunog kvara uobičajenog sustava za opskrbu električnom energijom, uzimajući u obzir druga opterećenja sustava za opskrbu električnom energijom u hitnim slučajevima i operativne postupke, omogućava pouzdanu operaciju još najmanje 30 minuta ili, u slučaju leta iznad neprijateljskog terena ili iznad mora, onoliko vremena koliko je potrebno da se dođe do prikladnog alternativnog mjesta za slijetanje, ovisno o tome što je više;

6. osvijetljen je na odgovarajući način tijekom svih faza operacije; i

7. povezan je s uređajem za upozoravanje letačke posade, kada djeluje napajanjem iz svog namjenskog napajanja električnom energijom, uključujući i napajanje iz izvora energije za hitne slučajeve.

(g) Alternativnim izvorom statičkog tlaka za uređaje za mjerenje brzine, zračne brzine i vertikalne brzine.

(h) Kada god su za operaciju potrebna dva pilota, za drugog pilota posebnim uređajima za pokazivanje:

▼M15

1. barometarske visine;

▼B

2. indicirane zračne brzine;

3. vertikalne brzine;

4. klizanja;

5. uzdužnog položaja; i

6. stabiliziranog smjera.

▼B

(i) Za operacije prema IFR-u, držačem karte koji se nalazi na mjestu na kojem se karta može lako čita i na kojem se ona može osvijetliti za noćne letove.

CAT.IDE.H.135 Dodatna oprema za operacije s jednim pilotom prema IFR-u

Helikopteri kojima se obavljaju operacije prema IFR-u s jednim pilotom, moraju biti opremljeni autopilotom koji, najmanje, zadržava visinu i smjer letenja.

CAT.IDE.H.145 Radiovisinomjer

(a) Helikopteri kojima se leti iznad vode moraju biti opremljeni radiovisinomjerom koji može emitirati zvučno upozorenje na visini ispod unaprijed određene visine i vizualno upozorenje na visini koju odabere pilot, kada se operacija obavlja:

1. izvan vidnog dosega kopna;

2. pri vidljivosti manjoj od 1 500 m;

3. noću; ili

4. na udaljenosti od kopna, koja odgovara vremenu duljem od tri minute letenja pri uobičajenoj putnoj brzini.

CAT.IDE.H.160 Helikopterska oprema za otkrivanje vremenskih uvjeta

Helikopteri s MOPSC-om većim od devet kojima se operira prema IFR-u ili noću, moraju biti opremljeni helikopterskom opremom za otkrivanje vremenskih uvjeta kada trenutačna meteorološka izvješća pokazuju da se duž predviđene rute može očekivati olujno nevrijeme ili drugi opasni vremenski uvjeti, za koje se smatra da se mogu otkriti helikopterskom opremom za otkrivanje vremenskih uvjeta.

CAT.IDE.H.165 Dodatna oprema za noćne operacije u uvjetima zaleđivanja

(a) Helikopteri kojima se operira noću u očekivanim ili stvarnim uvjetima zaleđivanja, moraju biti opremljeni uređajem za osvjetljivanje ili otkrivanje nakupina leda.

(b) Uređaj za osvjetljivanje nakupina leda ne smije uzrokovati blještanje ili odsjaj koji bi onemogućili članove posade u obavljanju njihovih dužnosti.

CAT.IDE.H.170 Sustav interfona za letačku posadu

Helikopteri kojima operira više od jednog člana letačke posade, moraju biti opremljeni sustavom interfona za letačku posadu, uključujući komplete slušalica i mikrofona koji se nose na glavi, za sve članova letačke posade.

CAT.IDE.H.175 Sustav interfona za člana posade

Helikopteri moraju biti opremljeni sustavom interfona za člana posade, ako se u helikopteru nalazi član posade koji nije član letačke posade.

CAT.IDE.H.180 Sustav za obavješćivanje putnika

(a) Helikopteri s MOPSC-om većim od devet moraju biti opremljeni sustavom za obavješćivanje putnika, izuzev navedenog u točki (b).

(b) Bez obzira na točku (a), helikopteri s MOPSC-om većim od devet i manjim od 20 izuzimaju se od zahtjeva za opremljenošću sustavom za obavješćivanje putnika, ako:

▼B

1. je helikopter konstruiran bez pregradne stjenke između pilota i putnika; i

2. operator može dokazati da se tijekom leta glas pilota može čuti i razumjeti na svim putničkim sjedalima.

CAT.IDE.H.185 Uređaj za snimanje zvuka u pilotskoj kabini

(a) Uređajem za snimanje zvuka u pilotskoj kabini (CVR) moraju biti opremljene sljedeće vrste helikoptera:

1. svi helikopteri s MTCOM-om većim od 7 000 kg; i

2. helikopteri s MTCOM-om većim od 3 175 kg, za koje je individualna CofA prvi put izdana 1. siječnja 1987. ili kasnije.

(b) CVR mora imati mogućnost zadržavanja podatka snimljenih tijekom najmanje:

1. dva posljednja sata, za helikoptere iz točke (a) podtočke 1. i točke (a) podtočke 2., ako je individualna CofA prvi put izdana 1. siječnja 2016. ili kasnije;

2. posljednji sat za helikoptere iz točke (a) podtočke 1., kada je individualna CofA prvi put izdana 1. kolovoza 1999. ili kasnije i prije 1. siječnja 2016.;

3. posljednjih 30 minuta za helikoptere iz točke (a) podtočke 1., kada je individualna CofA prvi put izdana prije 1. kolovoza 1999.; ili

4. posljednjih 30 minuta za helikoptere iz točke (a) podtočke 2., kada je individualna CofA prvi put izdana prije 1. siječnja 2016.

▼M8

(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.

▼M8

(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.

▼B

CAT.IDE.H.190 Uređaji za snimanje podataka o letu

(a) Sljedeći helikopteri moraju biti opremljeni FDR-om, koji koristi digitalnu metodu snimanja i pohranjivanja podataka i za koji je na raspolaganju metoda brzog dohvata tih podataka s medija na koji su pohranjeni:

1. helikopteri s MTCOM-om većim od 3 175 kg za koje je individualna CofA prvi put izdana 1. kolovoza 1999. ili kasnije;

2. helikopteri s MTCOM-om većim od 7 000 kg ili s MOPSC-om većim od devet, za koje je individualna CofA prvi put izdana 1. siječnja 1989. ili kasnije, ali prije 1. kolovoza 1999.

(b) FDR snima parametre koji su potrebni za točno određivanje:

1. putanje leta, brzine, uzdužnog položaja, snage motora, operacije i konfiguracije, i ima mogućnost zadržavanja podataka snimljenih tijekom najmanje prethodnih 10 sati, za helikoptere iz točke (a) podtočke 1. za koje je individualna CofA prvi put izdana 1. siječnja 2016. ili kasnije;

2. putanje leta, brzine, uzdužnog položaja, snage motora i operacije, i ima mogućnost zadržavanja podataka snimljenih tijekom najmanje prethodnih osam sati, za helikoptere iz točke (a) podtočke 1., za koje je individualna CofA prvi put izdana prije 1. siječnja 2016.;

3. putanje leta, brzine, uzdužnog položaja, snage motora i operacije, i ima mogućnost zadržavanja podataka snimljenih tijekom najmanje prethodnih pet sati, za helikoptere iz točke (a) podtočke 2.

(c) Podaci se dobivaju iz izvora u helikopteru koji omogućavaju točnu korelaciju s informacijama koje se prikazuju letačkoj posadi.

▼B

(d) FDR počinje automatski snimati podatke prije nego što se helikopter može kretati na svoj pogon i automatski prestaje snimati nakon što se helikopter više ne može kretati na vlastiti pogon.

▼M8

(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.

▼M16

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

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

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

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

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

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

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

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

▼B

CAT.IDE.H.195 Snimanje podatkovnih veza

(a) Helikopteri za koje je individualna CofA prvi put izdana 8. travnja 2014. ili kasnije, koji imaju mogućnost komunikacije putem podatkovnih veza i koji moraju biti opremljeni CVR-om, snimaju pomoću uređaja za snimanje, kada je to primjenjivo, sljedeće:

1. poruke u okviru komunikacije putem podatkovne veze, povezane s komunikacijama s ATS-om, koje se šalju u helikopter i iz helikoptera, uključujući poruke koje se odnose na sljedeće aplikacije:

i. uspostavljanje podatkovne veze;

ii. komunikacija između kontrolora i pilota;

iii. usmjereni nadzor;

iv. informacije o letu;

▼B

v. koliko je to moguće s obzirom na arhitekturu sustava, nadzor nad emitiranjem iz zrakoplova;

vi. koliko je to moguće s obzirom na arhitekturu sustava, operativni kontrolni podaci zrakoplova;

vii. koliko je to moguće s obzirom na arhitekturu sustava, grafički prikazi;

2. informacije koje omogućavaju korelaciju s bilo kojim povezanim zapisima u vezi s komunikacijama putem podatkovne veze, koji su pohranjeni odvojeno od helikoptera; i

3. informacije o vremenu i prioritetu poruka unutar komunikacija putem podatkovne veze, uzimajući u obzir arhitekturu sustava.

(b) Uređaj za snimanje koristi digitalnu metodu snimanja i pohranjivanja podataka i informacija te mora biti na raspolaganju metoda za brzi dohvat tih podataka. Metoda snimanja omogućava da se podaci slažu s podacima snimljenim na zemlji.

(c) Uređaj za snimanje podataka mora imati mogućnost zadržavanja snimljenih podataka najmanje jednako dugo kako je u stavku CAT.IDE.H.185 navedeno za CVR-e.

▼M8

(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.

▼B

(e) Zahtjevi koji se primjenjuju na pokretanje i zaustavljanje uređaja za snimanje jednaki su zahtjevima koji se primjenjuju na pokretanje i zaustavljanje CVR-a navedenim u stavku CAT.IDE.H.185 točkama (d) i (e).

CAT.IDE.H.200 Kombinirani uređaj za snimanje podataka o letu i zvuka u pilotskoj kabini

Sukladnost sa zahtjevima za CVR i FDR može se postići upotrebom jednog kombiniranog uređaja za snimanje.

CAT.IDE.H.205 Sjedala, sigurnosni pojasevi, sigurnosni sustavi vezivanja i uređaji za sigurnosno vezivanje djece

(a) Helikopteri moraju biti opremljeni:

1. sjedalom ili ležajem za svaku osobu u helikopteru staru 24 mjeseci ili više;

2. sigurnosnim pojasom na svakom putničkom sjedalu i pojasevima za vezivanje za svaki ležaj;

▼B

3. sigurnosnim pojasom sa sustavom za zadržavanje gornjeg dijela trupa na svakom putničkom sjedalu za svakog putnika starog 24 mjeseci i više, za helikoptere za koje je individualna CofA prvi put izdana 1. kolovoza 1999. ili kasnije;

4. uređajem za sigurnosno vezivanje djece (CRD) za svaku osobu u helikopteru mlađu od 24 mjeseci;

5. sigurnosnim pojasom sa sustavom za zadržavanje gornjeg dijela trupa s ugrađenim uređajem koji pri brzom usporavanju automatski zadržava gornji dio trupa osobe koja sjedi na tom sjedalu, na svakom sjedalu letačke posade;

6. sigurnosnim pojasom sa sustavom za zadržavanje gornjeg dijela trupa na svakom sjedalu za najmanji zahtijevani broj članova kabinske posade.

(b) Sigurnosni pojas sa sustavom za zadržavanje gornjeg dijela trupa:

1. ima jednu točku za otkopčavanje; i

2. na sjedalima letačke posade i na sjedalima za najmanji zahtijevani broj članova kabinske posade, uključuje dvije ramene trake i sigurnosni pojas koji se mogu upotrebljavati neovisno.

CAT.IDE.H.210 Znakovi za vezivanje sigurnosnih pojaseva i zabranu pušenja

Helikopteri u kojima sa sjedala letačke posade nisu vidljiva sva putnička sjedala, moraju biti opremljeni uređajem kojim se svim putnicima i kabinskom osoblju pokazuje kada moraju zavezati sigurnosne pojaseve i kada pušenje nije dopušteno.

CAT.IDE.H.220 Komplet za prva pomoć

(a) Helikopteri moraju biti opremljeni najmanje jednim kompletom za prvu pomoć.

(b) Kompleti za prvu pomoć:

1. moraju biti lako dostupni za upotrebu;

2. moraju se obnavljati.

CAT.IDE.H.240 Dodatni kisik – helikopteri bez održavanja tlaka

Helikopteri bez održavanja tlaka kojima se obavljaju operacije na barometarskim visinama iznad 10 000 ft, moraju biti opremljeni dodatnom opremom za kisik, kojom se mogu pohraniti i razdijeliti zalihe kisika u skladu sa sljedećim tablicama.

▼B

Tablica 1.

Minimalni zahtjevi za kisik za kompleksne helikoptere bez održavanja tlaka

Opskrba za	Trajanje i barometarska visina kabine
1. Osobe koje su na svojoj dužnosti u pilotskoj kabini i sjede na sjedalima u pilotskoj kabini i članove posade koji pomažu letačkoj posadi pri njihovim dužnostima	Cijelo vrijeme leta na barometarskim visinama iznad 10 000 ft.
2. Zahtijevane članove kabinske posade	Cijelo vrijeme leta na barometarskim visinama iznad 13 000 ft i za svako razdoblje duže od 30 minuta na barometarskim visinama iznad 10 000 ft, ali ne iznad 13 000 ft.
3. Dodatne članove posade i 100 % putnika (*)	Cijelo vrijeme leta na barometarskim visinama iznad 13 000 ft.
4. 10 % putnika (*)	Cijelo vrijeme leta nakon 30 minuta na barometarskim visinama većim od 10 000 ft, ali ne većima od 13 000 ft.

(*) Broj putnika u tablici 1. odnosi se na putnike koji se uistinu prevoze u helikopteru uključujući osobe mlađe od 24 mjeseci.

Tablica 2.

Minimalni zahtjevi za kisik za nekompleksne helikoptere bez održavanja tlaka

Opskrba za	Trajanje i barometarska visina kabine
1. Osobe koje su na svojoj dužnosti u pilotskoj kabini i sjede na sjedalima u pilotskoj kabini, članove posade koji pomažu letačkoj posadi pri njihovim dužnostima, i zahtijevane članove kabinske posade	Cijelo vrijeme leta na barometarskim visinama iznad 13 000 ft i za svako razdoblje duže od 30 minuta na barometarskim visinama iznad 10 000 ft, ali ne iznad 13 000 ft.
2. Dodatne članove posade i 100 % putnika (*)	Cijelo vrijeme leta na barometarskim visinama iznad 13 000 ft.
3. 10 % putnika (*)	Cijelo vrijeme leta nakon 30 minuta na barometarskim visinama većim od 10 000 ft, ali ne većima od 13 000 ft.

(*) Broj putnika u tablici 2. odnosi se na putnike koji se uistinu prevoze u helikopteru uključujući osobe mlađe od 24 mjeseci.

CAT.IDE.H.250 Ručni aparati za gašenje požara

(a) Helikopteri moraju biti opremljeni najmanje jednim ručnim aparatom za gašenje požara u pilotskoj kabini.

▼B

(b) Najmanje jedan ručni aparat za gašenje požara mora biti smješten u svakoj kuhinji koja se ne nalazi u glavnoj putničkoj kabini, ili lako dostupan za upotrebu u njoj.

(c) Najmanje jedan ručni aparat za gašenje požara mora biti na raspolaganju za upotrebu u svakome odjeljku za teret kojem članovi posade mogu pristupiti tijekom leta.

(d) Vrsta i količina sredstva za gašenje za zahtijevane aparate za gašenje požara, moraju biti primjereni vrsti požara koji se može dogoditi u odjeljku u kojem se predviđa upotreba aparata, a u odjeljcima u kojima se nalaze ljudi, moraju biti takvi da se opasnost od koncentracije štetnog plina svede na najmanju moguću mjeru.

(e) Helikopteri moraju biti opremljeni najmanje brojem ručnih aparata za gašenje požara u skladu s tablicom 1., koji su smješteni na odgovarajući način kako bi bili primjereno dostupni za upotrebu u svakoj putničkoj kabini.

Tablica 1.

Broj ručnih aparata za gašenje požara

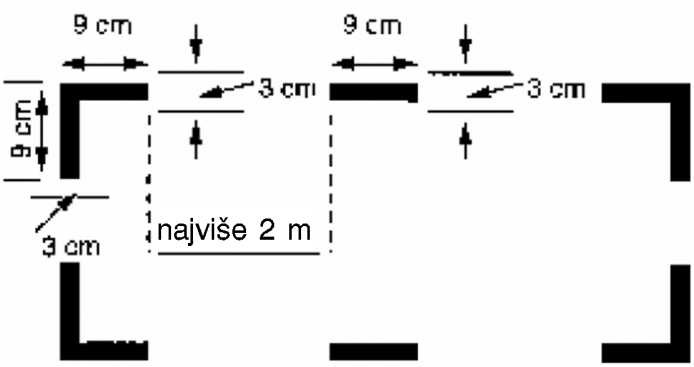
MOPSC	Broj aparata za gašenje požara
7 - 30	1
31 - 60	2
61 - 200	3

CAT.IDE.H.260 Označivanje mjesta za prodor u helikopter

Ako su na trupu helikoptera označena mjesta prikladna za prodor spasilačkih ekipa u helikopter u hitnim slučajevima, takva se mjesta označuju na način prikazan na slici 1.

Slika 1.

Oznaka mjesta za prodor u helikopter



CAT.IDE.H.270 Megafoni

Helikopteri s MOPSC-om većim od 19, moraju biti opremljeni jednim prijenosnim baterijskim megafonom, koji je tijekom evakuacije u hitnim slučajevima lako dostupan članovima posade za upotrebu.

CAT.IDE.H.275 Osvjetljenje i oznake za hitne slučajeve

(a) Helikopteri s MOPSC-om većim od 19, moraju biti opremljeni:

▼B

1. sustavom za osvjetljenje u hitnim slučajevima koji ima neovisno napajanje energijom, za osiguravanje izvora općeg osvjetljenja kabine i za olakšavanja evakuacije helikoptera; i

2. oznakama izlaza za hitne slučajeve i znakovima za određivanje položaja koji su vidljivi pri dnevnom svjetlu ili u mraku.

(b) Helikopteri moraju biti opremljeni oznakama izlaza za hitne slučajeve koji su vidljivi pri dnevnom svjetlu ili u mraku:

1. u klasi performanse 1 ili 2 na letovima iznad vode na udaljenosti od kopna, koja odgovara vremenu duljem od 10 minuta letenja pri uobičajenoj putnoj brzini;

2. u klasi performanse 3 na letovima iznad vode na udaljenosti koja odgovara vremenu duljem od tri minuta letenja pri uobičajenoj putnoj brzini.

CAT.IDE.H.280 Odašiljač signala za lociranje u hitnim slučajevima (ELT)

(a) Helikopteri moraju biti opremljeni najmanje jednim automatskim ELT-om.

▼M9

_____

▼B

(c) ELT bilo kojeg tipa mora imati mogućnost emitiranja istodobno na 121,5 MHz i na 406 MHz.

CAT.IDE.H.290 Prsluci za spašavanje

(a) Helikopteri moraju biti opremljeni prslucima za spašavanje za svaku osobu koja se nalazi u helikopteru ili odgovarajućim plutajućim uređajima za svaku osobu u helikopteru mlađu od 24 mjeseci, smještenim na mjestu koje je lako dostupno sa sjedala ili ležaja osobe za čiju je upotrebu predviđen, kada se obavljaju operacije u:

1. klasi performanse 1 ili 2 na letovima iznad vode na udaljenosti od kopna, koja odgovara vremenu duljem od 10 minuta letenja pri uobičajenoj putnoj brzini;

2. klasi performanse 3 na letovima iznad vode, izvan autorotacijske razdaljine od kopna;

3. klasi performanse 2 ili 3 kada se polijeće ili slijeće na aerodrom ili operativnu površinu na kojima je putanja polijetanja ili putanja slijetanja iznad vode.

(b) Svaki prsluk za spašavanje ili odgovarajući pojedinačni plutajući uređaj mora biti opremljen električnim osvjetljenjem, u svrhu olakšavanja pronalaženja osoba.

▼M9

CAT.IDE.H.295 Odijela za preživljavanje posade

Svaki član posade na sebi nosi odijelo za preživljavanje dok obavlja operacije u klasi performanse 3 na letovima iznad vode izvan autorotacijske razdaljine od kopna ili razdaljine od kopna za sigurno prisilno slijetanje, kada vremenski izvještaj ili prognoze koje su na raspolaganju zapovjedniku pokazuju da će temperatura mora tijekom leta biti niža od plus 10 °C.

▼B

CAT.IDE.H.300 Splavi za spašavanje, ELT-ovi za preživljavanje i oprema za preživljavanje na produženim letovima iznad vode

Helikopteri kojima se operira:

(a) u klasi performanse 1 ili 2 na letovima iznad vode na udaljenosti od kopna koja odgovara vremenu duljem od 10 minuta letenja pri uobičajenoj putnoj brzini;

▼B

(b) u klasi performanse 3 na letovima iznad vode na udaljenosti koja odgovara vremenu duljem od tri minuta letenja pri uobičajenoj putnoj brzini, moraju biti opremljeni:

1. u slučaju helikoptera u kojem se prevozi manje od 12 osoba, najmanje jednom splavi za spašavanje čiji nominalni kapacitet nije manji od maksimalnog broja osoba u helikopteru, koja je spremljena tako da u hitnim slučajevima omogućava trenutačnu upotrebu;

2. u slučaju helikoptera u kojem se prevozi više od 11 osoba, najmanje dvjema splavima za spašavanje koje su spremljene tako da u hitnim slučajevima omogućavaju trenutačnu upotrebu, i koje su obje zajedno dostatne za prihvat svih osoba koje se mogu nalaziti u helikopteru i, ako se jedna od njih izgubi, preostala(-e) splav(i) za spašavanje ima(ju) kapacitet prekoračenja dovoljan za prihvat svih osoba u helikopteru;

3. najmanje jednim ELT-om za preživljavanje (ELT(S)) za svaku zahtijevanu splav za spašavanje; i

4. opremom za spašavanje života, uključujući sredstva za održavanje na životu, kako je primjereno za predviđeni let.

CAT.IDE.H.305 Oprema za preživljavanje

Helikopteri kojima se leti iznad područja u kojima bi potraga i spašavanje bili posebno teški, moraju biti opremljeni:

(a) signalnom opremom za odašiljanje signala za opasnost;

(b) najmanje jednim ELT(S)-om; i

(c) dodatnom opremom za preživljavanje za rutu kojom se leti, uzimajući u obzir broj osoba u helikopteru.

▼M9

_____

▼B

CAT.IDE.H.315 Helikopteri certificirani za operacije na vodi – razna oprema

Helikopteri certificirani za operacije na vodi moraju biti opremljeni:

▼M15

(a) sidrom i drugom opremom potrebnom za omogućavanje priveza, sidrenja ili manevriranja helikoptera na vodi, koji su primjereni njegovoj veličini, masi i karakteristikama u vezi s njegovim upravljanjem; i

▼B

(b) opremom za davanje zvučnih signala koji su propisani u međunarodnim propisima za sprečavanje sudara na moru, kada je to primjereno.

▼M15

CAT.IDE.H.320 Svi helikopteri na letovima iznad vode – prisilno slijetanje na vodu

(a) Helikopteri moraju biti konstruirani za slijetanje na vodu ili certificirani za prisilno slijetanje na vodu u skladu s relevantnim certifikacijskim specifikacijama kad se upotrebljavaju za operacije klase performanse 1 ili 2 za letove iznad vode u neprijateljskom okolišu na udaljenosti od kopna koja odgovara vremenu duljem od 10 minuta letenja pri uobičajenoj brzini krstarenja.

(b) Helikopteri moraju biti konstruirani za slijetanje na vodu ili certificirani za prisilno slijetanje na vodu u skladu s relevantnim certifikacijskim specifikacijama ili moraju imati opremu za plutanje za hitne slučajeve kad se njima obavljaju operacije:

1. u klasi performanse 1 ili 2 na letovima iznad vode u okolišu koji nije neprijateljski na udaljenosti od kopna koja odgovara vremenu duljem od 10 minuta letenja pri uobičajenoj brzini krstarenja;

▼M15

2. u klasi performanse 2 kada polijeću ili slijeću iznad vode, osim u slučaju operacija helikopterske hitne medicinske pomoći (HEMS) kad se radi minimiziranja izloženosti slijetanje ili polijetanje na operativnoj površini HEMS-a smještenoj u gusto naseljenom području obavlja iznad vode;

3. u klasi performanse 3 na letovima iznad vode na udaljenosti od kopna koja je veća od sigurne razdaljine za prisilno slijetanje.

▼B

CAT.IDE.H.325 Slušalice

Kada god se zahtijeva radiokomunikacijski i/ili radionavigacijski sustav, helikopteri moraju biti opremljeni slušalicama s ugrađenim mikrofonom ili sličnim uređajem i tipkom za aktiviranje predajnika na komandama leta, za svakog zahtijevanog pilota i/ili člana posade na njihovim dodijeljenim radnim mjestima.

CAT.IDE.H.330 Radiokomunikacijska oprema

(a) Helikopteri moraju biti opremljeni radiokomunikacijskom opremom koja se zahtijeva u skladu sa primjenjivim zahtjevima u pogledu zračnog prostora.

(b) Radiokomunikacijska oprema mora imati mogućnost komunikacije na zrakoplovnoj frekvenciji za nuždu 121,5 MHz.

CAT.IDE.H.335 Ploča za izbor zvuka

Helikopteri kojima se operira prema IFR-u moraju biti opremljeni pločom za izbor zvuka, koja se može upotrebljavati s mjesta svakog zahtijevanog člana letačke posade.

CAT.IDE.H.340 Radio oprema za operacije prema VFR-u na rutama na kojima se navigacija obavlja prema vizualnim orijentirima

Helikopteri kojima se operira prema VFR-u na rutama na kojima se navigacija može obavljati prema vizualnim orijentirima, moraju biti opremljeni radiokomunikacijskom opremom koja u uobičajenim uvjetima širenja radijskih valova mora omogućavati sljedeće:

(a) komunikaciju s odgovarajućim zemaljskim postajama;

(b) komunikaciju s odgovarajućim ATC postajama s bilo koje točke u kontroliranom zračnom prostoru unutar kojeg se namjerava letjeti; i

(c) primanje meteoroloških informacija.

▼M16

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

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

▼B

(b) Radiokomunikacijska oprema uključuje najmanje dva nezavisna radio komunikacijska sustava koji su u uobičajenim operativnim uvjetima potrebni za komunikaciju s odgovarajućom zemaljskom postajom s bilo koje točke na ruti, uključujući odstupanja s rute.

(c) Helikopteri moraju imati dostatnu navigacijsku opremu, kako bi se osiguralo da u slučaju kvara jednog elementa opreme u bilo kojoj fazi leta, preostala oprema omogućava sigurnu navigaciju u skladu s planom leta.

▼B

(d) Helikopteri koji se upotrebljavaju za letove u kojima se planira slijetanje u IMC-u, moraju biti opremljeni odgovarajućom opremom koja omogućava vođenje do točke od koje se može izvesti vizualno slijetanje za svaki aerodrom na koji je planirano slijetanje u IMC-u i za bilo koji određeni alternativni aerodrom.

▼M9

(e) Za PBN operacije zrakoplov ispunjava zahtjeve u pogledu certifikacije plovidbenosti za odgovarajuće navigacijske specifikacije.

▼B

CAT.IDE.H.350 Trasponder

Helikopteri moraju biti opremljeni sekundarnim nadzornim radarom za izvješćivanje o barometarskoj visini (SSR) i bilo kojom drugom mogućnošću SSR transpondera koja se zahtijeva za rutu kojom se leti.

▼M9

CAT.IDE.H.355 Upravljanje bazama zrakoplovnih podataka

(a) Baze zrakoplovnih podataka koje se upotrebljavaju u aplikacijama certificiranih sustava zrakoplova ispunjavaju zahtjeve u pogledu kvalitete podataka koji su odgovarajući za predviđenu uporabu podataka.

(b) Operator osigurava pravovremenu raspodjelu i uključivanje aktualnih i neizmijenjenih baza zrakoplovnih podataka svim zrakoplovima kojima su potrebni.

(c) Bez obzira na sve druge zahtjeve u pogledu izvješćivanja o događajima utvrđene u Uredbi (EU) br. 376/2014, operator izvješćuje pružatelja baze podataka o slučajevima pogrešnih, nedosljednih ili nedostajućih podataka za koje je razumno očekivati da bi mogli predstavljati opasnost za sigurnost leta.

U takvim slučajevima operator obavješćuje letačku posadu i ostalo predmetno osoblje te osigurava da se predmetni podaci ne upotrebljavaju.

▼M14

_____

▼M11

_____

▼B

PRILOG V.

POSEBNA ODOBRENJA

[DIO-SPA]

PODDIO A

OPĆI ZAHTJEVI

▼M15

SPA.GEN.100 Nadležno tijelo

(a) Nadležno je tijelo za izdavanje posebnog odobrenja:

1. za komercijalnog operatora: tijelo države članice u kojoj operator ima glavno sjedište;

2. za nekomercijalnog operatora: tijelo države u kojoj operator ima glavno sjedište, poslovni nastan ili boravište.

(b) Neovisno o podtočki (a) podpodtočki 2., primjenjivi zahtjevi iz ovog Priloga za odobrenje sljedećih operacija ne primjenjuju se na nekomercijalnog operatora koji upravlja zrakoplovom registriranim u trećoj zemlji ako je država registracije treća zemlja koja je izdala ta odobrenja:

1. navigacija temeljena na performansama (PBN);

2. specifikacije minimalne navigacijske performanse (MNPS);

3. minimum smanjenog vertikalnog razdvajanja zračnog prostora (RVSM);

4. operacije pri smanjenoj vidljivosti (LVO).

▼B

SPA.GEN.105 Zahtjev za posebno odobrenje

(a) Operator koji podnosi zahtjev za prvotno izdavanje posebnog odobrenja, dostavlja nadležnom tijelu dokumentaciju koja se zahtijeva u odgovarajućem poddijelu, zajedno sa sljedećim informacijama:

1. ime, adresa i adresa za dostavu poštanskih pošiljaka podnositelja zahtjeva;

2. opis predviđene operacije.

(b) Operator dostavlja nadležnom tijelu sljedeće dokaze:

1. dokaz o sukladnosti sa zahtjevima odgovarajućeg poddijela;

▼M2

2. dokaz da su u obzir uzeti odgovarajući elementi određeni u obveznom dijelu podataka o operativnoj prikladnosti utvrđenih u skladu s Uredbom (EU) br. 748/2012.

▼B

(c) Operator čuva evidencije koje se odnose na točke (a) i (b) najmanje tijekom trajanja operacije za koju se zahtijeva posebno odobrenje, ili, prema potrebi, u skladu s Prilogom III. (dio-ORO).

SPA.GEN.110 Povlastice operatora koji ima posebno odobrenje

▼M1

Raspon aktivnosti za čije obavljanje operator ima odobrenje dokumentira se i navodi:

(a) za operatore koji imaju svjedodžbu zračnog prometa (AOC) u operativnim specifikacijama AOC-a.

(b) za ostale operatore u popisu posebnih odobrenja.

▼B

SPA.GEN.115 Promjene posebnog odobrenja

Kada promjene utječu na uvjete posebnog odobrenja, operator mora nadležnom tijelu dostaviti relevantnu dokumentaciju i dobiti prethodno odobrenje za operaciju.

▼M2

SPA.GEN.120 Trajna valjanost posebnog odobrenja

Posebna odobrenja izdaju se na neograničeni rok i ostaju valjana dok operator ispunjava zahtjeve povezane s posebnim odobrenjem i poštuje odgovarajuće elemente definirane u obveznom dijelu podataka o operativnoj prikladnosti utvrđenih u skladu s Uredbom (EU) br. 748/2012.

▼B

PODDIO B

OPERACIJE PRI KOJIMA SE KORISTI NAVIGACIJA TEMELJENA NA PERFORMANSAMA (PBN)

▼M9

SPA.PBN.100 PBN operacije

(a) Zahtijeva se odobrenje za svaku od sljedećih PBN specifikacija:

1. RNP AR APCH i

2. RNP 0.3 za helikopterske operacije.

(b) Odobrenjem za RNP AR APCH operacije dopuštaju se operacije po javnim postupcima instrumentalnog prilaženja koji ispunjavaju primjenjive kriterije ICAO-a u pogledu oblikovanja postupka.

(c) Posebno odobrenje postupka za RNP AR APCH ili RNP 0.3 operacije zahtijeva se za privatne postupke instrumentalnog prilaženja ili bilo koji javni postupak instrumentalnog prilaženja koji ne ispunjava primjenjive kriterije ICAO-a u pogledu oblikovanja postupka, ili ako je odobrenje propisano u zborniku zrakoplovnih informacija (AIP) ili ga zahtijeva nadležno tijelo.

SPA.PBN.105 Operativno odobrenje za PBN

Kako bi od nadležnog tijela dobio posebno odobrenje za PBN, operator dostavlja dokaze:

(a) da je relevantno odobrenje plovidbenosti, odgovarajuće za predviđenu PBN operaciju, navedeno u AFM-u ili drugom dokumentu odobrenom od tijela koje je izdalo certifikat u okviru ocjene plovidbenosti ili se temelji na takvom odobrenju;

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

(c) da je izvršena ocjena sigurnosti;

(d) da su uspostavljeni operativni postupci, navodeći:

1. opremu koja se mora nositi u zrakoplovu, uključujući njezina operativna ograničenja i odgovarajuće unose u popis minimalne opreme (MEL),

2. sastav, kvalifikacije i iskustvo letačke posade,

▼M9

3. postupke u uobičajenim, neuobičajenim i izvanrednim situacijama; i

4. podatke o upravljanju elektroničkim navigacijskim podacima;

(e) da je utvrđen popis događaja o kojima treba izvješćivati i

(f) da je, ako je primjenjivo, za RNP AR APCH operacije utvrđen program upravljanja za nadzor RNP-a.

▼B

PODDIO C

OPERACIJE SA SPECIFICIRANOM MINIMALNOM NAVIGACIJSKOM PERFORMANSOM (MNPS)

SPA.MNPS.100 MNPS operacije

Zrakoplovom se mogu obavljati operacije u određenom zračnom prostoru u kojem se primjenjuju specifikacije minimalne navigacijske performanse (MNPS) u skladu s regionalnim dopunskim postupcima kada su uspostavljene specifikacije minimalne navigacijske performanse, samo ako je operator dobio odobrenje nadležnog tijela za obavljanje takvih operacija.

SPA.MNPS.105 Operativno odobrenje za MNPS

Kako bi od nadležnog tijela dobio operativno odobrenje za MNPS, operator dostavlja dokaze:

(a) da navigacijska oprema ispunjava zahtjeve u pogledu performanse;

(b) da su navigacijski zasloni, indikatori i komande vidljivi i upravljivi za bilo kojeg pilota kada sjedi na svom radnom mjestu;

(c) da je uspostavljen program osposobljavanja za članove letačke posade koji su uključeni u obavljanje tih operacija;

(d) da su uspostavljeni operativni postupci, navodeći:

1. opremu koja se mora nositi u zrakoplovu, uključujući njezina operativna ograničenja i odgovarajuće unose u MEL-u;

2. sastav letačke posade i zahtjeve u pogledu njihovog iskustva;

3. uobičajene postupke;

4. postupke u izvanrednim situacijama, uključujući one koje je odredilo nadležno tijelo odgovorno za dotični zračni prostor;

5. praćenje i prijavljivanje nezgoda.

PODDIO D

OPERACIJE U ZRAČNOM PROSTORU SA SMANJENIM MINIMUMIMA VERTIKALNOG RAZDVAJANJA (RVSM)

SPA.RVSM.100 RVSM operacije

Zrakoplovom se mogu obavljati operacije u određenom zračnom prostoru u kojem se između razine leta (FL) 290 i FL 410, uključivo, primjenjuje minimum vertikalnog razdvajanja od 300 m (1 000 ft), samo ako je operator dobio odobrenje nadležnog tijela za obavljanje takvih operacija.

▼B

SPA.RVSM.105 Operativno odobrenje za RVSM

Kako bi od nadležnog tijela dobio operativno odobrenje za RVSM, operator dostavlja dokaze:

(a) da je dobio odgovarajuće odobrenje plovidbenosti za RVSM;

(b) da su uspostavljeni postupci za praćenje i prijavljivanje pogrešaka pri održavanju visine;

(c) da je uspostavljen program osposobljavanja za članove letačke posade koji su uključeni u obavljanje tih operacija;

(d) da su uspostavljeni operativni postupci, navodeći:

1. opremu koja se mora nositi u zrakoplovu, uključujući njezina operativna ograničenja i odgovarajuće unose u MEL-u;

2. sastav letačke posade i zahtjeve u pogledu njihovog iskustva;

3. planiranje leta;

4. postupke prije uzletanja;

5. postupke prije ulaza u RVSM zračni prostor;

6. postupke tijekom leta;

7. postupke poslije leta;

8. prijavljivanje nezgoda;

9. posebne regionalne operativne postupke.

SPA.RVSM.110 Zahtjeviu pogledu opreme za RVSM

Zrakoplov koji se upotrebljava za RVSM zračni prostor, mora biti opremljen:

(a) dvama neovisnim sustavima za mjerenje visine;

(b) sustavom za upozoravanje na visinu.

(c) automatskim sustavom za kontrolu visine;

(d) transponderom sekundarnog nadzornog radara (SSR) sa sustavom za javljanje podatka o visini, koji se može spojiti sa sustavom za mjerenje visine koji se koristi za kontrolu visine.

SPA.RVSM.115 Pogreške RVSM-a u vezi s održavanjem visine

(a) Operator izvješćuje o evidentiranim ili priopćenim pogreškama u vezi s održavanjem visine, koje su uzrokovane kvarom opreme zrakoplova ili su operativne prirode, a koje su jednake ili veće od:

1. ukupne vertikalne greške (TVE), koja je ± 90 m (± 300 ft);

2. pogreške sustava za mjerenje visine (ASE), koja je ± 75 m (± 245 ft); i

3. dodijeljenog odstupanja od visine (AAD), koje je ± 90 m (± 30 ft).

▼B

(b) Izvješća o ovakvim događajima šalju se nadležnom tijelu u roku od 72 sata. Izvješća uključuju prvotnu analizu uzročnih čimbenika i mjere koje su poduzete za sprečavanje ponavljanja događaja.

(c) Kada evidentira pogrešku održavanja visine ili o njoj primi obavijest, operator trenutačno poduzima mjere za otklanjanje uvjeta koji su uzrokovali pogreške i podnosi izvješće o daljnjim mjerama, ako nadležno tijelo to zahtijeva.

PODDIO E

▼M21

OPERACIJE PRI SMANJENOJ VIDLJIVOSTI (LVO) I OPERACIJE S OPERATIVNIM ODOBRENJIMA

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.

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.

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.

_____

▼M21

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.

▼B

SPA.LVO.125 Operativni postupci

(a) Operator uspostavlja postupke i upute koji se upotrebljavaju za LVO-e. Ti su postupci i upute uključeni u operativni priručnik ili priručnik o postupcima i sadrže zadaće članova letačke posade tijekom taksiranja, uzlijetanja, prilaženja, ravnanja, slijetanja, zaustavljanja i neuspjelog prilaženja, prema potrebi.

(b) Prije započinjanja LVO-a, glavni pilot/zapovjednik mora se uvjeriti:

1. da je status vizualne i nevizualne opreme dostatan;

2. da su na snazi odgovarajući LVP-i u skladu s informacijama primljenim od službe operativnih usluga u zračnom prometu (ATS);

3. da su članovi letačke posade pravilno kvalificirani.

SPA.LVO.130 Minimalna oprema

(a) Operator uključuje minimalnu opremu, koja mora biti u ispravnom stanju na početku obavljanja LVO-a, u skladu s letačkim priručnikom zrakoplova (AFM) ili drugim odobrenim dokumentom u operativnom priručniku ili priručniku o postupcima, kako je primjenjivo.

(b) Glavni pilot/zapovjednik mora se uvjeriti da su status zrakoplova i relevantnih sustava u njemu odgovarajući za posebnu operaciju koju namjerava izvesti.

PODDIO F

OPERACIJE POVEĆANOG DOLETA S DVOMOTORNIM AVIONIMA (ETOPS)

SPA.ETOPS.100 ETOPS

U operacijama komercijalnog zračnog prijevoza, dvomotornim avionima se obavljaju operacije izvan praga udaljenosti određene u skladu sa stavkom CAT.OP.MPA.140, samo ako je nadležno tijelo operatoru izdalo operativno odobrenje za ETOPS.

▼B

SPA.ETOPS.105 Operativno odobrenje za ETOPS

Kako bi od nadležnog tijela dobio operativno odobrenje za ETOPS, operator mora dostaviti dokaz:

(a) da za kombinaciju aviona/motora ima odobrenje projekta tipa i pouzdanosti za ETOPS, za predviđenu operaciju;

(b) da je uspostavljen program osposobljavanja za članove letačke posade i drugo operativno osoblje uključeno u ove operacije i da su članovi letačke posade i drugo uključeno operativno osoblje primjereno kvalificirani za obavljanje predviđene operacije;

(c) da su organizacija i iskustvo operatora odgovarajući za podršku predviđene operacije;

(d) da su uspostavljeni operativni postupci.

SPA.ETOPS.110 Alternativni ETOPS aerodrom na ruti

(a) Alternativni ETOPS aerodrom na ruti smatra se odgovarajućim, ako je aerodrom u očekivano vrijeme upotrebe na raspolaganju i ako je opremljen potrebnim pomoćnim uslugama kao što su operativne usluge u zračnom prometu (ATS), dovoljna rasvjeta, komunikacije, meteorološka izvješća, navigacijska potpora i službe za hitne slučajeve, i ako ima na raspolaganju najmanje jedan postupak instrumentalnog prilaženja.

(b) Prije obavljanja ETOPS leta, operator osigurava da je dostupan odgovarajući alternativni ETOPS aerodrom na ruti, bilo unutar vremena preusmjeravanja koje je odobrio operator ili unutar vremena preusmjeravanja koje se temelji na statusu upotrebljivosti aviona dobivenom na temelju MEL-a, ovisno o tome što je kraće.

(c) Operator navodi u operativnom planu leta i ATS planu leta bilo koji(-e) zahtijevani(-e) alternativni(-e) ETOPS aerodrom(-e) na ruti.

SPA.ETOPS.115 Minimumi za planiranje alternativnog ETOPS aerodroma na ruti

(a) Operator odabire aerodrom kao alternativni ETOPS aerodrom na ruti, samo kada odgovarajuća meteorološka izvješća ili prognoze, ili bilo koja njihova kombinacija, pokazuju da će u razdoblju od predviđenog vremena slijetanja do jedan sat nakon najkasnijeg mogućeg vremena slijetanja, uvjeti biti na planiranim minimumima ili iznad planiranih minimuma izračunatih dodavanjem dodatnih ograničenja iz tablice 1.

(b) Operator mora u operativni priručnik uključiti metodu za određivanje opeativnih minimuma na planiranom alternativnom ETOPS aerodromu na ruti.

Tablica 1.

Minimumi za planiranje alternativnog ETOPS aerodroma na ruti

Vrsta prilaženja	Minimumi za planiranje
Precizno prilaženje	DA/H + 200 ft RVR/VIS + 800 m (*)
Neprecizno prilaženje ili kružno prilaženje	MDA/H + 400 ft (*) RVR/VIS + 1 500 m

(*) VIS: vidljivost; MDA/H: minimalna apsolutna visina/visina poniranja.

▼B

PODDIO G

PRIJEVOZ OPASNIH ROBA

▼M4

SPA.DG.100 Prijevoz opasnog tereta

Osim kako je predviđeno u Prilogu IV. (dio-CAT), Prilogu VI. (dio-NCC), Prilogu VII. (dio-NCO) i Prilogu VIII. (dio-SPO), operater može obavljati zračni prijevoz opasnog tereta samo ako ima odobrenje nadležnog tijela.

▼B

SPA.DG.105 Odobrenje za prijevoz opasnih roba

Kako bi dobio odobrenje za prijevoz opasnih roba, operator mora, u skladu s tehničkim uputama:

(a) uspostaviti i održavati program osposobljavanja za svo uključeno osoblje i dokazati nadležnom tijelu da je svo osoblje odgovarajuće osposobljeno;

(b) uspostaviti operativne postupke, kako bi osigurao sigurno rukovanje opasnim robama u svim fazama zračnog prijevoza, koji sadrže informacije i upute o:

1. politici operatora u pogledu prijevoza opasnih roba;

2. zahtjevima za prihvaćanje, rukovanje, utovar, smještaj i razdvajanje opasnih roba;

3. mjerama koje se poduzimaju u slučaju nesreće ili nezgode zrakoplova kada se prevoze opasne robe;

4. reakcijama u hitnim situacijama koje uključuju opasne robe;

5. odstranjivanju bilo kojeg mogućeg onečišćenja;

6. dužnostima svog uključenog osoblja, posebno u vezi sa zemaljskim opsluživanjem i opsluživanjem zrakoplova;

7. pregledu radi otkrivanja oštećenja, curenja ili onečišćenja;

8. obavješćivanju o nesrećama i nezgodama s opasnim robama.

SPA.DG.110 Informacije i dokumentacija o opasnim robama

Operator mora, u skladu s tehničkim uputama:

(a) glavnom pilotu/zapovjedniku osigurati pisane informacije:

1. o opasnim robama koje će se prevoziti u zrakoplovu;

2. za upotrebu pri poduzimanju mjera u hitnim slučajevima tijekom leta;

(b) koristiti kontrolnu listu provjere za prihvaćanje;

(c) osigurati da je opasna roba praćena zahtijevanom prijevoznom ispravom (ispravama) za opasnu robu, kako ju je izradila osoba koja daje opasnu robu za zračni prijevoz, osim kada se informacije koje se odnose na opasnu robu daju u elektroničkom obliku;

(d) kada je prijevozna isprava predana u pisanom obliku, osigurati da se kopija isprave zadrži na zemlji gdje će joj se moći pristupiti u razumnom razdoblju, dok roba ne stigne na konačno odredište;

▼M15

(e) osigurati da se primjerak informacija za glavnog pilota ili zapovjednika zadrži na zemlji i da tom primjerku ili informacijama iz njega može lako pristupiti operativni kontrolor prometa, dispečer leta ili imenovano zemaljsko osoblje odgovorno za svoj dio letačkih operacija do završetka leta na koji se informacije odnose;

▼B

(f) čuvati kontrolnu listu za prihvaćanje, prijevoznu ispravu i informacije dane glavnom pilotu/zapovjedniku najmanje tri mjeseca nakon završetka leta;

(g) čuvati evidencije o osposobljavanju osoblja najmanje tri godine.

PODDIO H

HELIKOPTERSKE OPERACIJE UPOTREBOM SUSTAVA ZA NOĆNO GLEDANJE

SPA.NVIS.100 Operacije pomoću sustava za noćno gledanje (NVIS)

(a) Helikopterima se mogu obavljati noćne operacije prema VFR-u upotrebom NVIS-a, samo ako operator ima odobrenje nadležnog tijela.

(b) Za dobivanje odobrenja od nadležnog tijela, operator mora:

1. obavljati operacije u komercijalnom zračnom prijevozu (CAT) i imati CAT AOC u skladu s Prilogom III. (dio-ORO);

2. dokazati nadležnom tijelu:

i. sukladnost s primjenjivim zahtjevima sadržanim u ovom poddijelu;

ii. uspješnu integraciju svih elemenata NVIS-a.

SPA.NVIS.110 Zahtjevi u pogledu opreme za NVIS operacije

(a) Prije obavljanja NVIS operacija, za svaki helikopter i za svu povezana oprema za NVIS mora biti izdano relevantno odobrenje plovidbenosti u skladu s ►M4 Uredbom (EU) br. 748/2012 ◄.

▼M15

(b) *Radiovisinomjer.* Helikopter mora biti opremljen radiovisinomjerom koji može emitirati zvučno upozorenje na visini ispod unaprijed određene visine te zvučno i vizualno upozorenje na visini koju odabere pilot, koji se mogu trenutačno prepoznati tijekom svih faza NVIS leta.

▼B

(c) *Osvjetljenje zrakoplova kompatibilno s NVIS-om*. Za ublažavanje smanjenih perifernih vizualnih pokazatelja i radi potrebe za poboljšanjem sagledavanja situacije, potrebno je osigurati sljedeće:

1. reflektorsko osvjetljenje ploče s instrumentima koje je kompatibilno s NVIS-om, ako je instalirano, kojim se mogu osvijetliti svi bitni instrumenti za let;

2. funkcionalna svjetla kompatibilna s NVIS-om;

3. prenosivu bljeskalicu kompatibilnu s NVIS-om; i

4. način otklanjanja ili gašenja unutarnjih svjetala koja nisu kompatibilna s NVIS-om.

(d) *Dodatna oprema za NVIS*. Potrebno je osigurati sljedeću dodatnu opremu za NVIS:

▼B

1. rezervni ili sekundarni izvor energije za naočale za noćno gledanje (NVG);

2. kacigu s odgovarajućim nastavkom za NVG.

(e) Svi zahtijevani NVG-i za NVIS let moraju pripadati istoj vrsti, generaciji i modelu.

(f) *Kontinuirana plovidbenost*

1. Postupci za kontinuiranu plovidbenost uključuju informacije potrebne za obavljanje tekućeg održavanja i inspekcija opreme za NVIS ugrađene u helikopter i obuhvaćaju najmanje sljedeće:

i. vjetrobranska stakla i prozirne plohe helikoptera;

ii. rasvjetu za NVIS;

iii. NVG-e; i

iv. bilo koju dodatnu opremu za podršku operacija NVIS.

2. Bilo kakve naknadne izmjene ili održavanje zrakoplova moraju biti u skladu s odobrenjem plovidbenosti NVIS-a.

SPA.NVIS.120 Operativni minimumi NVIS-a

▼M21

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

▼B

(b) Operator određuje minimalnu visinu prijelaza, od koje se let može nastaviti prijelazom na potpomognuti let/iz potpomognutog leta.

SPA.NVIS.130 Zahtjevi u pogledu posade za operacije NVIS

(a) *Izbor*: Operator uspostavlja kriterije za izbor članova posade za zadaće povezane s NVIS-om.

(b) *Iskustvo*: Minimalno iskustvo za zapovjednika ne smije biti manje od 20 sati noćnog leta helikopterom prema VFR-u u ulozi glavnog pilota/zapovjednika, prije započinjanja osposobljavanja.

(c) *Operativno osposobljavanje*. Svi piloti moraju imati završeno operativno osposobljavanje u skladu s postupcima NVIS-a sadržanim u operativnom priručniku.

(d) *Nedavno iskustvo*. Svi piloti i članovi tehničke posade za NVIS koji obavljaju operacije NVIS, moraju imati izvedena tri NVIS leta u posljednjih 90 dana. Nedavno iskustvo se može ponovno uspostaviti letom za vježbu u helikopteru ili na odobrenom simulatoru cijelog leta (FFS), koji uključuje elemente iz točke (f) podtočke 1.

(e) *Sastav posade*. Minimalna posada je najveća između posada navedenih:

1. u letačkom priručniku zrakoplova (AFM);

2. za osnovnu djelatnost; ili

3. u operativnom odobrenju za operacije NVIS.

▼B

(f) *Osposobljavanje i provjeravanje posade*

1. Osposobljavanje i provjeravanje se obavlja u skladu s detaljnim nastavnim planom koji je odobrilo nadležno tijelo i koji je uključen u operativni priručnik.

2. Članovi posade

i. Programima osposobljavanja posade: unaprjeđuje se znanje o radnim uvjetima i opremi za NVIS; unaprjeđuje se koordinacija posade; uključene su mjere za minimiziranje rizika povezanih s dolaženjem u uvjetima smanjene vidljivosti te s uobičajenim i hitnim postupcima NVIS-a.

ii. Mjere iz točke (f) podtočke 2. alineje i., ocjenjuju se tijekom:

(A) noćnih provjera stručnosti; i

(B) linijskih provjera.

SPA.NVIS.140 Informacije i dokumentacija

Operator osigurava da se, kao dio njegovog postupka analize i upravljanja rizikom, minimiziraju rizici povezani s okružjem NVIS-a, tako da se u operativnom priručniku navede: izbor, sastav i osposobljavanje posada; razine kriterija za opremu i otpremu; operativni postupci i minimumi, tako da su opisane uobičajene i moguće neuobičajene operacije i odgovarajuće ublažavanje.

PODDIO I

HELIKOPTERSKE OPERACIJE S VITLOM

SPA.HHO.100 Helikopterske operacije s vitlom (HHO)

(a) Helikopteri se mogu upotrebljavati za potrebe CAT operacija s vitlom, samo ako operator ima odobrenje nadležnog tijela.

(b) Za dobivanje takvog odobrenja od nadležnog tijela, operator mora:

1. obavljati operacije u komercijalnom zračnom prijevozu (CAT) i imati CAT AOC u skladu s Prilogom III. (dio-ORO);

2. dokazati nadležnom tijelu sukladnost sa zahtjevima sadržanim u ovom poddijelu.

▼M15

SPA.HHO.110 Zahtjevi u pogledu opreme za HHO

(a) Za ugradnju i sve naknadne izmjene sve helikopterske opreme za operacije s vitlom osim jednostavnih sustava naprava za prijenos osoba, uključujući svu radijsku opremu u skladu s točkom SPA.HHO.115, mora biti izdano odobrenje plovidbenosti za predviđenu funkciju. Pomoćna oprema mora biti konstruirana i ispitana u skladu s odgovarajućim standardom, kako to zahtijeva nadležno tijelo.

(b) Upute za održavanje opreme i sustava HHO-a utvrđuje operator u suradnji s proizvođačem i one su uključene u program operatora za održavanje helikoptera, kako se predviđa Uredbom (EU) br. 1321/2014.

▼B

SPA.HHO.115 Komunikacija za HHO

Mora se uspostaviti dvosmjerna radiokomunikacija s organizacijom za koju se obavlja HHO i, kada je to moguće, komunikacija sa zemaljskim osobljem na području HHO-a za:

(a) dnevne i noćne operacije na moru;

(b) noćne operacije na kopnu, osim za HHO na operativnoj površini helikopterske hitne medicinske pomoći (HEMS).

SPA.HHO.125 Zahtjevi u pogledu performanse za HHO

Osim za HHO na operativnoj površini HEMS-a, HHO mora imati mogućnost da u slučaju otkaza kritičnog motora, s preostalim motorom (motorima) održi odgovarajuću snagu ne dovodeći u opasnosti osobu(-e)/teret ovješene o vitlo, treće strane ili imovinu.

SPA.HHO.130 Zahtjevi u pogledu posade za HHO

(a) *Izbor*: Operator uspostavlja kriterije za izbor članova letačke posade za zadaće povezane s HHO-om, uzimajući u obzir prethodno iskustvo.

(b) *Iskustvo*: Minimalno iskustvo za zapovjednika koji obavlja HHO letove, ne smije biti manje od:

1. Na moru:

i. 1 000 sati kao glavni pilot/zapovjednik helikoptera, ili 1 000 sati kao kopilot u HHO-u od čega 200 sati kao glavni pilot pod nadzorom; i

ii. 50 ciklusa s vitlom izvedenih na moru, od čega 20 ciklusa izvedenih noću ako se obavljaju noćne operacije, pri čemu ciklus s vitlom znači jedan ciklus spuštanja i podizanja kuke vitla.

2. Na kopnu:

i. 500 sati kao glavni pilot/zapovjednik helikoptera, ili 500 sati kao kopilot u HHO-u od čega 100 sati kao glavni pilot pod nadzorom;

ii. 200 sati operativnog iskustva na helikopterima, stečenog u operativnim uvjetima sličnim predviđenoj operaciji; i

iii. 50 ciklusa s vitlom, od čega 20 ciklusa izvedenih noću ako se obavljaju noćne operacije.

(c) *Operativno osposobljavanje i iskustvo*. Uspješno završeno osposobljavanje u skladu s postupcima HHO-a sadržanim u operativnom priručniku i relevantno iskustvo u ulozi i u uvjetima u kojima se obavljaju HHO-i.

▼B

(d) *Nedavno iskustvo*. Svi piloti i članovi posade HHO-a, moraju imati u posljednjih 90 dana:

1. pri obavljanju dnevnih operacija: bilo koju kombinaciju od tri dnevna ili noćna ciklusa s vitlom, od kojih svaki uključuje prijelaz u lebdenje i iz lebdenja;

2. pri obavljanju noćnih operacija: tri noćna ciklusa s vitlom, od kojih svaki uključuje prijelaz u lebdenje i iz lebdenja.

(e) *Sastav posade*. Minimalna posada za dnevne i noćne operacije mora biti navedena u operativnom priručniku. Minimalna posada ovisi o tipu helikoptera, vremenskim prilikama, vrsti zadaće, i osim toga, za operacije na moru, o okolišu mjesta obavljanja HHO-a, stanju mora i kretanju plovila. U svakom slučaju, minimalna posada se sastoji najmanje od jednog pilota i jednog člana posade za HHO.

(f) *Osposobljavanje i provjeravanje posade*

1. Osposobljavanje i provjeravanje se obavljaju u skladu s detaljnim nastavnim planom koji je odobrilo nadležno tijelo i koji je uključen u operativni priručnik.

2. Članovi posade:

i. Programima osposobljavanja posade: unaprjeđuje se znanje o radnim uvjetima i opremi za HHO; unaprjeđuje se koordinacija posade; uključene su mjere za minimiziranje rizika povezanih s uobičajenim i hitnim postupcima HHO-a i elektrostatskim izbojem.

ii. Mjere iz točke (f) podtočke 2. alineje i., ocjenjuju se tijekom dnevnih provjera stručnosti u vizualnim meteorološkim uvjetima (VMC) ili tijekom noćnih provjera stručnosti u VMC-u ako operator obavlja noćne HHO-e.

SPA.HHO.135 Informiranje putnika HHO-a

Prije bilo kojeg leta ili niza letova u okviru HHO-a, putnicima HHO-a se moraju dati upute te ih se mora upoznati s opasnostima od elektrostatskog izboja i s drugim aspektima HHO-a.

SPA.HHO.140 Informacije i dokumentacija

(a) Operator osigurava da se, kao dio njegovog postupka analize i upravljanja rizikom, minimiziraju rizici povezani s okružjem HHO-a, tako da se u operativnom priručniku navede: izbor, sastav i osposobljavanje posada; razine kriterija za opremu i otpremu; operativni postupci i minimumi, tako da su opisane uobičajene i moguće neuobičajene operacije i odgovarajuće ublažavanje.

(b) Relevantni izvaci iz operativnog priručnika stavljaju se na raspolaganje organizaciji za koju se obavlja HHO.

▼B

PODDIO J

OPERACIJE HELIKOPTERSKE HITNE MEDICINSKE POMOĆI

SPA.HEMS.100 Operacije helikopterske hitne medicinske pomoći (HEMS)

(a) Helikopteri se mogu upotrebljavati za potrebe operacija HEMS-a, samo ako operator ima odobrenje nadležnog tijela.

(b) Za dobivanje takvog odobrenja od nadležnog tijela, operator mora:

1. obavljati operacije u komercijalnom zračnom prijevozu (CAT) i imati CAT AOC u skladu s Prilogom III. (dio-ORO);

2. dokazati nadležnom tijelu sukladnost sa zahtjevima sadržanim u ovom poddijelu.

SPA.HEMS.110 Zahtjevi u pogledu opreme za operacije HEMS-a

Ugradnja sve namjenske helikopterske medicinske opreme i bilo koje naknadne izmjene te, prema potrebi, njezina upotreba, moraju biti odobreni u skladu s ►**M4** Uredbu (EU) br. 748/2012 ◄.

SPA.HEMS.115 Komunikacija

Osim zahtjeva iz odjeljka CAT.IDE.H, helikopteri kojima se obavljaju letovi za potrebe HEMS-a moraju imati komunikacijsku opremu s mogućnošću dvosmjerne komunikacije s organizacijom za koju se obavlja HEMS i, kada je to moguće, za komunikaciju s osobljem zemaljske hitne službe.

SPA.HEMS.120 Operativni minimumi HEMS-a

(a) Letovi HEMS-a koji se obavljaju u klasi performansi 1 i 2, moraju poštivati vremenske minimume iz tablice 1. za otpremu i za fazu leta HEMS-a na ruti. U slučaju da se tijekom faze leta na ruti vremenski uvjeti pogoršaju na vrijednosti ispod navedenih minimuma za bazu oblaka ili vidljivost, helikopteri koji su certificirani samo za letove u uvjetima VMC-a moraju napustiti let ili se vratiti u bazu. Helikopteri koji su opremljeni i certificirani za operacije u instrumentalnim meteorološkim uvjetima (IMC), mogu napustiti let, vratiti se u bazu ili u potpunosti prijeći na let koji se obavlja prema instrumentalnim pravilima letenja (IFR), pod uvjetom da je letačka posada za to primjereno kvalificirana.

Tablica 1.

Operativni minimumi za HEMS

2 PILOTA		1 PILOT	
DAN			
Baza oblaka	Vidljivost	Baza oblaka	Vidljivost
500 ft i više	Kako je određeno u primjenjivim minimumima VFR-a za zračni prostor	500 ft i više	Kako je određeno u primjenjivim minimumima VFR-a za zračni prostor
499 – 400 ft	1 000 m (*)	499 – 400 ft	2 000 m
399 – 300 ft	2 000 m	399 – 300 ft	3 000 m

▼B

2 PILOTA		1 PILOT	
NOĆ			
Baza oblaka	Vidljivost	Baza oblaka	Vidljivost
1 200 ft (**)	2 500 m	1 200 ft (**)	3 000 m

(*) U fazi na ruti, ako je kopno u vidnom dosegu, vidljivost se može tijekom kratkih razdoblja smanjiti do 800 m, ako se helikopterom upravlja brzinom koja na odgovarajući način omogućava pravovremeno zapažanje bilo kakvih prepreka i izbjegavanje sudara.

(**) U fazi na ruti, tijekom kratkih razdoblja, baza oblaka se može sniziti na 1 000 ft.

(b) Vremenski minimumi za otpremu i za fazu leta HEMS-a na ruti koji se obavlja u klasi performanse 3 su: baza oblaka 600 ft i vidljivost 1 500 m. Ako je kopno u vidnom dosegu, vidljivost se može tijekom kratkih razdoblja smanjiti do 800 m, ako se helikopterom upravlja brzinom koja na odgovarajući način omogućava pravovremeno zapažanje bilo kakvih prepreka i izbjegavanje sudara.

SPA.HEMS.125 Zahtjevi u pogledu performanse za operacije HEMS-a

(a) Operacije klase performanse 3 ne smiju se obavljati iznad neprijateljskog okoliša.

(b) Uzlijetanje i slijetanje

1. Helikopterima kojima se obavljaju operacije na područje završnog prilaza i polijetanja (FATO) ili s FATO-a u okviru bolnice koja je smještena u gusto naseljenom neprijateljskom okolišu i koja se upotrebljava kao operativna baza za HEMS, moraju se obavljati operacije u skladu sa zahtjevima za klasu performanse 1.

2. Helikopterima kojima se obavljaju operacije na FATO ili s FATO-a koji je smješten u gusto naseljenom neprijateljskom okolišu i nije operativna baza za HEMS, moraju se obavljati operacije u skladu sa zahtjevima za klasu performanse 1, osim ako operator ima odobrenje u skladu sa stavkom CAT.POL.H.225.

3. Helikopterima kojima se obavljaju operacije na ili s operativne površine za HEMS smještene u neprijateljskom okolišu, moraju se obavljati operacije u skladu sa zahtjevima za klasu performanse 2 i oni se izuzimaju od zahtjeva za odobrenje iz stavka CAT.POL.H.305 točke (a), pod uvjetom da je dokazana sukladnost sa stavkom CAT.POL.H.305 točkom (b) podtočkom 2. i točkom (b) podtočkom 3.

4. Operativna površina za HEMS mora biti dovoljno velika, kako bi se osigurala odgovarajuća razdaljina od svih prepreka. Za noćne operacije, operativna površina mora biti osvijetljena, kako bi se omogućilo prepoznavanje same operativne površine i bilo kakvih prepreka.

SPA.HEMS.130 Zahtjevi u pogledu posade

(a) *Izbor*: Operator uspostavlja kriterije za izbor članova letačke posade za zadaće povezane s HEMS-om, uzimajući u obzir prethodno iskustvo.

(b) *Iskustvo*: Minimalno iskustvo za zapovjednika koji obavlja letove HEMS-a, ne smije biti manje od:

1. ili:

i. 1 000 sati kao glavni pilot/zapovjednik zrakoplova, od čega 500 sati kao glavni pilot/zapovjednik helikoptera; ili

▼B

ii. 1 000 sati kao kopilot u operacijama HEMS-a, od čega 500 sati kao glavni pilot pod nadzorom i 100 sati kao glavni pilot/zapovjednik helikoptera;

2. 500 sati operativnog iskustva na helikopterima, stečenog u operativnim uvjetima sličnim predviđenoj operaciji; i

3. za pilote koji obavljaju noćne operacije, 20 sati VMC-a tijekom noći kao glavni pilot/zapovjednik.

(c) *Operativno osposobljavanje*. Uspješno završeno operativno osposobljavanje u skladu s postupcima HEMS-a sadržanim u operativnom priručniku.

(d) *Nedavno iskustvo*. Svi piloti koji obavljaju operacije HEMS-a, moraju imati u posljednjih šest mjeseci obavljeno najmanje 30 minuta letenja isključivo pomoću instrumenata u helikopteru ili na FSTD-u.

(e) *Sastav posade.*

1. Dnevni let. Minimalna posada za dnevne operacije sastoji se od jednog pilota i jednog člana tehničke posade HEMS-a.

i. Taj se broj može smanjiti na samo jednog pilota:

(A) kada se na operativnoj površini HEMS-a od zapovjednika zahtijeva da donese dodatni medicinski materijal. U takvom slučaju, član tehničke posade HEMS-a može ostati, kako bi pružio pomoć bolesnim ili ozlijeđenim osobama dok zapovjednik obavlja ovaj let;

(B) kada nakon dolaska na operativnu površinu HEMS-a, postavljanje nosila onemogućava članu tehničke posade HEMS-a da zauzme prednje sjedalo; ili

(C) kada je tijekom leta putniku medicinske struke potrebna pomoć člana tehničke posade HEMS-a.

ii. U slučaju iz alineje i., primjenjuju se operativni minimumi koji su određeni primjenjivim zahtjevima za zračni prostor; ne primjenjuju se operativni minimumi za HEMS sadržani u tablici 1. iz stavka SPA.HEMS.120.

iii. Zapovjednik može sletjeti na operativnu površinu HEMS-a bez člana tehničke posade koji mu pomaže s prednjeg sjedala, samo u slučaju opisanom u alineji i. podtočki (A).

2. *Noćni let*. Minimalna posada tijekom noći sastoji se od:

i. dva pilota; ili

ii. jednog pilota i jednog člana tehničke posade HEMS-a u određenim zemljopisnim područjima koje je operator odredio u operativnom priručniku, uzimajući u obzir sljedeće:

(A) odgovarajuće orijentire na tlu;

▼B

(B) sustav za praćenje leta tijekom misije HEMS-a;

(C) pouzdanost opreme za izvješćivanje o vremenu;

(D) listu minimalne opreme za HEMS;

(E) kontinuitet koncepcije posade;

(F) minimalnu kvalifikaciju posade, početno i periodično osposobljavanje;

(G) operativne postupke, uključujući koordinaciju posade;

(H) vremenske minimume; i

(I) dodatne aspekte radi posebnih lokalnih uvjeta.

(f) *Osposobljavanje i provjeravanje posade*

1. Osposobljavanje i provjeravanje obavljaju se u skladu s detaljnim nastavnim planom koji je odobrilo nadležno tijelo i koji je uključen u operativni priručnik.

2. Članovi posade

i. Programima osposobljavanja posade: unaprjeđuje se znanje o radnim uvjetima i opremi za HEMS; unaprjeđuje se koordinacija posade; uključene su mjere za minimiziranje rizika povezanih s prijelazom u uvjetima smanjene vidljivosti na ruti, izborom operativne površine HEMS-a i profila prilaženje i odlaska.

ii. Mjere iz točke (f) podtočke 2. alineje i., ocjenjuju se tijekom:

(A) dnevnih provjera stručnosti u VMC-u ili tijekom noćnih provjera stručnosti u VMC-u ako operator obavlja noćne operacije HEMS-a; i

(B) linijskih provjera.

SPA.HEMS.135 Informiranje putnika medicinske struke i drugog osoblja HEMS-a

(a) *Putnik medicinske struke*. Prije bilo kojeg leta ili niza letova u okviru HEMS-a, putnicima medicinske struke moraju se dati upute, kako bi se osiguralo da su upoznati s radnim okolišem i opremom HEMS-a, kako bi u helikopteru mogli koristiti medicinsku opremu i opremu za hitnu pomoć, te kako bi mogli sudjelovati u uobičajenim i hitnim postupcima ulaženja i izlaženja.

(b) *Osoblje zemaljske hitne službe*. Operator poduzima sve razumne mjere kako bi osigurao da je osoblje zemaljske hitne službe upoznato s radnim okolišem i opremom HEMS-a te s rizicima povezanim sa zemaljskim operacijama na operativnoj površini HEMS-a.

▼B

(c) *Pacijent*. Bez obzira na stavak CAT.OP.MPA.170, informiranje se obavlja samo ako to omogućava zdravstveno stanje.

SPA.HEMS.140 Informacije i dokumentacija

(a) Operator osigurava da se, kao dio njegovog postupka analize i upravljanja rizikom, minimiziraju rizici povezani s okružjem HEMS-a, tako da se u operativnom priručniku navede: izbor, sastav i osposobljavanje posada; razine kriterija za opremu i otpremu; operativni postupci i minimumi, tako da su opisane uobičajene i moguće neuobičajene operacije i odgovarajuće ublažavanje.

(b) Relevantni izvaci iz operativnog priručnika stavljaju se na raspolaganje organizaciji za koju se obavlja HEMS.

SPA.HEMS.145 Oprema operativne baze HEMS-a

(a) Ako se od članova posade zahtijeva da budu u pripravnosti s vremenom odziva kraćim od 45 minuta, u blizini svake operativne baze mora se osigurati namjenski prikladan smještaj.

(b) U svakoj operativnoj bazi piloti moraju imati opremu za dobivanje informacija o trenutačnom vremenu i vremenskih prognoza, te zadovoljavajuće komunikacije s odgovarajućom jedinicom operativnih usluga u zračnom prometu (ATS). Na raspolaganju mora biti odgovarajuća oprema za planiranje svih zadaća.

▼M20

SPA.HEMS.150 Zaliha goriva/energije – ublaženja

Kao alternativa točki CAT.OP.MPA.191 podtočkama (b), (c) i (d), kad se misija helikopterske hitne medicinske pomoći (HEMS) provodi u skladu s pravilima vizualnog letenja (VFR) unutar lokalnog i definiranog zemljopisnog područja, politikom goriva/energije mora se osigurati da je po završetku misije konačna rezerva goriva/energije dovoljna za:

(a) 30 minuta leta pri brzini najvećeg dometa; ili

(b) 20 minuta leta pri brzini najvećeg dometa danju ako se let odvija unutar područja na kojem se nalaze kontinuirane i prikladne operativne površine.

SPA.HEMS.155 Punjenje gorivom dok se putnici nalaze u zrakoplovu

Postupak punjenja sa zaustavljenim rotorima ili rotorima u vrtnji mora se utvrditi u skladu s točkom CAT.OP.MPA.200 „Posebno punjenje zrakoplova gorivom ili pražnjenje goriva iz zrakoplova.”

▼M9

PODDIO K

HELIKOPTERSKE OPERACIJE NA MORU

SPA.HOFO.100 Helikopterske operacije na moru (HOFO)

Zahtjevi ovog poddijela primjenjuju se na:

(a) operatora komercijalnog zračnog prijevoza koji ima valjanu svjedodžbu zračnog prijevoznika (AOC) u skladu s dijelom-ORO;

(b) operatora specijaliziranih operacija koji je prijavio svoju aktivnost u skladu s dijelom-ORO ili

(c) nekomercijalnog operatora koji je prijavio svoju aktivnost u skladu s dijelom-ORO.

SPA.HOFO.105 Odobrenje za helikopterske operacije na moru

(a) Prije početka operacija u skladu s ovim poddijelom, nadležno tijelo operatoru izdaje posebno odobrenje.

(b) Za dobivanje takvog odobrenja, operator podnosi zahtjev nadležnom tijelu u skladu sa stavkom SPA.GEN.105 te dokazuje sukladnost sa zahtjevima ovog poddijela.

(c) Prije obavljanja operacija iz države članice koja nije država članica koja je izdala odobrenje u skladu s točkom (a), operator o predviđenoj operaciji obavješćuje nadležna tijela obiju država članica.

SPA.HOFO.110 Operativni postupci

(a) Operator, kao dio svojeg postupka upravljanja sigurnošću, ublažava i minimizira rizike i opasnosti koji su specifični za helikopterske operacije na moru. Operator u operativnom priručniku navodi:

1. izbor, sastav i osposobljavanje posada;

2. dužnosti i odgovornosti članova posade i ostalog uključenog osoblja;

3. zahtijevane kriterije za opremu i otpremu i

4. operativne postupke i minimume, tako da su opisane uobičajene i moguće neuobičajene operacije i odgovarajuće mjere ublažavanja.

(b) Operator osigurava:

1. da je prije svakog leta pripremljen operativni plan leta;

2. da sigurnosne upute putnicima uključuju sve specifične informacije povezane s letovima iznad vode te da su im one priopćene prije ukrcaja u helikopter;

3. da svaki član letačke posade na sebi nosi odobreno odijelo za preživljavanje:

i. kada vremenski izvještaj ili prognoze koje glavni pilot/zapovjednik ima na raspolaganju pokazuju da će temperatura mora tijekom leta biti manja od 10 °C ili

▼M9

ii. kada predviđeno vrijeme za spašavanje premašuje predviđeno vrijeme preživljavanja ili

iii. kada se let planira obaviti noću u neprijateljskom okolišu;

4. ako je utvrđena, da se prati struktura rute iznad mora koju je pružila odgovarajuća služba zračnog prometa (ATS);

5. da piloti optimalno upotrebljavaju sustave za automatsku kontrolu leta (AFCS) tijekom cijelog leta;

6. da su utvrđeni specifični profili prilaženja na moru, uključujući parametre za stabilan prilaz te korektivne radnje koje treba poduzeti ako prilaženje postane nestabilno;

7. za operacije s posadama s više pilota, da su uspostavljeni postupci prema kojima član letačke posade prati instrumente za letenje tijekom leta iznad vode, posebno tijekom prilaženja ili odlaska, kako bi se osiguralo ostajanje na sigurnoj putanji leta;

8. da letačka posada poduzima trenutačne i odgovarajuće radnje u slučaju aktiviranja upozorenja koje se odnosi na visinu leta;

9. da su uspostavljeni postupci prema kojima su sustavi plutanja za slučaj opasnosti u pripravnosti, kada je sigurno staviti ih u pripravnost, tijekom svih dolazaka i odlazaka iznad vode i

10. da se operacije obavljaju u skladu sa svim ograničenjima ruta ili područja operacije koje utvrdi nadležno tijelo ili odgovarajuće tijelo odgovorno za zračni prostor.

SPA.HOFO.115 Uporaba lokacija na moru

Operator koristi samo one lokacije na moru koje su pogodne za veličinu i masu helikoptera i za predmetnu vrstu operacija.

SPA.HOFO.120 Odabir aerodroma i operativnih površina

▼M21

(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.

▼M9

(b) *Alternativna odredišna helikopterska platforma na moru*. Operator može odabrati alternativnu odredišnu helikoptersku platformu na moru ako su ispunjeni svi sljedeći kriteriji:

1. alternativna odredišna helikopterska platforma na moru upotrebljava se samo nakon točke bez povratka (PNR) i kada alternativni odredišni aerodrom na kopnu nije raspoloživ s obzirom na zemljopisni položaj. Prije PNR-a upotrebljava se alternativni odredišni aerodrom na kopnu;

▼M9

2. alternativna odredišna helikopterska platforma na moru mora biti takva da se na nju može sletjeti s jednim neispravnim motorom (OEI);

3. u onoj mjeri u kojoj je to moguće, raspoloživost platforme osigurava se prije PNR-a. Dimenzije, konfiguracija i nadvisivanje prepreka pojedinačne helikopterske platforme ili druge površine moraju biti prikladni za njezinu upotrebu kao alternativne helikopterske platforme za svaki tip helikoptera koji se namjerava na njoj koristiti;

4. određuju se vremenski minimumi, uzimajući u obzir točnost i pouzdanost meteoroloških informacija;

5. MEL mora sadržavati posebne elemente za tu vrstu operacije;

6. alternativnu se odredišnu helikoptersku platformu na moru odabire samo ako je operator u operativnom priručniku utvrdio postupak.

▼M21

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.

▼M9

SPA.HOFO.130 Meteorološki uvjeti

Bez obzira na stavke CAT.OP.MPA.247, NCC.OP.180 i SPO.OP.170, kada se leti između lokacija na moru smještenih u zračnom prostoru klase G u kojima je sektor iznad vode manji od 10 NM, VFR letovi mogu se obavljati ako su granice na sljedećim vrijednostima ili povoljnije od njih:

Minimumi za letenje između lokacija na moru u zračnom prostoru klase G

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

(*) Baza oblaka omogućuje da je let na navedenoj visini ispod oblaka i bez oblaka.
(**) Helikopterima se smije upravljati pri vidljivosti letenja od 800 m i više, pod uvjetom da je odredište ili mjesto usputnog zaustavljanja stalno vidljivo.
(***) Helikopterima se smije upravljati pri vidljivosti letenja od 1 500 m i više, pod uvjetom da je odredište ili mjesto usputnog zaustavljanja kontinuirano vidljivo.

SPA.HOFO.135 Ograničenja u vezi s vjetrom za operacije do lokacija na moru

Operacija do lokacije na moru obavlja se samo ako dojavljena brzina vjetra na helikopterskoj platformi nije veća od 60 čvorova, uključujući nalete vjetra.

SPA.HOFO.140 Zahtjevi u pogledu performansi na lokacijama na moru

Helikopterima koji polijeću i slijeću na lokacije na moru upravlja se u skladu sa zahtjevima u pogledu performansi iz odgovarajućeg Priloga prema vrsti operacije koju obavljaju.

▼C3

SPA.HOFO.145 Program za praćenje podataka o letu (FDM)

(a) Pri obavljanju operacija komercijalnog zračnog prijevoza s helikopterom opremljenim uređajem za snimanje podataka o letu, operator utvrđuje i održava program za praćenje podataka o letu, kao dio svojeg integriranog sustava upravljanja, do 1. siječnja 2019.

(b) Program za praćenje podataka o letu nije represivan te sadržava odgovarajuće zaštitne mehanizme za zaštitu identiteta izvora podataka.

▼M9

SPA.HOFO.150 Sustav za praćenje zrakoplova

Operator uspostavlja i održava sustav za praćenje zrakoplova tijekom operacija na moru u neprijateljskom okolišu u razdoblju od polijetanja do slijetanja helikoptera na njegovo konačno odredište.

SPA.HOFO.155 Sustav za praćenje vibracija (VHM)

(a) Sljedeći helikopteri koji obavljaju operacije komercijalnog zračnog prijevoza na moru u neprijateljskom okolišu moraju biti opremljeni sustavom VHM koji može pratiti stanje kritičnih sustava rotora i pogona rotora do 1. siječnja 2019.:

1. kompleksni helikopteri na motorni pogon kojima je zasebna svjedodžba o plovidbenosti prvi put izdana nakon 31. prosinca 2016.;

▼M9

2. svi helikopteri s konfiguracijom najvećeg operativnog broja putničkih sjedala (MOPSC) većom od devet kojima je zasebna svjedodžba o plovidbenosti prvi put izdana prije 1. siječnja 2017.;

3. svi helikopteri kojima je zasebna svjedodžba o plovidbenosti prvi put izdana nakon 31. prosinca 2018.

(b) Operator ima sustav za:

1. prikupljanje podataka, uključujući upozorenja koja generira sustav;

2. analizu i utvrđivanje funkcionalnosti sastavnih dijelova i

3. odgovor na razvoj detektiranih kvarova.

SPA.HOFO.160 Zahtjevi u pogledu opreme

(a) Operator ispunjava sljedeće zahtjeve u pogledu opreme:

1. sustav za obavješćivanje putnika (PA) u helikopterima koji se upotrebljavaju za operacije komercijalnog zračnog prijevoza i nekomercijalne operacije s kompleksnim helikopterima na motorni pogon (NCC):

i. helikopteri s konfiguracijom najvećeg operativnog broja putničkih sjedala (MOPSC) većom od devet opremljeni su sustavom za obavješćivanje putnika,

ii. helikopteri čiji je MOPSC devet ili manje ne moraju biti opremljeni sustavom za obavješćivanje putnika ako operator može dokazati da je glas pilota razumljiv sa svih putničkih sjedala tijekom leta;

2. *radiovisinomjer:*

helikopteri su opremljeni radiovisinomjerom koji može emitirati zvučno upozorenje na visini ispod unaprijed određene visine i vizualno upozorenje na visini koju odabere pilot.

(b) *Izlazi za nuždu*

Svi izlazi za nuždu, uključujući izlaze za nuždu za posadu, i sva vrata, prozori ili drugi otvori koji su pogodni za izlazak u slučaju opasnosti te sredstva za njihovo otvaranje jasno su označeni za vođenje osoba u helikopteru koje izlaze pri dnevnoj svjetlosti ili u mraku. Takve su oznake izrađene tako da ostanu vidljive ako se helikopter prevrne ili kabina potopi.

(c) *Helikopterski sustav za upozoravanje i prepoznavanje terena (HTAWS)*

Helikopteri koji se upotrebljavaju za operacije komercijalnog zračnog prijevoza, s najvećom dopuštenom masom pri polijetanju većom od 3 175 kg ili s MOPSC-om većim od devet, kojima je zasebna svjedodžba o plovidbenosti prvi put izdana nakon 31. prosinca 2018., opremljeni su HTAWS-om koji ispunjava zahtjeve za opremu klase B u skladu s prihvatljivim standardom.

SPA.HOFO.165 Dodatni postupci i oprema za operacije u neprijateljskom okolišu

(a) *Prsluci za spašavanje*

Odobrene prsluke za spašavanje cijelo vrijeme nose sve osobe u helikopteru, osim ako osoba na sebi ima integrirano odijelo za preživljavanje koje ispunjava zahtjeve za odijelo za preživljavanje i prsluk za spašavanje.

▼M9

(b) *Odijela za preživljavanje*

Svi putnici u helikopteru nose na sebi odobreno odijelo za preživljavanje:

1. kada vremenski izvještaj ili prognoze koje zapovjednik/glavni pilot ima na raspolaganju pokazuju da će temperatura mora tijekom leta biti manja od 10 °C ili

2. kada predviđeno vrijeme za spašavanje premašuje predviđeno vrijeme preživljavanja ili

3. kada se let planira obaviti noću.

(c) *Sustav za disanje u nuždi*

Sve osobe u helikopteru moraju imati sustav za disanje u nuždi te moraju biti upućene u njegovu upotrebu.

(d) *Splavi za spašavanje*

1. Sve splavi za spašavanje smještene su tako da su upotrebljive u uvjetima na moru u kojima su svojstva helikoptera povezana s prisilnim slijetanjem na vodu, plutanjem i uravnoteživanjem ocijenjena za potrebe certifikacije.

2. Sve splavi za spašavanje u helikopteru smještene su tako da omogućavaju njihovu brzu uporabu u slučaju nužde.

3. Broj splavi za spašavanje:

   i. u slučaju helikoptera u kojem se nalazi manje od 12 osoba, najmanje jedna splav za spašavanje čiji nominalni kapacitet nije manji od maksimalnog broja osoba u helikopteru ili

   ii. u slučaju helikoptera u kojem se nalazi više od 11 osoba, najmanje dvije splavi za spašavanje koje su zajedno dostatne za prihvat svih osoba koje se mogu nalaziti u helikopteru pri čemu, ako se jedna od njih izgubi, preostala splav za spašavanje (ili više njih) ima kapacitet prekoračenja dovoljan za prihvat svih osoba u helikopteru.

4. Svaka splav za preživljavanje ima najmanje jedan odašiljač signala s mjesta nesreće za preživljavanje (ELT(S)) i

5. Svaka splav za preživljavanje ima opremu za spašavanje života, uključujući sredstva za održavanje na životu, koja su odgovarajuća za predviđeni let.

(e) *Osvjetljavanje kabine u slučaju nužde*

Helikopter je opremljen sustavom za osvjetljavanje u slučaju nužde koji ima neovisni izvor električne energije za opće osvjetljenje kabine radi olakšavanja evakuacije helikoptera.

(f) *Automatski aktivirani odašiljač signala s mjesta nesreće (ELT(AD))*

Helikopter je opremljen ELT(AD)-om koji može odašiljati signale istodobno na 121,5 MHz i 406 MHz.

(g) *Pričvršćivanje vrata koja nije moguće izbaciti*

Vrata koja nije moguće izbaciti, a koja su označena kao izlazi za nuždu pri prisilnom slijetanju na vodi opremljena su sredstvima za njihovo pričvršćivanje u otvorenom položaju tako da ne ometaju osobe koje napuštaju helikopter u svim uvjetima na moru, sve do najzahtjevnijih, koje je potrebno ocijeniti za prisilno slijetanje i plutanje.

▼M9

(h) *Izlazi za nuždu i otvori za spašavanje*

Svi izlazi za nuždu, uključujući izlaze za nuždu za posadu, i sva vrata, prozori ili drugi otvori pogodni za bijeg pod vodom moraju biti opremljeni tako da se mogu upotrijebiti u nuždi.

i. Neovisno od prethodnih točaka (a), (b) i (c) operator može, na temelju procjene rizika, dopustiti putnicima koji su zdravstveno onesposobljeni na lokaciji na moru da nose prsluk za spašavanje, odijelo za preživljavanje ili sustave za disanje u nuždi djelomično ili da ih ne nose uopće na letovima kad se vraćaju s lokacije na moru ili na letovima između lokacija na moru.

SPA.HOFO.170 Zahtjevi u pogledu posade

(a) Operator utvrđuje:

1. kriterije za izbor članova letačke posade, uzimajući u obzir prethodno iskustvo članova letačke posade;

2. minimalnu razinu iskustva za zapovjednika/glavnog pilota koji namjerava obavljati operacije na moru i

3. program osposobljavanja i provjeravanja letačke posade koji svaki član letačke posade mora uspješno završiti. Takav je program prilagođen okolišu na moru i uključuje postupke u uobičajenim, neuobičajenim i izvanrednim situacijama, osposobljavanje za zapovijedanje posadom, ulazak vode i preživljavanje na moru.

(b) *Zahtjevi u pogledu nedavnog iskustva*

Pilot upravlja helikopterom koji prevozi putnike:

1. na lokaciji na moru kao zapovjednik ili glavni pilot ili kopilot samo ako je u prethodnih 90 dana obavio najmanje tri uzlijetanja, odlaska, prilaženja i slijetanja na lokacije na moru u helikopteru istog tipa ili simulatoru cijelog leta (FFS) koji predstavlja taj tip helikoptera ili

2. na lokaciji na moru noću kao zapovjednik/glavni pilot ili kopilot samo ako je u prethodnih 90 dana obavio najmanje tri uzlijetanja, odlaska, prilaženja i slijetanja tijekom noći na lokacije na moru u helikopteru istog tipa ili simulatoru cijelog leta (FFS-u) koji predstavlja taj tip helikoptera.

Navedena tri uzlijetanja i slijetanja mogu se obaviti u operacijama s jednim pilotom ili s posadom od više pilota, ovisno o operaciji koju treba obaviti.

(c) Posebni zahtjevi za komercijalni zračni prijevoz

1. Razdoblje od 90 dana iz prethodne točke (b) podtočaka 1. i 2. može se produljiti na 120 dana ako pilot obavi linijski let pod nadzorom instruktora za taj tip ili ispitivača ovlaštenja za taj tip.

2. Ako pilot ne ispunjava zahtjeve iz podtočke 1., dužan je obaviti let osposobljavanja u helikopteru ili simulatoru cijelog leta (FFS-u) koji predstavlja tip helikoptera koji će se upotrebljavati, što uključuje najmanje zahtjeve iz točke (b) podtočaka 1. i 2., prije nego se može koristiti svojim privilegijama.

▼M10

PODDIO L

OPERACIJE JEDNOMOTORNIH AVIONA S TURBINSKIM MOTOROM NOĆU ILI U INSTRUMENTALNIM METEOROLOŠKIM UVJETIMA (SET-IMC)

SPA.SET-IMC.100 Operacije SET-IMC

U operacijama komercijalnog zračnog prijevoza (CAT), jednomotornim zrakoplovima s turbinskim motorom dopušteno je upravljati noću ili u instrumentalnim meteorološkim uvjetima samo ako je nadležno tijelo izdalo SET-IMC odobrenje.

SPA.SET-IMC.105 Odobrenje za operacije SET-IMC

Kako bi od nadležnog tijela ishodio SET-IMC odobrenje, operator pruža dokaze o ispunjenju svih sljedećih uvjeta:

(a) ostvarena je prihvatljiva razina pouzdanosti turbinskog motora koji je u redovnoj uporabi diljem svijeta, za pojedinačnu kombinaciju zrakoplovne konstrukcije/motora;

▼M16

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

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

2. program osiguravanja pouzdanosti pogonskog sustava i pridruženih sustava;

▼M10

(c) uspostavljen je sastav letačke posade i program osposobljavanja/provjeravanja za članove letačke posade koji sudjeluju u tim operacijama;

(d) uspostavljeni su operativni postupci, navodeći:

1. opremu koja se mora nositi u zrakoplovu, uključujući njezina operativna ograničenja i odgovarajuće unose u MEL-u;

2. planiranje letova;

3. uobičajene postupke;

4. postupke u izvanrednim situacijama, uključujući postupke u slučaju kvara pogonskog sustava, kao i postupke za prisilno slijetanje u svim vremenskim uvjetima;

5. praćenje i prijavljivanje nezgoda;

(e) izvršena je procjena sigurnosti, uključujući utvrđivanje dopuštenog razdoblja rizika, ako ga operator namjerava primjenjivati.

SPA.SET-IMC.110 Zahtjevi u pogledu opreme za operacije SET-IMC

Sljedeća oprema nužna je u zrakoplovima koji se upotrebljavaju za operacije SET-IMC:

(a) dva neovisna izvora električne energije, svaki dostatan za napajanje svih neophodnih letnih instrumenata, navigacijskih sustava i avionskih sustava nužnih za nastavak leta do odredišta ili alternativnog aerodroma;

▼M10

(b) dva prikazivača položaja zrakoplova napajana iz zasebnih izvora;

(c) za operacije prijevoza putnika, ramene veze ili sigurnosni pojas s dijagonalnom ramenom trakom za svako putničko sjedalo;

(d) zrakoplovna oprema za bilježenje vremenskih uvjeta;

(e) u avionima s kabinom pod tlakom, dovoljno dodatnog kisika za sve osobe za slučaj spuštanja zbog kvara motora pri najvećoj dopuštenoj putnoj visini, pri optimalnoj brzini i konfiguraciji planiranja, uz najveće ispuštanje zraka iz kabine, do spuštanja na visinu održivih kabinskih uvjeta ispod 13 000 ft;

(f) sustav prostorne navigacije koji je moguće programirati s pozicijama mjesta slijetanja i koji letačkom osoblju pruža lateralno navođenje do tih mjesta;

(g) radiovisinomjer;

(h) svjetla za slijetanje dostatna za osvjetljavanje točke dodira piste s udaljenosti od 200 ft na putanji spuštanja s ugašenim motorima;

(i) sustav električnog napajanja u izvanrednim okolnostima, u slučaju gubitka sve generirane električne energije, dostatnog kapaciteta i trajanja napajanja pod dodatnim opterećenjem za sljedeće:

1. neophodne letne instrumente i instrumente za prostornu navigaciju nužne tijekom spuštanja s maksimalne operativne visine nakon kvara motora;

2. sredstva za jedan pokušaj ponovnog pokretanja motora;

3. izvlačenje podvozja i zakrilaca, prema potrebi;

4. upotrebu radiovisinomjera tijekom prilaženja za slijetanje;

5. svjetla za slijetanje;

6. jedan grijač pitot cijevi;

7. ako je ugrađeno, električno sredstvo koje pilotima pruža dostatnu zaštitu vidljivosti za slijetanje;

(j) sustav paljenja koji se aktivira automatski ili se njime može ručno upravljati, za polijetanja, slijetanja i let u uvjetima vidljive vlage;

(k) instrument za stalno praćenje sustava podmazivanja pogonskog sklopa radi otkrivanja prisutnosti otpada povezanog s neposrednim kvarom komponente pogonskog sklopa, uključujući pokazivač upozorenja u pilotskoj kabini;

▼M20

(l) uređaj za kontrolu snage motora u izvanrednim slučajevima, kojim se omogućuje upravljanje motorom u dostatnom rasponu snage za sigurno obavljanje leta u slučaju bilo kakvog razumno vjerojatnog kvara jedinice za kontrolu dotoka goriva/opskrbe energijom.

▼M14

PODDIO M

ELEKTRONIČKE LETAČKE TORBE (EFB-i)

SPA.EFB.100 Uporaba elektroničkih letačkih torbi (EFB-a) — operativno odobrenje

(a) Operater komercijalnog zračnog prijevoza upotrebljava aplikaciju EFB-a tipa B samo ako mu je nadležno tijelo izdalo odobrenje za tu uporabu.

▼M14

(b) Kako bi dobio operativno odobrenje od nadležnog tijela za uporabu aplikacije EFB-a tipa B operator dostavlja dokaze da je:

1. provedena ocjena rizika u pogledu uporabe uređaja EFB-a na kojem se nalazi aplikacija te aplikacije EFB-a i s njom povezanih funkcija, te su utvrđeni povezani rizici i osigurano primjereno upravljanje tim rizicima i njihovo ublažavanje;

2. sučelje čovjeka i stroja uređaja EFB-a i aplikacija EFB-a ocijenjeno u odnosu na načela ljudskih čimbenika;

3. uspostavio administrativni sustav EFB-a te da su uspostavljeni i provedeni postupci i zahtjevi u pogledu osposobljavanja za administraciju i uporabu uređaja EFB-a i aplikacije EFB-a; to uključuje postupke za:

i. korištenje EFB-om;

ii. upravljanje promjenama EFB-a;

iii. upravljanje podacima EFB-a;

iv. održavanje EFB-a; i

v. sigurnost EFB-a;

4. domaćin EFB-a prikladan za predviđenu namjenu aplikacije EFB-a.

Ta je demonstracija specifična za aplikaciju EFB-a i domaćina EFB-a na koji je aplikacija postavljena.

▼M21

PODDIO N

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

SPA.PINS-VFR.100 Helikopterska 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.

▼M1

PRILOG VI.

NEKOMERCIJALNE ZRAČNE OPERACIJE S KOMPLEKSNIM ZRAKOPLOVIMA NA MOTORNI POGON

[DIO NCC]

PODDIO A

OPĆI ZAHTJEVI

▼M15

NCC.GEN.100 Nadležno tijelo

Nadležno tijelo je tijelo koje imenuje država članica u kojoj operator ima glavno sjedište, poslovni nastan ili boravište.

▼M1

NCC. GEN.105 Odgovornosti posade

(a) Član posade odgovoran je za ispravno obavljanje svojih dužnosti koje su:

1. u vezi sa sigurnošću zrakoplova i osoba u njemu; i

2. navedene u uputama i postupcima u operativnom priručniku.

(b) U ključnoj fazi leta ili kad god zapovjednik zrakoplova to smatra potrebnim u interesu sigurnosti, član posade sjedi na svojem dodijeljenome mjestu i izvodi samo one radnje koje su potrebne za siguran rad zrakoplova.

(c) Član letačke posade tijekom je leta na svojemu mjestu vezan sigurnosnim pojasom.

(d) Cijelo vrijeme leta za upravljačem zrakoplova ostaje najmanje jedan osposobljeni član letačke posade.

(e) Član posade ne obavlja dužnosti u zrakoplovu:

1. ako zna ili sumnja da pati od iscrpljenosti kako je navedeno u točki 7.f. Priloga IV. Uredbi (EZ) br. 216/2008 ili se na neki drugi način ne osjeća dovoljno dobro zbog čega let može biti ugrožen; ili

▼M12

2. kada je pod djelovanjem psihoaktivnih tvari ili zbog bilo kojeg drugog razloga iz točke 7.g Priloga IV. Uredbi (EZ) br. 216/2008.

▼M1

(f) Član posade koji obavlja dužnosti za više operatera:

1. vodi zasebne evidencije u vezi s vremenima letenja i radnog vremena i uvjetima za odmor kako je navedeno u Prilogu III. (dio ORO), poddijelu FTL Uredbi (EU) br. 965/2012; i

2. svakome operateru dostavlja podatke potrebne za planiranje radnji u skladu s primjenjivim zahtjevima FTL.

(g) Član posade zapovjedniku zrakoplova prijavljuje:

1. sve manjkavosti, zatajenja, kvarove ili oštećenja za koje vjeruje da mogu utjecati na sposobnost za zračnu plovidbu ili siguran rad zrakoplova, uključujući sustave za slučaj nužde; i

2. svaki incident koji je ugrozio ili je mogao ugroziti sigurnost operacije.

▼M15

NCC.GEN.101 Dodatni zahtjevi za organizacije za letačko osposobljavanje

▼M16

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

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

(b) točke ORO.MLR.105.

▼M1

NCC.GEN.106 Odgovornosti i ovlasti zapovjednika zrakoplova

(a) Zapovjednik zrakoplova odgovoran je:

1. za sigurnost zrakoplova i svih članova posade, putnika i tereta u zrakoplovu nad operacijama zrakoplova kako je navedeno u točki 1.c. Priloga IV. Uredbi (EZ) br. 216/2008;

2. za početak, nastavak, kraj ili preusmjeravanje leta u interesu sigurnosti;

3. za osiguravanje da se poštuju sve upute, operativni postupci i kontrolne liste u skladu s operativnim priručnikom kako je navedeno u točki 1.b. Priloga IV. Uredbi (EZ) br. 216/2008;

4. za započinjanje leta samo ako je uvjeren da su ispunjena sva sljedeća operativna ograničenja navedena u točki 2.a.3 Priloga IV Uredbi (EZ) br. 216/2008:

   i. zrakoplov je sposoban za zračni promet;

   ii. zrakoplov je propisno registriran;

   iii. instrumenti i oprema potrebni za izvođenje odgovarajućeg leta ugrađeni su u zrakoplov i djeluju, osim ako lista minimalne opreme (MEL) ili jednakovrijedni dokument dopušta djelovanje s opremom koja ne radi kako se zahtijeva u NCC.IDE.A.105 ili NCC.IDE.H.105;

   iv. masa zrakoplova i centar gravitacije takvi su da omogućuju izvođenje leta u okviru ograničenja iz dokumentacije o zračnoj plovidbi;

   v. sva ručna i predana prtljaga i teret pravilno su ukrcani i osigurani;

   vi. operativna ograničenja za zrakoplov iz priručnika o letenju zrakoplova (AFM) neće biti prekoračena za vrijeme leta;

   vii. svi članovi letačke posade imaju važeću dozvolu u skladu s Uredbom (EU) br. 1178/2011; ►M9 ——————— ◄

   viii. članovi letačke posade imaju ispravna ovlaštenja i ispunjavaju zahtjeve u pogledu osposobljenosti i zadnjeg iskustva; ►M9 i ◄

▼M9

   ix. da su sve baze navigacijskih podataka koje su potrebne za navigaciju temeljenu na performansama primjerene i aktualne;

▼M1

5. da ne započinje let ako bilo koji član letačke posade nije sposoban obavljati dužnosti zbog na primjer ozljeda, bolesti, iscrpljenosti ili posljedica djelovanja psihoaktivnih tvari;

6. da let nastavlja samo do najbližeg vremenski spremnog aerodroma ili operativnog mjesta ako je sposobnost bilo kojeg člana letačke posade za obavljanje dužnosti bitno smanjena zbog iscrpljenosti, bolesti ili manjka kisika;

7. da odlučuje o prihvaćanju zrakoplova s kvarovima u skladu s listom odstupanja od konfiguracije (CDL) ili listom minimalne opreme (MEL), po potrebi;

▼M1

8. da zapisuje podatke o uporabi i sve poznate ili očekivane kvarove na zrakoplovu pri završetku leta ili serije letova u tehničku knjigu zrakoplova ili dnevnik putovanja zrakoplova; i

▼M8

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.

▼M1

(b) Zapovjednik zrakoplova ima ovlast odbiti prevoženje ili iskrcati bilo koju osobu, prtljagu ili teret koji može predstavljati potencijalnu opasnost za sigurnost zrakoplova i osoba koje se u njemu nalaze.

(c) Zapovjednik zrakoplova čim prije odgovarajućoj službi zračnog prometa (ATS) prijavljuje bilo kakve nastale opasne vremenske uvjete ili uvjete letenja koji mogu utjecati na sigurnost drugog zrakoplova.

(d) Neovisno o odredbama iz točke (a) podtočke 6. pri operaciji s višečlanom posadom zapovjednik zrakoplova može nastaviti let preko najbližeg vremenski spremnog aerodroma ako su uspostavljeni adekvatni postupci koji smanjuju rizik.

(e) Zapovjednik zrakoplova, u slučajevima nužde koji zahtijevaju donošenje odluke i djelovanje bez odlaganja, poduzima sve radnje koje smatra neophodnima u skladu s točkom 7.d Priloga IV. Uredbi (EZ) br. 216/2008. U takvim slučajevima može radi sigurnosti odstupiti od pravila, operativnih postupaka i metoda.

(f) Zapovjednik zrakoplova nadležnom tijelu šalje bez odlaganja izvješće o nezakonitom uplitanju i obavješćuje naznačeno lokalno nadležno tijelo.

(g) Zapovjednik zrakoplova obavješćuje najbliže odgovarajuće nadležno tijelo najbržim dostupnim sredstvima o svim nesrećama, u kojima je zrakoplov sudjelovao, koje su za posljedicu imale ozbiljnu ozljedu ili smrt bilo koje osobe ili znatno oštećenje zrakoplova ili imovine.

NCC.GEN.110 Usklađenost sa zakonima, propisima i postupcima

(a) Zapovjednik zrakoplova poštuje zakone, propise i postupke država u kojima se operacije izvode.

(b) Zapovjednik zrakoplova upoznat je sa zakonima, propisima i postupcima kojima se uređuje obavljanje njegovih zadaća i koji se primjenjuju na područja preleta, aerodroma ili operativnih mjesta kojima će se koristiti te povezane zrakoplovne navigacijske uređaje kako je navedeno u točki 1.a Priloga IV. Uredbi (EZ) br. 216/2008.

▼M1

NCC.GEN.115 Zajednički jezik

Operater osigurava da svi članovi posade mogu komunicirati na zajedničkom jeziku.

▼M5

NCC.GEN.119 Taksiranje zrakoplova

Operator utvrđuje postupke za taksiranje kojima se jamče sigurne operacije i povećava sigurnost na pistama.

▼M1

NCC.GEN.120 Taksiranje zrakoplova

Operater osigurava da zrakoplov na tlu aerodroma taksira samo ako je osoba za upravljačem:

(a) primjereno kvalificirani pilot ili

(b) imenovana od strane operatera i:

1. osposobljena za taksiranje zrakoplova;

2. osposobljena za korištenje radijskog telefona ako se zahtijeva radijska komunikacija;

3. primila upute u vezi s tlocrtom aerodroma, rutama, znakovima, oznakama, svjetlima i znakovima, uputama, frazeologijom i postupcima kontrole zračnog prometa; i

4. sposobna ispuniti operativne standarde koji su potrebni za sigurno kretanje zrakoplova na aerodromu.

NCC.GEN.125 Uporaba rotora - helikopteri

Rotor helikoptera uključen je za potrebu letenja samo ako je za upravljačem kvalificirani pilot.

NCC.GEN.130 Prijenosni elektronički uređaji

Operater nikomu u zrakoplovu ne dopušta upotrebu prijenosnog elektroničkog uređaja koji bi mogao štetno utjecati na rad zrakoplovnih sustava i opreme.

▼M14

NCC.GEN.131 Uporaba elektroničkih letačkih torbi (EFB)

(a) Pri uporabi EFB-a u zrakoplovu operator osigurava da on nema štetan učinak na sustave ili opremu zrakoplova ili sposobnost člana letačke posade da upravlja zrakoplovom.

(b) Prije uporabe aplikacije EFB-a tipa B operator:

1. provodi ocjenu rizika u pogledu uporabe uređaja EFB-a na kojem se nalazi aplikacija te aplikacije EFB-a i s njom povezanih funkcija te utvrđuje povezane rizi i osigurava primjereno upravljanje tim rizicima i njihovo ublažavanje; ocjena rizika odnosi se na rizike povezane sa sučeljem čovjeka i stroja predmetnih uređaja EFB-a i aplikacije EFB-a; i

2. uspostavlja administrativni sustav EFB-a, uključujući postupke i zahtjeve u pogledu osposobljavanja za administraciju i uporabu uređaja EFB-a i aplikacije EFB-a.

▼M1

NCC.GEN.135 Podaci o opremi za hitne slučajeve i preživljavanje u zrakoplovu

Operater u svakom trenutku ima na raspolaganju liste s podacima o opremi za hitne slučajeve i preživljavanje koje se nalaze u zrakoplovu radi neposrednog obavješćivanja centara za koordinaciju spašavanja.

NCC.GEN.140 Dokumenti, priručnici i informacije koje treba imati u zrakoplovu

(a) Na svakom se letu u zrakoplovu nalaze izvornici ili kopije sljedećih dokumenata, priručnika i informacija, osim ako nije navedeno drugačije.

1. AFM ili jednakovrijedni dokument/i;
2. izvorna potvrda o registraciji zrakoplova;
3. izvorna potvrda o sposobnosti za zračni promet (CofA);
4. potvrda o zaštiti od buke;
5. izjava kako je navedena u Prilogu III. (dio ORO), ORO.DEC.100 Uredbi (EU) br. 965/2012;
6. lista posebnih odobrenja ako postoji;
7. dozvola za radijsku stanicu u zrakoplovu ako postoji;
8. potvrda/potvrde o osiguranju protiv treće strane;
9. dnevnik putovanja ili jednakovrijedni dokument za zrakoplov;
10. pojedinosti o planu leta, koji se predaje kontroli zračnog prometa ako postoje;
11. aktualne i primjerene zrakoplovne karte za zračnu rutu predviđenog leta i sve zračne rute za koje se opravdano može očekivati da bi let mogao biti preusmjeren;
12. informacije o postupcima i vizualnim znakovima kojima se koristi presretač i presretnuti zrakoplov;
13. informacije o službama za potragu i spašavanje za područje predviđenog leta;
14. važeći dijelovi operativnog priručnika koji se odnose na dužnosti članova posade, a koji su lako dostupni članovima posade;
15. MEL ili CDL;
16. primjerena dokumentacija za izvješćivanje NOTAM (obavijesti pilotu) i AIS (služba za aeronautičke podatke);
17. primjereni meteorološki podaci;
18. popisi tereta i/ili putnika ako postoje; i
19. sva druga dokumentacija koja se odnosi na let ili je zahtijevaju države obuhvaćene letom.

(b) U slučaju gubitka ili krađe dokumenata koji su navedeni u točki (a) podtočki 2. do točke (a) podtočke 8., operacija se može nastaviti dok zrakoplov ne stigne na svoje odredište ili na mjesto gdje se može nabaviti zamjenski dokument.

▼M16

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

▼**M16**

ii. anonimizirani su;

iii. objavljeni su u skladu sa sigurnosnim postupcima.

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

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

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

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

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

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

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

▼**M1**

NCC.GEN.150 Prijevoz opasnog tereta

(a) Prijevoz opasnog tereta zrakom provodi se u skladu s Prilogom 18. Čikaškoj konvenciji kako je zadnje izmijenjena i proširena *Tehničkim uputama za siguran zračni prijevoz opasnog tereta* (dokument ICAO 9284-AN/905), uključujući dopune i dodatke ili ispravke.

(b) Opasni teret prevozi operater odobren u skladu s Prilogom V. (dio SPA), poddijelom G. Uredbi (EU) br. 965/2012 osim ako:

1. nije podložan tehničkim uputama u skladu s dijelom 1. tih uputa; ili

2. ga prevoze putnici ili članovi posade ili je u prtljazi u s dijelom 8. tehničkih uputa.

(c) Operater utvrđuje postupke kojima osigurava da su poduzete sve razumne mjere za sprječavanje nenamjernoga prijevoza opasnog tereta na zrakoplovu.

(d) Operater osoblju pruža potrebne informacije koje omogućuju da osoblje izvodi svoje obveze kako to zahtijevaju tehničke upute.

▼M1

(e) Operater u skladu s tehničkim uputama bez odlaganja obavješćuje nadležno tijelo i odgovarajuće nadležno tijelo države događaja u slučaju nezgoda i nesreća koje uključuju opasan teret.

(f) Operater osigurava da se u skladu s tehničkim uputama putnicima pružaju informacije o opasnom teretu.

(g) Operater osigurava da se u skladu s tehničkim uputama na mjestima za prihvat tereta nalaze obavijesti s informacijama o prijevozu opasnog tereta.

PODDIO B

OPERATIVNI POSTUPCI

NCC.OP.100 Uporaba aerodroma i operativnih mjesta

Operater upotrjebljuje samo aerodrome i operativna mjesta koja su prikladna za dotični tip zrakoplova i operacije.

▼M21

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.

▼M20

NCC.OP.105 Specifikacija izoliranih aerodroma – avioni

Operator pri odabiru alternativnih aerodroma i politika planiranja goriva/energije i ponovnog planiranja goriva/energije tijekom leta ne smatra aerodrom izoliranim, osim ako je vrijeme letenja do najbližeg alternativnog odredišnog aerodroma s prihvatljivim vremenskim uvjetima:

(a) dulje od 60 minuta za avione pokretane klipnim motorima; ili

(b) dulje od 90 minuta za turbinske avione.

▼M21

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;

▼M21

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.

_____

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

▼M1

NCC.OP.113 Operativni minimumi aerodroma — operacije kruženja s helikopterima na kopnu

MDH za operacije kruženja s helikopterima na kopnu nije niži od 250 ft, a meteorološka vidljivost nije niža od 800 m.

NCC.OP.115 Postupci za odlazak i prilaženje

(a) Zapovjednik zrakoplova koristi se postupcima za odlazak i prilaženje koje je utvrdila država aerodroma ako su takvi postupci objavljeni za predviđenu uzletno-sletnu stazu ili završno prilaženje i područje za polijetanje (FATO).

(b) Neovisno o točki (a), zapovjednik zrakoplova prihvaća odobrenje kontrole zračnog prometa (ATC) da odstupi od objavljenog postupka, samo:

1. pod uvjetom da su uzeti u obzir kriteriji za nadvisivanje prepreka i da se u cijelosti vodi računa o operativnim uvjetima; ili

2. ako ga jedinica ATC-a usmjerava preko radara.

(c) U svakom slučaju, segment završnog prilaženja izvodi se vizualno u skladu s objavljenim postupcima za prilaženje.

▼M9

NCC.OP.116 Navigacija temeljena na performansama — avioni i helikopteri

Kada se na predviđenoj ruti ili postupku letenja primjenjuje PBN, operator osigurava:

(a) da su relevantne specifikacije za PBN navedene u AFM-u ili drugom dokumentu odobrenom od tijela koje je izdalo certifikat u okviru ocjene plovidbenosti ili se temelje na takvom odobrenju i

(b) da se zrakoplovom upravlja u skladu s relevantnim navigacijskim specifikacijama i ograničenjima iz AFM-a ili drugog gore navedenog dokumenta.

▼M1

NCC.OP.120 Postupci za smanjenje buke

Operater razvija operativne postupke uzimajući u obzir potrebu smanjenja utjecaja buke zrakoplova te istodobno osigurava da sigurnost ima prednost nad smanjivanjem buke.

NCC.OP.125 Minimalna visina za nadvisivanje prepreka — letovi IFR

(a) Operater navodi metodu za utvrđivanje minimalnih visina letenja za sve segmente rute na kojoj se leti koje osiguravaju propisano nadvisivanje terena prema pravilima IFR-a.

(b) Na osnovi te metode operater utvrđuje minimalne visine leta za svaki let. Minimalne visine letenja nisu niže od visina koje objavi država iznad koje se leti.

▼M20

NCC.OP.130 Shema za gorivo/energiju – avioni i helikopteri

(a) Operater uspostavlja, provodi i održava shemu za gorivo/energiju koja sadržava:

1. politike planiranja goriva/energije i ponovnog planiranja goriva/energije tijekom leta; i

▼M20

2. politike upravljanja gorivom/energijom tijekom leta.

(b) Shema za gorivo/energiju mora:

1. odgovarati vrstama obavljenih operacija; i

2. odgovarati sposobnostima operatora da podrži njezinu provedbu.

NCC.OP.131 Shema za gorivo/energiju – politika planiranja goriva/energije i ponovnog planiranja goriva/energije tijekom leta – avioni i helikopteri

(a) U okviru sheme za gorivo/energiju operator uspostavlja politiku planiranja goriva/energije i ponovnog planiranja goriva/energije tijekom leta kako bi se osiguralo da zrakoplov nosi količinu iskoristivog goriva/energije koja je dovoljna da bi se sigurno dovršio planirani let i omogućila odstupanja od planirane operacije.

(b) Operator osigurava da se planiranje goriva/energije za letove temelji na barem sljedećim elementima:

1. postupcima koji su sadržani u operativnom priručniku, kao i:

i. trenutačnim podacima specifičnima za zrakoplov, koji su dobiveni iz sustava za praćenje potrošnje goriva/energije ili, ako ti podaci nisu dostupni;

ii. podacima koje daje proizvođač zrakoplova; i

2. operativnim uvjetima u kojima će se let izvesti, uključujući:

i. podatke o potrošnji goriva/energije zrakoplova;

ii. predviđene mase;

iii. predviđene meteorološke uvjete;

iv. učinke stavki odgođenog održavanja ili konfiguracijskih odstupanja, ili oboje; i

v. očekivana kašnjenja.

(c) Kad je riječ o avionima, operator osigurava da predpoletni izračun iskoristivog goriva/energije koji se zahtijeva za let uključuje:

1. gorivo/energiju za taksiranje koje ne smije biti manje od količine za koju se očekuje da će se potrošiti prije polijetanja;

2. količinu goriva/energije za putovanje koja je potrebna kako bi zrakoplov mogao letjeti od polijetanja ili točke ponovnog planiranja tijekom leta do slijetanja na odredišni aerodrom;

3. količinu goriva/energije za nepredviđene situacije koja je potrebna za kompenzaciju nepredviđenih čimbenika;

4. gorivo/energiju za alternativno odredište:

i. ako se let obavlja s barem jednim alternativnim odredišnim aerodromom, riječ je o količini goriva/energije potrebnoj za let od odredišnog aerodroma do alternativnog odredišnog aerodroma; ili

▼M20

ii. ako se let obavlja bez alternativnog odredišnog aerodroma, riječ je o količini goriva/energije koja se mora nalaziti na odredišnom aerodromu radi kompenziranja nepostojanja alternativnog odredišnog aerodroma;

5. konačnu rezervu goriva/energije u količini koja se izračunava pri brzini čekanja na 1 500 stopa (450 m) iznad nadmorske visine aerodroma u standardnim uvjetima u skladu s procijenjenom masom zrakoplova pri dolasku na alternativni odredišni aerodrom, ili odredišni aerodrom ako se ne zahtijeva alternativni odredišni aerodrom, a koja ne smije biti manja od:

i. količine goriva/energije za 45 minuta letenja za zrakoplove s klipnim motorima koji lete u skladu s pravilima vizualnog letenja (VFR), pravilima noćnog letenja i pravilima instrumentalnog letenja (IFR); ili

ii. količine goriva/energije za 30 minuta letenja za zrakoplove s klipnim motorima koji lete u skladu s pravilima vizualnog letenja (VFR) danju;

iii. za turbinske avione, količine goriva/energije za 30 minuta leta;

6. dodatno gorivo, ako je potrebno za vrstu operacije; riječ je o količini goriva/energije koja zrakoplovu omogućuje sigurno slijetanje na alternativni aerodrom na ruti za gorivo/energiju (kritični scenarij ERA za gorivo/energiju) u slučaju kvara motora ili dekompresije, ovisno o tome što zahtijeva veću količinu goriva/energije, na temelju pretpostavke da se takav kvar dogodi na najkritičnijoj točki rute; ta dodatna količina goriva/energije zahtijeva se samo ako minimalna količina goriva/energije izračunana u skladu s točkom (c) podtočkama od 2. do 5. nije dovoljna u slučaju takvog događaja;

7. dodatno gorivo/energiju kako bi se uzela u obzir očekivana kašnjenja ili posebna operativna ograničenja; i

8. diskrecijsko gorivo/energiju, ako to zahtijeva zapovjednik zrakoplova.

(d) Kad je riječ o helikopterima, operator osigurava da predpoletni izračun iskoristivog goriva/energije koji se zahtijeva za let uključuje sve od sljedećeg:

1. količinu goriva/energije za letenje do aerodroma ili operativne površine predviđenog slijetanja;

2. ako je zahtijevano alternativno odredište, gorivo/energiju za alternativno odredište, to jest količinu goriva/energije koja je potrebna za neuspjelo prilaženje aerodromu ili operativnoj površini predviđenog slijetanja i nakon toga za let do određenog alternativnog odredišta te prilaženje i slijetanje; i

3. konačnu rezervu goriva/energije koja ne smiju biti manja od:

i. za letove prema VFR-u, količine goriva/energije za letenje najmanje 20 minuta pri brzini najvećeg dometa; ili

▼M20

ii. za letove prema IFR-u, količine goriva/energije za letenje najmanje 30 minuta pri brzini čekanja na 450 m (1 500 stopa) iznad aerodroma ili operativne površine predviđenog slijetanja ili alternativnog odredišta pri standardnim temperaturnim uvjetima.

(e) Ako se let mora nastaviti do odredišnog aerodroma koji nije izvorno planiran, operator osigurava dostupnost postupaka ponovnog planiranja tijekom leta za izračun potrebnog iskoristivog goriva/energije i da su postupci u skladu s podtočkom (c) podpodtočkama od 2. do 7. za avione, odnosno podtočkom (d) za helikoptere.

(f) Glavni pilot započinje polijetanje ili nastavlja let u slučaju ponovnog planiranja tijekom leta samo ako je siguran da zrakoplov nosi najmanje planiranu količinu iskoristivog goriva/energije i ulja potrebnu za sigurno završavanje leta.

▼M1

NCC.OP.135 Slaganje prtljage i tereta

Operater utvrđuje postupke kojima osigurava da:

(a) se u putnički odjeljak unosi samo ručna prtljaga koja se može složiti na odgovarajući i siguran način; i

(b) su sva prtljaga i teret u zrakoplovu, koji mogu uzrokovati ozljedu ili štetu, ili zakrčiti prolaze ili izlaze ako nisu na svojemu mjestu, složeni tako da sprječavaju pomicanje.

NCC.OP.140 Davanje uputa putnicima

Zapovjednik osigurava da:

(a) su putnici prije polijetanja upoznati s lokacijom i uporabom:

1. sigurnosnih pojaseva,

2. izlaza za nuždu, i

3. kartona s uputama u slučaju nužde,

i po potrebi:

4. prsluka za spašavanje,

5. opreme za raspodjelu kisika,

6. čamaca za spašavanje, i

7. ostale opreme u slučaju nužde namijenjene za uporabu putnika;

i

(b) u slučaju nužde tijekom leta, putnicima se daju upute o mjerama koje mogu biti primjerene u danim okolnostima.

NCC.OP.145 Priprema leta

▼M9

(a) Prije početka leta glavni pilot svim raspoloživim razumnim sredstvima utvrđuje da su svemirska oprema, oprema na zemlji i/ili vodi, uključujući komunikacijsku opremu i navigacijsku pomoć koje su dostupne i izravno potrebne za takav let radi sigurnog upravljanja zrakoplovom, prikladne za vrstu operacije u okviru koje se let izvodi.

▼M21

(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

▼M21

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

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.

▼M1

NCC.OP.150 Alternativni aerodromi za polijetanje — zrakoplovi

▼M21

(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.

▼M1

(b) Alternativni aerodrom za polijetanje udaljen je od aerodroma odlaska najviše:

1. za zrakoplove s dva motora: najviše jedan sat letenja pri putnoj brzini s jednim motorom u standardnim uvjetima bez vjetra; i

2. za zrakoplove s tri ili više motora: najviše dva sata letenja pri putnoj brzini s jednim neispravnim motorom (OEI) u skladu s priručnikom o letenju zrakoplova pri standardnim uvjetima bez vjetra.

(c) Za aerodrom koji se odabere kao alternativni aerodrom za polijetanje raspoloživim informacijama naznačuje se da će pri predviđenom vremenu uporabe uvjeti za tu operaciju biti na razini ili iznad operativnih minimuma aerodroma.

NCC.OP.151 Aerodromi alternativnih odredišta — zrakoplovi

Za letove prema pravilima IFR-a, zapovjednik zrakoplova u planiranju leta navodi najmanje jedan vremenski spreman aerodrom alternativnog odredišta, osim ako:

(a) raspoloživi meteorološki podaci naznačuju da 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, pri čemu se u obzir uzima kraće razdoblje, prilaženje i slijetanje mogu se izvesti u vizualnim meteorološkim uvjetima (VMC); ili

▼M20

(b) mjesto predviđenog slijetanja označeno je kao izolirani aerodrom i:

1. za aerodrom predviđen za slijetanje propisan je postupak instrumentalnog prilaženja; i

2. raspoloživi meteorološki podaci naznačuju da će u razdoblju od dva sata prije do dva sata nakon predviđenog vremena dolaska prevladavati sljedeći meteorološki uvjeti:

i. baza oblaka najmanje 300 m (1 000 stopa) iznad minimuma za postupak instrumentalnog prilaženja; i

ii. vidljivost najmanje 5,5 km ili 4 km veća od minimuma za postupak.

▼M1

NCC.OP.152 Aerodromi alternativnih odredišta — helikopteri

Za letove prema pravilima IFR-a, zapovjednik zrakoplova u planiranju leta navodi najmanje jedan vremenski spreman aerodrom alternativnog odredišta, osim ako:

(a) za aerodrom predviđen za slijetanje propisan je postupak instrumentalnog prilaženja i aktualni raspoloživi meteorološki podaci naznačuju da će u razdoblju od dva sata prije do dva sata nakon predviđenog vremena dolaska ili od stvarnog vremena polaska do dva sata nakon predviđenog vremena dolaska, pri čemu se u obzir uzima kraće razdoblje, vladati sljedeći meteorološki uvjeti:

1. baza oblaka najmanje 120 m (400 ft) iznad minimuma za postupak instrumentalnog prilaženja; i

2. vidljivost najmanje 1 500 m veća od minimuma za postupak; ili

▼M1

(b) mjesto predviđeno za slijetanje je izolirano i:

1. za aerodrom predviđen za slijetanje propisan je postupak instrumentalnog prilaženja;

2. raspoloživi meteorološki podaci naznačuju da će u razdoblju od dva sata prije do dva sata nakon predviđenog vremena dolaska vladati sljedeći meteorološki uvjeti:

i. baza oblaka najmanje 120 m (400 ft) iznad minimuma za postupak instrumentalnog prilaženja;

ii. vidljivost najmanje 1 500 m veća od minimuma za postupak. i

▼M9

_____

NCC.OP.153 Odredišni aerodromi – operacije instrumentalnog prilaženja

Glavni pilot osigurava dostupnost dostatnih sredstava za navigaciju i slijetanje na odredišni aerodrom ili na bilo koji alternativni odredišni aerodrom u slučaju da zrakoplov izgubi sposobnost za predviđenu operaciju prilaženja i slijetanja.

▼M1

NCC.OP.155 Punjenje goriva dok se putnici ukrcavaju, nalaze u zrakoplovu ili se iskrcavaju

(a) Zrakoplovi se ne pune gorivom Avgas ili gorivom široke frakcije ili mješavinom tih vrsta goriva dok se putnici ukrcavaju, iskrcavaju ili su u zrakoplovu.

▼M20

(b) Za sve druge vrste goriva/energije poduzimaju se neophodne mjere opreza, a u zrakoplovu mora biti primjereno osposobljeno osoblje koje je spremno za započinjanje i izvođenje evakuacije zrakoplova najpraktičnijim i najbržim raspoloživim sredstvima.

NCC.OP.157 Punjenje gorivom dok su motori i/ili rotori u vrtnji – helikopteri

(a) Punjenje gorivom dok su motori i/ili rotori u vrtnji dopušteno je samo:

1. ako se putnici ne ukrcavaju ni iskrcavaju;

2. ako operator aerodroma/operativne površine dopušta takve operacije;

3. u skladu sa svim posebnim postupcima i ograničenjima u letačkom priručniku zrakoplova (AFM);

4. s vrstama goriva JET A ili JET A-1; i

5. ako su na raspolaganju odgovarajući objekti ili oprema za spasilačke i protupožarne službe;

(b) Operater procjenjuje rizike povezane s punjenjem gorivom dok su motori i/ili rotori u vrtnji.

(c) Operator uspostavlja odgovarajuće postupke kojih se treba pridržavati sve uključeno osoblje, kao što su članovi posade i osoblje za zemaljske operacije.

▼M20

(d) Operator obučava članove svoje posade i osigurava odgovarajuću osposobljenost uključenog osoblja za zemaljske operacije.

(e) Operater osigurava da su postupci punjenja helikoptera dok su motori i/ili rotori u vrtnji opisani u operativnom priručniku. Za taj postupak i bilo kakvu njegovu promjenu zahtijeva se prethodno odobrenje nadležnog tijela.

▼M1

NCC.OP.160 Uporaba slušalica

(a) Svi članovi letačke posade, koji moraju biti u pilotskoj kabini, nose slušalice s mikrofonom na ručici ili odgovarajući uređaj. Slušalice se upotrebljavaju kao glavna naprava za glasovnu komunikaciju sa službom zračnog prometa (ATS):

1. na zemlji:

i. pri primanju odobrenja za odlazak od kontrole zračnog prometa (ATC) putem glasovne komunikacije; i

ii. kad su motori upaljeni;

2. tijekom leta:

i. ispod prijelazne apsolutne visine; ili

ii. 10 000 ft, koja je vrijednost veća;

i

3. kad god zapovjednik zrakoplova to smatra potrebnim.

(b) U uvjetima iz točke (a) mikrofon na ručici ili odgovarajući uređaj u položaju su kojim se omogućuje uporaba za dvosmjernu radijsku komunikaciju.

NCC.OP.165 Prijevoz putnika

Operater utvrđuje postupke kojima osigurava da:

(a) putnici su smješteni na sjedalima gdje, u slučaju hitne evakuacije, mogu najbolje pomoći, a ne ometaju evakuaciju iz zrakoplova;

(b) prije i tijekom taksiranja, polijetanja i slijetanja ili kad god zapovjednik zrakoplova to smatra potrebnim u interesu sigurnosti, svaki je putnik u zrakoplovu na svojem sjedalu ili ležaju pravilno vezan sigurnosnim pojasom ili napravom za ograničavanje kretanja; i

(c) višestruko zauzimanje sjedišta dopušteno je samo na određenim sjedištima zrakoplova na kojima sjede jedna odrasla osoba i jedno dijete koje je pravilno vezano pomoćnim pojasom ili drugom napravom za ograničavanje kretanja.

▼M1

NCC.OP.170 Osiguravanje putničkog odjeljka i kuhinje/a u zrakoplovu

Zapovjednik osigurava da:

(a) svi izlazi i putovi za izlaz prije taksiranja, polijetanja i slijetanja slobodni su od prepreka; i

(b) prije polijetanja i slijetanja i kad god se to smatra potrebnim u interesu sigurnosti, sva oprema i prtljaga ispravno je osigurana.

NCC.OP.175 Pušenje u zrakoplovu

Zapovjednik zrakoplova ne dopušta pušenje u zrakoplovu:

(a) kad god se to smatra potrebnim u interesu sigurnosti;

(b) za vrijeme punjenja zrakoplova gorivom;

(c) dok je zrakoplov na tlu, osim ako je operater odredio postupke kojima se smanjuju rizici za vrijeme operacija na zemlji;

(d) izvan označenih pušačkih zona, u prolazu (prolazima) ili u zahodu (zahodima);

(e) u odjeljcima za teret i/ili drugim prostorima u kojima se prevozi teret koji nije pohranjen u ambalaži otpornoj na vatru ili pokriven platnom otpornim na vatru; i

(f) u dijelovima putničkih odjeljaka u koje se dovodi kisik.

NCC.OP.180 Meteorološki uvjeti

▼M21

(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.

▼M1

(c) Ako let sadržava segmente VFR i IFR, primjenjuju se, u opsegu u kojemu je to nužno, meteorološki podaci iz točaka (a) i (b).

NCC.OP.185 Led i drugi zagađivači – postupci na zemlji

(a) Operater utvrđuje postupke koje treba slijediti kada je potrebno odlediti ili spriječiti zaleđivanje zrakoplova i obaviti preglede zrakoplova s time u vezi kako bi se omogućio siguran rad zrakoplova.

▼M1

(b) Zapovjednik zrakoplova započinje polijetanje samo ako je zrakoplov čist od bilo kakvih naslaga koje mogu štetno djelovati na izvođenje ili mogućnost kontroliranja zrakoplova, osim u skladu s postupcima iz točke (a) u priručniku o letenju zrakoplova.

NCC.OP.190 Led i drugi zagađivači – postupci tijekom leta

(a) Operater utvrđuje postupke za letove u očekivanim ili stvarnim uvjetima zaleđivanja.

(b) Zapovjednik započinje let ili namjerno leti u očekivane ili stvarne uvjete zaleđivanja samo ako je zrakoplov certificiran i opremljen za takve uvjete kako je navedeno u točki 2.a.5 Priloga IV Uredbi (EZ) br. 216/2008.

(c) Ako zaleđivanje premaši intenzivnost zaleđivanja za koje je zrakoplov certificiran ili ako zrakoplov koji nije certificiran za let u poznatim uvjetima zaleđivanja naleti na zaleđivanje, zapovjednik zrakoplova bez odlaganja napušta uvjete zaleđivanja mijenjanjem razine i/ili rute, i po potrebi obavješćuje kontrolu zračnog prometa (ATC) o slučaju nužde.

▼M21

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.

▼M1

NCC.OP.200 Simulirane situacije tijekom leta

(a) Zapovjednik zrakoplova osigurava da se prijevozom putnika ili tereta ne simuliraju:

1. situacije za koje je potrebna primjena postupaka za neobične situacije ili u slučaju nužde; ili

2. letovi u instrumentalnim meteorološkim uvjetima (IMC).

▼M14

(b) Neovisno o točki (a), ako letove za osposobljavanje obavlja organizacija za osposobljavanje iz članka 10.a Uredbe Komisije (EU) br. 1178/2011, takve se situacije mogu simulirati u zrakoplovu s pilotima koji se osposobljavaju.

▼M20

NCC.OP.205 Shema za gorivo/energiju – politika upravljanja gorivom/energijom tijekom leta

(a) Operater utvrđuje postupke kojima osigurava da se tijekom leta obavljaju provjere goriva/energije i upravljanje gorivom/energijom.

▼M20

(b) Glavni pilot prati preostalu količinu iskoristivog goriva/energije u zrakoplovu kako bi se uvjerio da je zaštićena i da nije manja od količine goriva/energije koja je potrebna za nastavak leta do aerodroma ili operativne površine na kojoj se može izvesti sigurno slijetanje.

(c) Glavni pilot obavještava kontrolu zračnog prometa (ATC) o stanju „minimalnog goriva/energije” izjavom „MINIMUM FUEL” ako je:

1. odlučio sletjeti na određeni aerodrom ili operativnu površinu; i

2. izračunao da bi bilo kakva promjena postojećeg odobrenja za taj aerodrom ili operativnu površinu, ili druga kašnjenja u zračnom prometu, mogla značiti slijetanje s manje od planirane konačne rezerve goriva/energije.

(d) Glavni pilot proglašava „hitnu situaciju s gorivom/energijom” emitiranjem poruke „MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL” ako je iskoristivo gorivo/energija koja je izračunana kao dostupna pri slijetanju na najbliži aerodrom na kojem se može izvesti sigurno slijetanje manja od planirane konačne rezerve goriva/energije.

▼M1

NCC.OP.210 Uporaba dodatnog kisika

Zapovjednik zrakoplova osigurava da on i članovi letačke posade koji su uključeni u obavljanje dužnosti neophodnih za siguran rad zrakoplova tijekom leta upotrebljavaju dodatni kisik svaki put kada kabina premaši visinu 10 000 ft duže od 30 minuta i kada kabina premaši visinu 13 000 ft.

NCC.OP.215 Otkrivanje blizine tla

Kada član letačke posade ili sustav za upozorenje blizine tla primijeti nepredviđenu blizinu tla, pilot koji upravlja zrakoplovom odmah započinje s korektivnim radnjama radi uspostavljanja sigurnih uvjeta za let.

▼M9

NCC.OP.220 Sustav za izbjegavanje sudara u zraku (ACAS)

Kada je ACAS ugrađen i funkcionalan, operator utvrđuje operativne postupke i programe osposobljavanja kako bi letačka posada bila odgovarajuće osposobljena za izbjegavanje sudara u zraku i za uporabu opreme ACAS II.

▼M21

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

▼M21

(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.

▼M16

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

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

▼M21

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.

▼M21

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.

▼M1

PODDIO C

IZVEDBENE ZNAČAJKE ZRAKOPLOVA I OPERATIVNA OGRANIČENJA

NCC.POL.100 Operativna ograničenja — svi zrakoplovi

(a) Tijekom svih faza operacije opterećenje, masa i položaj centra gravitacije (CG) zrakoplova ispunjavaju sva ograničenja navedena u priručniku o letenju zrakoplova (AFM) ili u operativnom priručniku ako je on više ograničavajući.

(b) Oznake, popisi, oznake instrumenata ili njihove kombinacije, koji sadržavaju operativna ograničenja propisana priručnikom o letenju zrakoplova za vizualnu prezentaciju, prikazani su na zrakoplovu.

▼M1

NCC.POL.105 Masa i ravnoteža, opterećenje

(a) Operater utvrđuje masu i centar gravitacije (CG) za svaki zrakoplov stvarnim vaganjem prije nego što ga pusti u pogon. Skupne učinke izmjena i popravaka na masu i ravnotežu potrebno je uzeti u obzir i primjereno dokumentirati. Zrakoplov se ponovo važe ako učinak izmjena na masu i ravnotežu nije točno poznat.

(b) Vaganje obavlja ili proizvođač zrakoplova ili odobrena organizacija za održavanje.

(c) Operater stvarnim vaganjem, uključujući svu prtljagu posade, ili korištenjem standardnih masa utvrđuje masu svih operativnih dijelova i članova posade koja je uključena u suhu operativnu masu zrakoplova. Određuje se utjecaj njihovog smještaja na centar gravitacije u zrakoplovu. Pri korištenju standardne mase za utvrđivanje suhe operativne mase članova posade upotrebljavaju se sljedeće vrijednosti mase:

(1) 85 kg, uključujući ručnu prtljagu, za članove letačke posade/tehničkog osoblja; i

(2) 75 kg za članove kabinske posade.

(d) Operater utvrđuje postupke kojima se omogućuje da zapovjednik zrakoplova odredi masu tereta koji se prevozi, uključujući balast:

1. stvarnim vaganjem;

2. određivanjem mase tereta koji se prevozi u skladu sa standardnim masama putnika i prtljage; ili

3. izračunom mase putnika na temelju izjave svakog putnika ili u ime svakog putnika, dodajući toj vrijednosti unaprijed određenu masu za ručnu prtljagu i odjeću ako je broj raspoloživih putničkih sjedala na zrakoplovu:

i. manji od deset za zrakoplove; ili

ii. manji od šest za helikoptere.

(e) Pri korištenju standardne mase upotrebljavaju se sljedeće vrijednosti mase.

1. za putnike vrijednosti iz tablice 1. i 2., pri čemu je uključena ručna prtljaga i masa svakog djeteta koje putuje s odraslom osobom na jednom sjedalu:

Tablica 1.

Standardne mase za putnike — zrakoplov s ukupnim brojem putničkih sjedala od 20 ili više

Putnička sjedala:	20 i više		30 i više
	Muški	Ženske	Svi odrasli
Odrasli	88 kg	70 kg	84 kg
Djeca	35 kg	35 kg	35 kg

▼M1

Tablica 2.

Standardne mase za putnike — zrakoplov s ukupnim brojem putničkih sjedala od 19 ili manje

Putnička sjedala	1 – 5	6 – 9	10 – 19
Muški	104 kg	96 kg	92 kg
Ženske	86 kg	78 kg	74 kg
Djeca	35 kg	35 kg	35 kg

2. za prtljagu:

i. za zrakoplove, ako je ukupni broj raspoloživih putničkih sjedala na zrakoplovu 20 ili više, standardne vrijednosti mase za prijavljenu prtljagu iz tablice 3.;

Tablica 3.

Standardne mase za prtljagu — zrakoplovi s ukupnim brojem putničkih sjedala od 20 ili više

Vrsta leta	Standardna masa prtljage
Domaći	11 kg
Unutar europske regije	13 kg
Međukontinentalni	15 kg
Svi ostali	13 kg

ii. za helikoptere, ako je ukupni broj raspoloživih putničkih sjedala na helikopteru 20 ili više, standardna vrijednost mase za prijavljenu prtljagu koja iznosi 13 kg;

(f) Za zrakoplove s 19 putničkih sjedala ili manje stvarna masa prijavljene prtljage određuje se:

1. vaganjem; ili

2. izračunom na temelju izjave svakog putnika ili u ime svakog putnika. Ako to nije izvedivo, upotrebljuje se minimalna standardna masa koja iznosi 13 kg.

(g) Operater utvrđuje postupke kojima se omogućuje da zapovjednik zrakoplova odredi masu utočenog goriva upotrebljujući stvarnu gustoću, ili ako ona nije poznata, gustoću izračunatu u skladu s metodom koja je navedena u operativnom priručniku.

(h) Zapovjednik zrakoplova osigurava da je punjenje:

1. zrakoplova obavljeno pod nadzorom kvalificiranog osoblja; i

2. teret koji se prevozi u skladu s podacima za izračun mase i ravnoteže zrakoplova.

(i) Operater utvrđuje postupke kojima se omogućuje da zapovjednik zrakoplova ispunjava dodatna konstrukcijska ograničenja, kao što su ograničenje u vezi s jačinom poda, najvećim opterećenjem po dužnom metru, najvećom masom za odjeljak za teret i ograničenje u vezi s najvećim brojem sjedala.

▼M1

(j) Operater u operativnom priručniku navodi načela i metode koji se odnose na opterećenje i na sustav mase i ravnoteže, koji ispunjavaju zahtjeve iz točaka od (a) do (i) Ovim sustavom obuhvaćaju se sve vrste planiranih operacija.

NCC.POL.110 Podaci i dokumentacija o masi i ravnoteži

(a) Operater prije svakog leta utvrđuje podatke o masi i ravnoteži te priprema dokumentaciju o masi i ravnoteži u kojoj se navodi teret i njegov raspored, tako da ne prelaze ograničenja za masu i ravnotežu zrakoplova. Dokumentacija za masu i ravnotežu sadržava sljedeće podatke:

1. registraciju zrakoplova i vrstu,

2. identifikacijski broj leta i datum, po potrebi,

3. ime zapovjednika zrakoplova,

4. ime osobe koja je pripremila dokument,

5. suhu operativnu masu i odgovarajući CG zrakoplova,

▼M20

6. masu goriva/energije pri polijetanju i masu goriva/energije za putovanje;

7. masu drugih potrošnih materijala osim goriva/energije, po potrebi;

8. komponente tereta uključujući putnike, prtljagu, teret i balast;

9. masu pri polijetanju, masu pri slijetanju i masu bez goriva;

▼M1

10. položaje CG-a u zrakoplovu koji se primjenjuju, i

11. ograničavajuće vrijednosti mase i CG-a.

(b) Kada se podaci i dokumentacija za masu i ravnotežu izrađuju pomoću računalnog sustava za masu i ravnotežu, operater provjerava cjelovitost izlaznih podataka.

(c) Ako zapovjednik zrakoplova ne nadzire utovar zrakoplova, osoba koja nadzire utovar zrakoplova vlastoručnim potpisom ili na jednakovrijedan način potvrđuje da su teret i njegov raspored u skladu s dokumentacijom za masu i ravnotežu koju je pripravio zapovjednik zrakoplova. Zapovjednik zrakoplova vlastoručnim potpisom ili na jednakovrijedan način potvrđuje prihvat.

(d) Operater navodi postupke za promjene tereta u zadnji tren i osigurava:

1. da se, nakon ispunjavanja dokumentacije za masu i ravnotežu, u dokumente za planiranje leta koji sadržavaju dokumentaciju za masu i ravnotežu unesu sve promjene u zadnji tren;

2. da se točno navede najveća dopuštena promjena broja putnika ili tereta u zadnji tren; i

3. pripremu nove dokumentacije za masu i ravnotežu ako se taj najveći broj premaši.

NCC.POL.111 Podaci i dokumentacija o masi i ravnoteži — olakšice

Neovisno o točki (a) poddtočki 5. iz NCC.POL.110, položaj se CG-a ne treba navesti u dokumentaciji za masu i ravnotežu ako je raspored tereta u skladu s unaprijed izračunatom tablicom za ravnotežu ili ako je moguće dokazati da je za planirane operacije moguće osigurati pravilnu ravnotežu, neovisno o stvarnom teretu.

▼M1

NCC.POL.115 Izvođenje — općenito

Zapovjednik zrakoplova upravlja zrakoplovom samo ako performanse zrakoplova omogućuju ispunjavanje zahtjeva u vezi s pravilima letenja i svih drugih ograničenja koja se primjenjuju na let, korišteni zračni prostor, aerodrome ili operativna mjesta, vodeći računa o točnosti svih upotrijebljenih karata i zemljovida.

NCC.POL.120 Ograničenja mase pri polijetanju — zrakoplovi

Operater osigurava da:

(a) masa zrakoplova na početku polijetanja ne premašuje ograničenja mase:

1. pri polijetanju u skladu sa zahtjevima iz NCC.POL.125;

2. na ruti s jednim neispravnim motorom (OEI) u skladu sa zahtjevima iz NCC.POL.130; i

3. pri slijetanju u skladu sa zahtjevima iz NCC.POL.135,

dopuštajući očekivana smanjenja mase s odmicanjem leta i ispuštanje goriva u zraku.

(b) masa na početku polijetanja nikad ne premašuje najveću masu pri polijetanju koja je navedena u priručniku o letenju zrakoplova (AFM) za visinu tlaka koja je primjerena nadmorskoj visini aerodroma ili operativnog mjesta, a ako se upotrebljuje kao mjerilo za određivanje najveće mase pri polijetanju, po bilo kojim drugim lokalnim atmosferskim uvjetima; i

(c) predviđena masa pri očekivanom vremenu slijetanja na aerodromu ili operativnome mjestu predviđenom za slijetanje ili na bilo kojem aerodromu alternativnog odredišta nikad ne premašuje najveću masu pri slijetanju koja je navedena u priručniku o letenju zrakoplova (AFM) za visinu tlaka koja je primjerena nadmorskoj visini tih aerodroma ili operativnih mjesta ako se upotrebljuje kao mjerilo za određivanje najveće mase pri slijetanju, po bilo kojim drugim lokalnim atmosferskim uvjetima.

NCC.POL.125 Polijetanje — zrakoplovi

(a) Pri određivanju najviše mase pri polijetanju zapovjednik zrakoplova uzima u obzir sljedeće:

1. izračunata dužina za polijetanje ne prelazi raspoloživu dužinu za polijetanje, pri čemu dužina čistine ne prelazi polovinu raspoložive staze za polijetanje;

2. izračunati uzletni zalet ne prelazi raspoloživi uzletni zalet;

3. jedna vrijednost V_1 upotrebljuje se za prekinuto i neprekinuto polijetanje, pri čemu je vrijednost V_1 navedena u priručniku o letenju zrakoplova (AFM); i

4. na mokroj ili kontaminiranoj stazi, masa pri polijetanju ne prelazi masu koja je dopuštena za polijetanje na suhoj stazi pod istim uvjetima.

▼M4

(b) S iznimkom zrakoplova na turboelisni pogon i najvišom dopuštenom masom od 5 700 kg ili manjom pri uzlijetanju, u slučaju kvara motora za vrijeme polijetanja, zapovjednik zrakoplova osigurava da zrakoplov može:

1. prekinuti uzlijetanje i zaustaviti se u okviru raspoložive udaljenosti za ubrzavanje i zaustavljanje ili uzletno-sletne staze; ili

▼M4

2. nastaviti polijetanje i nadvisiti sve prepreke u smjeru putanje leta u primjerenom razmaku dok zrakoplov nije u poziciji da ispuni zahtjeve iz NCC.POL.130.

▼M1

NCC.POL.130 Na ruti — jedan motor u kvaru — zrakoplovi

Zapovjednik zrakoplova osigurava da u slučaju kvara bilo kojeg motora na bilo kojoj točki rute, zrakoplov s više motora mora imati mogućnost nastaviti let do odgovarajućeg aerodroma ili operativnog mjesta, a da ni u kojoj točki ne leti ispod minimalne visine za nadvisivanje prepreka.

NCC.POL.135 Slijetanje — zrakoplovi

Zapovjednik zrakoplova osigurava da na svakom aerodromu ili operativnome mjestu, nakon nadvisivanja svih prepreka na prilaznoj putanji na sigurnoj visini, zrakoplov mora imati mogućnost sletjeti i zaustaviti se; vodeni zrakoplov mora imati mogućnost doći do zadovoljavajuće niske brzine u okviru raspoložive dužine za slijetanje. Poštuju se odstupanja radi očekivanih razlika u tehnikama prilaženja i slijetanja ako se nisu poštovala pri planiranju podataka o izvedbi.

PODDIO D

INSTRUMENTI, PODACI I OPREMA

ODJELJAK 1.

Zrakoplovi

NCC.IDE.A.100 Instrumenti i oprema — općenito

(a) Instrumenti i oprema koji se zahtijevaju ovim poddijelom odobravaju se u skladu s primjenjivim zahtjevima za plovidbenost ako:

1. ih upotrebljava letačka posada za upravljanje putanjom leta;

2. se upotrebljavaju za ispunjavanje zahtjeva iz NCC.IDE.A.245;

3. se upotrebljavaju za ispunjavanje zahtjeva iz NCC.IDE.A.250; ili

4. su ugrađeni u zrakoplov.

(b) Sljedeće predmete, ako se zahtijevaju ovim poddijelom, nije potrebno odobriti kao opremu:

1. rezervni osigurači,

2. ručne prijenosne svjetiljke,

3. točni mjerač vremena,

4. držač karte,

5. pribori za prvu pomoć,

6. oprema za preživljavanje i signaliziranje,

7. sidro i oprema za vezanje, i

8. uređaj za osiguravanje djece.

▼M15

(c) Instrumenti i oprema ili pribor koji nisu propisani ovim Prilogom te sva druga oprema koja nije propisana ovom Uredbom, ali se nalazi u zrakoplovu, moraju biti u skladu sa sljedećim zahtjevima:

1. članovi letačke posade ne smiju informacije dobivene iz tih instrumenata, opreme ili pribora upotrebljavati za ispunjavanje zahtjeva iz Priloga II. Uredbi (EU) 2018/1139 ili točaka NCC.IDE.A.245 i NCC.IDE.A.250 ovog Priloga;

2. instrumenti i oprema ne smiju utjecati na plovidbenost aviona, čak ni u slučaju zatajenja ili kvarova.

▼M1

(d) Instrumenti i oprema spremni su za uporabu ili su dostupni s mjesta na kojem sjedi član letačke posade koji ih treba upotrebljavati.

(e) Oni instrumenti kojima se koristi član letačke posade raspoređeni su tako da dopuštaju članu letačke posade da jasno vidjeti oznake sa svojeg mjesta, s najmanjim mogućim odmakom s položaja i linije vida, koju obično zauzima kada gleda naprijed u smjeru putanje leta.

(f) Sva zahtijevana oprema za spašavanje lako je dostupna za neposrednu uporabu.

NCC.IDE.A.105 Minimalna oprema za let

Let se ne započinje ako je bilo koji od instrumenata zrakoplova, predmeta opreme ili funkcija koji se zahtijevaju za predviđeni let neispravan ili nedostaje, osim ako:

(a) zrakoplovom se upravlja u skladu s listom minimalne opreme (MEL);

▼M15

(b) operator ima odobrenje nadležnog tijela za upravljanje avionom u okviru ograničenja glavne liste minimalne opreme (GLMO) u skladu s točkom ORO.MLR.105 podtočkom (j) Priloga III.; ili

▼M1

(c) zrakoplov ima dozvolu za letenje koja je izdana u skladu s primjenjivim zahtjevima za plovidbenost.

NCC.IDE.A.110 Rezervni električni osigurači

Zrakoplovi su opremljeni rezervnim električnim osiguračima, jačine potrebne za potpunu zaštitu strujnoga kruga, za zamjenu osigurača koje je dopušteno zamijeniti tijekom leta.

NCC.IDE.A.115 Operativna svjetla

Zrakoplovi koji lete noću opremljeni su:

(a) sustavom svjetala za izbjegavanje sudara;

(b) navigacijskim/pozicijskim svjetlima;

(c) svjetlima za slijetanje;

(d) osvjetljenjem koje se napaja iz električnog sustava zrakoplova, radi primjerenog osvjetljenja svih instrumenata i opreme potrebnih za siguran rad zrakoplova;

(e) osvjetljenjem koje se napaja iz električnog sustava zrakoplova radi osvjetljenja u svim putničkim odjeljcima;

(f) ručnom prijenosnom svjetiljkom za sva mjesta članova posade; i

(g) svjetlima koja su u skladu s međunarodnim propisima za sprječavanje sudara na moru ako se zrakoplov vodi kao vodeni zrakoplov.

NCC.IDE.A.120 Operacije prema pravilima VFR-a — instrumenti za letenje i navigaciju i pridružena oprema

(a) Zrakoplovi kojima se upravlja prema pravilima VFR-a tijekom dana opremljeni su napravom za mjerenje i prikazivanje:

1. magnetnog smjera,

▼M1

2. vremena u satima, minutama i sekundama,

▼M15

3. barometarske visine,

▼M1

4. naznačene brzine,

5. klizanja; i

6. Machovog broja kada su ograničenja brzine izražena Machovim brojem.

(b) Zrakoplovi kojima se upravlja u vizualnim meteorološkim uvjetima (VMC) iznad vode i izvan vidokruga kopna, u vizualnim meteorološkim uvjetima noću (VMC) ili u uvjetima kada zrakoplov nije moguće zadržati na željenoj putanji leta bez jednoga ili više dodatnih instrumenata, uz opremu iz točke (a) opremljeni su i:

1. napravom za mjerenje i prikazivanje:

i. skretanja i klizanja,

ii. položaja,

iii. vertikalne brzine, i

iv. stabiliziranog smjera,

2. napravom za pokazivanje nedostatne opskrbe električnom energijom žiroskopskih instrumenata; i

3. napravom za sprječavanje kvarova na sustavu za pokazivanje brzine u skladu sa zahtjevima iz točke (a) podtočke 4. zbog kondenzacije ili zaleđivanja.

(c) Kad god su za operaciju potrebna dva pilota, zrakoplovi su opremljeni dodatnom zasebnom napravom za prikazivanje:

▼M15

1. barometarske visine,

▼M1

2. naznačene brzine,

3. klizanja, skretanja i klizanja, po potrebi,

4. položaja, po potrebi,

5. vertikalne brzine, po potrebi,

6. stabiliziranog smjera, po potrebi, i

7. Machovog broja kada su ograničenja brzine izražena Machovim brojem, po potrebi.

NCC.IDE.A.125 Operacije prema pravilima IFR-a — instrumenti za letenje i navigaciju i pridružena oprema

Zrakoplovi koji lete prema pravilima IFR-a opremljeni su:

(a) napravom za mjerenje i prikazivanje:

1. magnetnog smjera,

2. vremena u satima, minutama i sekundama,

▼M15

3. barometarske visine,

▼M1

4. naznačene brzine,

5. vertikalne brzine,

6. skretanja i klizanja,

▼M1

7. položaja,

8. stabiliziranog smjera,

9. vanjske temperature zraka, i

10. Machovog broja kada su ograničenja brzine izražena Machovim brojem;

(b) napravom za pokazivanje nedostatne opskrbe električnom energijom žiroskopskih instrumenata;

(c) kad god su za operaciju potrebna dva pilota, dodatnom zasebnom napravom za drugoga pilota za prikazivanje:

▼M15

1. barometarske visine,

▼M1

2. naznačene brzine,

3. vertikalne brzine,

4. skretanja i klizanja,

5. položaja,

6. stabiliziranog smjera i

7. Machovog broja kada su ograničenja brzine izražena Machovim brojem, po potrebi;

(d) napravom za sprječavanje kvarova na sustavima za pokazivanje brzine u skladu sa zahtjevima iz točke (a) podtočke 4. i točke (c) podtočke 2. zbog kondenzacije ili zaleđivanja;

(e) alternativnim izvorom statičnog tlaka;

(f) držačem karte, koji se nalazi na mjestu na kojem se kartu lako čita i na kojem se ona može osvijetliti za noćne letove;

(g) drugom zasebnom napravom za mjerenje i prikazivanje visine; i

▼M15

(h) napajanjem za hitne slučajeve neovisnim od glavnog sustava za opskrbu električnom energijom za potrebe funkcioniranja i osvjetljenja sustava za prikaz položaja najmanje 30 minuta. Napajanje za hitne slučajeve automatski se pokreće nakon potpunog zatajenja glavnog sustava za opskrbu električnom energijom i na instrumentu ili ploči s instrumentima mora se jasno istaknuti da prikaznik položaja radi uz pomoć napajanja za hitne slučajeve.

▼M1

NCC.IDE.A.130 Dodatna oprema za operacije s jednim pilotom prema pravilima IFR-a

Zrakoplovi koji lete prema pravilima IFR-a s jednim pilotom opremljeni su automatskim pilotom koji može barem zadržati visinu i smjer.

NCC.IDE.A.135 Sustav za upozoravanje i prepoznavanje terena (TAWS)

Turbinski zrakoplovi s najvećom dopuštenom masom pri polijetanju (MCTOM) većom od 5 700 kg ili najvećim operativnim brojem putničkih sjedala (MOPSC) većim od devet sjedala opremljeni su sustavom TAWS koji ispunjava zahtjeve za:

(a) opremu klase A u skladu s prihvatljivim standardom u slučaju zrakoplova kojima je zasebna potvrda o sposobnosti za zračni promet (CofA) prvi put izdana nakon 1. siječnja 2011.; ili

(b) opremu klase B u skladu s prihvatljivim standardom u slučaju zrakoplova kojima je zasebna potvrda o sposobnosti za zračni promet (CofA) prvi put izdana 1. siječnja 2011. ili prije.

▼M1

NCC.IDE.A.140 Sustav za izbjegavanje sudara u zraku (ACAS)

Osim ako Uredbom (EU) br. 1332/2011 nije predviđeno drukčije, turbinski zrakoplovi s najvećom dopuštenom masom pri polijetanju (MCTOM) većom od 5 700 kg ili najvećim operativnim brojem putničkih sjedala (MOPSC) većim od 19 sjedala opremljeni su sustavom ACAS II.

NCC.IDE.A.145 Vremenski radar u zrakoplovu

Sljedeći zrakoplovi opremljeni su vremenskim radarom u zrakoplovu ako zrakoplov leti noću ili u instrumentalnim meteorološkim uvjetima (IMC) u područjima gdje se može očekivati da tijekom rute nastane grmljavinsko nevrijeme ili drugi potencijalno opasni vremenski uvjeti, za koje se smatra da se mogu otkriti vremenskim radarom u zrakoplovu.

(a) zrakoplovi s kabinom pod tlakom;

(b) zrakoplovi s kabinom koja nije pod tlakom s najvećom dopuštenom masom pri polijetanju (MCTOM) većom od 5 700 kg; i

(c) zrakoplovi s kabinom koja nije pod tlakom s najvećim operativnim brojem putničkih sjedala (MOPSC) većim od 9 sjedala

NCC.IDE.A.150 Dodatna oprema za letenje noću u uvjetima zaleđivanja

(a) Zrakoplovi koji lete noću u očekivanim ili stvarnim uvjetima zaleđivanja opremljeni su sredstvima koja osvjetljavaju ili otkrivaju stvaranje leda.

(b) Sredstva koja osvjetljavaju stvaranje leda ne uzrokuju bljesak ili odsjaj koji bi onemogućio članove posade u obavljanju njihovih dužnosti.

NCC.IDE.A.155 Sustav interfona za letačku posadu

Zrakoplovi kojima upravlja posada s više od jednog člana opremljeni su sustavom interfona za letačku posadu, uključujući slušalice i mikrofone kojima se koriste svi članovi letačke posade.

NCC.IDE.A.160 Uređaj za snimanje zvuka u pilotskoj kabini

(a) Sljedeći zrakoplovi opremljeni su uređajem za snimanje zvuka u pilotskoj kabini (CVR):

1. zrakoplovi s najvećom dopuštenom masom pri polijetanju (MCTOM) većom od 27 000 kg kojima je zasebna potvrda o sposobnosti za zračni promet (CofA) prvi put izdana 1. siječnja 2016. ili kasnije; i

2. zrakoplovi s najvećom dopuštenom masom pri polijetanju (MCTOM) većom od 2 250 kg:

   i. certificirani za operaciju s minimalnom posadom koja uključuje najmanje dva pilota;

   ii. opremljeni motorom/motorima s turbomlaznim pogonom ili više od jednog motora s turboelisnim pogonom; i

   iii. za koje je potvrda o tipu prvi put izdana 1. siječnja 2016. ili kasnije.

▼M8

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

▼M18

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 2022. ili kasnije ili

▼M8

2. posljednja 2 sata u svim ostalim slučajevima.

▼M1

(c) Uređaj za snimanje zvuka u pilotskoj kabini (CVR) vremenskim redoslijedom snima:

1. glasovnu komunikaciju poslanu ili primljenu u pilotsku kabinu radijskom vezom;

2. glasovnu komunikaciju članova letačke posade u pilotskoj kabini koji se koriste sustavom interfona i sustavom za obavješćivanje putnika ako je ugrađen;

3. zvukove okoline u pilotskoj kabini, uključujući bez prekidanja zvučne signale, primljene sa svakog mikrofona na ručici i mikrofona u maski koji se upotrjebljuju; i

4. glasovne ili zvučne signale za prepoznavanje pomoćnih sredstava za navigaciju ili prilaženje koji se odašilju u slušalicu ili zvučnik.

(d) Uređaj za snimanje zvuka u pilotskoj kabini (CVR) automatski počinje snimati prije nego što se zrakoplov počne kretati na svoj pogon i nastavlja snimati do kraja leta kada se zrakoplov više ne može kretati vlastitim pogonom.

(e) Osim zahtjeva iz točke (d), ovisno o raspoloživosti električne energije, uređaj za snimanje zvuka u pilotskoj kabini (CVR) počinje snimati što je ranije moguće tijekom provjera u pilotskoj kabini prije paljenja motora na početku leta do provjera u pilotskoj kabini odmah nakon gašenja motora na kraju leta.

▼M8

(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.

▼M1

NCC.IDE.A.165 Uređaj za snimanje podataka o letu

(a) Zrakoplovi s najvećom dopuštenom masom pri polijetanju (MCTOM) većom od 5 700 kg kojima je zasebna potvrda o sposobnosti za zračni promet (CofA) prvi put izdana 1. siječnja 2016. ili kasnije opremljeni su uređajem za snimanje podataka o letu (FDR) koji upotrebljava digitalnu metodu snimanja i pohranjivanja podataka i za koje postoji metoda kojom se ti podaci mogu brzo dobiti iz spremnika.

(b) Uređaj za snimanje podataka o letu (FDR) snima parametre koji su potrebni za precizno utvrđivanje putanje leta zrakoplova, brzine, položaja, snage motora, konfiguracije i rada zrakoplova te mora moći zadržati snimljene podatke tijekom najmanje prethodnih 25 sati.

(c) Podaci se dobivaju iz izvora u zrakoplovu koji omogućuju točno podudaranje s podacima prikazanima letačkoj posadi.

(d) Uređaj za snimanje podataka o letu (FDR) automatski počinje snimati podatke prije nego što se zrakoplov može kretati vlastitim pogonom i automatski prestaje snimati kada se zrakoplov više ne može kretati vlastitim pogonom.

▼M8

(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.

▼M1

NCC.IDE.A.170 Zapisi podatkovnih veza

(a) Zrakoplovi kojima je zasebna potvrda o sposobnosti za zračni promet (CofA) prvi put izdana 1. siječnja 2016. ili kasnije, a koji imaju mogućnost komunikacije putem podatkovnih veza i moraju biti opremljeni uređajem za snimanje zvuka u pilotskoj kabini (CVR), uređajem za snimanje snimaju, po potrebi:

1. komunikacijske poruke putem podatkovnih veza povezane s komunikacijom službe zračnog prometa (ATS), uključujući poruke koje se primjenjuju na sljedeće aplikacije:

i. uspostavu podatkovne veze;

ii. komunikaciju među kontrolorom i pilotom;

iii. usmjereni nadzor;

iv. informacije o letu;

v. nadzor nad odašiljanjem iz zrakoplova ako je moguće s obzirom na strukturu sustava;

vi. podatke o operativnom nadzoru leta ako je moguće s obzirom na strukturu sustava; i

vii. grafiku ako je moguće s obzirom na strukturu sustava;

2. informacije koje omogućuju povezanost sa svim povezanim zapisima o komunikaciji putem podatkovne veze koji se pohranjuju zasebno od zrakoplova; i

3. informacije o vremenu i prioritetu komunikacijskih poruka putem podatkovne veze, uzimajući u obzir strukturu sustava.

(b) Uređaj za snimanje upotrebljava digitalnu metodu snimanja i pohranjivanja podataka i informacija i metodu kojom se ti podaci mogu brzo dobiti iz spremnika. Metodom snimanja omogućuje se podudaranje s podacima koji su snimljeni na zemlji.

(c) Uređaj za snimanje mora moći zadržati snimljene podatke najmanje za razdoblje jednako razdoblju utvrđenom u NCC.IDE.A.160 za uređaje za snimanje zvuka u pilotskoj kabini (CVR).

▼M8

(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.

▼M1

(e) Zahtjevi koji se primjenjuju na pokretanje i zaustavljanje uređaja za snimanje jednaki su zahtjevima koji se primjenjuju na pokretanje i zaustavljanje uređaja za snimanje zvuka u pilotskoj kabini (CVR) iz NCC.IDE.A.160 u točkama (d) i (e).

NCC.IDE.A.175 Kombinirani uređaj za snimanje podataka o letu i zvuka u pilotskoj kabini

Sukladnost sa zahtjevima za uređaj za snimanje zvuka u pilotskoj kabini (CVR) i uređaja za snimanje podataka o letu (FDR) moguće je postići:

(a) jednim kombiniranim uređajem za snimanje podataka o letu i zvuka u pilotskoj kabini ako zrakoplov mora biti opremljen uređajem CVR ili FDR; ili

(b) dvama kombiniranim uređajima za snimanje podataka o letu i zvuka u pilotskoj kabini ako zrakoplov mora biti opremljen uređajem CVR i FDR.

▼M1

NCC.IDE.A.180 Sjedala, sigurnosni pojasevi, sustavi vezivanja i uređaji za osiguravanje djece

(a) Zrakoplovi su opremljeni:

1. sjedalom ili ležajem za sve osobe u zrakoplovu u dobi od 24 mjeseca ili više;

2. sigurnosnim pojasom na svakom putničkom sjedalu i zadržavajućim pojasevima za svaki ležaj;

3. uređajem za osiguravanje djece (CRD) za sve osobe u zrakoplovu mlađe od 24 mjeseca;

4. sigurnosnim pojasom sa sustavom vezivanja gornjeg dijela trupa koji uključuje uređaj za automatsko zadržavanje trupa osobe koja na tom mjestu sjedi u slučaju brzog usporavanja:

   i. na svakom sjedalu letačke posade i na svim sjedalima pored pilotskoga; i

   ii. na svakom sjedalu promatrača u pilotskoj kabini;

   i

5. sigurnosnim pojasom sa sustavom vezivanja gornjeg dijela trupa na sjedalima najmanjeg zahtijevanog broja kabinske posade u slučaju zrakoplova kojima je zasebna potvrda o sposobnosti za zračni promet (CofA) prvi put izdana nakon 31. prosinca 1980.

▼M15

(b) Sigurnosni pojas sa sustavom za zadržavanje gornjeg dijela trupa ima:

1. jednu točku za otkopčavanje;

2. na sjedalima za najmanji zahtijevani broj članova kabinske posade, dvije ramene trake i sigurnosni pojas koji se mogu upotrebljavati neovisno;

3. na sjedalima članova letačke posade i na svim sjedalima pokraj pilotskog sjedala jedno od sljedećeg:

   i. dvije ramene trake i sigurnosni pojas koji se mogu upotrebljavati neovisno;

   ii. dijagonalnu ramenu traku i sigurnosni pojas koji se mogu upotrebljavati neovisno za sljedeće avione:

      (A) avioni s MCTOM-om do i uključujući 5 700 kg i s MOPSC-om od devet ili manje koji su u skladu s dinamičkim uvjetima prisilnog slijetanja utvrđenima u primjenjivim certifikacijskim specifikacijama;

      (B) avioni s MCTOM-om do i uključujući 5 700 kg i s MOPSC-om od devet ili manje koji nisu u skladu s dinamičkim uvjetima prisilnog slijetanja utvrđenima u primjenjivim certifikacijskim specifikacijama, a kojima je zasebna CofA prvi put izdana prije 25. kolovoza 2016.

▼M1

NCC.IDE.A.185 Znakovi za vezivanje sigurnosnih pojaseva i zabranjeno pušenje

Zrakoplovi u kojima sva putnička mjesta nisu vidljiva sa sjedala letačke posade opremljeni su napravom za upozorenje putnicima i kabinskoj posadi kada treba zavezati sigurnosne pojaseve i kada je zabranjeno pušenje.

▼M1

NCC.IDE.A.190 Pribor za prvu pomoć

(a) Zrakoplovi su opremljeni priborima za prvu pomoć u skladu s tablicom 1.

Tablica 1.

Broj potrebnih pribora za prvu pomoć

Broj ugrađenih putničkih sjedala	Broj potrebnih pribora za prvu pomoć
0 – 100	1
101 – 200	2
201 – 300	3
301 – 400	4
401 – 500	5
501 ili više	6

(b) Pribori za prvu pomoć:

1. lako su dostupni za uporabu i

2. dopunjuju se.

NCC.IDE.A.195 Dodatni kisik — zrakoplovi s kabinom pod tlakom

(a) Zrakoplovi s kabinom pod tlakom namijenjeni letovima na visinama letenja za koje se zahtijeva opskrba kisikom u skladu s točkom (b) opremljeni su napravom za pohranjivanje i raspodjelu kisika koja može pohraniti i raspodijeliti potrebne zalihe kisika.

(b) Zrakoplovi s kabinom pod tlakom namijenjeni letovima iznad visina letenja na kojima je visina tlaka u putničkim odjeljcima iznad 10 000 ft nose dostatno kisika za disanje za opskrbu:

1. svih članova posade i:

   i. 100 % putnika za svako razdoblje ako visina tlaka kabine prelazi 15 000 ft, ali ni u kojem slučaju manje od desetominutne opskrbe;

   ii. najmanje 30 % putnika za svako razdoblje ako će pri gubitku tlaka i uzimajući u obzir okolnosti leta visina tlaka u putničkom odjeljku biti između 14 000 ft i 15 000 ft; i

   iii. najmanje 10 % putnika za svako razdoblje duže od 30 minuta ako će visina tlaka u putničkom odjeljku biti između 10 000 ft i 14 000 ft;

2. svih osoba putničkog odjeljka za najmanje 10 minuta za zrakoplove namijenjene letovima na visinama tlaka iznad 25 000 ft, ili namijenjene letovima ispod te visine, ali u uvjetima u kojima se unutar četiri minute ne mogu spustiti na visinu tlaka od 13 000 ft.

(c) Zrakoplovi s kabinom pod tlakom namijenjeni letovima iznad 25 000 ft nadalje su opremljeni:

1. uređajem za upozorenje letačke posade o gubitku tlaka; i

2. maskama za članove letačke posade koje se brzo stavljaju.

▼M1

NCC.IDE.A.200 Dodatni kisik – zrakoplovi s kabinom koja nije pod tlakom

(a) Zrakoplovi s kabinom koja nije pod tlakom namijenjeni letovima na visinama letenja za koje se zahtijeva opskrba kisikom u skladu s točkom (b) opremljeni su napravom za pohranjivanje i raspodjelu kisika koja može pohraniti i raspodijeliti potrebne zalihe kisika.

(b) Zrakoplovi s kabinom koja nije pod tlakom namijenjeni letovima iznad visina letenja na kojima je visina tlaka u putničkim odjeljcima iznad 10 000 ft nose dostatno kisika za disanje za opskrbu:

1. svih članova posade i najmanje 10 % putnika za svako razdoblje duže od 30 minuta ako će visina tlaka u putničkom odjeljku biti između 10 000 ft i 13 000 ft; i

2. svih članova posade i putnika za svako razdoblje u kojem će visina tlaka u putničkim odjelima biti iznad 13 000 ft.

NCC.IDE.A.205 Ručni aparati za gašenje požara

(a) Zrakoplovi su opremljeni najmanje jednim ručnim aparatom za gašenje požara:

1. u pilotskoj kabini; i

2. u svakom putničkom odjeljku koji je odvojen od pilotske kabine, osim ako je odjeljak dostupan letačkoj posadi.

(b) Vrsta i količina sredstva za gašenje za zahtijevane aparate za gašenje požara odgovara vrsti požara koji može nastati u odjeljku gdje se aparat namjerava upotrebljavati i kako bi se opasnost od koncentracije štetnog plina svela na najmanju mjeru u odjeljcima u kojima borave osobe.

NCC.IDE.A.206 Protupožarne sjekire i željezne poluge

(a) Zrakoplovi s najvećom dopuštenom masom pri polijetanju (MCTOM) većom od 5 700 kg ili najvećim operativnim brojem putničkih sjedala (MOPSC) većim od devet sjedala opremljeni su najmanje jednom protupožarnom sjekirom ili željeznom polugom smještenoj u pilotskoj kabini.

(b) Za zrakoplove s najvećim operativnim brojem putničkih sjedala (MOPSC) više od 200 sjedala dodatna protupožarna sjekira ili željezna poluga ugrađena je u ili u blizini kuhinje koja se nalazi u stražnjem dijelu zrakoplova.

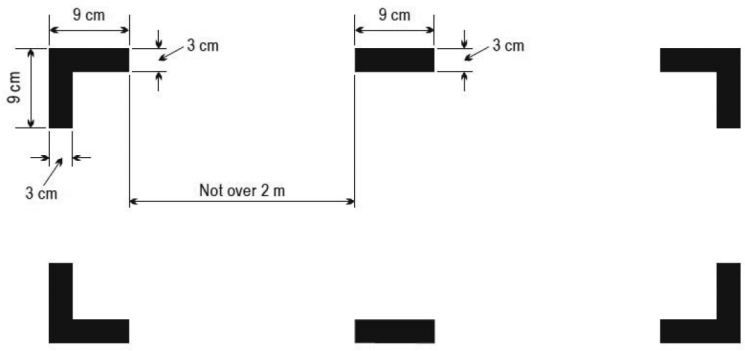
(c) Protupožarne sjekire i željezne poluge u putničkom odjeljku nisu vidljive putnicima.

NCC.IDE.A.210 Oznake mjesta za razbijanje

Ako su na zrakoplovu naznačena mjesta na trupu prikladna za prodor spasilačkih ekipa u zrakoplov u slučaju nužde, takva su mjesta označena kako je prikazano na slici 1.

Slika 1.

Oznake mjesta za razbijanje



▼M1

NCC.IDE.A.215 Odašiljač signala s mjesta nesreće (ELT)

▼M8

(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.

▼M1

(b) Odašiljači signala s mjesta nesreće (ELT) bilo koje vrste moraju moći odašiljati signale istodobno na 121,5 MHz i 406 MHz.

NCC.IDE.A.220 Let iznad vode

(a) Sljedeći zrakoplovi opremljeni su prslukom za spašavanje za sve osobe u zrakoplovu ili jednakovrijednim zasebnim uređajem za plutanje za sve osobe u zrakoplovu mlađe od 24 mjeseca, smještenima na mjestu koje je dostupno sa sjedala ili ležaja osobe za čiju su uporabu predviđeni:

1. kopneni zrakoplovi namijenjeni letovima iznad vode na udaljenosti od više od 50 NM od obale ili polijetanja ili slijetanja na aerodromu ili operativnome mjestu, na kojem je po mišljenju zapovjednika zrakoplova, uzletna ili prilazna putanja smještena iznad vode tako da bi u slučaju nesreće zrakoplov mogao prisilno sletjeti na vodu; i

2. vodeni zrakoplovi namijenjeni letovima iznad vode.

(b) Svaki prsluk za spašavanje ili jednakovrijedni zasebni uređaj za plutanje opremljen je napravom električnog osvjetljavanja za namjenu lociranja osoba.

(c) Vodeni zrakoplovi namijenjeni letovima iznad vode opremljeni su:

1. sidrom ili drugom opremom koja je nužna za omogućivanje vezanja, sidrenja ili manevriranja zrakoplovom na vodi, primjerenim veličini i težini zrakoplova te karakteristikama u vezi s njegovim upravljanjem; i

2. opremom za davanje zvučnih signala kako je propisano međunarodnim propisima za sprječavanje sudara na moru, po potrebi.

(d) Zapovjednik zrakoplova namijenjenog letovima na udaljenosti od kopna primjerenima za prisilno slijetanje većoj od 30 minuta pri uobičajenoj putnoj brzini ili 50 NM, koja je vrijednost manja, utvrđuje rizike za preživljavanje osoba iz zrakoplova u slučaju prisilnog slijetanja na vodi, na osnovi čega odlučuje o prijevozu:

1. opreme za davanje znakova za pomoć;

2. dovoljnog broja čamaca za spašavanje za prijevoz svih osoba iz zrakoplova koji su smješteni tako da omogućuju njihovu uporabu u slučaju nužde; i

3. opreme za spašavanje koja sadržava sredstva za održavanje na životu primjerene predviđenom letu.

▼M1

NCC.IDE.A.230 Oprema za preživljavanje

(a) Zrakoplovi namijenjeni letovima iznad područja na kojima bi potraga i spašavanje bili osobito teški opremljeni su:

1. signalnom opremom za davanje znakova za pomoć;

2. najmanje jednim odašiljačem za preživljavanje ELT(S); i

3. dodatnom opremom za preživljavanje za rutu kojom će se letjeti, uzimajući u obzir broj osoba u zrakoplovu.

(b) Na zrakoplovu nije potrebno nositi dodatnu opremu za preživljavanje koja je navedena u točki (a) podtočki 3 ako zrakoplov:

1. ostaje unutar udaljenosti od područja na kojem potraga i spašavanje nisu osobito teški i koje odgovara:

i. 120 minuta putničkom brzinom s jednim motorom u kvaru (OEI) za zrakoplove koji mogu nastaviti let do aerodroma pri kvaru kritičnog motora/kritičnih motora na bilo kojoj točki rute ili ruta planiranog odstupanja; ili

ii. 30 minuta putničkom brzinom za sve ostale zrakoplove;

ili

2. ostaje unutar udaljenosti ne većoj od 90 minuta pri putnoj brzini od područja primjerenog za prisilno slijetanje, za zrakoplove certificirani u skladu s primjenjivim zahtjevima za plovidbenost.

NCC.IDE.A.240 Slušalice

(a) Zrakoplovi su opremljeni slušalicama s mikrofonom na ručici ili odgovarajućim uređajem za svakog člana letačke posade na dodijeljenome mu mjestu u pilotskoj kabini.

(b) Zrakoplovi koji lete prema pravilima IFR-a ili noću opremljeni su gumbom za prijenos na ručnoj komandi za upravljanje bočnim i uzdužnim nagibom za svakog zahtijevanog člana letačke posade.

NCC.IDE.A.245 Oprema za radijsku komunikaciju

(a) Zrakoplovi koji lete prema pravilima IFR-a ili noću, ili ako je to u skladu s primjenjivim zahtjevima za zračni prostor, opremljeni su opremom za radijsku komunikaciju kojom se u uobičajenim uvjetima radijskog prijenosa mora moći:

1. izvoditi dvosmjerna komunikacija za potrebe kontrole aerodroma;

2. primati meteorološke podatke bilo kada tijekom leta;

3. izvoditi dvosmjerna komunikacija bilo kada tijekom leta s aeronautičkim postajama na frekvencijama koje propisuje nadležno tijelo; i

4. omogućiti komunikacija u hitnim slučajevima na aeronautičkoj frekvenciji 121,5 MHz.

(b) Ako se zahtijeva više od jednog kompleta opreme za komunikaciju, svaka je neovisna od druge opreme do mjere da kvar jedne opreme neće dovesti do kvara na drugoj opremi.

▼M1

NCC.IDE.A.250 Navigacijska oprema

(a) Zrakoplovi su opremljeni navigacijskom opremom kojom će se omogućiti nastavak leta u skladu s:

1. planom leta (ATS), po potrebi; i

2. primjenjivim zahtjevima za zračni prostor.

(b) Zrakoplovi imaju dostatnu navigacijsku opremu kojom se osigurava da u slučaju kvara jednog predmeta opreme u bilo kojoj fazi leta preostala oprema omogućuje sigurnu navigaciju u skladu s točkom (a) ili sigurnu izvedbu odgovarajuće radnje za nepredviđene situacije.

(c) Zrakoplovi namijenjeni letovima prilikom kojih se namjerava izvršiti slijetanje u instrumentalnim meteorološkim uvjetima (IMC) opremljeni su odgovarajućom opremom kojom se može obaviti vođenje do točke s koje se može izvesti vizualno slijetanje. Tom opremom mora se moći obaviti takvo vođenje za svaki aerodrom na kojem se namjerava izvršiti slijetanje u instrumentalnim meteorološkim uvjetima (IMC) i za sve određene alternativne aerodrome.

▼M9

(d) Za PBN operacije zrakoplov mora ispunjavati zahtjeve u pogledu certifikacije plovidbenosti za odgovarajuće navigacijske specifikacije.

▼M15

(e) Avioni moraju imati nadzornu opremu u skladu s primjenjivim zahtjevima zračnog prostora.

▼M1

NCC.IDE.A.255 Transponder

Zrakoplovi su opremljeni transponderom sekundarnog nadzornog radara (SSR) za dojavljivanje visine i drugim transponderom SSR s karakteristikama koje se zahtijevaju za rutu kojom se leti.

▼M9

NCC.IDE.A.260 Upravljanje bazama zrakoplovnih podataka

(a) Baze zrakoplovnih podataka koje se upotrebljavaju u aplikacijama certificiranih sustava zrakoplova moraju ispunjavati zahtjeve u pogledu kvalitete podataka koji su odgovarajući za predviđenu uporabu podataka.

(b) Operator osigurava pravovremenu raspodjelu i uključivanje aktualnih i neizmijenjenih baza zrakoplovnih podataka svim zrakoplovima kojima su potrebni.

(c) Bez obzira na sve druge zahtjeve u pogledu izvješćivanja o događajima utvrđene u Uredbi (EU) br. 376/2014, operator izvješćuje pružatelja baze podataka o slučajevima pogrešnih, nedosljednih ili nedostajućih podataka za koje je razumno očekivati da bi mogli predstavljati opasnost za sigurnost leta.

U takvim slučajevima operator obavješćuje letačku posadu i ostalo predmetno osoblje te osigurava da se predmetni podaci ne upotrebljavaju.

▼M1

ODJELJAK 2.

Helikopteri

NCC.IDE.H.100 Instrumenti i oprema — općenito

(a) Instrumenti i oprema koji se zahtijevaju ovim poddijelom odobravaju se u skladu s primjenjivim zahtjevima za plovidbenost ako:

1. ih upotrebljava letačka posada za upravljanje putanjom leta;

▼M1

2. se upotrebljavaju za ispunjavanje zahtjeva iz NCC.IDE.H.245;

3. se upotrebljavaju za ispunjavanje zahtjeva iz NCC.IDE.H.250; ili

4. su ugrađeni u helikopter.

(b) Sljedeće predmete, ako se zahtijevaju ovim poddijelom, nije potrebno odobriti kao opremu:

1. ručna prijenosna svjetiljka,

2. točni mjerač vremena,

3. držač karte,

4. pribor za prvu pomoć,

5. oprema za preživljavanje i signaliziranje,

6. sidro i oprema za vezanje; i

7. uređaj za osiguravanje djece.

▼M15

(c) Instrumenti i oprema ili pribor koji nisu propisani ovim Prilogom te sva druga oprema koja nije propisana ovom Uredbom, ali se nalazi u zrakoplovu, moraju biti u skladu sa sljedećim zahtjevima:

1. članovi letačke posade ne smiju informacije dobivene iz tih instrumenata, opreme ili pribora upotrebljavati za ispunjavanje zahtjeva iz Priloga II. Uredbi (EU) 2018/1139 ili točaka NCC.IDE.H.245 i NCC.IDE.H.250 ovog Priloga;

2. instrumenti i oprema ne smiju utjecati na plovidbenost helikoptera, čak ni u slučaju zatajenja ili kvarova.

▼M1

(d) Instrumenti i oprema spremni su za uporabu ili su dostupni s mjesta na kojem sjedi član letačke posade koji ih treba upotrebljavati.

(e) Oni instrumenti kojima se koristi član letačke posade raspoređeni su tako da dopuštaju članu letačke posade da jasno vidjeti oznake sa svojeg mjesta, s najmanjim mogućim odmakom s položaja i linije vida, koju obično zauzima kada gleda naprijed u smjeru putanje leta.

(f) Sva zahtijevana oprema za spašavanje lako je dostupna za neposrednu uporabu.

NCC.IDE.H.105 Minimalna oprema za let

Let se ne započinje ako je bilo koji od instrumenata helikoptera, predmeta opreme ili funkcija koji se zahtijevaju za predviđeni let neispravan ili nedostaje, osim ako:

(a) helikopterom se upravlja u skladu s listom minimalne opreme (MEL);

▼M15

(b) operator ima odobrenje nadležnog tijela za upravljanje helikopterom u okviru ograničenja glavne liste minimalne opreme (GLMO) u skladu s točkom ORO.MLR.105 podtočkom (j) Priloga III.; ili

▼M1

(c) helikopter ima dozvolu za letenje koja je izdana u skladu s primjenjivim zahtjevima za plovidbenost.

▼M1

NCC.IDE.H.115 Operativna svjetla

Helikopteri koji lete noću opremljeni su:

(a) sustavom svjetala za izbjegavanje sudara;

(b) navigacijskim/pozicijskim svjetlima;

(c) svjetlima za slijetanje;

(d) osvjetljenjem koje se napaja iz električnog sustava helikoptera, radi primjerenog osvjetljenja svih instrumenata i opreme potrebnih za siguran rad helikoptera;

(e) osvjetljenjem koje se napaja iz električnog sustava helikoptera radi osvjetljenja u svim putničkim odjeljcima;

(f) ručnom prijenosnom svjetiljkom za sva mjesta članova posade; i

(g) svjetlima koja su u skladu s međunarodnim propisima za sprječavanje sudara na moru ako je helikopter amfibijski.

NCC.IDE.H.120 Operacije prema pravilima VFR-a — instrumenti za letenje i navigaciju i pridružena oprema

(a) Helikopteri kojima se upravlja prema pravilima VFR-a tijekom dana opremljeni su napravom za mjerenje i prikazivanje:

1. magnetnog smjera,

2. vremena u satima, minutama i sekundama,

▼M15

3. barometarske visine,

▼M1

4. naznačene brzine, i

5. klizanja.

(b) Helikopteri kojima se upravlja u vizualnim meteorološkim uvjetima (VMC) iznad vode i izvan vidokruga kopna, u vizualnim meteorološkim uvjetima noću (VMC) kada je vidljivost manja od 1 500 m ili u uvjetima kada helikopter nije moguće zadržati na željenoj putanji leta bez jednoga ili više dodatnih instrumenata, uz opremu iz točke (a) opremljeni su i:

1. napravom za mjerenje i prikazivanje:

i. položaja,

ii. vertikalne brzine, i

iii. stabiliziranog smjera,

2. napravom za pokazivanje nedostatne opskrbe električnom energijom žiroskopskih instrumenata, i

3. napravom za sprječavanje kvarova na sustavu za pokazivanje brzine u skladu sa zahtjevima iz točke (a) podtočke 4. zbog kondenzacije ili zaleđivanja.

(c) Kad god su za operaciju potrebna dva pilota, helikopteri su opremljeni dodatnom zasebnom napravom za prikazivanje:

▼M15

1. barometarske visine,

▼M1

2. naznačene brzine,

3. klizanja,

4. položaja, po potrebi,

5. vertikalne brzine, po potrebi, i

6. stabiliziranog smjera, po potrebi.

NCC.IDE.H.125 Operacije prema pravilima IFR-a — instrumenti za letenje i navigaciju i pridružena oprema

Helikopteri koji lete prema pravilima IFR-a opremljeni su:

(a) napravom za mjerenje i prikazivanje:

1. magnetnog smjera,

2. vremena u satima, minutama i sekundama,

▼M15

3. barometarske visine,

▼M1

4. naznačene brzine,

5. vertikalne brzine,

6. klizanja,

7. položaja,

8. stabiliziranog smjera, i

9. vanjske temperature zraka;

(b) napravom za pokazivanje nedostatne opskrbe električnom energijom žiroskopskih instrumenata;

(c) kad god su za operaciju potrebna dva pilota, dodatnom zasebnom napravom za prikazivanje:

▼M15

1. barometarske visine,

▼M1

2. naznačene brzine,

3. vertikalne brzine,

4. klizanja,

5. položaja, i

6. stabiliziranog smjera;

(d) napravom za sprječavanje kvarova na sustavima za pokazivanje brzine u skladu sa zahtjevima iz točke (a) podtočke 4. i točke (c) podtočke 2. zbog kondenzacije ili zaleđivanja;

(e) alternativnim izvorom statičnog tlaka;

(f) držačem karte, koji se nalazi na mjestu na kojem se kartu lako čita i na kojem se ona može osvijetliti za noćne letove; i

(g) dodatnom napravom za mjerenje i prikazivanje položaja kao pomoćnim instrumentom.

▼M1

NCC.IDE.H.130 Dodatna oprema za operacije s jednim pilotom prema pravilima IFR-a

Helikopteri koji lete prema pravilima IFR-a s jednim pilotom opremljeni su automatskim pilotom koji može barem zadržati visinu i smjer.

NCC.IDE.H.145 Vremenski radar u zrakoplovu

Helikopteri s najvećim operativnim brojem putničkih sjedala (MOPSC) većim od 9 sjedala i koji lete prema pravilima IFR-a ili noću opremljeni su vremenskim radarom za otkrivanje vremenskih uvjeta ako aktualni vremenski izvještaji pokazuju da se može očekivati da tijekom rute nastane grmljavinsko nevrijeme ili drugi potencijalno opasni vremenski uvjeti, za koje se smatra da se mogu otkriti vremenskim radarom.

NCC.IDE.H.150 Dodatna oprema za letenje noću u uvjetima zaleđivanja

(a) Helikopteri koji lete noću u očekivanim ili stvarnim uvjetima zaleđivanja opremljeni su sredstvima koja osvjetljavaju ili otkrivaju stvaranje leda.

(b) Sredstva koja osvjetljavaju stvaranje leda ne uzrokuju bljesak ili odsjaj koji bi onemogućio članove posade u obavljanju njihovih dužnosti.

NCC.IDE.H.155 Sustav interfona za letačku posadu

Helikopteri kojima upravlja posada s više od jednog člana opremljeni su sustavom interfona za letačku posadu, uključujući slušalice i mikrofone kojima se koriste svi članovi letačke posade.

NCC.IDE.H.160 Uređaj za snimanje zvuka u pilotskoj kabini

(a) Helikopteri s najvećom dopuštenom masom pri polijetanju (MCTOM) većom od 7 000 kg kojima je zasebna potvrda o sposobnosti za zračni promet (CofA) prvi put izdana 1. siječnja 2016. ili kasnije opremljeni su uređajem za snimanje zvuka u pilotskoj kabini (CVR).

(b) Uređaj za snimanje zvuka u pilotskoj kabini (CVR) mora moći zadržati snimljene podatke tijekom najmanje prethodna 2 sata.

(c) Uređaj za snimanje zvuka u pilotskoj kabini (CVR) vremenskim redoslijedom snima:

1. glasovnu komunikaciju poslanu ili primljenu u pilotsku kabinu radijskom vezom;

2. glasovnu komunikaciju članova letačke posade u pilotskoj kabini koji se koriste sustavom interfona i sustavom za obavješćivanje putnika ako je ugrađen;

3. zvukove okoline u pilotskoj kabini, uključujući bez prekidanja zvučne signale, primljene sa svakog mikrofona posade; i

4. glasovne ili zvučne signale za prepoznavanje pomoćnih sredstava za navigaciju ili prilaženje koji se odašilju u slušalicu ili zvučnik.

(d) Uređaj za snimanje zvuka u pilotskoj kabini (CVR) automatski počinje snimati prije nego što se helikopter počne kretati na svoj pogon i nastavlja snimati do kraja leta kada se helikopter više ne može kretati vlastitim pogonom.

(e) Osim zahtjeva iz točke (d), ovisno o raspoloživosti električne energije, uređaj za snimanje zvuka u pilotskoj kabini (CVR) počinje snimati što je ranije moguće tijekom provjera u pilotskoj kabini prije paljenja motora na početku leta do provjera u pilotskoj kabini odmah nakon gašenja motora na kraju leta.

▼M8

(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.

▼M1

NCC.IDE.H.165 Uređaj za snimanje podataka o letu

(a) Helikopteri s najvećom dopuštenom masom pri polijetanju (MCTOM) većom od 3 175 kg kojima je zasebna potvrda o sposobnosti za zračni promet (CofA) prvi put izdana 1. siječnja 2016. ili kasnije opremljeni su uređajem za snimanje podataka o letu (FDR) koji upotrebljava digitalnu metodu snimanja i pohranjivanja podataka i za koje postoji metoda kojom se ti podaci mogu brzo dobiti iz spremnika.

(b) Uređaj za snimanje podataka o letu (FDR) snima parametre koji su potrebni za precizno utvrđivanje putanje leta helikoptera, brzine, položaja, snage motora, konfiguracije i rada helikoptera te mora moći zadržati snimljene podatke tijekom najmanje prethodnih 10 sati.

(c) Podaci se dobivaju iz izvora u helikopteru koji omogućuju točno podudaranje s podacima prikazanima letačkoj posadi.

(d) Uređaj za snimanje podataka o letu (FDR) automatski počinje snimati podatke prije nego što se helikopter može kretati vlastitim pogonom i automatski prestaje snimati kada se helikopter više ne može kretati vlastitim pogonom.

▼M8

(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.

▼M1

NCC.IDE.H.170 Zapisi podatkovnih veza

(a) Helikopteri kojima je zasebna potvrda o sposobnosti za zračni promet (CofA) prvi put izdana 1. siječnja 2016. ili kasnije, a koji imaju mogućnost komunikacije putem podatkovnih veza i moraju biti opremljeni uređajem za snimanje zvuka u pilotskoj kabini (CVR), uređajem za snimanje snimaju, po potrebi:

1. komunikacijske poruke putem podatkovnih veza povezane s komunikacijom službe zračnog prometa (ATS), uključujući poruke koje se primjenjuju na sljedeće aplikacije:

   i. uspostavu podatkovne veze;

   ii. komunikaciju među kontrolorom i pilotom;

   iii. usmjereni nadzor;

   iv. informacije o letu;

   v. nadzor nad odašiljanjem iz zrakoplova ako je moguće s obzirom na strukturu sustava;

   vi. podatke o operativnom nadzoru leta ako je moguće s obzirom na strukturu sustava; i

   vii. grafiku ako je moguće s obzirom na strukturu sustava;

2. informacije koje omogućuju povezanost sa svim povezanim zapisima o komunikaciji putem podatkovne veze koji se pohranjuju zasebno od helikoptera; i

▼M1

3. informacije o vremenu i prioritetu komunikacijskih poruka putem podatkovne veze, uzimajući u obzir strukturu sustava.

(b) Uređaj za snimanje upotrebljava digitalnu metodu snimanja i pohranjivanja podataka i informacija i metodu kojom se ti podaci mogu brzo dobiti iz spremnika. Metodom snimanja omogućuje se povezivanje s podacima koji su snimljeni na zemlji.

(c) Uređaj za snimanje mora moći zadržati snimljene podatke najmanje za razdoblje jednako razdoblju utvrđenom u NCC.IDE.H.160 za uređaje za snimanje zvuka u pilotskoj kabini (CVR).

▼M8

(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.

▼M1

(e) Zahtjevi koji se primjenjuju na pokretanje i zaustavljanje uređaja za snimanje jednaki su zahtjevima koji se primjenjuju na pokretanje i zaustavljanje uređaja za snimanje zvuka u pilotskoj kabini (CVR) iz NCC.IDE.A.160 u točkama (d) i (e).

NCC.IDE.H.175 Kombinirani uređaj za snimanje podataka o letu i zvuka u pilotskoj kabini

Sukladnost sa zahtjevima za uređaj za snimanje zvuka u pilotskoj kabini (CVR) i uređaja za snimanje podataka o letu (FDR) moguće je postići jednim kombiniranim uređajem za snimanje podataka o letu i zvuka u pilotskoj kabini.

NCC.IDE.H.180 Sjedala, sigurnosni pojasevi, sustavi vezivanja i uređaji za osiguravanje djece

(a) Helikopteri su opremljeni:

1. sjedalom ili ležajem za sve osobe u zrakoplovu u dobi od 24 mjeseca ili više;

2. sigurnosnim pojasom na svakom putničkom sjedalu i zadržavajućim pojasevima za svaki ležaj;

3. za helikoptere kojima je zasebna potvrda o sposobnosti za zračni promet (CofA) prvi put izdana nakon 31. prosinca 2012., sigurnosnim pojasom sa sustavom vezivanja gornjeg dijela trupa za svakog putnika u dobi od 24 mjeseca ili više;

4. uređajem za osiguravanje djece (CRD) za sve osobe u zrakoplovu mlađe od 24 mjeseca;

5. sigurnosnim pojasom sa sustavom vezivanja gornjeg dijela trupa koji uključuje uređaj za automatsko zadržavanje trupa osobe koja na tom mjestu sjedi u slučaju brzog usporavanja na svakom sjedalu letačke posade; i

6. sigurnosnim pojasom sa sustavom vezivanja gornjeg dijela trupa na sjedalima najmanjeg zahtijevanog broja kabinske posade u slučaju helikoptera kojima je zasebna potvrda o sposobnosti za zračni promet (CofA) prvi put izdana nakon 31. prosinca 1980.

(b) Sigurnosni pojas sa sustavom vezivanja gornjeg dijela trupa:

1. ima jednostupanjsko otkopčavanje; i

2. na sjedalima letačke posade, svim sjedalima pored pilotskoga i na sjedalima najmanjeg zahtijevanog broja kabinske posade uključuje dvije trake za remen i sigurnosni pojas koji se može upotrebljavati neovisno.

▼M1

NCC.IDE.H.185 Znakovi za vezivanje sigurnosnih pojaseva i zabranjeno pušenje

Helikopteri u kojima sva putnička mjesta nisu vidljiva sa sjedala letačke posade opremljeni su napravom za upozorenje putnicima i kabinskoj posadi kada treba zavezati sigurnosne pojaseve i kada je zabranjeno pušenje.

NCC.IDE.H.190 Pribor za prvu pomoć

(a) Helikopteri su opremljeni najmanje jednim priborom za prvu pomoć.

(b) Pribor/i za prvu pomoć:

1. lako su dostupni za uporabu; i

2. dopunjuju se.

NCC.IDE.H.200 Dodatni kisik – helikopteri s kabinom koja nije pod tlakom

(a) Helikopteri s kabinom koja nije pod tlakom namijenjeni letovima na visinama letenja za koje se zahtijeva opskrba kisikom u skladu s točkom (b) opremljeni su napravom za pohranjivanje i raspodjelu kisika koja može pohraniti i raspodijeliti potrebne zalihe kisika.

(b) Helikopteri s kabinom koja nije pod tlakom namijenjeni letovima iznad visina letenja na kojima je visina tlaka u putničkim odjeljcima iznad 10 000 ft nose dostatno kisika za disanje za opskrbu:

1. svih članova posade i najmanje 10 % putnika za svako razdoblje duže od 30 minuta ako će visina tlaka u putničkom odjeljku biti između 10 000 ft i 13 000 ft; i

2. svih članova posade i putnika za svako razdoblje u kojem će visina tlaka u putničkom odjeljku biti iznad 13 000 ft.

NCC.IDE.H.205 Ručni aparati za gašenje požara

(a) Helikopteri su opremljeni najmanje jednim ručnim aparatom za gašenje požara:

1. u pilotskoj kabini; i

2. u svakom putničkom odjeljku koji je odvojen od pilotske kabine, osim ako je odjeljak dostupan letačkoj posadi.

(b) Vrsta i količina sredstva za gašenje za zahtijevane aparate za gašenje požara odgovara vrsti požara koji može nastati u odjeljku gdje se aparat namjerava upotrebljavati i kako bi se opasnost od koncentracije štetnog plina svela na najmanju mjeru u odjeljcima u kojima borave osobe.

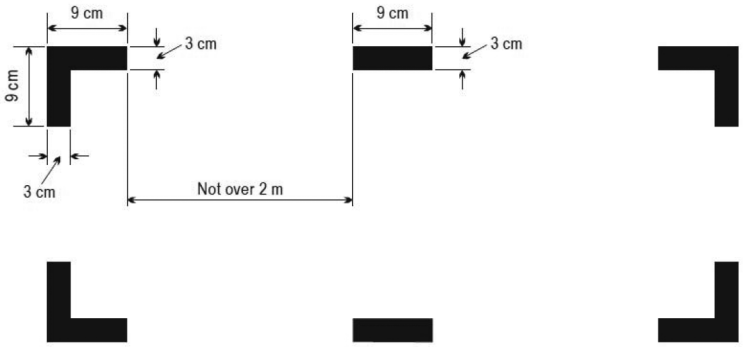
NCC.IDE.H.210 Oznake mjesta za razbijanje

Ako su na helikopteru naznačena mjesta na trupu prikladna za prodor spasilačkih ekipa u helikopter u slučaju nužde, takva su mjesta označena kako je prikazano na slici 1.

▼M1

Slika 1.

Oznake mjesta za razbijanje



NCC.IDE.H.215 Odašiljač signala s mjesta nesreće (ELT)

(a) Helikopteri su opremljeni najmanje jednim automatskim odašiljačem signala s mjesta nesreće (ELT).

▼M9

_____

▼M1

(c) Odašiljač signala s mjesta nesreće (ELT) bilo koje vrste mora moći odašiljati signale istodobno na 121,5 MHz i 406 MHz.

NCC.IDE.H.225 Prsluci za spašavanje

(a) Helikopteri su opremljeni prslukom za spašavanje za sve osobe u helikopteru ili jednakovrijednim zasebnim uređajem za plutanje za sve osobe u zrakoplovu mlađe od 24 mjeseca koji se nose ili su smješteni na mjestu koje je dostupno sa sjedala ili ležaja osobe za čiju su uporabu predviđeni ako:

1. su namijenjeni letovima iznad vode na udaljenosti od kopna većoj od 10 minuta letenja pri uobičajenoj putnoj brzini, pri čemu helikopter pri kvaru ključnog motora može zadržati horizontalni let;

2. su namijenjeni letovima iznad vode na udaljenosti od kopna koja je izvan autorotacijske udaljenosti, pri čemu helikopter pri kvaru ključnog motora ne može zadržati horizontalni let; ili

3. polijeću ili slijeću na aerodromu ili operativnome mjestu na kojem je uzletna ili prilazna putanja iznad vode.

(b) Svaki prsluk za spašavanje ili jednakovrijedni zasebni uređaj za plutanje opremljen je napravom električnog osvjetljavanja za namjenu lociranja osoba.

▼M9

NCC.IDE.H.226 Odijela za preživljavanje posade

Svaki član posade na sebi nosi odijelo za preživljavanje ako tako odluči glavni pilot na osnovi ocjene rizika, uzimajući u obzir sljedeće uvjete:

(a) letovi iznad vode na udaljenosti od kopna koja je izvan autorotacijske udaljenosti ili udaljenosti za sigurno prisilno slijetanje, pri čemu helikopter pri kvaru ključnog motora ne može zadržati horizontalni let i

(b) vremenski izvještaj ili prognoze koje zapovjednik/glavni pilot ima na raspolaganju pokazuju da će temperatura mora tijekom leta biti manja od 10 °C.

▼M1

NCC.IDE.H.227 Čamci za spašavanje, odašiljači za preživljavanje ELT i oprema za preživljavanje za duge letove iznad vode

Helikopteri namijenjeni:

(a) letovima iznad vode na udaljenosti od kopna većoj od 10 minuta letenja pri uobičajenoj putnoj brzini, pri čemu helikopter pri kvaru ključnog motora može zadržati horizontalni let; ili

(b) letovima iznad vode na udaljenosti od kopna većoj od 3 minute letenja pri uobičajenoj putnoj brzini, pri čemu helikopter pri kvaru ključnog motora ne može zadržati horizontalni let i ako tako odluči zapovjednik zrakoplova na osnovi ocjene rizika,

opremljeni su:

1. u slučaju helikoptera na kojima je manje od 12 osoba, najmanje jednim čamcem za spašavanje s nominalnim kapacitetom koji odgovara najmanje najvećem broju osoba u helikopteru, a smješten je tako da omogućuje brzu uporabu u slučaju nužde;

2. u slučaju helikoptera na kojima je više od 11 osoba, najmanje dvama čamcima za spašavanje, koji su smješteni tako da omogućuju brzu uporabu u slučaju nužde, a zajedno su dostatni da smjeste sve osobe koje se mogu prevoziti u helikopteru, pri čemu u slučaju gubitka jednog čamca za spašavanje preostali čamci za spašavanje raspolažu dostatnim kapacitetom za smještaj svih osoba u helikopteru;

3. najmanje jednim odašiljačem za preživljavanje ELT (ELT(S)) za svaki zahtijevani čamac za spašavanje; i

4. opremom za spašavanje primjerenom predviđenom letu, uključujući sredstva za održavanje na životu.

NCC.IDE.H.230 Oprema za preživljavanje

Helikopteri namijenjeni letovima iznad područja na kojima bi potraga i spašavanje bili osobito teški opremljeni su:

(a) signalnom opremom za davanje znakova za pomoć;

(b) najmanje jednim odašiljačem za preživljavanje ELT (ELT(S)); i

(c) dodatnom opremom za preživljavanje za rutu kojom će se letjeti, uzimajući u obzir broj osoba u helikopteru.

▼M9

———————

▼M1

NCC.IDE.H.232 Helikopteri certificirani za operacije na vode — razna oprema

Helikopteri certificirani za operacije na vode opremljeni su:

(a) sidrom ili drugom opremom koja je nužna za omogućivanje vezanja, sidrenja ili manevriranja helikopterom na vodi, primjerenim veličini i težini helikoptera te karakteristikama u vezi s njegovim upravljanjem; i

(b) opremom za davanje zvučnih signala kako je propisano međunarodnim propisima za sprječavanje sudara na moru, po potrebi.

▼M15

NCC.IDE.H.235 Svi helikopteri na letovima iznad vode – prisilno slijetanje na vodu

Helikopteri moraju biti konstruirani za slijetanje na vodu ili certificirani za prisilno slijetanje na vodu u skladu s relevantnim certifikacijskim specifikacijama ili moraju imati opremu za plutanje za hitne slučajeve kad se upotrebljavaju za letove iznad vode u neprijateljskom okolišu na udaljenosti od kopna koja odgovara vremenu duljem od 10 minuta letenja pri uobičajenoj brzini krstarenja.

▼M1

NCC.IDE.H.240 Slušalice

Ako se zahtijeva radijska komunikacija i/ili radio-navigacijski sustav, helikopteri su opremljeni slušalicama s mikrofonom na ručici ili odgovarajućim uređajem i gumbom za prijenos za upravljačem svakog zahtijevanog pilota i/ili člana letačke posade na dodijeljenome mu mjestu.

NCC.IDE.H.245 Oprema za radijsku komunikaciju

(a) Helikopteri koji lete prema pravilima IFR-a ili noću, ili ako je to u skladu s primjenjivim zahtjevima za zračni prostor, opremljeni su opremom za radijsku komunikaciju kojom se u uobičajenim uvjetima radijskog prijenosa mora moći:

1. izvoditi dvosmjerna komunikacija za potrebe kontrole aerodroma;

2. primati meteorološki podaci;

3. izvoditi dvosmjerna komunikacija bilo kada tijekom leta s aeronautičkim postajama na frekvencijama koje propisuje nadležno tijelo; i

4. omogućiti komunikacija u hitnim slučajevima na aeronautičkoj frekvenciji 121,5 MHz.

(b) Ako se zahtijeva više od jednog kompleta opreme za komunikaciju, svaka je neovisna od druge opreme do mjere da kvar jedne opreme neće dovesti do kvara na drugoj opremi.

(c) Ako se zahtijeva radijski komunikacijski sustav, helikopteri su opremljeni sustavom interfona za letačku posadu u skladu sa zahtjevima iz NCC.IDE.H.155 i gumbom za prijenos za upravljačem svakog zahtijevanog pilota i člana letačke posade na dodijeljenome mu mjestu.

NCC.IDE.H.250 Navigacijska oprema

(a) Helikopteri su opremljeni navigacijskom opremom kojom će se omogućiti nastavak leta u skladu s:

1. planom leta (ATS); po potrebi; i

2. primjenjivim zahtjevima za zračni prostor.

(b) Helikopteri imaju dostatnu navigacijsku opremu kojom se osigurava da u slučaju kvara jednog predmeta opreme u bilo kojoj fazi leta preostala oprema omogućuje sigurnu navigaciju u skladu s točkom (a) ili sigurnu izvedbu odgovarajuće radnje za nepredviđene situacije.

(c) Helikopteri namijenjeni letovima prilikom kojih se namjerava izvršiti slijetanje u instrumentalnim meteorološkim uvjetima (IMC) opremljeni su navigacijskom opremom kojom se može obaviti vođenje do točke s koje se može izvesti vizualno slijetanje. Tom opremom mora se moći obaviti takvo vođenje za svaki aerodrom na kojem se namjerava izvršiti slijetanje u instrumentalnim meteorološkim uvjetima (IMC) i za sve određene alternativne aerodrome.

▼M9

(d) Kada se zahtijeva PBN, zrakoplov mora ispunjavati zahtjeve u pogledu certifikacije plovidbenosti za odgovarajuće navigacijske specifikacije.

▼M15

(e) Helikopteri moraju imati nadzornu opremu u skladu s primjenjivim zahtjevima zračnog prostora.

▼M1

NCC.IDE.H.255 Transponder

Helikopteri su opremljeni transponderom sekundarnog nadzornog radara (SSR) za dojavljivanje visine i drugim transponderom SSR s karakteristikama koje se zahtijevaju za rutu kojom se leti.

▼M9

NCC.IDE.H.260 Upravljanje bazama zrakoplovnih podataka

(a) Baze zrakoplovnih podataka koje se upotrebljavaju u aplikacijama certificiranih sustava zrakoplova ispunjavaju zahtjeve u pogledu kvalitete podataka koji su odgovarajući za predviđenu upotrebu podataka.

(b) Operator osigurava pravovremenu raspodjelu i uključivanje aktualnih i neizmijenjenih baza zrakoplovnih podataka svim zrakoplovima kojima su potrebni.

(c) Bez obzira na sve druge zahtjeve u pogledu izvješćivanja o događajima utvrđene u Uredbi (EU) br. 376/2014, operator izvješćuje pružatelja baze podataka o slučajevima pogrešnih, nedosljednih ili nedostajućih podataka za koje je razumno očekivati da bi mogli predstavljati opasnost za sigurnost leta.

U takvim slučajevima operator obavješćuje letačku posadu i ostalo predmetno osoblje te osigurava da se predmetni podaci ne upotrebljavaju.

▼M1

PRILOG VII.

▼M5

NEKOMERCIJALNE ZRAČNE OPERACIJE ZRAKOPLOVIMA KOJI NISU KOMPLEKSNI ZRAKOPLOVI NA MOTORNI POGON

▼M1

[DIO NCO]

PODDIO A

OPĆI ZAHTJEVI

NCO.GEN.100 Nadležno tijelo

(a) Nadležno tijelo je tijelo koje imenuje država članica u kojoj je zrakoplov registriran.

▼M15

(b) Ako je zrakoplov registriran u trećoj zemlji, nadležno tijelo je tijelo koje imenuje država članica u kojoj operator ima glavno sjedište, poslovni nastan ili boravište.

▼M1

NCO.GEN.101 Postupci usklađivanja

Operater može za uspostavu sukladnosti s Uredbom (EZ) br. 216/20008 i njezinim provedbenim pravilima osim postupaka usklađivanja, koje je donijela Agencija, upotrijebiti i druge postupke usklađivanja.

▼M14

_____

▼M4

NCO.GEN.103 Uvodni letovi

▼M9

Kada se uvodni letovi iz članka 6. stavka 4.a točke (c) ove Uredbe provode u skladu s ovim Prilogom, ti letovi:

▼M14

(a) počinju i završavaju na istom aerodromu ili operativnoj površini;

▼M9

(b) se po danu izvode prema pravilima VFR-a;

(c) su pod nadzorom osobe koja je imenovana kao odgovorna za njihovu sigurnost; i

(d) su u skladu sa svim drugim uvjetima koje je utvrdilo nadležno tijelo.

▼M15

NCO.GEN.104 Upotreba zrakoplova uključenog u AOC – operator nekomercijalnih operacija

(a) Operator nekomercijalnih operacija može upotrebljavati zrakoplove koji nisu kompleksni zrakoplovi na motorni pogon navedene u AOC-u operatora u svrhu izvođenja nekomercijalnih operacija u skladu s ovim Prilogom.

(b) Operator nekomercijalnih operacija koji upotrebljava zrakoplov u skladu s podtočkom (a) utvrđuje postupak:

1. u kojem mora jasno opisati kako se operativna kontrola zrakoplova prenosi između nositelja AOC-a i operatora nekomercijalnih operacija kako je navedeno u točki ORO.GEN.310 Priloga III.;

▼M15

2. u kojem moraju opisati postupak primopredaje prilikom vraćanja zrakoplova nositelju AOC-a.

Taj je postupak dio ugovora između nositelja AOC-a i operatora nekomercijalnih operacija.

Operator nekomercijalnih operacija mora se pobrinuti za to da se relevantno osoblje upozna s postupkom.

(c) Kontinuiranu plovidbenost zrakoplova koji se upotrebljava u skladu s podtočkom (a) vodi organizacija odgovorna za kontinuiranu plovidbenost zrakoplova koji je uključen u AOC, u skladu s Uredbom (EU) br. 1321/2014.

(d) Operator nekomercijalnih operacija koji upotrebljava zrakoplov u skladu s podtočkom (a) osigurava sljedeće:

1. da se svaki let koji se izvodi pod njegovom operativnom kontrolom zabilježi u sustavu tehničke knjige zrakoplova;

2. da se ne uvode promjene u zrakoplovnim sustavima ili konfiguraciji;

3. da se svaka greška ili tehnički kvar koji nastanu dok je zrakoplov pod njegovom operativnom kontrolom prijavi organizaciji iz podtočke (c) neposredno nakon leta;

4. da nositelj AOC-a primi kopiju svakog izvješća o događaju povezanog s letovima koji se izvode tim zrakoplovom, a koje je sastavljeno u skladu s Uredbom (EU) br. 376/2014 i Uredbom (EU) 2015/1018.

▼M1

NCO.GEN.105 Odgovornosti i ovlasti zapovjednika zrakoplova

(a) Zapovjednik zrakoplova odgovoran je:

1. za sigurnost zrakoplova i svih članova posade, putnika i tereta u zrakoplovu nad operacijama zrakoplova kako je navedeno u točki 1.c. Priloga IV. Uredbi (EZ) br. 216/2008;

2. za početak, nastavak, kraj ili preusmjeravanje leta u interesu sigurnosti;

3. za osiguravanje da se poštuju svi operativni postupci i kontrolne liste kako je navedeno u točki 1.b. Priloga IV. Uredbi (EZ) br. 216/2008;

4. za započinjanje leta samo ako je uvjeren da su ispunjena sva sljedeća operativna ograničenja navedena u točki 2.a.3 Priloga IV Uredbi (EZ) br. 216/2008:

i. zrakoplov je sposoban za zračni promet;

ii. zrakoplov je propisno registriran;

▼M14

iii. instrumenti i oprema potrebni za izvođenje tog leta ugrađeni su u zrakoplov i ispravni, osim ako je rad s neispravnom opremom dopušten u skladu s listom minimalne opreme (MEL) ili jednakovrijednim dokumentom, ako je primjenjivo, kako je propisano u točkama NCO.IDE.A.105 ili NCO.IDE.H.105;

▼M11

iv. masa zrakoplova i položaj težišta takvi su da omogućuju izvođenje leta u okviru ograničenja iz dokumentacije o plovidbenosti;

▼M1

v. sva oprema, prtljaga i teret pravilno su ukrcani i osigurani i evakuacija u nuždi je moguća; ►M9 ——————— ◄

vi. operativna ograničenja za zrakoplov iz priručnika o letenju zrakoplova (AFM) neće biti prekoračena za vrijeme leta; ►M9 i ◄

▼M9

vii. da je bilo koja baza navigacijskih podataka potrebna za PBN primjerena i aktualna;

▼M1

5. da ne započinje let ako nije sposoban obavljati dužnosti zbog na primjer ozljeda, bolesti, iscrpljenosti ili posljedica djelovanja psihoaktivnih tvari;

6. da let nastavlja samo do najbližeg vremenski spremnog aerodroma ili operativnog mjesta ako je njegova sposobnost za obavljanje dužnosti bitno smanjena zbog iscrpljenosti, bolesti ili manjka kisika;

7. da odlučuje o prihvaćanju zrakoplova s kvarovima u skladu s listom odstupanja od konfiguracije (CDL) ili listom minimalne opreme (MEL), po potrebi; i

8. da zapisuje podatke o uporabi i sve poznate ili očekivane kvarove na zrakoplovu pri završetku leta ili serije letova u tehničku knjigu zrakoplova ili dnevnik putovanja zrakoplova.

(b) Zapovjednik zrakoplova osigurava da u ključnoj fazi leta ili kad god se to smatra potrebnim u interesu sigurnosti, svi članove posade sjede na svojem dodijeljenome mjestu i izvode samo one radnje koje su potrebne za siguran rad zrakoplova.

(c) Zapovjednik zrakoplova ima ovlast odbiti prevoženje ili iskrcati bilo koju osobu, prtljagu ili teret koji može predstavljati potencijalnu opasnost za sigurnost zrakoplova i osoba koje se u njemu nalaze.

(d) Zapovjednik zrakoplova čim prije odgovarajućoj službi zračnog prometa (ATS) prijavljuje bilo kakve nastale opasne vremenske uvjete ili uvjete letenja koji mogu utjecati na sigurnost drugog zrakoplova.

(e) Zapovjednik zrakoplova, u slučajevima nužde koji zahtijevaju donošenje odluke i djelovanje bez odlaganja, poduzima sve radnje koje smatra neophodnima u skladu s točkom 7.d Priloga IV. Uredbi (EZ) br. 216/2008. U takvim slučajevima može radi sigurnosti odstupiti od pravila, operativnih postupaka i metoda.

▼M1

(f) Zapovjednik zrakoplova tijekom leta:

▼M11

1. na svojem je mjestu vezan sigurnosnim pojasom; i

▼M1

2. cijelo vrijeme ostaje za upravljačem zrakoplova, osim ako upravljač preuzme drugi pilot.

(g) Zapovjednik zrakoplova nadležnom tijelu šalje bez odlaganja izvješće o nezakonitom uplitanju i obavješćuje naznačeno lokalno nadležno tijelo.

(h) Zapovjednik zrakoplova obavješćuje najbliže odgovarajuće nadležno tijelo najbržim dostupnim sredstvima o svim nesrećama, u kojima je zrakoplov sudjelovao, koje su za posljedicu imale ozbiljnu ozljedu ili smrt bilo koje osobe ili znatno oštećenje zrakoplova ili imovine.

▼M11

_____

▼M1

NCO.GEN.110 Usklađenost sa zakonima, propisima i postupcima

(a) Zapovjednik zrakoplova poštuje zakone, propise i postupke država u kojima se operacije izvode.

(b) Zapovjednik zrakoplova upoznat je sa zakonima, propisima i postupcima kojima se uređuje obavljanje njegovih zadaća i koji se primjenjuju na područja preleta, aerodroma ili operativnih mjesta kojima će se koristiti te povezane zrakoplovne navigacijske uređaje kako je navedeno u točki 1.a Priloga IV. Uredbi (EZ) br. 216/2008.

NCO.GEN.115 Taksiranje zrakoplova

Taksiranje zrakoplova na tlu aerodroma dopušteno je samo ako je osoba za upravljačem:

(a) primjereno kvalificirani pilot ili

(b) imenovana od strane operatera i:

1. osposobljena za taksiranje zrakoplova;

2. osposobljena za korištenje radijskog telefona ako se zahtijeva radijska komunikacija;

3. primila upute u vezi s tlocrtom aerodroma, rutama, znakovima, oznakama, svjetlima i znakovima, uputama, frazeologijom i postupcima kontrole zračnog prometa; i

4. sposobna ispuniti operativne standarde koji su potrebni za sigurno kretanje zrakoplova na aerodromu.

NCO.GEN.120 Uporaba rotora - helikopteri

Rotor helikoptera uključen je za potrebu letenja samo ako je za upravljačem kvalificirani pilot.

▼M14

NCO.GEN.125 Prijenosni elektronički uređaji

Zapovjednik zrakoplova ne dopušta upotrebu prijenosnog elektroničkog uređaja u zrakoplovu, uključujući elektroničku letačku torbu (EFB) koji bi mogao negativno utjecati na performanse zrakoplovnih sustava i opreme ili na sposobnost člana letačke posade da upravlja zrakoplovom.

▼M1

NCO.GEN.130 Podaci o opremi za hitne slučajeve i preživljavanje u zrakoplovu

Operater u svakom trenutku ima na raspolaganju liste s podacima o opremi za hitne slučajeve i preživljavanje, koje se nalaze u zrakoplovu, dostupne za neposredno obavješćivanje centara za koordinaciju spašavanja, osim za zrakoplove koji polijeću i slijeću na istom aerodromu/operativnome mjestu.

NCO.GEN.135 Dokumenti, priručnici i informacije koje treba imati u zrakoplovu

(a) Na svakom se letu u zrakoplovu nalaze izvornici ili kopije sljedećih dokumenata, priručnika i informacija, osim ako nije navedeno drugačije.

1. AFM ili jednakovrijedni dokument/i;
2. izvorna potvrda o registraciji zrakoplova;
3. izvorna potvrda o sposobnosti za zračni promet (CofA);
4. potvrda o zaštiti od buke, po potrebi;
5. lista posebnih odobrenja ako postoji;
6. dozvola za radijsku stanicu u zrakoplovu ako postoji;
7. potvrda/potvrde o osiguranju protiv treće strane;
8. dnevnik putovanja ili jednakovrijedni dokument za zrakoplov;
9. pojedinosti o planu leta, koji se predaje kontroli zračnog prometa ako postoje;
10. aktualne i primjerene zrakoplovne karte za zračnu rutu ►M4 područje ◄ predviđenog leta i sve zračne rute za koje se opravdano može očekivati da bi let mogao biti preusmjeren;
11. informacije o postupcima i vizualnim znakovima kojima se koristi presretač i presretnuti zrakoplov;
12. MEL ili CDL, po potrebi; i
13. sva druga dokumentacija koja se odnosi na let ili je zahtijevaju države obuhvaćene letom.

(b) Neovisno o točki (a), na letovima:

1. za koje su polijetanje i slijetanje predviđeni na istom aerodromu/operativnome mjestu; ili
2. koji ostaju na udaljenosti ili području koje je odredilo nadležno tijelo,

dokumenti i informacije iz točke (a) podtočke 2. do točke (a) podtočke 8. mogu se zadržati na aerodromu ili operativnome mjestu.

▼M14

_____

▼M1

(d) Zapovjednik zrakoplova u razumnom roku, od kada je nadležno tijelo zatražilo da to učini, predočava dokumentaciju koja se mora držati u zrakoplovu.

▼M1

NCO.GEN.140 Prijevoz opasnog tereta

(a) Prijevoz opasnog tereta zrakom provodi se u skladu s Prilogom 18. Čikaškoj konvenciji kako je zadnje izmijenjena i proširena Tehničkim uputama za siguran zračni prijevoz opasnog tereta (dokument ICAO 9284-AN/905), uključujući dopune i dodatke ili ispravke.

(b) Opasni teret prevozi operater odobren u skladu s Prilogom V. (dio SPA), poddijelom G. Uredbi (EU) br. 965/2012 osim ako:

1. nije podložan tehničkim uputama u skladu s dijelom 1. tih uputa; ili

2. ga prevoze putnici ili zapovjednik zrakoplova ili je u prtljazi u skladu s dijelom 8. tehničkih uputa,

3. ga prevoze operateri zrakoplovi tipa ELA2.

(c) Operater poduzima sve razumne mjere za sprječavanje nenamjernoga prijevoza opasnog tereta na zrakoplovu.

(d) Zapovjednik zrakoplova u skladu s tehničkim uputama bez odlaganja obavješćuje nadležno tijelo i odgovarajuće nadležno tijelo države događaja u slučaju nezgoda i nesreća koje uključuju opasan teret.

(e) Zapovjednik zrakoplova osigurava da se u skladu s tehničkim uputama putnicima pružaju informacije o opasnom teretu.

▼M9

(f) Razumne količine predmeta i tvari koje bi inače bile razvrstane kao opasne tvari, a upotrebljavaju se radi olakšavanja sigurnosti leta, kada je njihovo nošenje u zrakoplovu preporučljivo kako bi se osigurala njihova pravovremena dostupnost za operativne svrhe smatraju se odobrenima u skladu sa stavkom 1.2.2.1. točkom (a) Tehničkih uputa. To vrijedi bez obzira na to je li takve predmete ili tvari potrebno nositi ili su namijenjeni za uporabu u vezi s nekim određenim letom.

Pakiranje i ukrcavanje prethodno navedenih predmeta i tvari se, pod odgovornošću glavnog pilota, obavlja tako da se minimiziraju rizici za članove posade, putnike, teret ili zrakoplov tijekom operacija zrakoplova.

▼M1

NCO.GEN.145 Žurni odgovor na sigurnosni problem

Operater provodi:

(a) sve sigurnosne mjere koje nalaže nadležno tijelo u skladu s ARO.GEN.135(c); i

(b) sve odgovarajuće obvezne sigurnosne podatke koje je izdala Agencija, uključujući plovidbene zahtjeve.

NCO.GEN.150 Dnevnik putovanja

Podaci o zrakoplovu, njegovoj posadi i svakom putovanju čuvaju se za svaki let ili serije letova u obliku dnevnika putovanja ili jednakovrijednog dokumenta.

▼M1

NCO.GEN.155 Lista minimalne opreme

(a) Moguće je izraditi listu minimalne opreme uzimajući u obzir sljedeće:

1. u dokumentu se predviđa rad zrakoplova, prema navedenim uvjetima, pomoću određenih instrumenata, predmeta opreme ili funkcija koje ne rade na početku leta;

2. dokumenti se pripremaju za svaki zasebni zrakoplov, uzimajući u obzir operaterove relevantne uvjete za rad i održavanje; i

3. lista minimalne opreme temelji se na relevantnoj glavnoj listi minimalne opreme (MMEL), kako je definirano u podacima utvrđenima u skladu s Uredbom Komisije i nije manje ograničavajuća od MMEL-a.

(b) O listi minimalne opreme i svim njezinim izmjenama i dopunama obavješćuje se nadležno tijelo.

PODDIO B

OPERATIVNI POSTUPCI

NCO.OP.100 Uporaba aerodroma i operativnih mjesta

Zapovjednik zrakoplova upotrebljuje samo aerodrome i operativna mjesta koja su prikladna za dotični tip zrakoplova i operacije.

▼M21

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.

———————

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;

▼**M21**

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.

▼**M21**

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.

▼M21

(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

▼M1

NCO.OP.113 ►M4 Operativni minimumi aerodroma — operacije kruženja s helikopterima na kopnu ◄

MDH za operacije kruženja s helikopterima na kopnu nije niži od 250 ft, a meteorološka vidljivost nije niža od 800 m.

NCO.OP.115 Postupci za odlazak i prilaženje — zrakoplovi i helikopteri

(a) Zapovjednik zrakoplova koristi se postupcima za odlazak i prilaženje koje je utvrdila država aerodroma ako su takvi postupci objavljeni za predviđenu uzletno-sletnu stazu ili završno prilaženje i područje za polijetanje (FATO).

(b) Zapovjednik zrakoplova može odstupiti od objavljene odlazne rute, dolazne rute ili postupka prilaženja:

1. pod uvjetom da se mogu uzeti u obzir kriteriji za nadvisivanje prepreka, da se u cijelosti vodi računa o operativnim uvjetima i da se poštuju sva odobrenja kontrole zračnog prometa (ATC); ili

2. samo ako ga jedinica ATC-a usmjerava preko radara.

▼M9

NCO.OP.116 Navigacija temeljena na performansama — avioni i helikopteri

Kada se na predviđenoj ruti ili postupku letenja primjenjuje PBN, operator osigurava:

(a) da su relevantne navigacijske specifikacije za PBN navedene u AFM-u ili drugom dokumentu odobrenom od tijela koje je izdalo certifikat u okviru ocjene plovidbenosti ili se temelje na takvom odobrenju i

(b) da se zrakoplovom upravlja u skladu s relevantnim navigacijskim specifikacijama i ograničenjima iz AFM-a ili drugog gore navedenog dokumenta.

▼M14

NCO.OP.120 Postupci za izbjegavanje buke - avioni i helikopteri

▼M1

Zapovjednik zrakoplova uzima u obzir objavljene postupke za smanjenje buke da se smanji utjecaj buke zrakoplova te istodobno osigurava da sigurnost ima prednost nad smanjivanjem buke.

▼M11

_____

▼M20

NCO.OP.125 Zaliha goriva/energije i ulja – avioni i helikopteri

(a) Glavni pilot osigurava da je količina goriva/energije i ulja u zrakoplovu dovoljna uzimajući u obzir meteorološke uvjete, sve čimbenike koji utječu na performanse zrakoplova, sva kašnjenja koja se očekuju tijekom leta i sve nepredviđene događaje za koje se razumno može očekivati da će utjecati na let.

(b) Glavni pilot planira količinu goriva/energije koju treba zaštititi kao konačnu rezervu goriva/energije kako bi slijetanje bilo sigurno. Kako bi utvrdio količinu konačne rezerve goriva/energije, glavni pilot uzima u obzir sve navedeno i prema sljedećem redoslijedu prioriteta:

1. ozbiljnost opasnosti za osobe ili imovinu koja može nastati zbog prisilnog slijetanja nakon potpunog iskorištavanja goriva/energije; i

2. vjerojatnost neočekivanih okolnosti u kojima konačna rezerva goriva/energije više ne može biti zaštićena.

(c) Glavni pilot započinje let samo ako zrakoplov nosi dovoljno goriva/energije i ulja:

1. ako nije zahtijevano alternativno odredište, za let do aerodroma ili operativne površine predviđenog slijetanja, zajedno s konačnom rezervom goriva/energije; ili

2. ako se zahtijeva alternativno odredište, za let do aerodroma ili operativne površine predviđenog slijetanja, a zatim do alternativnog aerodroma, zajedno s konačnom rezervom goriva/energije.

_____

▼M11

_____

▼M1

NCO.OP.130 Davanje uputa putnicima

Zapovjednik zrakoplova osigurava da prije ili, ako je potrebno, tijekom leta putnici dobiju upute u vezi s opremom i postupcima u slučaju nužde.

NCO.OP.135 Priprema leta

▼M9

(a) Prije početka leta glavni pilot svim raspoloživim razumnim sredstvima utvrđuje da su svemirska oprema, oprema na zemlji i/ili vodi, uključujući komunikacijsku opremu i navigacijsku pomoć koje su dostupne i izravno potrebne za takav let radi sigurnog upravljanja zrakoplovom, prikladne za vrstu operacije u okviru koje se let izvodi.

▼M21

(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.

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.

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,

▼M21

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.

▼M1

NCO.OP.145 Punjenje goriva dok se putnici ukrcavaju, nalaze u zrakoplovu ili se iskrcavaju

(a) Zrakoplovi se ne pune gorivom Avgas ili gorivom široke frakcije ili mješavinom tih vrsta goriva dok se putnici ukrcavaju, iskrcavaju ili su u zrakoplovu.

▼M20

(b) Zrakoplovi se ne pune nikojim drugim vrstama goriva/energije dok se putnici ukrcavaju, iskrcavaju ili su u zrakoplovu ako nije prisutan glavni pilot ili drugo osposobljeno osoblje koje je spremno za započinjanje i izvođenje evakuacije zrakoplova najpraktičnijim i najbržim raspoloživim sredstvima.

NCO.OP.147 Punjenje gorivom dok su motori i/ili rotori u vrtnji – helikopteri

Punjenje gorivom dok su motori i/ili rotori u vrtnji dopušteno je samo ako su istodobno ispunjeni svi sljedeći uvjeti:

(a) nije praktično isključiti ili ponovno pokrenuti motor;

(b) postupak je u skladu sa svim posebnim postupcima i ograničenjima u letačkom priručniku zrakoplova (AFM);

▼M20

(c) dopušteno je samo punjenje vrstama goriva JET A ili JET A-1;

(d) u zrakoplovu nema putnika ni stručnjaka zadatka niti se oni ukrcavaju ili iskrcavaju;

(e) operator aerodroma ili operativne površine dopušta takve operacije;

(f) na raspolaganju su odgovarajući objekti ili oprema za spasilačke i protupožarne službe; i

(g) postupak se provodi u skladu s kontrolnom listom koja sadržava:

1. uobičajene postupke i postupke u izvanrednim situacijama;

2. potrebnu opremu;

3. sva ograničenja; i

4. odgovornosti i dužnosti glavnog pilota i, prema potrebi, članova posade i stručnjaka zadatka.

▼M11

NCO.OP.150 Prijevoz putnika

Zapovjednik zrakoplova osigurava da se prije i tijekom taksiranja, polijetanja i slijetanja, ili kad god se to smatra potrebnim u interesu sigurnosti, svaki putnik u zrakoplovu nalazi na svojem sjedalu ili ležaju pravilno vezan sigurnosnim pojasom ili uređajem za sigurnosno vezivanje.

▼M1

NCO.OP.155 Pušenje u zrakoplovu — zrakoplovi i helikopteri

Zapovjednik zrakoplova ne dopušta pušenje u zrakoplovu:

(a) kad god se to smatra potrebnim u interesu sigurnosti; i

(b) za vrijeme punjenja zrakoplova gorivom.

▼M14

_____

▼M1

NCO.OP.160 Meteorološki uvjeti

▼M21

(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.

▼M1

(c) Ako let sadržava segmente VFR i IFR, primjenjuju se, u opsegu u kojemu je to nužno, meteorološki podaci iz točaka (a) i (b).

NCO.OP.165 Led i drugi zagađivači — postupci na zemlji

Zapovjednik zrakoplova započinje polijetanje samo ako je zrakoplov čist od bilo kakvih naslaga koje mogu štetno djelovati na izvođenje ili mogućnost kontroliranja zrakoplova, osim u skladu s priručnikom o letenju zrakoplova.

▼M1

NCO.OP.170 Led i drugi zagađivači — postupci tijekom leta

(a) Zapovjednik započinje let ili namjerno leti u očekivane ili stvarne uvjete zaleđivanja samo ako je zrakoplov certificiran i opremljen za takve uvjete kako je navedeno u točki 2.a.5 Priloga IV Uredbi (EZ) br. 216/2008.

(b) Ako zaleđivanje premaši intenzivnost zaleđivanja za koje je zrakoplov certificiran ili ako zrakoplov koji nije certificiran za let u poznatim uvjetima zaleđivanja naleti na zaleđivanje, zapovjednik zrakoplova bez odlaganja napušta uvjete zaleđivanja mijenjanjem razine i/ili rute, i po potrebi obavješćuje kontrolu zračnog prometa (ATC) o slučaju nužde.

▼M21

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.

▼M11

_____

▼M1

NCO.OP.180 Simulirane situacije tijekom leta

(a) Zapovjednik zrakoplova osigurava da se prijevozom putnika ili tereta ne simuliraju:

1. situacije za koje je potrebna primjena postupaka za neobične situacije ili u slučaju nužde; ili

2. letovi u instrumentalnim meteorološkim uvjetima (IMC).

▼M14

(b) Neovisno o točki (a), ako letove za osposobljavanje obavlja organizacija za osposobljavanje na koju se upućuje u članku 10.a Uredbe Komisije (EU) br. 1178/2011, takve se situacije mogu simulirati u zrakoplovu s pilotima koji se osposobljavaju.

▼M20

NCO.OP.185 Upravljanje gorivom/energijom tijekom leta

(a) Glavni pilot prati preostalu količinu iskoristivog goriva/energije u zrakoplovu kako bi se uvjerio da je zaštićena i da nije manja od količine goriva/energije koja je potrebna za nastavak leta do aerodroma ili operativne površine na kojoj se može izvesti sigurno slijetanje.

▼M20

(b) Glavni pilot kontroliranog leta obavještava kontrolu zračnog prometa (ATC) o stanju „minimalnog goriva/energije” izjavom „MINIMUM FUEL” ako je:

1. odlučio sletjeti na određeni aerodrom ili operativnu površinu; i

2. izračunao da bi bilo kakva promjena postojećeg odobrenja za taj aerodrom ili operativnu površinu, ili druga kašnjenja u zračnom prometu, mogla značiti slijetanje s manje od planirane konačne rezerve goriva/energije.

(c) Glavni pilot kontroliranog leta proglašava „hitnu situaciju s gorivom/energijom” emitiranjem poruke „MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL” ako je iskoristivo gorivo/energija koja je izračunana kao dostupna pri slijetanju na najbliži aerodrom na kojem se može izvesti sigurno slijetanje manja od planirane konačne rezerve goriva/energije.

▼M9

NCO.OP.190 Uporaba dodatnog kisika

(a) Glavni pilot osigurava da svi članovi letačke posade koji su uključeni u obavljanje dužnosti neophodnih za siguran rad zrakoplova tijekom leta kontinuirano upotrebljavaju dodatni kisik svaki put kada utvrdi da bi manjak kisika na predviđenoj visini leta mogao dovesti do narušavanja sposobnosti članova posade te osigurava da je dodatni kisik na raspolaganju putnicima kada bi manjak kisika mogao štetno utjecati na putnike.

(b) U svakom slučaju kada ne može odrediti kako bi manjak kisika mogao utjecati na osobe u zrakoplovu, glavni pilot osigurava:

1. da svi članovi posade koji su uključeni u obavljanje dužnosti neophodnih za siguran rad zrakoplova tijekom leta upotrebljavaju dodatni kisik u svakom razdoblju dužem od 30 minuta u kojem će barometarska visina u putničkom prostoru biti između 10 000 ft i 13 000 ft i

2. da sve osobe u zrakoplovu upotrebljavaju dodatni kisik za svako razdoblje u kojem će barometarska visina u putničkom prostoru biti iznad 13 000 ft.

▼M1

NCO.OP.195 Otkrivanje blizine tla

Kada zapovjednik zrakoplova ili sustav za upozorenje blizine tla primijeti nepredviđenu blizinu tla, zapovjednik zrakoplova odmah započinje s korektivnim radnjama radi uspostavljanja sigurnih uvjeta za let.

NCO.OP.200 Sustav za izbjegavanje sudara u zraku (ACAS II)

Pri uporabi sustava ACAS II operativni su postupci i osposobljavanje u skladu s Uredbom (EU) br. 1332/2011.

▼M21

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.

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.

▼M11

_____

▼M9

NCO.OP.220 Sustav za izbjegavanje sudara u zraku (ACAS II)

Kada se upotrebljava ACAS II, glavni pilot primjenjuje odgovarajuće operativne postupke i odgovarajuće je osposobljen.

▼M1

PODDIO C

IZVEDBENE ZNAČAJKE ZRAKOPLOVA I OPERATIVNA OGRANIČENJA

NCO.POL.100 Operativna ograničenja – svi zrakoplovi

▼M11

(a) Tijekom svih faza operacije, opterećenje, masa i položaj težišta zrakoplova moraju biti u skladu sa svim ograničenjima navedenima u priručniku o letenju zrakoplova (AFM) ili u jednakovrijednom dokumentu.

▼M1

(b) Oznake, popisi, oznake instrumenata ili njihove kombinacije, koji sadržavaju operativna ograničenja propisana priručnikom o letenju zrakoplova za vizualnu prezentaciju, prikazani su na zrakoplovu.

▼M11

NCO.POL.105 Vaganje

(a) Operater osigurava da su masa i težište zrakoplova utvrđeni stvarnim vaganjem prije početnog stavljanja zrakoplova u upotrebu. Skupne učinke izmjena i popravaka na masu i ravnotežu potrebno je uzeti u obzir i primjereno dokumentirati. Navedene informacije stavljaju se na raspolaganje zapovjedniku zrakoplova. Zrakoplov se ponovo važe ako učinak izmjena na masu i ravnotežu nije točno poznat.

▼M14

(b) Vaganje obavlja ili proizvođač zrakoplova ili odobrena organizacija za održavanje.

▼M1

NCO.POL.110 Izvođenje — općenito

Zapovjednik zrakoplova upravlja zrakoplovom samo ako performanse zrakoplova omogućuju ispunjavanje zahtjeva u vezi s pravilima letenja i svih drugih ograničenja koja se primjenjuju na let, korišteni zračni prostor, aerodrome ili operativna mjesta, vodeći računa o točnosti svih upotrijebljenih karata i zemljovida.

PODDIO D

INSTRUMENTI, PODACI I OPREMA

ODJELJAK 1.

Zrakoplovi

NCO.IDE.A.100 Instrumenti i oprema — općenito

(a) Instrumenti i oprema koji se zahtijevaju ovim pododjeljkom odobravaju se u skladu s primjenjivim zahtjevima za plovidbenost ako:

1. ih upotrebljava letačka posada za upravljanje putanjom leta;

▼M1

2. se upotrebljavaju za ispunjavanje zahtjeva iz NCO.IDE.A.190;

3. se upotrebljavaju za ispunjavanje zahtjeva iz NCO.IDE.A.195; ili

4. su ugrađeni u zrakoplov.

▼M15

(b) Sljedeće predmete, ako se zahtijevaju ovim poddijelom, nije potrebno odobriti kao opremu:

1. rezervni osigurači;

2. samostalne prijenosne svjetiljke;

3. točan mjerač vremena;

4. pribor za prvu pomoć;

5. oprema za preživljavanje i signaliziranje;

6. sidra i oprema za privezivanje;

7. naprave za sigurnosno vezivanje djece;

8. jednostavni sustavi naprava za prijenos osoba kojima se služi stručnjak zadatka kao napravama za sigurnosno vezivanje.

(c) Instrumenti i oprema koji nisu propisani Prilogom VII. (dio-NCO) te sva druga oprema koja nije propisana ovom Uredbom, ali se nalazi u zrakoplovu, moraju biti u skladu sa sljedećim zahtjevima:

1. članovi letačke posade ne smiju informacije dobivene iz tih instrumenata ili opreme upotrebljavati za ispunjavanje zahtjeva iz Priloga II. Uredbi (EU) 2018/1139 ili točaka NCO.IDE.A.190 i NCO.IDE.A.195 Priloga VII.;

2. instrumenti i oprema ne smiju utjecati na plovidbenost aviona, čak ni u slučaju zatajenja ili kvarova.

▼M1

(d) Instrumenti i oprema spremni su za uporabu ili su dostupni s mjesta na kojem sjedi član letačke posade koji ih treba upotrebljavati.

(e) Sva zahtijevana oprema za spašavanje lako je dostupna za neposrednu uporabu.

NCO.IDE.A.105 Minimalna oprema za let

Let se ne započinje ako je bilo koji od instrumenata zrakoplova, predmeta opreme ili funkcija koji se zahtijevaju za predviđeni let neispravan ili nedostaje, osim ako:

(a) zrakoplovom se upravlja u skladu s listom minimalne opreme ako je utvrđena; ili

(b) zrakoplov ima dozvolu za letenje koja je izdana u skladu s primjenjivim zahtjevima za plovidbenost.

NCO.IDE.A.110 Rezervni električni osigurači

Zrakoplovi su opremljeni rezervnim električnim osiguračima, jačine potrebne za potpunu zaštitu strujnoga kruga, za zamjenu osigurača koje je dopušteno zamijeniti tijekom leta.

NCO.IDE.A.115 Operativna svjetla

Zrakoplovi koji lete noću opremljeni su:

▼M1

(a) sustavom svjetala za izbjegavanje sudara;

(b) navigacijskim/pozicijskim svjetlima;

(c) svjetlima za slijetanje;

(d) osvjetljenjem koje se napaja iz električnog sustava zrakoplova, radi primjerenog osvjetljenja svih instrumenata i opreme potrebnih za siguran rad zrakoplova;

(e) osvjetljenjem koje se napaja iz električnog sustava zrakoplova radi osvjetljenja u svim putničkim odjeljcima;

(f) ručnom prijenosnom svjetiljkom za sva mjesta članova posade; i

(g) svjetlima koja su u skladu s međunarodnim propisima za sprječavanje sudara na moru ako se zrakoplov vodi kao vodeni zrakoplov.

NCO.IDE.A.120 Operacije prema pravilima VFR-a — instrumenti za letenje i navigaciju i pridružena oprema

(a) Zrakoplovi kojima se upravlja prema pravilima VFR-a tijekom dana opremljeni su napravom za mjerenje i prikazivanje:

1. magnetnog smjera,

2. vremena u satima, minutama i sekundama,

▼M15

3. barometarske visine,

▼M1

4. naznačene brzine, i

5. Machovog broja kada su ograničenja brzine izražena Machovim brojem.

(b) Zrakoplovi kojima se upravlja u vizualnim meteorološkim uvjetima (VMC) noću, ili u uvjetima kada zrakoplov nije moguće zadržati na željenoj putanji leta bez jednoga ili više dodatnih instrumenata, uz opremu iz točke (a) opremljeni su i:

1. napravom za mjerenje i prikazivanje:

i. skretanja i klizanja,

ii. položaja,

iii. vertikalne brzine, i

iv. stabiliziranog smjera;

i

2. napravom za pokazivanje nedostatne opskrbe električnom energijom žiroskopskih instrumenata.

(c) Zrakoplovi kojima se upravlja u uvjetima kada ih nije moguće zadržati na željenoj putanji leta bez jednoga ili više dodatnih instrumenata, uz opremu iz točke (a) i točke (b) opremljeni su i napravom za sprječavanje kvarova na sustavima za pokazivanje brzine u skladu sa zahtjevima iz točke (a) podtočke 4. zbog kondenzacije ili zaleđivanja.

▼M1

NCO.IDE.A.125 Operacije prema pravilima IFR-a — instrumenti za letenje i navigaciju i pridružena oprema

Zrakoplovi koji lete prema pravilima IFR-a opremljeni su:

(a) napravom za mjerenje i prikazivanje:

1. magnetnog smjera,

2. vremena u satima, minutama i sekundama,

▼M15

3. barometarske visine,

▼M1

4. naznačene brzine,

5. vertikalne brzine,

6. skretanja i klizanja,

7. položaja,

8. stabiliziranog smjera,

9. vanjske temperature zraka, i

10. Machovog broja kada su ograničenja brzine izražena Machovim brojem;

(b) napravom za pokazivanje nedostatne opskrbe električnom energijom žiroskopskih instrumenata; i

(c) napravom za sprječavanje kvarova na sustavu za pokazivanje brzine u skladu sa zahtjevima iz točke (a) podtočke 4. zbog kondenzacije ili zaleđivanja.

NCO.IDE.A.130 Sustav za upozoravanje i prepoznavanje terena (TAWS)

Turbinski zrakoplovi certificirani za najveći broj putničkih sjedala veći od devet sjedala opremljeni su sustavom TAWS koji ispunjava zahtjeve za:

(a) opremu klase A u skladu s prihvatljivim standardom u slučaju zrakoplova kojima je zasebna potvrda o sposobnosti za zračni promet (CofA) prvi put izdana nakon 1. siječnja 2011.; ili

(b) opremu klase B u skladu s prihvatljivim standardom u slučaju zrakoplova kojima je zasebna potvrda o sposobnosti za zračni promet (CofA) prvi put izdana 1. siječnja 2011. ili prije.

NCO.IDE.A.135 Sustav interfona za letačku posadu

Zrakoplovi kojima upravlja posada s više od jednog člana opremljeni su sustavom interfona za letačku posadu, uključujući slušalice i mikrofone kojima se koriste svi članovi letačke posade.

NCO.IDE.A.140 Sjedala, sigurnosni pojasevi, sustavi vezivanja i uređaji za osiguravanje djece

(a) Zrakoplovi su opremljeni:

1. sjedalom ili ležajem za sve osobe u zrakoplovu u dobi od 24 mjeseca ili više;

▼M15

2. sigurnosnim pojasom na svakom sjedalu i pojasevima za sigurnosno vezivanje za svaki ležaj;

▼M1

3. uređajem za osiguravanje djece (CRD) za sve osobe u zrakoplovu mlađe od 24 mjeseca; i

▼M9

4. sigurnosnim pojasom sa sustavom za zadržavanje gornjeg dijela trupa, koji ima jednu točku za otkopčavanje, na svakom sjedalu letačke posade za avione kojima je svjedodžba o plovidbenosti (CofA) prvi put izdana 25. kolovoza 2016. ili kasnije.

▼M1

NCO.IDE.A.145 Pribor za prvu pomoć

(a) Zrakoplovi su opremljeni priborom za prvu pomoć.

(b) Pribor za prvu pomoć:

1. lako je dostupan za uporabu; i

2. dopunjuje se.

NCO.IDE.A.150 Dodatni kisik — zrakoplovi s kabinom pod tlakom

(a) Zrakoplovi s kabinom pod tlakom namijenjeni letovima na visinama letenja za koje se zahtijeva opskrba kisikom u skladu s točkom (b) opremljeni su napravom za pohranjivanje i raspodjelu kisika koja može pohraniti i raspodijeliti potrebne zalihe kisika.

(b) Zrakoplovi s kabinom pod tlakom namijenjeni letovima iznad visina letenja na kojima je visina tlaka u putničkim odjeljcima iznad 10 000 ft nose dostatno kisika za disanje za opskrbu:

1. svih članova posade i:

i. 100 % putnika za svako razdoblje ako visina tlaka kabine prelazi 15 000 ft, ali ni u kojem slučaju manje od desetominutne opskrbe;

ii. najmanje 30 % putnika za svako razdoblje ako će pri gubitku tlaka i uzimajući u obzir okolnosti leta visina tlaka u putničkom odjeljku biti između 14 000 ft i 15 000 ft; i

iii. najmanje 10 % putnika za svako razdoblje duže od 30 minuta ako će visina tlaka u putničkom odjeljku biti između 10 000 ft i 14 000 ft;

i

2. svih osoba putničkog odjeljka za najmanje 10 minuta za zrakoplove namijenjene letovima na visinama tlaka iznad 25 000 ft, ili namijenjene letovima ispod te visine, ali u uvjetima u kojima se unutar četiri minute ne mogu spustiti na visinu tlaka od 13 000 ft.

(c) Zrakoplovi s kabinom pod tlakom namijenjeni letovima iznad 25 000 ft opremljeni su i uređajem za upozorenje letačke posade o gubitku tlaka.

▼M9

NCO.IDE.A.155 Dodatni kisik – avioni bez održavanja tlaka

Avioni bez održavanja tlaka na letovima za koje se zahtijeva opskrba kisikom u skladu sa stavkom NCO.OP.190 moraju biti opremljeni napravom za pohranjivanje i raspodjelu kisika koja može pohraniti i raspodijeliti potrebne zalihe kisika.

▼M1

NCO.IDE.A.160 Ručni aparati za gašenje požara

▼M14

(a) avioni, osim aviona ELA1, opremljeni su najmanje jednim ručnim aparatom za gašenje požara:

1. u pilotskoj kabini; i

2. u svakom putničkom odjeljku koji je odvojen od pilotske kabine, osim ako je odjeljak dostupan letačkoj posadi.

▼M1

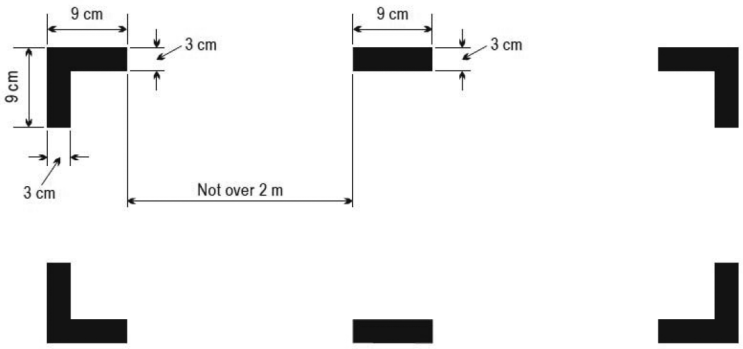
(b) Vrsta i količina sredstva za gašenje za zahtijevane aparate za gašenje požara odgovara vrsti požara koji može nastati u odjeljku gdje se aparat namjerava upotrebljavati i kako bi se opasnost od koncentracije štetnog plina svela na najmanju mjeru u odjeljcima u kojima borave osobe.

NCO.IDE.A.165 Oznake mjesta za razbijanje

Ako su na zrakoplovu naznačena mjesta na trupu prikladna za prodor spasilačkih ekipa u zrakoplov u slučaju nužde, takva su mjesta označena kako je prikazano na slici 1.

Slika 1.

Oznake mjesta za razbijanje



NCO.IDE.A.170 Odašiljač signala s mjesta nesreće (ELT)

(a) Zrakoplovi su opremljeni:

1. odašiljačem signala s mjesta nesreće (ELT) bilo koje vrste ako je zasebna potvrda o sposobnosti za zračni promet (CofA) prvi put izdana 1. srpnja 2008. ili prije;

2. automatskim odašiljačem signala s mjesta nesreće (ELT) ako je zasebna potvrda o sposobnosti za zračni promet (CofA) prvi put izdana nakon 1. srpnja 2008.; ili

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

(b) Odašiljači signala s mjesta nesreće (ELT) bilo koje vrste i osobni lokacijski uređaji (PLB) moraju moći odašiljati signale istodobno na 121,5 MHz i 406 MHz.

NCO.IDE.A.175 Let iznad vode

(a) Sljedeći zrakoplovi opremljeni su prslukom za spašavanje za sve osobe u zrakoplovu ili jednakovrijednim zasebnim uređajem za plutanje za sve osobe u zrakoplovu mlađe od 24 mjeseca koji se nose ili su smješteni na mjestu koje je dostupno sa sjedala ili ležaja osobe za čiju su uporabu predviđeni:

1. zrakoplovi s jednim motorom ako:

▼M1

i. lete iznad vode na udaljenosti od kopna koja je izvan udaljenosti za jedrenje; ili

ii. polijeću ili slijeću na aerodrom ili operativno mjesto, na kojemu je po mišljenju zapovjednika zrakoplova, uzletna ili prilazna putanja smještena iznad vode tako da bi u slučaju nesreće zrakoplov mogao prisilno sletjeti na vodu;

2. vodeni zrakoplovi namijenjeni letovima iznad vode; i

3. zrakoplovi namijenjeni za letove na udaljenosti od kopna primjerenog za prisilno slijetanje, većoj od 30 minuta pri uobičajenoj putnoj brzini ili 50 NM, koja je vrijednost manja.

(b) Vodeni zrakoplovi namijenjeni letovima iznad vode opremljeni su:

1. jednim sidrom;

2. vodenim sidrom (drogue) ako je potrebno kao pomoć pri manevriranju; i

3. opremom za davanje zvučnih signala kako je propisano međunarodnim propisima za sprječavanje sudara na moru, po potrebi.

(c) Zapovjednik zrakoplova namijenjenog letovima na udaljenosti od kopna primjerenima za prisilno slijetanje većoj od 30 minuta pri uobičajenoj putnoj brzini ili 50 NM, koja je vrijednost manja, utvrđuje rizike za preživljavanje osoba iz zrakoplova u slučaju prisilnog slijetanja na vodi, na osnovi čega odlučuje o prijevozu:

1. opreme za davanje znakova za pomoć;

2. dovoljnog broja čamaca za spašavanje za prijevoz svih osoba iz zrakoplova koji su smješteni tako da omogućuju njihovu uporabu u slučaju nužde; i

3. opreme za spašavanje koja sadržava sredstva za održavanje na životu primjerene predviđenom letu.

NCO.IDE.A.180 Oprema za preživljavanje

Zrakoplovi namijenjeni letovima iznad područja na kojima bi potraga i spašavanje bili osobito teški opremljeni su signalnim uređajima i opremom za spašavanje primjerenom području koje je potrebno preletjeti, uključujući sredstva za održavanje na životu.

NCO.IDE.A.190 Oprema za radijsku komunikaciju

(a) Ako je to u skladu sa zahtjevima za zračni prostor u kojem lete, zrakoplovi su opremljeni opremom za radijsku komunikaciju s pomoću koje se mora moći izvoditi dvosmjerna komunikacija s aeronautičkim postajama na frekvencijama koje su u skladu sa zahtjevima za zračni prostor.

(b) Opremom za radijsku komunikaciju, ako se zahtijeva točkom (a), omogućuje se komunikacija u hitnim slučajevima na aeronautičkoj frekvenciji 121,5 MHz.

(c) Ako se zahtijeva više od jednog kompleta opreme za komunikaciju, svaka je neovisna od druge opreme do mjere da kvar jedne opreme neće dovesti do kvara na drugoj opremi.

NCO.IDE.A.195 Navigacijska oprema

(a) Zrakoplovi namijenjeni letovima na rutama na kojima se ne može letjeti prema vizualnim oznakama na zemlji opremljeni su svom potrebnom navigacijskom opremom kojom se omogućuje nastavak leta u skladu s:

▼M1

1. planom leta ATS, po potrebi; i

2. primjenjivim zahtjevima za zračni prostor.

(b) Zrakoplovi imaju dostatnu navigacijsku opremu kojom se osigurava da u slučaju kvara jednog predmeta opreme u bilo kojoj fazi leta preostala oprema omogućuje sigurnu navigaciju u skladu s točkom (a) ili sigurnu izvedbu odgovarajuće radnje za nepredviđene situacije.

(c) Zrakoplovi namijenjeni letovima prilikom kojih se namjerava izvršiti slijetanje u instrumentalnim meteorološkim uvjetima (IMC) opremljeni su odgovarajućom opremom kojom se može obaviti vođenje do točke s koje se može izvesti vizualno slijetanje. Tom opremom mora se moći obaviti takvo vođenje za svaki aerodrom na kojem se namjerava izvršiti slijetanje u instrumentalnim meteorološkim uvjetima (IMC) i za sve određene alternativne aerodrome.

▼M9

(d) Za PBN operacije zrakoplov ispunjava zahtjeve u pogledu certifikacije plovidbenosti za odgovarajuće navigacijske specifikacije.

▼M15

(e) Avioni moraju imati nadzornu opremu u skladu s primjenjivim zahtjevima zračnog prostora.

▼M1

NCO.IDE.A.200 Transponder

Ako je to u skladu sa zahtjevima za zračni prostor u kojem lete, zrakoplovi su opremljeni transponderom sekundarnog nadzornog radara (SSR) sa svim zahtijevanima mogućnostima.

▼M9

NCO.IDE.A.205 Upravljanje bazama zrakoplovnih podataka

(a) Baze zrakoplovnih podataka koje se upotrebljavaju u aplikacijama certificiranih sustava zrakoplova ispunjavaju zahtjeve u pogledu kvalitete podataka koji su odgovarajući za predviđenu uporabu podataka.

(b) Glavni pilot osigurava pravovremenu raspodjelu i uključivanje aktualnih i neizmijenjenih baza zrakoplovnih podataka svim zrakoplovima kojima su potrebni.

(c) Bez obzira na sve druge zahtjeve u pogledu izvješćivanja o događajima utvrđene u Uredbi (EU) br. 376/2014, glavni pilot izvješćuje pružatelja baze podataka o slučajevima pogrešnih, nedosljednih ili nedostajućih podataka za koje je razumno očekivati da bi mogli predstavljati opasnost za sigurnost leta.

U takvim slučajevima glavni pilot osigurava da se predmetni podaci ne upotrebljavaju.

▼M1

ODJELJAK 2.

Helikopteri

NCO.IDE.H.100 Instrumenti i oprema — općenito

(a) Instrumenti i oprema koji se zahtijevaju ovim pododjeljkom odobravaju se u skladu s primjenjivim zahtjevima za plovidbenost ako:

1. ih upotrebljava letačka posada za upravljanje putanjom leta;

2. se upotrebljavaju za ispunjavanje zahtjeva iz NCO.IDE.H.190;

3. se upotrebljavaju za ispunjavanje zahtjeva iz NCO.IDE.H.195; ili

4. su ugrađeni u helikopter.

▼M15

(b) Sljedeće predmete, ako se zahtijevaju ovim poddijelom, nije potrebno odobriti kao opremu:

1. samostalne prijenosne svjetiljke;

2. točan mjerač vremena;

3. pribor za prvu pomoć;

4. oprema za preživljavanje i signaliziranje;

5. sidra i oprema za privezivanje;

6. naprave za sigurnosno vezivanje djece;

7. jednostavni sustavi naprava za prijenos osoba kojima se služi stručnjak zadatka kao napravama za sigurnosno vezivanje.

(c) Instrumenti i oprema ili pribor koji nisu propisani Prilogom VII. (dio-NCO) te sva druga oprema koja nije propisana ovom Uredbom, ali se nalazi u zrakoplovu, moraju biti u skladu sa sljedećim zahtjevima:

1. članovi letačke posade ne smiju informacije dobivene iz tih instrumenata, opreme ili pribora upotrebljavati za ispunjavanje zahtjeva iz Priloga II. Uredbi (EU) 2018/1139 ili točaka NCO.IDE.H.190 i NCO.IDE.H.195 Priloga VII.;

2. instrumenti i oprema ili pribor ne smiju utjecati na plovidbenost helikoptera, čak ni u slučaju zatajenja ili kvarova.

▼M1

(d) Instrumenti i oprema spremni su za uporabu ili su dostupni s mjesta na kojem sjedi član letačke posade koji ih treba upotrebljavati.

(e) Sva zahtijevana oprema za spašavanje lako je dostupna za neposrednu uporabu.

NCO.IDE.H.105 Minimalna oprema za let

Let se ne započinje ako je bilo koji od instrumenata helikoptera, predmeta opreme ili funkcija koji se zahtijevaju za predviđeni let neispravan ili nedostaje, osim ako:

(a) helikopterom se upravlja u skladu s listom minimalne opreme ako je utvrđena; ili

(b) helikopter ima dozvolu za letenje koja je izdana u skladu s primjenjivim zahtjevima za plovidbenost.

NCO.IDE.H.115 Operativna svjetla

Helikopteri koji lete noću opremljeni su:

(a) sustavom svjetala za izbjegavanje sudara;

(b) navigacijskim/pozicijskim svjetlima;

(c) svjetlima za slijetanje;

(d) osvjetljenjem koje se napaja iz električnog sustava helikoptera, radi primjerenog osvjetljenja svih instrumenata i opreme potrebnih za siguran rad helikoptera;

(e) osvjetljenjem koje se napaja iz električnog sustava helikoptera radi osvjetljenja u svim putničkim odjeljcima;

(f) ručnom prijenosnom svjetiljkom za sva mjesta članova posade; i

▼M1

(g) svjetlima koja su u skladu s međunarodnim propisima za sprječavanje sudara na moru ako je helikopter amfibijski.

NCO.IDE.H.120 Operacije prema pravilima VFR-a — instrumenti za letenje i navigaciju i pridružena oprema

(a) Helikopteri kojima se upravlja prema pravilima VFR-a tijekom dana opremljeni su napravom za mjerenje i prikazivanje:

1. magnetnog smjera,

2. vremena u satima, minutama i sekundama,

▼M15

3. barometarske visine,

▼M1

4. naznačene brzine, i

5. klizanja.

(b) Helikopteri kojima se upravlja u vizualnim meteorološkim uvjetima (VMC) noću, ili kada je vidljivost manja od 1 500 m, ili u uvjetima kada helikopter nije moguće zadržati na željenoj putanji leta bez jednoga ili više dodatnih instrumenata, uz opremu iz točke (a) opremljeni su i:

1. napravom za mjerenje i prikazivanje:

i. položaja,

ii. vertikalne brzine, i

iii. stabiliziranog smjera;

2. napravom za pokazivanje nedostatne opskrbe električnom energijom žiroskopskih instrumenata.

(c) Helikopteri kojima se upravlja kada je vidljivost manja od 1 500 m, ili u uvjetima kada helikopter nije moguće zadržati na željenoj putanji leta bez jednoga ili više dodatnih instrumenata, uz opremu iz točaka (a) i (b) opremljeni su i napravom za sprječavanje kvarova na sustavima za pokazivanje brzine u skladu sa zahtjevima iz točke (a) podtočke 4. zbog kondenzacije ili zaleđivanja.

NCO.IDE.H.125 Operacije prema pravilima IFR-a — instrumenti za letenje i navigaciju i pridružena oprema

Helikopteri koji lete prema pravilima IFR-a opremljeni su:

(a) napravom za mjerenje i prikazivanje:

1. magnetnog smjera,

2. vremena u satima, minutama i sekundama,

▼M15

3. barometarske visine,

▼M1

4. naznačene brzine,

5. vertikalne brzine,

6. klizanja,

7. položaja,

8. stabiliziranog smjera, i

9. vanjske temperature zraka;

▼M1

(b) napravom za pokazivanje nedostatne opskrbe električnom energijom žiroskopskih instrumenata;

(c) napravom za sprječavanje kvarova na sustavu za pokazivanje brzine u skladu sa zahtjevima iz točke (a) podtočke 4. zbog kondenzacije ili zaleđivanja; i

(d) dodatnom napravom za mjerenje i prikazivanje položaja kao pomoćnim instrumentom.

NCO.IDE.H.126 Dodatna oprema za operacije s jednim pilotom prema pravilima IFR-a

Helikopteri koji lete prema pravilima IFR-a s jednim pilotom opremljeni su automatskim pilotom koji može barem zadržati visinu i smjer.

NCO.IDE.H.135 Sustav interfona za letačku posadu

Helikopteri kojima upravlja posada s više od jednog člana opremljeni su sustavom interfona za letačku posadu, uključujući slušalice i mikrofone kojima se koriste svi članovi letačke posade.

NCO.IDE.H.140 Sjedala, sigurnosni pojasevi, sustavi vezivanja, i uređaji za osiguravanje djece

(a) Helikopteri su opremljeni:

▼M15

1. sjedalom ili ležajem za sve osobe u zrakoplovu u dobi od najmanje 24 mjeseca ili stanicom za svakog člana posade ili stručnjaka zadatka u zrakoplovu;

2. sigurnosnim pojasom na svakom putničkom sjedalu i pojasevima za sigurnosno vezivanje za svaki ležaj te napravama za sigurnosno vezivanje za svaku stanicu;

▼M1

3. za helikoptere kojima je zasebna potvrda o sposobnosti za zračni promet (CofA) prvi put izdana nakon 31. prosinca 2012., sigurnosnim pojasom sa sustavom vezivanja gornjeg dijela trupa za svakog putnika u dobi od 24 mjeseca ili više;

4. uređajem za osiguravanje djece za sve osobe u zrakoplovu mlađe od 24 mjeseca; i

5. sigurnosnim pojasom sa sustavom vezivanja gornjeg dijela trupa koji uključuje uređaj za automatsko zadržavanje trupa osobe koja na tom mjestu sjedi u slučaju brzog usporavanja na svakom sjedalu letačke posade.

(b) Sigurnosni pojas sa sustavom vezivanja gornjeg dijela trupa ima jednostupanjsko otkopčavanje.

NCO.IDE.H.145 Pribor za prvu pomoć

(a) Helikopteri su opremljeni priborom za prvu pomoć.

(b) Pribor za prvu pomoć:

1. lako je dostupan za uporabu; i

2. dopunjuje se.

▼M9

NCO.IDE.H.155 Dodatni kisik – helikopteri bez održavanja tlaka

Helikopteri bez održavanja tlaka na letovima za koje se zahtijeva opskrba kisikom u skladu sa stavkom NCO.OP.190 moraju biti opremljeni napravom za pohranjivanje i raspodjelu kisika koja može pohraniti i raspodijeliti potrebne zalihe kisika.

▼M1

NCO.IDE.H.160 Ručni aparati za gašenje požara

(a) Helikopteri, izuzev helikoptera tipa ELA 2, opremljeni su najmanje jednim ručnim aparatom za gašenje požara:

1. u pilotskoj kabini; i

2. u svakom putničkom odjeljku koji je odvojen od pilotske kabine, osim ako je odjeljak dostupan letačkoj posadi.

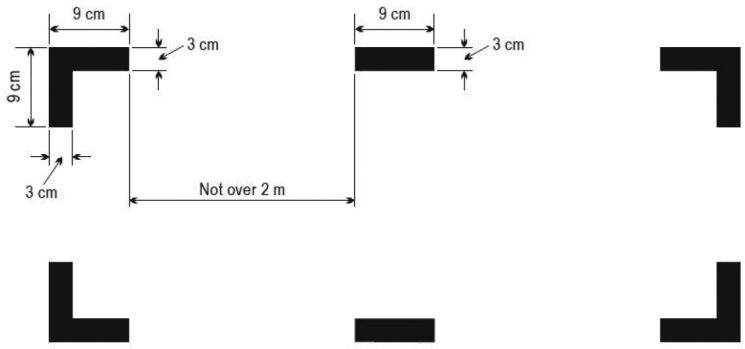
(b) Vrsta i količina sredstva za gašenje za zahtijevane aparate za gašenje požara odgovara vrsti požara koji može nastati u odjeljku gdje se aparat namjerava upotrebljavati i kako bi se opasnost od koncentracije štetnog plina svela na najmanju mjeru u odjeljcima u kojima borave osobe.

NCO.IDE.H.165 Oznake mjesta za razbijanje

Ako su na helikopteru naznačena mjesta na trupu prikladna za prodor spasilačkih ekipa u helikopter u slučaju nužde, takva su mjesta označena kako je prikazano na slici 1.

Slika 1.

Oznake mjesta za razbijanje



NCO.IDE.H.170 Odašiljač signala s mjesta nesreće (ELT)

(a) Helikopteri certificirani za najveći broj putničkih sjedala veći od šest sjedala opremljeni su:

1. automatskim odašiljačem signala s mjesta nesreće (ELT); i

2. jednim odašiljačem za preživljavanje ELT (ELT(S)) u čamcu za spašavanje ili prsluku za spašavanje ako je helikopter namijenjen letovima na udaljenosti od kopna većoj od 3 minute letenja pri uobičajenoj putnoj brzini.

▼M27

(b) Helikopteri certificirani za najveći broj putničkih sjedala od šest ili manje opremljeni su odašiljačem za preživljavanje (ELT(S)) ili osobnim lokacijskim uređajem (PLB) koji na sebi ima član posade ili putnik ili automatskim ELT-om.

▼M1

(c) Odašiljači signala s mjesta nesreće (ELT) bilo koje vrste i osobni lokacijski uređaji (PLB) moraju moći odašiljati signale istodobno na 121,5 MHz i 406 MHz.

NCO.IDE.H.175 Let iznad vode

(a) Helikopteri su opremljeni prslukom za spašavanje za sve osobe u helikopteru ili jednakovrijednim zasebnim uređajem za plutanje za sve osobe u helikopteru mlađe od 24 mjeseca koji se nose ili su smješteni na mjestu koje je dostupno sa sjedala ili ležaja osobe za čiju su uporabu predviđeni ako:

▼M1

1. su namijenjeni letovima iznad vode na udaljenosti od kopna koja je izvan autorotacijske udaljenosti, pri čemu helikopter pri kvaru ključnog motora ne može zadržati horizontalni let; ili

2. su namijenjeni letovima iznad vode na udaljenosti od kopna većoj od 10 minuta letenja pri uobičajenoj putnoj brzini, pri čemu helikopter pri kvaru ključnog motora može zadržati horizontalni let; ili

3. polijeću ili slijeću na aerodromu ili operativnome mjestu na kojem je uzletna ili prilazna putanja iznad vode.

(b) Svaki prsluk za spašavanje ili jednakovrijedni zasebni uređaj za plutanje opremljen je napravom električnog osvjetljavanja za namjenu lociranja osoba.

(c) Zapovjednik helikoptera namijenjenog letovima iznad vode na udaljenosti od kopna većoj od 30 minuta pri uobičajenoj putnoj brzini ili 50 NM, koja je vrijednost manja, utvrđuje rizike za preživljavanje osoba iz helikoptera u slučaju prisilnog slijetanja na vodi, na osnovi čega odlučuje o prijevozu:

1. opreme za davanje znakova za pomoć;

2. dovoljnog broja čamaca za spašavanje za prijevoz svih osoba iz zrakoplova koji su smješteni tako da omogućuju njihovu uporabu u slučaju nužde; i

3. opreme za spašavanje koja sadržava sredstva za održavanje na životu primjerene predviđenom letu.

(d) Zapovjednik helikoptera pri donošenju odluke o potrebi nošenja prsluka za spašavanje iz točke (a) od strane svih osoba u helikopteru utvrđuje rizike za preživljavanje osoba iz helikoptera u slučaju prisilnog slijetanja na vodi.

NCO.IDE.H.180 Oprema za preživljavanje

Helikopteri namijenjeni letovima iznad područja na kojima bi potraga i spašavanje bili osobito teški opremljeni su signalnim uređajima i opremom za spašavanje primjerenom području koje je potrebno preletjeti, uključujući sredstva za održavanje na životu.

▼M15

NCO.IDE.H.185 Svi helikopteri na letovima iznad vode – prisilno slijetanje na vodu

Helikopteri koji lete iznad vode u neprijateljskom okolišu na udaljenosti od kopna većoj od 50 NM moraju biti:

(a) konstruirani za slijetanje na vodu u skladu s relevantnim certifikacijskim specifikacijama;

(b) certificirani za prisilno slijetanje na vodu u skladu s relevantnim certifikacijskim specifikacijama;

(c) opremljeni opremom za plutanje za hitne slučajeve.

▼M1

NCO.IDE.H.190 Oprema za radijsku komunikaciju

(a) Ako je to u skladu sa zahtjevima za zračni prostor u kojem lete, helikopteri su opremljeni opremom za radijsku komunikaciju s pomoću koje se mora moći izvoditi dvosmjerna komunikacija s aeronautičkim postajama na frekvencijama koje su u skladu sa zahtjevima za zračni prostor.

(b) Opremom za radijsku komunikaciju, ako se zahtijeva točkom (a), omogućuje se komunikacija u hitnim slučajevima na aeronautičkoj frekvenciji 121,5 MHz.

▼M1

(c) Ako se zahtijeva više od jednog kompleta opreme za komunikaciju, svaka je neovisna od druge opreme do mjere da kvar jedne opreme neće dovesti do kvara na drugoj opremi.

(d) Ako se zahtijeva radijski komunikacijski sustav, helikopteri su opremljeni sustavom interfona za letačku posadu u skladu sa zahtjevima iz NCO.IDE.H.135 i gumbom za prijenos za upravljačem svakog zahtijevanog pilota i/ili člana letačke posade na svojemu mjestu.

NCO.IDE.H.195 Navigacijska oprema

(a) Helikopteri namijenjeni letovima na rutama na kojima se ne može letjeti prema vizualnim oznakama na zemlji opremljeni su potrebnom navigacijskom opremom kojom će se omogućiti nastavak leta u skladu s:

1. planom leta (ATS), po potrebi; i

2. primjenjivim zahtjevima za zračni prostor.

(b) Helikopteri imaju dostatnu navigacijsku opremu kojom se osigurava da u slučaju kvara jednog predmeta opreme u bilo kojoj fazi leta preostala oprema omogućuje sigurnu navigaciju u skladu s točkom (a) ili sigurnu izvedbu odgovarajuće radnje za nepredviđene situacije.

(c) Helikopteri namijenjeni letovima prilikom kojih se namjerava izvršiti slijetanje u instrumentalnim meteorološkim uvjetima (IMC) opremljeni su navigacijskom opremom kojom se može obaviti vođenje do točke s koje se može izvesti vizualno slijetanje. Tom opremom mora se moći obaviti takvo vođenje za svaki aerodrom na kojem se namjerava izvršiti slijetanje u instrumentalnim meteorološkim uvjetima (IMC) i za sve određene alternativne aerodrome.

▼M9

(d) Za PBN operacije zrakoplov mora ispunjavati zahtjeve u pogledu certifikacije plovidbenosti za odgovarajuće navigacijske specifikacije.

▼M15

(e) Helikopteri moraju imati nadzornu opremu u skladu s primjenjivim zahtjevima zračnog prostora.

▼M1

NCO.IDE.H.200 Transponder

Ako je to u skladu sa zahtjevima za zračni prostor u kojem lete, helikopteri su opremljeni transponderom sekundarnog nadzornog radara (SSR) sa svim zahtijevanima mogućnostima.

▼M9

NCO.IDE.H.205 Upravljanje bazama zrakoplovnih podataka

(a) Baze zrakoplovnih podataka koje se upotrebljavaju u aplikacijama certificiranih sustava zrakoplova moraju ispunjavati zahtjeve u pogledu kvalitete podataka koji su odgovarajući za predviđenu uporabu podataka.

(b) Operator osigurava pravovremenu raspodjelu i uključivanje aktualnih i neizmijenjenih baza zrakoplovnih podataka svim zrakoplovima kojima su potrebni.

(c) Bez obzira na sve druge zahtjeve u pogledu izvješćivanja o događajima utvrđene u Uredbi (EU) br. 376/2014, operator izvješćuje pružatelja baze podataka o slučajevima pogrešnih, nedosljednih ili nedostajućih podataka za koje je razumno očekivati da bi mogli predstavljati opasnost za sigurnost leta.

U takvim slučajevima glavni pilot osigurava da se predmetni podaci ne upotrebljavaju.

▼M14

_____

▼M11

_____

▼M4

PODDIO E

POSEBNI ZAHTJEVI

ODJELJAK 1.

Općenito

▼M5

NCO.SPEC. 100 Opseg

Ovaj poddio uspostavlja posebne zahtjeve kojih se treba pridržavati zapovjednik zrakoplova koji provodi nekomercijalne specijalizirane operacije zrakoplovima koji nisu kompleksni zrakoplovi na motorni pogon.

▼M4

NCO.SPEC.105 Kontrolna lista

(a) Prije započinjanja specijalizirane operacije, zapovjednik zrakoplova provodi procjenu rizika, procjenjujući kompleksnost aktivnosti radi utvrđivanja opasnosti i povezanih rizika koji su svojstveni toj operaciji i uspostavlja mjere za njihovo ublažavanje.

(b) Specijalizirana operacija vrši se u skladu s kontrolnom listom. Zapovjednik zrakoplova na osnovi procjene rizika uspostavlja takvu kontrolnu listu koja je prikladna za korištenu specijaliziranu aktivnost i zrakoplov, vodeći računa o svakom odjeljku ovog poddijela.

(c) Kontrolna lista relevantna za dužnosti zapovjednika zrakoplova, članova posade i stručnjaka zadatka spremna je i dostupna na svakom letu.

(d) Kontrolnu listu se redovito pregledava i ažurira, po potrebi.

NCO.SPEC.110 Odgovornosti i ovlast zapovjednika zrakoplova

Kada su god u operaciju uključeni članovi posade ili stručnjak zadatka, zapovjednik zrakoplova

(a) osigurava sukladnost članova posade i stručnjaka zadatka sa stavcima NCO.SPEC.115 i NCO.SPEC.120;

(b) ne započinje let ako bilo koji član posade ili stručnjak zadatka zbog bilo kojeg razloga, poput ozljede, bolesti, umora ili učinaka bilo koje psihoaktivne tvari nije sposoban za izvršavanje svojih dužnosti;

(c) ne nastavlja let dalje od najbližeg aerodroma ili operativne površine na koju je moguće slijetanje s obzirom na vremenske prilike kada se sposobnost za izvršavanje dužnosti bilo kojeg člana posade ili stručnjaka zadatka značajno smanjena zbog uzroka poput umora, bolesti ili nedostatka kisika;

(d) osigurava da se članovi posade i stručnjaci zadatka pridržavaju zakona, uredbi i procedura država u kojima se operacije provode;

(e) osigurava da svi članovi posade i stručnjaci zadatka mogu međusobno komunicirati na zajedničkom jeziku; i

▼M9

(f) osigurava da stručnjaci zadatka i članovi posade kontinuirano upotrebljavaju dodatni kisik svaki put kada utvrde da bi manjak kisika na visini predviđenog leta mogao dovesti do narušavanja sposobnosti članova posade ili štetno utjecati na stručnjake zadatka. Ako ne može odrediti kako bi manjak kisika mogao utjecati na osobe u zrakoplovu, glavni pilot osigurava da stručnjaci zadatka i članovi posade kontinuirano upotrebljavaju dodatni kisik svaki put kada kabina premaši visinu od 10 000 ft duže od 30 minuta i kada kabina premaši visinu 13 000 ft.

▼M4

NCO.SPEC.115 Odgovornosti posade

(a) Član posade odgovoran je za pravilno obavljanje svojih dužnosti. Dužnosti posade naznačene su u kontrolnoj listi.

▼M11

(b) Tijekom kritičnih faza leta ili kad god to zapovjednik zrakoplova smatra nužnim u interesu sigurnosti član posade privezuje se na njemu dodijeljenom mjestu osim ako je u kontrolnoj listi određeno drugačije.

▼M4

(c) Članovi letačke posade tijekom leta imaju svoj sigurnosni pojas pričvršćen dok se nalaze na svom mjestu.

(d) Tijekom leta barem se jedan kvalificirani član letačke posade u svakom trenutku nalazi za kontrolama zrakoplova.

(e) Član posade ne obavlja zadaće u zrakoplovu:

1. ako zna ili sumnja da pati od umora na što je upućeno u točki 7.f priloga IV. Uredbi (EZ) br. 216/2008 ili se na drugi način osjeća nesposobnim za izvršavanje svojih dužnosti; ili

▼M12

2. kada je pod djelovanjem psihoaktivnih tvari ili zbog bilo kojeg drugog razloga iz točke 7.g Priloga IV. Uredbi (EZ) br. 216/2008.

▼M4

(f) Član posade koji obavlja dužnosti za više od jednog operatera:

1. vodi vlastitu evidenciju o vremenu provedenom na letu i na dužnosti te o razdobljima odmora, kako je navedeno u Prilogu III (dio-ORO), poddijelu FTL Uredbi (EU) br. 965/2012, po potrebi; i

2. svakom operateru dostavlja podatke potrebne za planiranje aktivnosti u skladu s primjenjivim zahtjevima ograničenja vremena provedenog na letu.

(g) Član posade zapovjedniku zrakoplova prijavljuje:

1. svaku grešku, otkaz, kvar i oštećenje 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; i

2. svaki incident koji ugrožava ili bi mogao ugrožavati sigurnost operacije.

▼M4

NCO.SPEC.120 Odgovornosti stručnjaka zadatka

(a) Stručnjak zadatka odgovoran je za pravilno obavljanje svojih zadaća. Dužnosti stručnjaka zadatka utvrđene su u kontrolnoj listi.

▼M11

(b) Tijekom kritičnih faza leta ili kad god to zapovjednik zrakoplova smatra nužnim u interesu sigurnosti stručnjak zadatka privezuje se na njemu dodijeljenom mjestu osim ako je u kontrolnoj listi određeno drugačije.

▼M4

(c) Stručnjak zadatka osigurava da je povezan tijekom izvršavanja specijaliziranih zadataka dok su vanjska vrata otvorena ili uklonjena.

(d) Stručnjak zadatka zapovjednika zrakoplova obavještava:

1. svaku grešku, otkaz, kvar i oštećenje 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; i

2. svaki incident koji ugrožava ili bi mogao ugrožavati sigurnost operacije.

NCO.SPEC.125 Sigurnosne upute

(a) Zapovjednik zrakoplova prije polijetanja stručnjaku zadatka daje upute o:

1. opremi i postupcima u slučaju nužde;

2. operativnim postupcima povezanima sa specijaliziranim zadatkom prije svakog leta ili serije letova

(b) Upute iz točke (a) točke 2. nisu potrebne ako je stručnjak zadatka prije početka operativne sezone u toj kalendarskoj godini poučen o operativnim postupcima.

NCO.SPEC.130 Minimalne visine nadvisivanja prepreka — letovi IFR

Zapovjednik zrakoplova za svaki let uspostavlja minimalne visine leta koje osiguravaju zahtijevano nadvisivanje prepreka na svim segmentima rute kojom će se ploviti prema pravilima instrumentalnog letenja. Minimalne visine nisu niže od onih koje je objavila država preko koje se leti.

▼M20

———————

▼M4

NCO.SPEC.145 Simulirane situacije tijekom leta

Osim ako se stručnjak zadatka na zrakoplovu ne nalazi radi osposobljavanja, zapovjednik zrakoplova osigurava da se prijevozom stručnjaka zadatka ne simuliraju:

▼M4

(a) situacije za koje je potrebna primjena postupaka za neobične situacije ili u slučaju nužde; ili

(b) letovi u instrumentalnim meteorološkim uvjetima (IMC).

NCO.SPEC.150 Otkrivanje blizine tla

Ako je postavljen, sustav za upozorenje na blizinu tla može biti onesposobljen tijekom specijaliziranih zadataka za koje je potrebno da se zrakoplovom upravlja na udaljenosti od tla koja bi pokrenula sustav za upozorenje na blizinu tla.

NCO.SPEC.155 Sustav za izbjegavanje sudara u zraku (ACAS II)

Neovisno o NCO.OP.200, sustav za izbjegavanje sudara u zraku ACAS II može biti onesposobljen tijekom specijaliziranih zadataka za koje je potrebno da se zrakoplovom upravlja na udaljenosti od drugog zrakoplova koja bi pokrenula sustav ACAS.

NCO.SPEC.160 Prijevoz opasnog tereta

Zapovjednik zrakoplova pri otpuštanju opasnog tereta ne upravlja zrakoplovom iznad naseljenih mjesta, gradova ili naselja ili iznad skupine ljudi na otvorenom.

NCO.SPEC.165 Prijevoz i uporaba oružja

(a) Zapovjednik zrakoplova osigurava da je pri prijevozu oružja radi specijaliziranog zadatka ono osigurano kada se ne koristi.

(b) Stručnjak zadatka koji koristi oružje poduzima sve potrebne mjere sprečavanja dovođenja u opasnost osoba u zrakoplovu ili na tlu.

NCO.SPEC.170 Kriteriji izvedbenih značajki i operativni kriteriji — zrakoplovi

Pri upravljanju zrakoplovom na visini manjoj od 150 m (500 ft) iznad nenaseljenog područja, zapovjednik zrakoplova kod operacija kod kojih se ne može zadržati uravnotežen let u slučaju kritičnog kvara motora:

(a) uspostavlja operativne postupke za svođenje posljedica kvara motora na najnižu moguću razinu; i

(b) pruža upute svim ukrcanim članovima posade i stručnjacima zadatka o postupcima koje je potrebno izvršiti u slučaju prisilnog slijetanja.

NCO.SPEC.175 Kriteriji izvedbenih značajki i operativni kriteriji — helikopteri

(a) Zapovjednik zrakoplova može upravljati zrakoplovom nad naseljenim područjem uz uvjet da:

1. je helikopter certificiran u kategoriji A ili B; i

2. su uspostavljene sigurnosne mjere za sprečavanje suvišne opasnosti za osobe ili imovinu na tlu

▼M4

(b) Zapovjednik zrakoplova:

1. uspostavlja operativne postupke za svođenje posljedica kvara motora na najnižu moguću razinu; i

2. pruža upute svim ukrcanim članovima posade i stručnjacima zadatka o postupcima koje je potrebno izvršiti u slučaju prisilnog slijetanja.

(c) Zapovjednik zrakoplova osigurava da masa pri polijetanju, slijetanju ili lebdenju ne prelazi najveću dopuštenu masu za:

1. lebdenje bez utjecaja zračnog jastuka dok svi motori rade na odgovarajućom nominalnom snagom; ili

2. ako su prevladavajući uvjeti takvi da lebdenje bez utjecaja zračnog jastuka nije moguće ostvariti, masa helikoptera ne prelazi najveću masu naznačenu za lebdenje pod utjecajem zračnog jastuka dok svi motori rade odgovarajućom nominalnom snagom, uz uvjet da prevladavajući uvjeti omogućavaju lebdenje pod utjecajem zračnog jastuka pri najvećoj naznačenoj masi.

ODJELJAK 2.

Operacije s podvješenim teretom na remenu s helikoptera

NCO.SPEC.HESLO.100 Kontrolna lista

Kontrolna lista za operacije s podvješenim teretom na remenu s helikoptera sadrži:

(a) uobičajene, neuobičajene i postupke u slučaju nužde;

(b) relevantne podatke o izvedbenim značajkama;

(c) potrebnu opremu;

(d) sva ograničenja; i

(e) odgovornosti i dužnosti zapovjednika zrakoplova i, po potrebi, članova posade i stručnjaka zadatka.

NCO.SPEC.HESLO.105 Posebna oprema za operacije s podvješenim teretom na remenu s helikoptera

Helikopter je opremljen barem s:

(a) jednim sigurnosnim ogledalom za teret ili alternativnim uređajem kojim se može vidjeti kuka/teret; i

(b) jednim mjeračem opterećenja, osim ako ne postoji druga metoda određivanja težine tereta.

NCO.SPEC.HESLO.110 Prijevoz opasnog tereta

Operater koji prevozi opasan teret s mjesta ili udaljenih lokacija bez posade ili na takva mjesta podnosi zahtjev nadležnom tijelu radi dobivanja izuzeća od odredbi Tehničkih uputa ako nema namjeru uskladiti se sa zahtjevima tih Uputa.

ODJELJAK 3.

Operacije s ljudskim podvješenim teretom

NCO.SPEC.HEC.100 Kontrolna lista

Kontrolna lista za operacije s ljudskim podvješenim teretom sadrži:

(a) uobičajene, neuobičajene i postupke u slučaju nužde;

▼M4

(b) relevantne podatke o izvedbenim značajkama;

(c) potrebnu opremu;

(d) sva ograničenja; i

(e) odgovornosti i dužnosti zapovjednika zrakoplova i, po potrebi, članova posade i stručnjaka zadatka.

NCO.SPEC.HEC.105 Posebna oprema za operacije s ljudskim podvješenim teretom

(a) Helikopter je opremljen:

1. opremom za operacije s vitlom ili kukom za teret;

2. jednim sigurnosnim ogledalom za teret ili alternativnim uređajem kojim se može vidjeti kuka; i

3. jednim mjeračem opterećenja, osim ako ne postoji druga metoda određivanja težine tereta.

▼M15

(b) Za ugradnju i sve naknadne izmjene sve opreme za operacije s vitlom i kukom osim jednostavnih sustava naprava za prijenos osoba mora biti izdano odobrenje plovidbenosti za predviđenu funkciju.

▼M4

ODJELJAK 4.

Operacije padobranom

NCO.SPEC.PAR.100 Kontrolna lista

Kontrolna lista za operacije padobranom sadrži:

(a) uobičajene, neuobičajene i postupke u slučaju nužde;

(b) relevantne podatke o izvedbenim značajkama;

(c) potrebnu opremu;

(d) sva ograničenja; i

(e) odgovornosti i dužnosti zapovjednika zrakoplova i, po potrebi, članova posade i stručnjaka zadatka.

NCO.SPEC.PAR.105 Prijevoz članova posade i stručnjaka zadatka

Zahtjevi utvrđeni u stavku NCO.SPEC.120 točki (c) ne primjenjuju se na stručnjake zadatka koji skaču padobranom.

NCO.SPEC.PAR.110 Sjedišta

Bez obzira na stavak NCO.IDE.A.140 točku (a) podtočku 1. i stavak NCO.IDE.H.140 točku (a) podtočku 1., pod zrakoplova može se koristiti kao sjedište, uz uvjet da su dostupni načini na koji se stručnjaci zadatka mogu prihvatiti ili privezati.

NCO.SPEC.PAR.115 Dodatni kisik

Neovisno o NCO.SPEC.110 točku (f), zahtjevi za korištenje dodatnog kisika ne primjenjuju se na članove posade, osim zapovjednika zrakoplova, i stručnjake zadatka koji vrše dužnosti nužne za specijalizirani zadatak kada god visina kabine:

(a) prelazi 13 000 ft na razdoblje koje nije duže od 6 minuta; ili

(b) prelazi 15 000 ft na razdoblje koje nije duže od 3 minute.

▼M15

NCO.SPEC.PAR.120 Prijevoz i otpuštanje opasnog tereta

Neovisno o točki NCO.SPEC.160, padobranci mogu, uz nošenje dimnih uređaja, izaći iz zrakoplova radi padobranske predstave nad gusto naseljenim područjima gradova i naselja ili iznad skupine ljudi na otvorenom ako su ti uređaji proizvedeni za tu svrhu.

▼M4

ODJELJAK 5.

Akrobatski letovi

NCO.SPEC.ABF.100 Kontrolna lista

Kontrolna lista za akrobatske letove sadrži:

(a) uobičajene, neuobičajene i postupke u slučaju nužde;

(b) relevantne podatke o izvedbenim značajkama;

(c) potrebnu opremu;

(d) sva ograničenja; i

(e) odgovornosti i dužnosti zapovjednika zrakoplova i, po potrebi, članova posade i stručnjaka zadatka.

NCO.SPEC.ABF.105 Dokumenti i informacije

Sljedeće dokumente i informacije naznačene u stavku NCO.GEN.135 točki (a) potrebno je nositi tijekom akrobatskih letova:

(a) pojedinosti iz predanog plana leta usluga u zračnom prometu, prema potrebi;

(b) važeće i primjerene zrakoplovne karte za rutu/područje predloženog leta i za sve rute za koje se može razumno očekivati da bi se let mogao na njih preusmjeriti; i

(c) informacije o postupcima i vizualnim signalima koje koriste zrakoplove koje presreću i zrakoplove koji su presretani.

NCO.SPEC.ABF.110 Oprema

Na akrobatske letove ne trebaju se primjenjivati sljedeći zahtjevi opreme:

(a) pribor prve pomoći kako je utvrđeno u stavcima NCO.IDE.A.145 i NCO.IDE.H.145;

(b) ručni aparati za gašenje požara kako je utvrđeno u stavcima NCO.IDE.A.160 i NCO.IDE.H.180; i

(c) odašiljači signala s mjesta nesreće (ELT) ili osobni lokacijski uređaji (PLB) kako je utvrđeno u stavcima NCO.IDE.A.170 i NCO.IDE.H.170.

▼M15

ODJELJAK 6.

Probni letovi nakon održavanja

NCO.SPEC.MCF.100 Razine probnih letova nakon održavanja

Prije izvođenja probnog leta nakon održavanja operator određuje primjenjivu razinu takvog leta kako slijedi:

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

▼M15

(b) probni let nakon održavanja razine B – za svaki probni let nakon održavanja koji nije probni let nakon održavanja razine A.

NCO.SPEC.MCF.105 Operativna ograničenja

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

▼M16

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

▼M15

NCO.SPEC.MCF.110 Kontrolna lista i sigurnosne upute

(a) Kontrolna lista iz točke NCO.SPEC.105 ažurira se prema potrebi prije svakog probnog leta nakon održavanja i u njoj se uzimaju u obzir operativni postupci planirani za određeni probni let nakon održavanja.

(b) Neovisno o točki NCO.SPEC.125 podtočki (b), stručnjak zadatka mora dobiti sigurnosne upute prije svakog probnog leta nakon održavanja.

NCO.SPEC.MCF.120 Zahtjevi za letačku posadu

Pri odabiru člana letačke posade za izvođenje probnog leta nakon održavanja operator mora uzeti u obzir složenost zrakoplova i razinu probnog leta nakon održavanja, kako je definirana u točki NCO.SPEC.MCF.100.

NCO.SPEC.MCF.125 Sastav posade i osobe u zrakoplovu

(a) Glavni pilot utvrđuje potrebu za dodatnim članovima posade i/ili stručnjacima zadatka prije svakog planiranog probnog leta nakon održavanja, uzimajući u obzir očekivano radno opterećenje člana letačke posade ili stručnjaka zadatka i procjenu rizika.

(b) Glavni pilot ne dopušta da osobe koje nisu osobe iz podtočke (a) budu u zrakoplovu tijekom probnog leta nakon održavanja razine A.

▼M16

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

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

▼M15

NCO.SPEC.MCF.140 Sustavi i oprema

Ako je svrha probnog leta nakon održavanja provjera pravilnog funkcioniranja sustava ili opreme, taj se sustav ili oprema smatraju potencijalno nepouzdanima i stoga se prije leta moraju dogovoriti odgovarajuće mjere ublažavanja kako bi se rizici za sigurnost leta sveli na najmanju mjeru.

▼M4

PRILOG VIII.

SPECIJALIZIRANE OPERACIJE

(DIO-SPO)

SPO.GEN.005 Raspon

▼M15

(a) Ovaj Prilog primjenjuje se na sve specijalizirane operacije u kojima se zrakoplov koristi za specijalizirane aktivnosti poput poljoprivrede, građevinarstva, fotografije, izmjere, promatranja i ophodnje, zračnog oglašavanja ili probnih letova nakon održavanja.

▼M5

(b) Neovisno o točki (a), nekomercijalne specijalizirane operacije zrakoplovima koji nisu kompleksni zrakoplovi na motorni pogon trebaju biti sukladne s Prilogom VII. (dio NCO).

(c) Neovisno o točki (a), sljedeće operacije zrakoplovima koji nisu kompleksni zrakoplovi na motorni pogon mogu se provoditi u skladu s Prilogom VII. (dio NCO):

▼M4

1. letačka natjecanja ili leteće priredbe, uz uvjet da je naknada ili druga vrijedna nagrada pružene za takve letove ograničena na pokrivanje izravnih troškova i doprinos proporcionalan godišnjim troškovima kao i da nagrade nisu veće vrijednosti od one koju je naznačilo nadležno tijelo.

▼M14

2. skakanje padobranom, vuča jedrilice zrakoplovom ili akrobatski letovi koje vrši organizacija za osposobljavanje koja svoje sjedište ima u jednoj od država članica te se na nju upućuje u članku 10.a Uredbe (EU) br. 1178/2011, ili organizacija stvorena s ciljem promicanja letačkog sporta ili rekreativnog letenja, uz uvjet da organizacija zrakoplovom upravlja na osnovi vlasništva ili najma bez posade, da let ne stvara dobit koja se razdjeljuje izvan organizacije te da kada su god uključene osobe koje nisu članovi te organizacije takav let predstavlja tek sporednu aktivnost te organizacije.

▼M4

PODDIO A

OPĆI ZAHTJEVI

▼M15

SPO.GEN.100 Nadležno tijelo

Nadležno tijelo je tijelo koje imenuje država članica u kojoj operator ima glavno sjedište, poslovni nastan ili boravište.

▼M4

SPO.GEN.101 Postupci usklađivanja

Operater može za uspostavu sukladnosti s Uredbom (EZ) br. 216/2008 i njezinim provedbenim pravilima osim postupaka usklađivanja, koje je donijela Agencija, upotrijebiti i druge postupke usklađivanja.

▼M14

———————

▼M4

SPO.GEN.105 Odgovornosti posade

(a) Član posade odgovoran je za pravilno obavljanje svojih dužnosti. Dužnosti posade naznačene su u standardnim operativnim postupcima i, po potrebi, u operativnom priručniku.

▼M11

(b) Tijekom kritičnih faza leta ili kad god to zapovjednik zrakoplova smatra nužnim u interesu sigurnosti član posade privezuje se na njemu dodijeljenom mjestu osim ako je standardnim operativnim postupcima određeno drugačije.

▼M4

(c) Članovi letačke posade tijekom leta imaju svoj sigurnosni pojas pričvršćen dok se nalaze na svom mjestu.

(d) Tijekom leta barem se jedan kvalificirani član letačke posade u svakom trenutku nalazi za kontrolama zrakoplova.

(e) Član posade ne obavlja zadaće u zrakoplovu:

1. ako zna ili sumnja da pati od umora na što je upućeno u točki 7.f priloga IV. Uredbi (EZ) br. 216/2008 ili se na drugi način osjeća nesposobnim za izvršavanje svojih dužnosti; ili

▼M12

2. kada je pod djelovanjem psihoaktivnih tvari ili zbog bilo kojeg drugog razloga iz točke 7.g Priloga IV. Uredbi (EZ) br. 216/2008.

▼M4

(f) Član posade koji obavlja dužnosti za više od jednog operatera:

1. vodi vlastitu evidenciju o vremenu provedenom na letu i na dužnosti te o razdobljima odmora, kako je navedeno u Prilogu III (dio-ORO), poddijelu FTL Uredbi (EU) br. 965/2012, po potrebi; i

2. svakom operateru dostavlja podatke potrebne za planiranje aktivnosti u skladu s primjenjivim zahtjevima ograničenja vremena provedenog na letu.

(g) Član posade zapovjedniku zrakoplova prijavljuje:

1. svaku grešku, otkaz, kvar i oštećenje 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; i

2. svaki incident koji ugrožava ili bi mogao ugrožavati sigurnost operacije.

SPO.GEN.106 Odgovornosti stručnjaka zadatka

(a) Stručnjak zadatka odgovoran je za pravilno obavljanje svojih zadaća. Dužnosti stručnjaka zadatka naznačene su u standardnim operativnim postupcima.

▼M11

(b) Tijekom kritičnih faza leta ili kad god to zapovjednik zrakoplova smatra nužnim u interesu sigurnosti stručnjak zadatka privezuje se na njemu dodijeljenom mjestu osim ako je standardnim operativnim postupcima određeno drugačije.

▼M4

(c) Stručnjak zadatka osigurava da je povezan tijekom izvršavanja specijaliziranih zadataka dok su vanjska vrata otvorena ili uklonjena.

(d) Stručnjak zadatka zapovjednika zrakoplova obavještava:

1. svaku grešku, otkaz, kvar i oštećenje 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; i

2. svaki incident koji ugrožava ili bi mogao ugrožavati sigurnost operacije.

SPO.GEN.107 Odgovornosti i ovlasti zapovjednika zrakoplova

(a) Zapovjednik zrakoplova odgovoran je za:

1. sigurnost zrakoplova i svih članova posade, stručnjaka zadataka i tereta u zrakoplovu nad operacijama zrakoplova;

2. početak, nastavak, kraj ili preusmjeravanje leta u interesu sigurnosti;

3. osiguravanje da se poštuju svi operativni postupci i kontrolne liste, u skladu s odgovarajućim priručnikom;

4. započinjanje leta samo ako je uvjeren da su ispunjena sva sljedeća operativna ograničenja navedena u točki 2.a.3 Priloga IV Uredbi (EZ) br. 216/2008:

i. zrakoplov je sposoban za zračni promet;

ii. zrakoplov je propisno registriran;

▼M14

iii. instrumenti i oprema potrebni za izvođenje tog leta ugrađeni su u zrakoplov i ispravni, osim ako je rad s neispravnom opremom dopušten u skladu s listom minimalne opreme (MEL) ili jednakovrijednim dokumentom, ako je primjenjivo, kako je propisano u točkama SPO.IDE.A.105 ili SPO.IDE.H.105;

▼M11

iv. masa zrakoplova i položaj težišta takvi su da omogućuju izvođenje leta u okviru ograničenja iz dokumentacije o plovidbenosti;

▼M4

v. sva oprema i prtljaga pravilno su ukrcani i osigurani; ►M9 ——————— ◄

vi. operativna ograničenja za zrakoplov iz priručnika o letenju zrakoplova (AFM) neće biti prekoračena za vrijeme leta; ►M9 i ◄

▼M9

vii. da je bilo koja baza navigacijskih podataka potrebna za PBN primjerena i aktualna;

▼M4

5. ne započinjanje leta ako nije sposoban obavljati dužnosti zbog na primjer ozljeda, bolesti, iscrpljenosti ili posljedica djelovanja psihoaktivnih tvari;

6. nastavak leta samo do najbližeg vremenski spremnog aerodroma ili operativnog mjesta ako je njegova sposobnost za obavljanje dužnosti bitno smanjena zbog iscrpljenosti, bolesti ili manjka kisika;

7. odlučivanje o prihvaćanju zrakoplova s kvarovima u skladu s listom odstupanja od konfiguracije (CDL) ili listom minimalne opreme (MEL), po potrebi;

8. zapisivanja podataka o uporabi i sve poznate ili očekivane kvarove na zrakoplovu pri završetku leta ili serije letova u tehničku knjigu zrakoplova ili dnevnik putovanja zrakoplova; i

▼M8

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.

▼M4

(b) Zapovjednik zrakoplova ima ovlast odbiti prevoženje ili iskrcati bilo koju osobu ili teret koji može predstavljati potencijalnu opasnost za sigurnost zrakoplova ili osoba koje se u njemu nalaze.

(c) Zapovjednik zrakoplova čim prije odgovarajućoj službi zračnog prometa (ATS) prijavljuje bilo kakve nastale opasne vremenske uvjete ili uvjete letenja koji mogu utjecati na sigurnost drugog zrakoplova.

(d) Neovisno o odredbama iz točke (a) podtočke 6. pri operaciji s višečlanom posadom zapovjednik zrakoplova može nastaviti let preko najbližeg vremenski spremnog aerodroma ako su uspostavljeni adekvatni postupci koji smanjuju rizik.

(e) Zapovjednik zrakoplova, u slučajevima nužde koji zahtijevaju donošenje odluke i djelovanje bez odlaganja, poduzima sve radnje koje smatra neophodnima u skladu s točkom 7.d Priloga IV. Uredbi (EZ) br. 216/2008. U takvim slučajevima može, u interesu sigurnosti, odstupiti od pravila, operativnih postupaka i metoda.

▼M4

(f) Zapovjednik zrakoplova nadležnom tijelu šalje bez odlaganja izvješće o nezakonitom uplitanju i obavješćuje naznačeno lokalno nadležno tijelo.

(g) Zapovjednik zrakoplova obavješćuje najbliže odgovarajuće nadležno tijelo najbržim dostupnim sredstvima o svim nesrećama, u kojima je zrakoplov sudjelovao, koje su za posljedicu imale ozbiljnu ozljedu ili smrt bilo koje osobe ili znatno oštećenje zrakoplova ili imovine.

▼M11

_____

▼M4

SPO.GEN.110 Usklađenost sa zakonima, propisima i postupcima

Zapovjednik zrakoplova, članovi posade i stručnjaci zadataka poštuju zakone, propise i postupke država u kojima se operacije izvode.

SPO.GEN.115 Zajednički jezik

Operater osigurava da svi članovi posade i stručnjaci zadataka mogu komunicirati na zajedničkom jeziku.

▼M5

SPO.GEN.119 Taksiranje zrakoplova

Operator utvrđuje postupke za taksiranje zrakoplova kojima se jamče sigurne operacije i povećava sigurnost na pistama.

▼M4

SPO.GEN.120 Taksiranje zrakoplova

Operater osigurava da zrakoplov na tlu aerodroma taksira samo ako je osoba za upravljačem:

(a) primjereno kvalificirani pilot; ili

(b) imenovana od strane operatera i:

1. osposobljena za taksiranje zrakoplova;

2. osposobljena za korištenje radijskog telefona ako se zahtijeva radijska komunikacija;

3. primila upute u vezi s tlocrtom aerodroma, rutama, znakovima, oznakama, svjetlima i znakovima, uputama, frazeologijom i postupcima kontrole zračnog prometa; i

4. sposobna ispuniti operativne standarde koji su potrebni za sigurno kretanje zrakoplova na aerodromu.

SPO.GEN.125 Uporaba rotora

Rotor helikoptera uključen je za potrebu letenja samo ako je za upravljačem kvalificirani pilot.

SPO.GEN.130 Prijenosni elektronički uređaji

Operater nikomu u zrakoplovu ne dopušta upotrebu prijenosnog elektroničkog uređaja koji bi mogao štetno utjecati na rad zrakoplovnih sustava i opreme.

▼M14

SPO.GEN.131 Uporaba elektroničkih letačkih torbi (EFB-a)

(a) Pri uporabi EFB-a u zrakoplovu, operator osigurava da on nema štetan učinak na sustave ili opremu zrakoplova ili sposobnost člana letačke posade da upravlja zrakoplovom.

(b) Prije uporabe aplikacije EFB-a tipa B operator:

1. provodi ocjenu rizika u pogledu uporabe uređaja EFB-a na kojem se nalazi aplikacija te aplikacije EFB-a i s njom povezanih funkcija te utvrđuje povezane rizike i osigurava primjereno ublažavanje tih rizika; ocjena rizika odnosi se na rizike povezane sa sučeljem čovjeka i stroja predmetnih uređaja EFB-a i aplikacije EFB-a; i

2. uspostavlja administrativni sustav EFB-a, uključujući postupke i zahtjeve u pogledu osposobljavanja za administraciju i uporabu uređaja EFB-a i aplikacije EFB-a.

▼M4

SPO.GEN.135 Podaci o opremi za hitne slučajeve i preživljavanje u zrakoplovu

Operater u svakom trenutku ima na raspolaganju liste s podacima o opremi za hitne slučajeve i preživljavanje koje se nalaze u zrakoplovu radi neposrednog obavješćivanja centara za koordinaciju spašavanja.

SPO.GEN.140 Dokumenti, priručnici i informacije koje treba imati u zrakoplovu

(a) Na svakom se letu u zrakoplovu nalaze izvornici ili kopije sljedećih dokumenata, priručnika i informacija, osim ako nije navedeno drugačije:

1. AFM ili jednakovrijedni dokument/i;

2. izvorna potvrda o registraciji zrakoplova;

3. izvorna potvrda o sposobnosti za zračni promet (CofA);

4. potvrda o zaštiti od buke, prema potrebi;

5. preslika izjave naznačene u stavku ORO.DEC.100 i, po potrebi, preslika ovlaštenja naznačenog u stavku ORO.SPO.110;

6. popis posebnih odobrenja, prema potrebi;

7. dozvola za radijsku stanicu u zrakoplovu ako postoji;

8. potvrda/potvrde o osiguranju protiv treće strane;

9. dnevnik putovanja ili jednakovrijedni dokument za zrakoplov;

▼M16

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

▼M4

11. pojedinosti iz predanog plana leta usluga u zračnom prometu, prema potrebi;

12. važeće i primjerene zrakoplovne karte za rutu/područje predloženog leta i za sve rute za koje se može razumno očekivati da bi se let mogao na njih preusmjeriti;

▼M4

13. informacije o postupcima i vizualnim signalima koje koriste zrakoplovi koji presreću i zrakoplovi koje su presretani;

14. informacije o službama potrage i spašavanja za područje predviđenog leta;

15. važeći dijelovi operativnog priručnika koji se odnose na dužnosti članova posade i stručnjacima zadatka, a koji su lako dostupni članovima posade;

16. popis minimalne opreme ili lista odstupanja od konfiguracije, ako je primjenjivo;

17. odgovarajuća dokumentacija o uputama iz obavijesti zrakoplovnom osoblju i usluga zrakoplovnog informiranja;

18. primjereni meteorološki podaci;

19. popisi tereta, ako postoje; i

20. bilo koja druga dokumentacija koja može biti važna za let ili koju zahtijevaju države preko kojih se obavlja let.

(b) Neovisno o točki (a), dokumenti i informacije iz točke (a) podtočke 2. do točke (a) podtočke 11. i točke (a) podtočke 14., točke (a) podtočke 17., točke (a) podtočke 18. i točke (a) podtočke 19. mogu se zadržati na aerodromu ili operativnoj površini kod letova koji:

1. za koje su polijetanje i slijetanje predviđeni na istom aerodromu/operativnome mjestu; ili

2. ostaju na udaljenosti ili području koje je odredilo nadležno tijelo, u skladu sa stavkom ARO.OPS.210.

▼M14

_____

▼M4

(d) U slučaju gubitka ili krađe dokumenata koji su navedeni u točki (a) podtočki 2. do točke (a) podtočke 8., operacija se može nastaviti dok zrakoplov ne stigne na svoje odredište ili na mjesto gdje se može nabaviti zamjenski dokument.

(e) Operater u razumnom roku, od kada je nadležno tijelo zatražilo da to učini, predočava dokumentaciju koja se mora držati u zrakoplovu.

▼M16

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

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

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

▼**M16**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ii. anonimizirani su;

iii. objavljeni su u skladu sa sigurnosnim postupcima.

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

▼M16

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

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

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

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

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

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

▼M4

SPO.GEN.150 Prijevoz opasnog tereta

(a) Prijevoz opasnog tereta zrakom provodi se u skladu s Prilogom 18. Čikaškoj konvenciji kako je zadnje izmijenjena i proširena Tehničkim uputama za siguran zračni prijevoz opasnog tereta (dokument ICAO 9284-AN/905), uključujući dopune i dodatke ili ispravke.

(b) Opasni teret prevozi operater odobren u skladu s Prilogom V. (dio SPA), poddijelom G. Uredbi (EU) br. 965/2012 osim ako:

1. nije podložan tehničkim uputama u skladu s dijelom 1. tih uputa;

2. ga prevoze stručnjaci zadataka ili članovi posade ili je u prtljazi u s dijelom 8. tehničkih uputa;

3. su potrebne u zrakoplovu za specijalizirane svrhe u skladu s Tehničkim uputama;

4. se koriste radi olakšavanja sigurnosti leta kada je njihovo nošenje u zrakoplovu razumno kako bi se osigurala njihova pravovremena dostupnost za operativne svrhe, neovisno o tome je li takve predmete ili tvari potrebno nositi ili su namijenjene za uporabu u vezi s nekim određenim letom.

▼M4

(c) Operater uspostavlja postupke kako bi osigurao da su poduzete sve razumne mjere za sprečavanje nenamjernog unošenja opasnog tereta u zrakoplov.

(d) Operater osoblju pruža potrebne informacije koje omogućuju da osoblje izvodi svoje obveze kako to zahtijevaju tehničke upute.

(e) Operater u skladu s tehničkim uputama bez odlaganja obavješćuje nadležno tijelo i odgovarajuće nadležno tijelo države događaja u slučaju:

1. nezgoda i nesreća koje uključuju opasan teret;

2. pronalaska opasnog tereta koju prenose stručnjaci zadataka ili posada, ili koja se nalazi u njihovoj prtljazi, kada to nije u skladu s dijelom 8. tehničkih uputa.

(f) Operater osigurava da se stručnjacima zadatka pružaju informacije o opasnom teretu.

(g) Operater osigurava da se u skladu s tehničkim uputama na mjestima za prihvat tereta nalaze obavijesti s informacijama o prijevozu opasnog tereta.

SPO.GEN.155 Otpuštanje opasnog tereta

Operater pri otpuštanju opasnog tereta ne upravlja zrakoplovom iznad naseljenih mjesta, gradova ili naselja ili iznad skupine ljudi na otvorenom.

SPO.GEN.160 Prijevoz i uporaba oružja

(a) Operater osigurava da je pri prijevozu oružja radi specijaliziranog zadatka ono osigurano kada se ne koristi.

(b) Stručnjak zadatka koji koristi oružje poduzima sve potrebne mjere sprečavanja dovođenja u opasnost osoba u zrakoplovu ili na tlu.

SPO.GEN.165 Pristup pilotskoj kabini

Konačnu odluku o dozvoli pristupa u pilotsku kabinu donosi zapovjednik zrakoplova i osigurava da:

(a) pristup pilotskoj kabini ne uzrokuje odvraćanje pažnje ili ometanje leta; i

(b) su sve osobe koje se prevoze u pilotskoj kabini upoznate s relevantnim sigurnosnim postupcima.

PODDIO B

OPERATIVNI POSTUPCI

SPO.OP.100 Uporaba aerodroma i operativnih mjesta

Operater upotrjebljuje samo aerodrome i operativna mjesta koja su prikladna za dotični tip zrakoplova i operacije.

▼M21

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.

▼M20

SPO.OP.105 Specifikacija izoliranih aerodroma – avioni

Operator pri odabiru alternativnih aerodroma i politika planiranja goriva/energije i ponovnog planiranja goriva/energije tijekom leta ne smatra aerodrom izoliranim, osim ako je vrijeme letenja do najbližeg alternativnog odredišnog aerodroma s prihvatljivim vremenskim uvjetima:

(a) dulje od 60 minuta za avione pokretane klipnim motorima; ili

(b) dulje od 90 minuta za turbinske avione.

▼M21

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.

▼M21

_____

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

▼M4

SPO.OP.113 Operativni minimumi aerodroma — operacije kruženja s helikopterima na kopnu

MDH za operacije kruženja s helikopterima na kopnu nije niži od 250 ft, a meteorološka vidljivost nije niža od 800 m.

SPO.OP.115 Postupci za odlazak i prilaženje — zrakoplovi i helikopteri

(a) Zapovjednik zrakoplova koristi se postupcima za odlazak i prilaženje koje je utvrdila država aerodroma ako su takvi postupci objavljeni za predviđenu uzletno-sletnu stazu ili završno prilaženje i područje za polijetanje (FATO).

(b) Zapovjednik zrakoplova može odstupiti od objavljene odlazne rute, dolazne rute ili postupka prilaženja:

1. pod uvjetom da se mogu uzeti u obzir kriteriji za nadvisivanje prepreka, da se u cijelosti vodi računa o operativnim uvjetima i da se poštuju sva odobrenja kontrole zračnog prometa (ATC); ili

2. samo ako ga jedinica ATC-a usmjerava preko radara.

(c) U slučaju operacija s kompleksnim zrakoplovom na motorni pogon, segment završnog prilaženja izvodi se vizualno u skladu s objavljenim postupcima za prilaženje.

▼M9

SPO.OP.116 Navigacija temeljena na performansama — avioni i helikopteri

Kada se na predviđenoj ruti ili postupku letenja primjenjuje PBN, operator osigurava:

(a) da su relevantne specifikacije za PBN navedene u AFM-u ili drugom dokumentu odobrenom od tijela koje je izdalo certifikat u okviru ocjene plovidbenosti ili se temelje na takvom odobrenju i

(b) da se zrakoplovom upravlja u skladu s relevantnim navigacijskim specifikacijama i ograničenjima iz AFM-a ili drugog prethodno navedenog dokumenta.

▼M4

SPO.OP.120 Postupci za smanjenje buke

Zapovjednik zrakoplova uzima u obzir objavljene postupke za smanjenje buke da se smanji utjecaj buke zrakoplova te istodobno osigurava da sigurnost ima prednost nad smanjivanjem buke.

▼M11

_____

▼M4

SPO.OP.125 Minimalna visina nadvisivanja prepreka — letovi IFR

(a) Operater navodi metodu za utvrđivanje minimalnih visina letenja za sve segmente rute na kojoj se leti koje osiguravaju propisano nadvisivanje terena prema pravilima IFR-a.

(b) Na osnovi te metode operater utvrđuje minimalne visine leta za svaki let. Minimalne visine nisu niže od onih koje je objavila država preko koje se leti.

▼M20

SPO.OP.130 Shema za gorivo/energiju – avioni i helikopteri

(a) Operater uspostavlja, provodi i održava shemu za gorivo/energiju koja sadržava:

1. politike planiranja goriva/energije i ponovnog planiranja goriva/energije tijekom leta; i

2. politike upravljanja gorivom/energijom tijekom leta.

(b) Shema za gorivo/energiju mora:

1. odgovarati vrstama obavljenih operacija; i

2. odgovarati sposobnostima operatora da podrži njezinu provedbu.

SPO.OP.131 Shema za gorivo/energiju – politika planiranja goriva/energije i ponovnog planiranja goriva/energije tijekom leta – avioni i helikopteri

(a) U okviru sheme za gorivo/energiju operator uspostavlja politiku planiranja goriva/energije i ponovnog planiranja goriva/energije tijekom leta kako bi se osiguralo da zrakoplov nosi količinu iskoristivog goriva/energije koja je dovoljna da bi se sigurno dovršio planirani let i omogućila odstupanja od planirane operacije.

(b) Operator osigurava da se planiranje goriva/energije za letove temelji na barem sljedećim elementima:

▼**M20**

1. postupcima koji su sadržani u operativnom priručniku, kao i:

   i. trenutačnim podacima specifičnima za zrakoplov, koji su dobiveni iz sustava za praćenje potrošnje goriva/goriva ili, ako ti podaci nisu dostupni;

   ii. podacima koje daje proizvođač zrakoplova; i

2. operativnim uvjetima u kojima će se let izvesti, uključujući:

   i. podatke o potrošnji goriva/energije zrakoplova;

   ii. predviđene mase;

   iii. predviđene meteorološke uvjete;

   iv. učinke stavki odgođenog održavanja i/ili konfiguracijskih odstupanja; i

   v. očekivana kašnjenja.

(c) Kad je riječ o avionima, operator osigurava da predpoletni izračun iskoristivog goriva/energije koji se zahtijeva za let uključuje:

1. gorivo/energiju za taksiranje koje ne smije biti manje od količine za koju se očekuje da će se potrošiti prije polijetanja;

2. količinu goriva/energije za putovanje koja je potrebna kako bi zrakoplov mogao letjeti od polijetanja ili točke ponovnog planiranja tijekom leta do slijetanja na odredišni aerodrom;

3. količinu goriva/energije za nepredviđene situacije koja je potrebna za kompenzaciju nepredviđenih čimbenika;

4. gorivo/energiju za alternativno odredište:

   i. ako se let obavlja s barem jednim alternativnim odredišnim aerodromom, riječ je o količini goriva/energije potrebnoj za let od odredišnog aerodroma do alternativnog odredišnog aerodroma; ili

   ii. ako se let obavlja bez alternativnog odredišnog aerodroma, riječ je o količini goriva/energije koja se mora nalaziti na odredišnom aerodromu radi kompenziranja nepostojanja alternativnog odredišnog aerodroma;

5. konačnu rezervu goriva/energije koja mora biti zaštićena kako bi slijetanje bilo sigurno; pri određivanju količine konačne rezerve goriva/energije operator uzima u obzir sve navedeno i prema sljedećem redoslijedu prioriteta:

   i. ozbiljnost opasnosti za osobe ili imovinu koja može nastati zbog prisilnog slijetanja nakon potpunog iskorištavanja goriva/energije;

   ii. vjerojatnost neočekivanih okolnosti u kojima konačna rezerva goriva/energije više ne može biti zaštićena;

▼**M20**

6. dodatno gorivo, ako je potrebno za vrstu operacije; riječ je o količini goriva/energije koja zrakoplovu omogućuje sigurno slijetanje na alternativni aerodrom na ruti za gorivo/energiju (kritični scenarij ERA za gorivo/energiju) u slučaju kvara motora ili dekompresije, ovisno o tome što zahtijeva veću količinu goriva/energije, na temelju pretpostavke da se takav kvar dogodi na najkritičnijoj točki rute; ta dodatna količina goriva/energije zahtijeva se samo ako minimalna količina goriva/energije izračunana u skladu s točkom (c) podtočkama od 2. do 5. nije dovoljna u slučaju takvog događaja;

7. dodatno gorivo/energiju kako bi se uzela u obzir očekivana kašnjenja ili posebna operativna ograničenja; i

8. diskrecijsko gorivo/energiju, ako to zahtijeva glavni pilot.

(d) Kad je riječ o helikopterima, operator osigurava da predpoletni izračun iskoristivog goriva/energije koji se zahtijeva za let uključuje sve od sljedećeg:

1. količinu goriva/energije za letenje do aerodroma ili operativne površine predviđenog slijetanja;

2. ako je zahtijevano alternativno odredište, gorivo/energiju za alternativno odredište, to jest količinu goriva/energije koja je potrebna za neuspjelo prilaženje aerodromu ili operativnoj površini predviđenog slijetanja i nakon toga za let do određenog alternativnog odredišta te prilaženje i slijetanje; i

3. konačnu rezervu goriva/energije koja mora biti zaštićena kako bi slijetanje bilo sigurno; pri određivanju količine konačne rezerve goriva/energije operator uzima u obzir sve navedeno i prema sljedećem redoslijedu prioriteta:

   i. ozbiljnost opasnosti za osobe ili imovinu koja može nastati zbog prisilnog slijetanja nakon potpunog iskorištavanja goriva/energije; i

   ii. vjerojatnost takvih neočekivanih okolnosti u kojima konačna rezerva goriva/energije više ne može biti zaštićena;

4. dodatno gorivo/energiju kako bi se uzela u obzir očekivana kašnjenja ili posebna operativna ograničenja; i

5. diskrecijsko gorivo/energiju, ako to zahtijeva glavni pilot.

(e) Ako se let mora nastaviti do odredišnog aerodroma koji nije izvorno planiran, operator osigurava dostupnost postupaka ponovnog planiranja tijekom leta za izračun potrebnog iskoristivog goriva/energije i da su postupci u skladu s podtočkom (c) podpodtočkama od 2. do 7. za avione, odnosno podtočkom (d) za helikoptere.

(f) Glavni pilot započinje polijetanje ili nastavlja let u slučaju ponovnog planiranja tijekom leta samo ako je siguran da zrakoplov nosi najmanje planiranu količinu iskoristivog goriva/energije i ulja potrebnu za sigurno završavanje leta.

▼M11

_____

▼M4

SPO.OP.135 Davanje sigurnosnih uputa

(a) Operater osigurava da stručnjaci zadataka prije polijetanja dobiju upute o:

1. opremi i postupcima u slučaju nužde;

2. operativnim postupcima povezanima sa specijaliziranim zadatkom prije svakog leta ili serije letova

(b) Upute iz točke (a) podtočke 2. mogu se zamijeniti početnim i periodičnim osposobljavanjem. U takvim slučajevima operater također utvrđuje zahtjeve nedavnog iskustva.

SPO.OP.140 Priprema leta

▼M9

(a) Prije početka leta glavni pilot svim raspoloživim razumnim sredstvima utvrđuje da su svemirska oprema, oprema na zemlji i/ili vodi, uključujući komunikacijsku opremu i navigacijsku pomoć koje su dostupne i izravno potrebne za takav let radi sigurnog upravljanja zrakoplovom, prikladne za vrstu operacije u okviru koje se let izvodi.

▼M21

(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.

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

▼M21

(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.

▼M4

SPO.OP.145 Alternativni aerodromi za polijetanje — kompleksni zrakoplovi na motorni pogon

▼M21

(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.

▼M4

(b) Alternativni aerodrom za polijetanje udaljen je od aerodroma odlaska najviše:

1. za zrakoplove s dva motora: najviše jedan sat letenja pri putnoj brzini s jednim motorom u standardnim uvjetima bez vjetra; i

2. za zrakoplove s tri ili više motora: najviše dva sata letenja pri putnoj brzini s jednim neispravnim motorom (OEI) u skladu s priručnikom o letenju zrakoplova pri standardnim uvjetima bez vjetra.

(c) Za aerodrom koji se odabere kao alternativni aerodrom za polijetanje raspoloživim informacijama naznačuje se da će pri predviđenom vremenu uporabe uvjeti za tu operaciju biti na razini ili iznad operativnih minimuma aerodroma.

▼M4

SPO.OP.150 Aerodromi alternativnih odredišta — zrakoplovi

Za letove prema pravilima IFR-a, zapovjednik zrakoplova u planiranju leta navodi najmanje jedan vremenski spreman aerodrom alternativnog odredišta, osim ako:

(a) raspoloživi meteorološki podaci naznačuju da 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, pri čemu se u obzir uzima kraće razdoblje, prilaženje i slijetanje mogu se izvesti u vizualnim meteorološkim uvjetima (VMC); ili

▼M20

(b) mjesto predviđenog slijetanja označeno je kao izolirani aerodrom i:

1. za aerodrom predviđen za slijetanje propisan je postupak instrumentalnog prilaženja; i

2. raspoloživi meteorološki podaci naznačuju da će u razdoblju od dva sata prije do dva sata nakon predviđenog vremena dolaska, ili od trenutka stvarnog odlaska do dva sata nakon procijenjenog trenutka dolaska, koje je god razdoblje kraće, prevladavati sljedeći meteorološki uvjeti:

i. baza oblaka najmanje 300 m (1 000 stopa) iznad minimuma za postupak instrumentalnog prilaženja; i

ii. vidljivost najmanje 5,5 km ili 4 km veća od minimuma za postupak.

▼M4

SPO.OP.151 Aerodromi alternativnih odredišta — helikopteri

Za letove prema pravilima IFR-a, zapovjednik zrakoplova u planiranju leta navodi najmanje jedan vremenski spreman aerodrom alternativnog odredišta, osim ako:

(a) za aerodrom predviđen za slijetanje propisan je postupak instrumentalnog prilaženja i aktualni raspoloživi meteorološki podaci naznačuju da će u razdoblju od dva sata prije do dva sata nakon predviđenog vremena dolaska ili od stvarnog vremena polaska do dva sata nakon predviđenog vremena dolaska, pri čemu se u obzir uzima kraće razdoblje, vladati sljedeći meteorološki uvjeti:

1. baza oblaka najmanje 120 m (400 ft) iznad minimuma za postupak instrumentalnog prilaženja; i

2. vidljivost najmanje 1 500 m veća od minimuma za postupak; ili

(b) mjesto predviđeno za slijetanje je izolirano i:

1. za aerodrom predviđen za slijetanje propisan je postupak instrumentalnog prilaženja;

2. raspoloživi meteorološki podaci naznačuju da će u razdoblju od dva sata prije do dva sata nakon predviđenog vremena dolaska vladati sljedeći meteorološki uvjeti:

i. baza oblaka najmanje 120 m (400 ft) iznad minimuma za postupak instrumentalnog prilaženja;

ii. vidljivost najmanje 1 500 m veća od minimuma za postupak.

▼M9

_____

SPO.OP.152 Odredišni aerodromi – operacije instrumentalnog prilaženja

Glavni pilot osigurava dostupnost dostatnih sredstava za navigaciju i slijetanje na odredišni aerodrom ili na bilo koji alternativni odredišni aerodrom u slučaju da zrakoplov izgubi sposobnost za predviđenu operaciju prilaženja i slijetanja.

▼M4

SPO.OP.155 Punjenje goriva dok se putnici ukrcavaju, nalaze u zrakoplovu ili se iskrcavaju

(a) Zrakoplovi se ne pune gorivom Avgas ili gorivom široke frakcije ili mješavinom tih vrsta goriva dok se putnici ukrcavaju, iskrcavaju ili su u zrakoplovu.

▼M20

(b) Za sve druge vrste goriva/energije poduzimaju se neophodne mjere opreza, a u zrakoplovu mora biti primjereno osposobljeno osoblje koje je spremno za započinjanje i izvođenje evakuacije zrakoplova najpraktičnijim i najbržim raspoloživim sredstvima.

SPO.OP.157 Punjenje gorivom dok su motori i/ili rotori u vrtnji – helikopteri

(a) Punjenje gorivom dok su motori i/ili rotori u vrtnji dopušteno je samo:

1. ako se stručnjaci zadatka ne ukrcavaju ni iskrcavaju;

2. ako operator aerodroma ili operativne površine dopušta takve operacije;

3. u skladu sa svim posebnim postupcima i ograničenjima u letačkom priručniku zrakoplova (AFM);

4. s vrstama goriva JET A ili JET A-1; i

5. ako su na raspolaganju odgovarajući objekti ili oprema za spasilačke i protupožarne službe.

(b) Operator procjenjuje rizike povezane s punjenjem gorivom dok su motori i/ili rotori u vrtnji.

(c) Operator uspostavlja odgovarajuće postupke kojih se treba pridržavati sve uključeno osoblje, kao što su članovi posade, stručnjaci zadatka i osoblje za zemaljske operacije.

(d) Operator osigurava odgovarajuću osposobljenost svojih članova posade, osoblja za zemaljske operacije i svih stručnjaka zadatka uključenih u postupke.

(e) Operator osigurava da su postupci punjenja helikoptera dok su motori i/ili rotori u vrtnji navedeni u operativnom priručniku.

▼M11

SPO.OP.160 Uporaba slušalica

Svi članovi letačke posade koji su na dužnosti u pilotskoj kabini moraju nositi slušalice s ugrađenim mikrofonom ili odgovarajući uređaj te ih koristiti kao primarni uređaj za komunikaciju s ATS-om, drugim članovima posade i stručnjacima zadatka.

▼M4

SPO.OP.165 Pušenje

Zapovjednik zrakoplova ne dopušta pušenje u zrakoplovu niti za vrijeme punjenja ili pražnjenja zrakoplova gorivom.

▼M4

SPO.OP.170 Meteorološki uvjeti

▼M21

(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.

▼M4

(c) Ako let sadržava segmente VFR i IFR, primjenjuju se, u opsegu u kojemu je to nužno, meteorološki podaci iz točaka (a) i (b).

SPO.OP.175 Led i drugi zagađivači — postupci na zemlji

(a) Zapovjednik zrakoplova započinje polijetanje samo ako je zrakoplov čist od bilo kakvih naslaga koje mogu štetno djelovati na izvođenje ili mogućnost kontroliranja zrakoplova, osim u skladu s priručnikom o letenju zrakoplova.

(b) U slučaju operacija s kompleksnim zrakoplovima na motorni pogon, operater utvrđuje postupke koje treba slijediti kada je potrebno odlediti ili spriječiti zaleđivanje zrakoplova i obaviti preglede zrakoplova s time u vezi kako bi se omogućio siguran rad zrakoplova.

SPO.OP.176 Led i drugi zagađivači — postupci tijekom leta

(a) Zapovjednik započinje let ili namjerno leti u očekivane ili stvarne uvjete zaleđivanja samo ako je zrakoplov certificiran i opremljen za takve uvjete kako je navedeno u točki 2.a.5 Priloga IV Uredbi (EZ) br. 216/2008.

(b) Ako zaleđivanje premaši intenzivnost zaleđivanja za koje je zrakoplov certificiran ili ako zrakoplov koji nije certificiran za let u poznatim uvjetima zaleđivanja naleti na zaleđivanje, zapovjednik zrakoplova bez odlaganja napušta uvjete zaleđivanja mijenjanjem razine i/ili rute, i po potrebi obavješćuje kontrolu zračnog prometa (ATC) o slučaju nužde.

(c) U slučaju operacija s kompleksnim zrakoplovima na motorni pogon, operater utvrđuje postupke za letove u očekivanim ili stvarnim uvjetima zaleđivanja.

▼M21

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.

▼M11

_____

▼M4

SPO.OP.185 Simulirane situacije tijekom leta

Osim ako se stručnjak zadatka na zrakoplovu ne nalazi radi osposobljavanja, zapovjednik zrakoplova osigurava da se prijevozom stručnjaka zadatka ne simuliraju:

(a) situacije za koje je potrebna primjena postupaka za neobične situacije ili u slučaju nužde; ili

(b) letovi u instrumentalnim meteorološkim uvjetima (IMC).

▼M20

SPO.OP.190 Shema za gorivo/energiju – politika upravljanja gorivom/energijom tijekom leta

(a) Operater kompleksnih zrakoplova na motorni pogon utvrđuje postupke kojima osigurava da se tijekom leta obavljaju provjere goriva/energije i upravljanje gorivom/energijom.

(b) Glavni pilot prati preostalu količinu iskoristivog goriva/energije u zrakoplovu kako bi se uvjerio da je zaštićena i da nije manja od količine goriva/energije koja je potrebna za nastavak leta do aerodroma ili operativne površine na kojoj se može izvesti sigurno slijetanje.

(c) Glavni pilot obavještava kontrolu zračnog prometa (ATC) o stanju „minimalnog goriva/energije” izjavom „MINIMUM FUEL” ako je:

1. odlučio sletjeti na određeni aerodrom ili operativnu površinu; i

2. izračunao da bi bilo kakva promjena postojećeg odobrenja za taj aerodrom ili operativnu površinu, ili druga kašnjenja u zračnom prometu, mogla značiti slijetanje s manje od planirane konačne rezerve goriva/energije.

(d) Glavni pilot proglašava „hitnu situaciju s gorivom/energijom” emitiranjem poruke „MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL” ako je iskoristivo gorivo/energija koja je izračunana kao dostupna pri slijetanju na najbliži aerodrom na kojem se može izvesti sigurno slijetanje manja od planirane konačne rezerve goriva/energije.

▼M4

SPO.OP.195 Uporaba dodatnog kisika

(a) Operater osigurava da stručnjaci zadatka i članovi letačke posade kontinuirano upotrebljavaju dodatni kisik svaki put kada kabina premaši visinu 10 000 ft duže od 30 minuta i kada kabina premaši visinu 13 000 ft, osim ako drugačije nije odobrilo nadležno tijelo u skladu sa standardnim operativnim postupcima.

(b) Bez obzira na točku (a) i osim kod operacija padobranom, kratki izleti određenog trajanja iznad 13 000 ft bez korištenja dodatnog kisika na nekompleksnim zrakoplovima i helikopterima mogu se izvoditi uz prethodno odobrenje nadležnog tijela na osnovi sljedećeg:

1. trajanje izleta iznad 13 000 ft nije dulje od 10 minuta, a ako je potrebno dulje razdoblje, strogo je ograničeno na vrijeme potrebno za postizanje specijalizirane zadaće;

2. let se ne izvodi iznad 16 000 ft;

3. sigurnosne upute u skladu sa stavkom SPO.OP.135 sadrže prikladne informacije članovima posade i stručnjacima zadatka o učincima hipoksije;

4. standardni operativni postupci za predmetnu operaciju odražavaju točke 1., 2. i 3.;

▼M4

5. prethodno iskustvo operatera u provođenju operacija iznad 13 000 ft bez korištenja dodatnog kisika;

6. pojedinačno iskustvo članova posade i stručnjaka zadatka i njihova psihološka prilagodba na visoke visine; i

7. visina baze na kojoj je sjedište operatera ili s koje se operacije izvode.

SPO.OP.200 Otkrivanje blizine tla

(a) Kada član letačke posade ili sustav za upozorenje blizine tla primijeti nepredviđenu blizinu tla, pilot koji upravlja zrakoplovom odmah započinje s korektivnim radnjama radi uspostavljanja sigurnih uvjeta za let.

(b) Sustav za upozorenje na blizinu tla može biti onesposobljen tijekom specijaliziranih zadataka za koje je potrebno da se zrakoplovom upravlja na udaljenosti od tla koja bi pokrenula sustav za upozorenje na blizinu tla.

SPO.OP.205 Sustav za izbjegavanje sudara u zraku (ACAS)

▼M9

(a) Kada je ACAS ugrađen i funkcionalan, operator utvrđuje operativne postupke i programe osposobljavanja kako bi letačka posada bila odgovarajuće osposobljena za izbjegavanje sudara u zraku i za upotrebu opreme ACAS II.

▼M4

(b) Sustav za izbjegavanje sudara u zraku ACAS II može biti onesposobljen tijekom specijaliziranih zadataka za koje je potrebno da se zrakoplovom upravlja iznad udaljenosti od tla koja bi pokrenula sustav ACAS.

▼M21

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.

▼M16

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

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

▼M21

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.

▼M11

_____

▼M4

SPO.OP.230 Standardni operativni postupci

(a) Prije započinjanja specijalizirane operacije operater provodi procjenu rizika, procjenjujući složenost aktivnosti radi utvrđivanja opasnosti i rizika povezanih s operacijom i uspostavlja mjere njihovog ublažavanja.

(b) Na osnovi procjene rizika operater uspostavlja standardne operativne postupke prikladne za specijaliziranu aktivnost i zrakoplov koji se koriste, vodeći računa o zahtjevima poddijela E. Standardni operativni postupci dio su operativnog priručnika ili posebnog dokumenta. Standardni operativni postupci redovito se pregledavaju i po potrebi ažuriraju.

(c) Operater utvrđuje da se specijalizirane operacije obavljaju samo u skladu sa standardnim operativnim postupcima.

▼M21

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;

▼M21

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.

▼M4

PODDIO C

IZVEDBENE ZNAČAJKE ZRAKOPLOVA I OPERATIVNA OGRANIČENJA

SPO.POL.100 Operativna ograničenja — svi zrakoplovi

▼M11

(a) Tijekom svih faza operacije, opterećenje, masa i položaj težišta zrakoplova moraju biti u skladu sa svim ograničenjima navedenima u odgovarajućem priručniku.

▼M4

(b) Oznake, popisi, oznake instrumenata ili njihove kombinacije, koji sadržavaju operativna ograničenja propisana priručnikom o letenju zrakoplova za vizualnu prezentaciju, prikazani su na zrakoplovu.

▼M11

SPO.POL.105 Masa i ravnoteža

(a) Operater osigurava da su masa i težišta zrakoplova utvrđeni stvarnim vaganjem prije početnog stavljanja zrakoplova u upotrebu. Skupne učinke izmjena i popravaka na masu i ravnotežu potrebno je uzeti u obzir i primjereno dokumentirati. Navedene informacije stavljaju se na raspolaganje zapovjedniku zrakoplova. Zrakoplov se ponovo važe ako učinak izmjena na masu i ravnotežu nije točno poznat.

▼M14

(b) Vaganje obavlja ili proizvođač zrakoplova ili odobrena organizacija za održavanje.

▼M20

SPO.POL.110 Masa i sustav ravnoteže — komercijalne operacije s avionima i helikopterima te nekomercijalne operacije s kompleksnim zrakoplovima na motorni pogon

(a) Operator utvrđuje sustav mase i ravnoteže kako bi za svaki let ili seriju letova odredio sljedeće:

1. suhu operativnu masu zrakoplova;

2. masu tereta koji se prevozi;

3. masu utočenog goriva/zaliha energije;

4. opterećenje zrakoplova i raspored tereta;

5. masu pri polijetanju, masu pri slijetanju i masu bez goriva/energije; i

6. odgovarajuće položaje težišta zrakoplova (CG).

(b) Za letačku posadu predviđena su sredstva za imitaciju i provjeru svih izračuna mase i ravnoteže na osnovi elektroničkih izračuna.

(c) Operater utvrđuje postupke kojima se omogućuje da glavni pilot odredi masu utočenog goriva/zaliha energije upotrjebljujući stvarnu gustoću ili, ako ona nije poznata, gustoću izračunatu u skladu s metodom koja je navedena u operativnom priručniku.

▼M26

(d) Glavni pilot osigurava sljedeće:

1. utovar zrakoplova obavlja se pod nadzorom kvalificiranog osoblja;

2. teret koji se prevozi u skladu je s podacima za izračun mase i ravnoteže zrakoplova.

(e) Operator u operativnom priručniku navodi načela i metode koji se odnose na utovar te masu i sustav ravnoteže a koji su u skladu sa zahtjevima iz točaka od (a) do (d). Taj sustav mora obuhvaćati sve vrste planiranih operacija.

▼M4

SPO.POL.115 Podaci i dokumentacija o masi i ravnoteži — komercijalne operacije zrakoplovima i helikopterima i nekomercijalne operacije kompleksnim zrakoplovima na motorni pogon

(a) Operater prije svakog leta utvrđuje podatke o masi i ravnoteži te priprema dokumentaciju o masi i ravnoteži u kojoj se navodi teret i njegov raspored, tako da ne prelaze ograničenja za masu i ravnotežu zrakoplova. Dokumentacija za masu i ravnotežu sadržava sljedeće podatke:

1. registraciju zrakoplova i vrstu;

2. identifikacijski broj leta i datum, po potrebi;

3. ime zapovjednika zrakoplova;

4. ime osobe koja je pripremila dokument;

5. suhu operativnu masu i odgovarajući CG zrakoplova;

▼M20

6. masu goriva/energije pri polijetanju i masu goriva/energije za putovanje;

7. masu drugih potrošnih materijala osim goriva/energije, po potrebi;

8. komponente tereta;

9. masu pri polijetanju, masu pri slijetanju i masu bez goriva;

▼M4

10. položaje CG-a u zrakoplovu koji se primjenjuju; i

11. ograničavajuće vrijednosti mase i CG-a.

▼M4

(b) Kada se podaci i dokumentacija za masu i ravnotežu izrađuju pomoću računalnog sustava za masu i ravnotežu, operater provjerava cjelovitost izlaznih podataka.

SPO.POL.116 Podaci i dokumentacija o masi i težištu — olakšice

Neovisno o točki (a) podtočki 5. iz SPO.POL.115, položaj se CG-a ne treba navesti u dokumentaciji za masu i ravnotežu ako je raspored tereta u skladu s unaprijed izračunatom tablicom za ravnotežu ili ako je moguće dokazati da je za planirane operacije moguće osigurati pravilnu ravnotežu, neovisno o stvarnom teretu.

SPO.POL.120 Izvođenje — općenito

Zapovjednik zrakoplova upravlja zrakoplovom samo ako performanse zrakoplova omogućuju ispunjavanje zahtjeva u vezi s pravilima letenja i svih drugih ograničenja koja se primjenjuju na let, korišteni zračni prostor, aerodrome ili operativna mjesta, vodeći računa o točnosti svih upotrijebljenih karata i zemljovida.

SPO.POL.125 Ograničenja mase pri polijetanju — kompleksni zrakoplovi na motorni pogon

Operater osigurava da:

(a) masa zrakoplova na početku polijetanja ne premašuje ograničenja mase:

1. pri polijetanju u skladu sa zahtjevima iz SPO.POl.130;

2. na ruti s jednim neispravnim motorom (OEI) u skladu sa zahtjevima iz SPO.POL.135; i

3. pri slijetanju u skladu sa zahtjevima iz SPO.POl.140;

dopuštajući očekivana smanjenja mase s odmicanjem leta i ispuštanje goriva u zraku;

(b) masa na početku polijetanja nikad ne premašuje najveću masu pri polijetanju koja je navedena u priručniku o letenju zrakoplova (AFM) za visinu tlaka koja je primjerena nadmorskoj visini aerodroma ili operativnog mjesta, a ako se upotrebljuje kao mjerilo za određivanje najveće mase pri polijetanju, po bilo kojim drugim lokalnim atmosferskim uvjetima; i

(c) predviđena masa pri očekivanom vremenu slijetanja na aerodromu ili operativnome mjestu predviđenom za slijetanje ili na bilo kojem aerodromu alternativnog odredišta nikad ne premašuje najveću masu pri slijetanju koja je navedena u priručniku o letenju zrakoplova (AFM) za visinu tlaka koja je primjerena nadmorskoj visini tih aerodroma ili operativnih mjesta ako se upotrebljuje kao mjerilo za određivanje najveće mase pri slijetanju, po bilo kojim drugim lokalnim atmosferskim uvjetima.

SPO.POL.130 Polijetanje — kompleksni zrakoplovi na motorni pogon

(a) Pri određivanju najviše mase pri polijetanju zapovjednik zrakoplova uzima u obzir sljedeće:

1. izračunata dužina za polijetanje ne prelazi raspoloživu dužinu za polijetanje, pri čemu dužina čistine ne prelazi polovinu raspoložive staze za polijetanje;

2. izračunati uzletni zalet ne prelazi raspoloživi uzletni zalet;

3. jedna vrijednost V1 upotrebljuje se za prekinuto i neprekinuto polijetanje, pri čemu je vrijednost V1 navedena u priručniku o letenju zrakoplova (AFM); i

▼M4

4. na mokroj ili kontaminiranoj stazi, masa pri polijetanju ne prelazi masu koja je dopuštena za polijetanje na suhoj stazi pod istim uvjetima.

(b) S iznimkom zrakoplova na turboelisni pogon i najvišom dopuštenom masom od 5 700 kg ili manjom pri uzlijetanju, u slučaju kvara motora za vrijeme polijetanja, zapovjednik zrakoplova osigurava da zrakoplov može:

1. prekinuti polijetanje i zaustaviti se u okviru raspoložive udaljenosti za ubrzavanje i zaustavljanje ili uzletno-sletne staze; ili

2. nastaviti polijetanje i nadvisiti sve prepreke u smjeru putanje leta u primjerenom razmaku dok zrakoplov nije u poziciji da ispuni zahtjeve iz SPO.POL.135.

SPO.POL.135 Na ruti — jedan motor izvan pogona — kompleksni zrakoplovi na motorni pogon

Zapovjednik zrakoplova osigurava da u slučaju kvara bilo kojeg motora na bilo kojoj točki rute, zrakoplov s više motora mora imati mogućnost nastaviti let do odgovarajućeg aerodroma ili operativnog mjesta, a da ni u kojoj točki ne leti ispod minimalne visine za nadvisivanje prepreka.

SPO.POL.140 Slijetanje — kompleksni zrakoplovi na motorni pogon

Zapovjednik zrakoplova osigurava da na svakom aerodromu ili operativnome mjestu, nakon nadvisivanja svih prepreka na prilaznoj putanji na sigurnoj visini, zrakoplov mora imati mogućnost sletjeti i zaustaviti se; vodeni zrakoplov mora imati mogućnost doći do zadovoljavajuće niske brzine u okviru raspoložive dužine za slijetanje. Poštuju se odstupanja radi očekivanih razlika u tehnikama prilaženja i slijetanja ako se nisu poštovala pri planiranju podataka o izvedbi.

SPO.POL.145 Izvedbene značajke i operativni kriteriji — zrakoplovi

Pri upravljanju zrakoplovom na visini nižoj od 150 m (500 ft) iznad nenaseljenog područja, kod upravljanja zrakoplovima koji u slučaju otkazivanja kritičnog motora ne mogu održavati uravnotežen let, operater:

(a) utvrđuje operativne postupke za svođenje posljedica otkazivanja motora na najmanju moguću razinu;

(b) utvrđuje program osposobljavanja za članove posade; i

(c) osigurava da su svi ukrcani članovi posade i stručnjaci zadatka upućeni u postupke koje je potrebno izvršiti u slučaju prisilnog slijetanja.

SPO.POL.146 Izvedbene značajke i operativni kriteriji — helikopteri

(a) Zapovjednik zrakoplova može upravljati zrakoplovom nad naseljenim područjem uz uvjet da:

1. je helikopter certificiran u kategoriji A ili B; i

2. su uspostavljene sigurnosne mjere za sprečavanje suvišne opasnosti za osobe ili imovinu na zemlji i operacije i njezini standardni operativni postupci su odobreni.

(b) Operater:

1. utvrđuje operativne postupke za svođenje posljedica otkazivanja motora na najmanju moguću razinu;

2. utvrđuje program osposobljavanja za članove posade; i

3. osigurava da su svi ukrcani članovi posade i stručnjaci zadatka upućeni u postupke koje je potrebno izvršiti u slučaju prisilnog slijetanja.

▼M4

(c) Operater osigurava da masa pri polijetanju, slijetanju ili lebdenju ne prelazi najveću dopuštenu masu utvrđenu za:

1. lebdenje bez utjecaja zračnog jastuka dok svi motori rade odgovarajućom nominalnom snagom; ili

2. ako su prevladavajući uvjeti takvi da lebdenje bez utjecaja zračnog jastuka nije moguće ostvariti, masa helikoptera ne prelazi najveću masu naznačenu za lebdenje pod utjecajem zračnog jastuka dok svi motori rade odgovarajućom nominalnom snagom, uz uvjet da prevladavajući uvjeti omogućavaju lebdenje pod utjecajem zračnog jastuka pri najvećoj naznačenoj masi.

PODDIO D

INSTRUMENTI, PODACI I OPREMA

ODJELJAK 1.

Zrakoplovi

SPO.IDE.A.100 Instrumenti i oprema — općenito

(a) Instrumenti i oprema koji se zahtijevaju ovim poddijelom odobravaju se u skladu s primjenjivim zahtjevima za plovidbenost ako:

1. ih upotrebljava letačka posada za upravljanje putanjom leta;

2. se upotrebljavaju za ispunjavanje zahtjeva iz SPO.IDE.A.215;

3. se upotrebljavaju za ispunjavanje zahtjeva iz SPO.IDE.A.220; ili

4. su ugrađeni u zrakoplov.

▼M15

(b) Sljedeće predmete, ako se zahtijevaju ovim poddijelom, nije potrebno odobriti kao opremu:

1. rezervni osigurači;

2. samostalne prijenosne svjetiljke;

3. točan mjerač vremena;

4. držač karte;

5. pribori za prvu pomoć;

6. oprema za preživljavanje i signaliziranje;

7. sidra i oprema za privezivanje;

8. jednostavni sustavi naprava za prijenos osoba kojima se služi stručnjak zadatka kao napravama za sigurnosno vezivanje.

(c) Instrumenti, oprema ili pribor koji nisu propisani ovim Prilogom (dio-SPO) te sva druga oprema koja nije propisana ovom Uredbom, ali se nalazi u zrakoplovu, moraju biti u skladu sa sljedećim zahtjevima:

1. članovi letačke posade ne smiju informacije dobivene iz tih instrumenata, opreme ili pribora upotrebljavati za ispunjavanje zahtjeva iz Priloga II. Uredbi (EU) 2018/1139 ili točaka SPO.IDE.A.215 i SPO.IDE.A.220 ovog Priloga;

2. instrumenti, oprema ili pribor ne smiju utjecati na plovidbenost aviona, čak ni u slučaju zatajenja ili kvarova.

▼M4

(d) Instrumenti i oprema spremni su za uporabu ili su dostupni s mjesta na kojem sjedi član letačke posade koji ih treba upotrebljavati.

▼M4

(e) Oni instrumenti kojima se koristi član letačke posade raspoređeni su tako da dopuštaju članu letačke posade da jasno vidjeti oznake sa svojeg mjesta, s najmanjim mogućim odmakom s položaja i linije vida, koju obično zauzima kada gleda naprijed u smjeru putanje leta.

(f) Sva zahtijevana oprema za spašavanje lako je dostupna za neposrednu uporabu.

▼M15

SPO.IDE.A.105 Minimalna oprema za let

Let se ne započinje ako bilo koji od instrumenata, dijelova opreme ili funkcija aviona potrebnih za planirani let ne radi ili nedostaje, osim ako je ispunjen neki od sljedećih uvjeta:

(a) avionom se upravlja u skladu s listom minimalne opreme (LMO);

(b) u slučaju kompleksnih aviona na motorni pogon i svih aviona koji se upotrebljavaju u komercijalnim operacijama, operator ima odobrenje nadležnog tijela za upravljanje avionom u okviru ograničenja glavne liste minimalne opreme (GLMO) u skladu s točkom ORO.MLR.105 podtočkom (j) Priloga III.;

(c) avion ima dozvolu za letenje koja je izdana u skladu s primjenjivim zahtjevima za plovidbenost.

▼M4

SPO.IDE.A.110 Rezervni električni osigurači

Zrakoplovi su opremljeni rezervnim električnim osiguračima, jačine potrebne za potpunu zaštitu strujnoga kruga, za zamjenu osigurača koje je dopušteno zamijeniti tijekom leta.

SPO.IDE.A.115 Operativna svjetla

Zrakoplovi koji lete noću opremljeni su:

(a) sustavom svjetala za izbjegavanje sudara;

(b) navigacijskim/pozicijskim svjetlima;

(c) svjetlima za slijetanje;

(d) osvjetljenjem koje se napaja iz električnog sustava zrakoplova, radi primjerenog osvjetljivanja svih instrumenata i opreme potrebnih za siguran rad zrakoplova;

(e) osvjetljenjem koje se napaja iz električnog sustava zrakoplova radi osvjetljenja u svim putničkim odjeljcima;

(f) ručnom prijenosnom svjetiljkom za sva mjesta članova posade; i

(g) svjetlima koja su u skladu s međunarodnim propisima za sprečavanje sudara na moru ako se zrakoplov vodi kao vodeni zrakoplov.

SPO.IDE.A.120 Operacije prema VFR-a — instrumenti za letenje i navigaciju i pridružena oprema

(a) Zrakoplovi kojima se upravlja prema pravilima VFR-a tijekom dana opremljeni su napravom za mjerenje i prikazivanje:

1. magnetnog smjera;

2. vremena u satima, minutama i sekundama;

▼M15

3. barometarske visine;

▼M4

4. naznačene brzine;

5. Machovog broja kada su ograničenja brzine izražena Machovim brojem i

6. klizanjem za kompleksne zrakoplove na motorni pogon.

▼M4

(b) Zrakoplovi kojima se upravlja u vizualnim meteorološkim uvjetima(VMC) noću, dodatno su, uz uvjete iz točke (a), opremljeni:

1. napravom za mjerenje i prikazivanje:

i. skretanja i klizanja,

ii. položaja,

iii. vertikalne brzine i

iv. stabiliziranog smjera;

2. napravom za pokazivanje nedostatne opskrbe električnom energijom žiroskopskih instrumenata.

(c) Kompleksni zrakoplovi na motorni pogon koji operiraju pod vizualnim meteorološkim uvjetima (VMC) te su izvan vidnog dosega kopna, uz navedeno u točkama (a) i (b), napravom za sprječavanje kvarova na sustavu za pokazivanje brzine zbog kondenzacije ili zaleđivanja.

(d) Zrakoplovi kojima se upravlja u uvjetima kada ih nije moguće zadržati na željenoj putanji leta bez jednoga ili više dodatnih instrumenata, uz opremu iz točke (a) i točke (b) opremljeni su i napravom za sprječavanje kvarova na sustavima za pokazivanje brzine u skladu sa zahtjevima iz točke (a) podtočke 4. zbog kondenzacije ili zaleđivanja.

(e) KKad god su za operaciju potrebna dva pilota, zrakoplovi su opremljeni dodatnom zasebnom napravom za prikazivanje:

▼M15

1. barometarske visine,

▼M4

2. naznačene brzine,

3. klizanja, skretanja i klizanja, po potrebi,

4. položaja, po potrebi,

5. vertikalne brzine, po potrebi,

6. stabiliziranog smjera, po potrebi, i

7. Machovog broja kada su ograničenja brzine izražena Machovim brojem, po potrebi.

SPO.IDE.A.125 Operacije prema pravilima IFR-a — instrumenti za letenje i navigaciju i pridružena oprema

Zrakoplovi koji lete prema pravilima IFR-a opremljeni su:

(a) napravom za mjerenje i prikazivanje:

1. magnetnog smjera,

2. vremena u satima, minutama i sekundama,

▼M15

3. barometarske visine,

▼M4

4. naznačene brzine,

5. vertikalne brzine,

6. skretanja i klizanja,

7. položaja,

▼M4

8. stabiliziranog smjera,

9. vanjske temperature zraka i

10. Machovog broja kad su ograničenja brzine izražena Machovim brojem,

(b) napravom za pokazivanje nedostatne opskrbe električnom energijom žiroskopskih instrumenata.

(c) kad god su za operaciju potrebna dva pilota, dodatnom zasebnom napravom za drugoga pilota za prikazivanje:

▼M15

1. barometarske visine,

▼M4

2. naznačene brzine,

3. vertikalne brzine,

4. skretanja i klizanja,

5. položaja,

6. stabiliziranog smjera i

7. Machovog broja kada su ograničenja brzine izražena Machovim brojem, po potrebi;

(d) napravom za sprječavanje kvarova na sustavima za pokazivanje brzine u skladu sa zahtjevima iz točke (a) podtočke 4. i točke (c) podtočke 2. zbog kondenzacije ili zaleđivanja; i

(e) kompleksni zrakoplovi na motorni pogon kojima se upravlja pod instrumentalnim pravilima letenja su, uz zahtjeve iz točke (a), (b), (c) i (d), dodatno opremljeni:

1. alternativnim izvorom statičnog tlaka;

2. držačem karte, koji se nalazi na mjestu na kojem se kartu lako čita i na kojem se ona može osvijetliti za noćne letove;

3. drugom zasebnom napravom za mjerenje i prikazivanje visine, osim ako nije već postavljena radi sukladnosti s točkom (e) podtočkom 1.: i

▼M15

4. napajanjem za hitne slučajeve neovisnim od glavnog sustava za opskrbu električnom energijom za potrebe funkcioniranja i osvjetljenja sustava za prikaz položaja najmanje 30 minuta. Napajanje za hitne slučajeve automatski se pokreće nakon potpunog zatajenja glavnog sustava za opskrbu električnom energijom i na instrumentu ili ploči s instrumentima mora se jasno istaknuti da prikaznik položaja radi uz pomoć napajanja za hitne slučajeve.

▼M4

SPO.IDE.A.126 Dodatna oprema za operacije s jednim pilotom prema pravilima IFR-a

Kompleksni zrakoplovi na motorni pogon koji lete prema pravilima IFR-a s jednim pilotom opremljeni su automatskim pilotom koji može barem zadržati visinu i smjer.

▼M12

SPO.IDE.A.130 Sustav za upozoravanje i prepoznavanje terena (TAWS)

(a) Turbinski avioni s najvećom certificiranom masom pri uzlijetanju (MCTOM) većom od 5 700 kg ili MOPSC-om većim od devet moraju biti opremljeni TAWS-om koji ispunjava zahtjeve za:

▼M12

1. opremu klase A u skladu s prihvatljivim standardom u slučaju aviona za koje je svjedodžba o plovidbenosti (CofA) prvi put izdana nakon 1. siječnja 2011. ili

2. opremu klase B u skladu s prihvatljivim standardom u slučaju aviona za koje je CofA prvi put izdana 1. siječnja 2011. ili prije tog datuma.

(b) Ako se upotrebljavaju u komercijalnim operacijama, turbinski avioni za koje je CofA prvi put izdana nakon 1. siječnja 2019., a MCTOM im je 5 700 kg ili manje i MOPSC od šest do devet, moraju biti opremljeni TAWS-om koji ispunjava zahtjeve za opremu klase B, kako je specificirano u prihvatljivom standardu.

▼M4

SPO.IDE.A.131 Sustav za izbjegavanje sudara u zraku (ACAS II)

Osim ako Uredbom (EU) br. 1332/2011 nije predviđeno drukčije, turbinski zrakoplovi s najvećom dopuštenom masom pri polijetanju (MCTOM) većom od 5 700 kg opremljeni su sustavom ACAS II.

SPO.IDE.A.132 Vremenski radar u zrakoplovu — kompleksni zrakoplovi na motorni pogon

Sljedeći zrakoplovi opremljeni su vremenskim radarom u zrakoplovu ako zrakoplov leti noću ili u instrumentalnim meteorološkim uvjetima (IMC) u područjima gdje se može očekivati da tijekom rute nastane grmljavinsko nevrijeme ili drugi potencijalno opasni vremenski uvjeti, za koje se smatra da se mogu otkriti vremenskim radarom u zrakoplovu:

(a) zrakoplovi s kabinom pod tlakom;

(b) zrakoplovi s kabinom koja nije pod tlakom s najvećom dopuštenom masom pri polijetanju (MCTOM)većom od 5 700 kg.

SPO.IDE.A.133 Dodatna oprema za letenje noću u uvjetima zaleđivanja — kompleksni zrakoplovi na motorni pogon

(a) Zrakoplovi koji lete noću u očekivanim ili stvarnim uvjetima zaleđivanja opremljeni su sredstvima koja osvjetljavaju ili otkrivaju stvaranje leda.

(b) Sredstva koja osvjetljavaju stvaranje leda ne uzrokuju bljesak ili odsjaj koji bi onemogućio članove posade u obavljanju njihovih dužnosti.

SPO.IDE.A.135 Sustav interfona za letačku posadu

Zrakoplovi kojima upravlja posada s više od jednog člana opremljeni su sustavom interfona za letačku posadu, uključujući slušalice i mikrofone kojima se koriste svi članovi letačke posade.

SPO.IDE.A.140 Uređaj za snimanje zvuka u pilotskoj kabini

(a) Sljedeći zrakoplovi opremljeni su uređajem za snimanje zvuka u pilotskoj kabini (CVR):

1. zrakoplovi s najvećom dopuštenom masom pri polijetanju (MCTOM) većom od 27 000 kg kojima je zasebna potvrda o sposobnosti za zračni promet (CofA) prvi put izdana 1. siječnja 2016. ili kasnije; i

2. zrakoplovi s najvećom dopuštenom masom pri polijetanju (MCTOM) većom od 2 250 kg:

   i. certificirani za operaciju s minimalnom posadom koja uključuje najmanje dva pilota;

   ii. opremljeni motorom/motorima s turbomlaznim pogonom ili više od jednog motora s turboelisnim pogonom; i

▼M4

iii. za koje je potvrda o tipu prvi put izdana 1. siječnja 2016. ili kasnije.

▼M8

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

▼M18

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 2022. ili kasnije ili

▼M8

2. posljednja 2 sata u svim ostalim slučajevima.

▼M4

(c) Uređaj za snimanje zvuka u pilotskoj kabini (CVR) vremenskim redoslijedom snima:

1. glasovnu komunikaciju poslanu ili primljenu u pilotsku kabinu radijskom vezom;

2. glasovnu komunikaciju članova letačke posade u pilotskoj kabini koji se koriste sustavom interfona i sustavom za obavješćivanje putnika ako je ugrađen;

3. zvukove okoline u pilotskoj kabini, uključujući bez prekidanja zvučne signale, primljene sa svakog mikrofona na ručici i mikrofona u maski koji se upotrjebljuju; i

4. glasovne ili zvučne signale za prepoznavanje pomoćnih sredstava za navigaciju ili prilaženje koji se odašilju u slušalicu ili zvučnik.

(d) Uređaj za snimanje zvuka u pilotskoj kabini (CVR) automatski počinje snimati prije nego što se zrakoplov počne kretati na svoj pogon i nastavlja snimati do kraja leta kada se zrakoplov više ne može kretati vlastitim pogonom.

(e) Osim zahtjeva iz točke (d), ovisno o raspoloživosti električne energije, uređaj za snimanje zvuka u pilotskoj kabini (CVR) počinje snimati što je ranije moguće tijekom provjera u pilotskoj kabini prije paljenja motora na početku leta do provjera u pilotskoj kabini odmah nakon gašenja motora na kraju leta.

▼M8

(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.

▼M4

SPO.IDE.A.145 Uređaj za snimanje podataka o letu

(a) Zrakoplovi s najvećom dopuštenom masom pri polijetanju (MCTOM) većom od 5 700 kg kojima je zasebna potvrda o sposobnosti za zračni promet (CofA) prvi put izdana 1. siječnja 2016. ili kasnije opremljeni su uređajem za snimanje podataka o letu (FDR) koji upotrebljava digitalnu metodu snimanja i pohranjivanja podataka i za koje postoji metoda kojom se ti podaci mogu brzo dobiti iz spremnika.

(b) Uređaj za snimanje podataka o letu (FDR) snima parametre koji su potrebni za precizno utvrđivanje putanje leta zrakoplova, brzine, položaja, snage motora, konfiguracije i rada zrakoplova te mora moći zadržati snimljene podatke tijekom najmanje prethodnih 25 sati.

(c) Podaci se dobivaju iz izvora u zrakoplovu koji omogućuju točno podudaranje s podacima prikazanima letačkoj posadi.

▼M4

(d) Uređaj za snimanje podataka o letu (FDR) automatski počinje snimati podatke prije nego što se zrakoplov može kretati vlastitim pogonom i automatski prestaje snimati kada se zrakoplov više ne može kretati vlastitim pogonom.

▼M8

(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.

▼M16

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

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

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

2. koriste se za komercijalne operacije;

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

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

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

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

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

▼M4

SPO.IDE.A.150 Zapisi podatkovnih veza

(a) Zrakoplovi kojima je zasebna potvrda o sposobnosti za zračni promet (CofA) prvi put izdana 1. siječnja 2016. ili kasnije, a koji imaju mogućnost komunikacije putem podatkovnih veza i moraju biti opremljeni uređajem za snimanje zvuka u pilotskoj kabini (CVR), uređajem za snimanje snimaju, po potrebi:

1. komunikacijske poruke putem podatkovnih veza povezane s komunikacijom službe zračnog prometa (ATS), uključujući poruke koje se primjenjuju na sljedeće aplikacije:

i. uspostavu podatkovne veze;

ii. komunikaciju među kontrolorom i pilotom;

iii. usmjereni nadzor;

iv. informacije o letu;

v. nadzor nad odašiljanjem iz zrakoplova ako je moguće s obzirom na strukturu sustava;

vi. podatke o operativnom nadzoru leta ako je moguće s obzirom na strukturu sustava; i

vii. grafiku ako je moguće s obzirom na strukturu sustava;

▼M4

2. informacije koje omogućuju povezanost sa svim povezanim zapisima o komunikaciji putem podatkovne veze koji se pohranjuju zasebno od zrakoplova; i

3. informacije o vremenu i prioritetu komunikacijskih poruka putem podatkovne veze, uzimajući u obzir strukturu sustava.

(b) Uređaj za snimanje upotrebljava digitalnu metodu snimanja i pohranjivanja podataka i informacija i metodu kojom se ti podaci mogu brzo dobiti iz spremnika. Metodom snimanja omogućuje se podudaranje s podacima koji su snimljeni na zemlji.

(c) Uređaj za snimanje mora moći zadržati snimljene podatke najmanje za razdoblje jednako razdoblju utvrđenom u SPO.IDE.A.140 za uređaje za snimanje zvuka u pilotskoj kabini (CVR).

▼M8

(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.

▼M4

(e) Zahtjevi koji se primjenjuju na pokretanje i zaustavljanje uređaja za snimanje jednaki su zahtjevima koji se primjenjuju na pokretanje i zaustavljanje uređaja za snimanje zvuka u pilotskoj kabini (CVR) iz SPO.IDE.A.140 u točkama (d) i (e).

SPO.IDE.A.155 Kombinirani uređaj za snimanje podataka o letu i zvuka u pilotskoj kabini

Sukladnost sa zahtjevima za uređaj za snimanje zvuka u pilotskoj kabini (CVR) i uređaja za snimanje podataka o letu (FDR) moguće je postići:

(a) jednim kombiniranim uređajem za snimanje podataka o letu i zvuka u pilotskoj kabini ako zrakoplov mora biti opremljen uređajem CVR ili FDR; ili

(b) dvama kombiniranim uređajima za snimanje podataka o letu i zvuka u pilotskoj kabini ako zrakoplov mora biti opremljen uređajem CVR i FDR.

SPO.IDE.A.160 Sjedala, sigurnosni pojasevi, sustavi vezivanja i uređaji za osiguravanje djece

Zrakoplovi moraju biti opremljeni:

(a) sjedalom ili mjestom za svakog ukrcanog člana posade ili stručnjaka zadataka;

(b) sigurnosnim pojasom na svakom sjedalu i zadržavajućim napravama za svako mjesto;

▼M9

(c) kod nekompleksnih aviona na motorni pogon, sigurnosnim pojasom sa sustavom za zadržavanje gornjeg dijela trupa, koji ima jednu točku za otkopčavanje, na svakom sjedalu letačke posade za avione kojima je svjedodžba o plovidbenosti (CofA) prvi put izdana 25. kolovoza 2016. ili kasnije;

(d) kod kompleksnih aviona na motorni pogon, sigurnosnim pojasom sa sustavom za zadržavanje gornjeg dijela trupa s ugrađenim uređajem koji pri brzom usporavanju automatski zadržava gornji dio trupa osobe koja sjedi na tom sjedalu:

1. na svakom sjedalu letačke posade i na svakom sjedalu koje se nalazi pokraj pilotskog sjedala i

2. na svakom sjedalu promatrača u pilotskoj kabini;

▼M15

(e) sigurnosnim pojasom sa sustavom za zadržavanje gornjeg dijela trupa iz točke (d) koji ima:

1. jednu točku za otkopčavanje;

2. na sjedalima članova letačke posade i na svim sjedalima pokraj pilotskog sjedala jedno od sljedećeg:

▼M15

i. dvije ramene trake i sigurnosni pojas koji se mogu upotrebljavati neovisno;

ii. dijagonalnu ramenu traku i sigurnosni pojas koji se mogu upotrebljavati neovisno za sljedeće avione:

(A) avioni s MCTOM-om do i uključujući 5 700 kg i s MOPSC-om od devet ili manje koji su u skladu s dinamičkim uvjetima prisilnog slijetanja utvrđenima u primjenjivim certifikacijskim specifikacijama;

(B) avioni s MCTOM-om do i uključujući 5 700 kg i s MOPSC-om od devet ili manje koji nisu u skladu s dinamičkim uvjetima prisilnog slijetanja utvrđenima u primjenjivim certifikacijskim specifikacijama, a kojima je zasebna CofA prvi put izdana prije 25. kolovoza 2016.

▼M4

SPO.IDE.A.165 Pribor za prvu pomoć

(a) Zrakoplovi su opremljeni priborom za prvu pomoć.

(b) Pribor za prvu pomoć:

1. lako je dostupan za uporabu; i

2. dopunjuje se.

SPO.IDE.A.170 Dodatni kisik — zrakoplovi s kabinom pod tlakom

(a) Zrakoplovi s kabinom pod tlakom namijenjeni letovima na visinama letenja za koje se zahtijeva opskrba kisikom u skladu s točkom (b) opremljeni su napravom za pohranjivanje i raspodjelu kisika koja može pohraniti i raspodijeliti potrebne zalihe kisika.

(b) Zrakoplovi s kabinom pod tlakom namijenjeni letovima iznad visina letenja na kojima je visina tlaka u putničkim odjeljcima iznad 10 000 ft nose dostatno kisika za disanje za opskrbu:

1. za svako razdoblje ako visina tlaka kabine prelazi 15 000 ft, ali ni u kojem slučaju manje od desetominutne opskrbe;

2. za svako razdoblje ako će pri gubitku tlaka i uzimajući u obzir okolnosti leta visina tlaka u odjeljku letačke posade i pilotskoj kabini biti između 14 000 ft i 15 000 ft;

3. za svako razdoblje duže od 30 minuta ako će visina tlaka u kabini letačke posade i putničkom odjeljku biti između 10 000 ft i 14 000 ft; i

4. za najmanje 10 minuta za zrakoplove namijenjene letovima na visinama tlaka iznad 25 000 ft, ili namijenjene letovima ispod te visine, ali u uvjetima u kojima se unutar četiri minute ne mogu spustiti na visinu tlaka od 13 000 ft.

(c) Zrakoplovi s kabinom pod tlakom namijenjeni letovima iznad 25 000 ft opremljeni su:

1. uređajem za upozorenje letačke posade o gubitku tlaka; i

2. u slučaju kompleksnih zrakoplova na motorni pogon, maskama za članove letačke posade koje se brzo stavljaju.

SPO.IDE.A.175 Dodatni kisik — zrakoplovi s kabinom koja nije pod tlakom

(a) Zrakoplovi s kabinom koja nije pod tlakom namijenjeni letovima na visinama letenja za koje se zahtijeva opskrba kisikom u skladu s točkom (b) opremljeni su napravom za pohranjivanje i raspodjelu kisika koja može pohraniti i raspodijeliti potrebne zalihe kisika.

▼M4

(b) Zrakoplovi s kabinom koja nije pod tlakom namijenjeni letovima iznad visina letenja na kojima je visina tlaka u putničkim odjeljcima iznad 10 000 ft nose dostatno kisika za disanje za opskrbu:

1. svih članova posade za svako razdoblje duže od 30 minuta ako će visina tlaka u putničkom odjeljku biti između 10 000 ft i 13 000 ft; i

2. sve ukrcane osobe za svako razdoblje u kojem će visina tlaka u putničkim odjelima biti iznad 13 000 ft.

(c) Bez obzira na točku (b), izleti određenog trajanja između 13 000 i 16 000 ft mogu se poduzimati bez zalihe kisika u skladu sa stavkom SPO.OP.195 točkom (b).

SPO.IDE.A.180 Ručni aparati za gašenje požara

▼M14

(a) avioni, osim aviona ELA1, opremljeni su najmanje jednim ručnim aparatom za gašenje požara:

1. u pilotskoj kabini; i

2. u svakoj kabini koja je odvojena od pilotske, osim ako je odjeljak dostupan letačkoj posadi.

▼M4

(b) Vrsta i količina sredstva za gašenje za zahtijevane aparate za gašenje požara odgovara vrsti požara koji može nastati u odjeljku gdje se aparat namjerava upotrebljavati i kako bi se opasnost od koncentracije štetnog plina svela na najmanju mjeru u odjeljcima u kojima borave osobe.

SPO.IDE.A.181 Protupožarne sjekire i željezne poluge

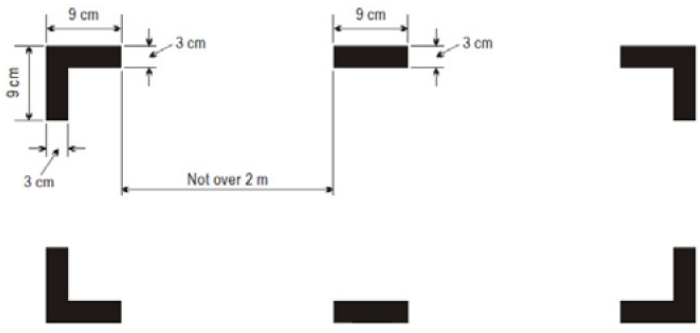
Zrakoplovi s najvećom dopuštenom masom pri polijetanju (MCTOM) većom od 5 700 kg opremljeni su najmanje jednom protupožarnom sjekirom ili željeznom polugom smještenoj u pilotskoj kabini.

SPO.IDE.A.185 Oznake mjesta za razbijanje

Ako su na zrakoplovu naznačena mjesta na trupu prikladna za prodor spasilačkih ekipa u zrakoplov u slučaju nužde, takva su mjesta označena kako je prikazano na slici 1.

Slika 1.

Oznake mjesta za razbijanje



SPO.IDE.A.190 Odašiljač signala s mjesta nesreće (ELT)

▼M8

(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;

▼M8

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.

▼M4

(b) Odašiljači signala s mjesta nesreće (ELT) bilo koje vrste i osobni lokacijski uređaji (PLB) moraju moći odašiljati signale istodobno na 121,5 MHz i 406 MHz.

SPO.IDE.A.195 Let iznad vode

(a) Sljedeći zrakoplovi opremljeni su prslukom za spašavanje za svaku osobu koja se nalazi u njemu, koji se nose ili su smješteni na mjestu koje je dostupno sa sjedala ili mjesta osobe za čiju su uporabu predviđeni:

1. zrakoplovi s jednim motorom ako:

i. lete iznad vode na udaljenosti od kopna koja je izvan udaljenosti za jedrenje; ili

ii. polijeću ili slijeću na aerodrom ili operativno mjesto, na kojemu je po mišljenju zapovjednika zrakoplova, uzletna ili prilazna putanja smještena iznad vode tako da bi u slučaju nesreće zrakoplov mogao prisilno sletjeti na vodu;

2. vodeni zrakoplovi namijenjeni letovima iznad vode; i

3. zrakoplovi namijenjeni za letove na udaljenosti od kopna primjerenog za prisilno slijetanje, većoj od 30 minuta pri uobičajenoj putnoj brzini ili 50 NM, koja je vrijednost manja.

(b) Svaki prsluk za spašavanje opremljen je napravom električnog osvjetljavanja za namjenu lociranja osoba.

(c) Vodeni zrakoplovi namijenjeni letovima iznad vode opremljeni su:

1. sidrom ili drugom opremom koja je nužna za omogućivanje vezanja, sidrenja ili manevriranja zrakoplovom na vodi, primjerenim veličini i težini zrakoplova te karakteristikama u vezi s njegovim upravljanjem; i

2. opremom za davanje zvučnih signala kako je propisano međunarodnim propisima za sprječavanje sudara na moru, po potrebi.

(d) Zapovjednik zrakoplova namijenjenog letovima na udaljenosti od kopna primjerenima za prisilno slijetanje većoj od 30 minuta pri uobičajenoj putnoj brzini ili 50 NM, koja je vrijednost manja, utvrđuje rizike za preživljavanje osoba iz zrakoplova u slučaju prisilnog slijetanja na vodi, na osnovi čega odlučuje o prijevozu:

1. opreme za davanje znakova za pomoć;

2. dovoljnog broja čamaca za spašavanje za prijevoz svih osoba iz zrakoplova koji su smješteni tako da omogućuju njihovu uporabu u slučaju nužde; i

3. opreme za spašavanje koja sadržava sredstva za održavanje na životu primjerene predviđenom letu.

SPO.IDE.A.200 Oprema za preživljavanje

(a) Zrakoplovi namijenjeni letovima iznad područja na kojima bi potraga i spašavanje bili osobito teški opremljeni su:

1. signalnom opremom za davanje znakova za pomoć;

2. najmanje jednim odašiljačem za preživljavanje ELT(S); i

▼M4

3. dodatnom opremom za preživljavanje za rutu kojom će se letjeti, uzimajući u obzir broj osoba u zrakoplovu.

(b) Na zrakoplovu nije potrebno nositi dodatnu opremu za preživljavanje koja je navedena u točki (a) podtočki 3 ako zrakoplov:

1. ostaje unutar udaljenosti od područja na kojem potraga i spašavanje nisu osobito teški i koje odgovara:

i. 120 minuta putničkom brzinom s jednim motorom u kvaru (OEI) za zrakoplove koji mogu nastaviti let do aerodroma pri kvaru kritičnog motora/kritičnih motora na bilo kojoj točki rute ili ruta planiranog odstupanja; ili

ii. 30 minuta putničkom brzinom za sve ostale zrakoplove; ili

2. ostaje unutar udaljenosti ne većoj od 90 minuta pri putnoj brzini od područja primjerenog za prisilno slijetanje, za zrakoplove certificirani u skladu s primjenjivim zahtjevima za plovidbenost.

SPO.IDE.A.205 Individualna zaštitna oprema

Svaka ukrcana osoba mora nositi individualnu zaštitnu opremu prikladnu vrsti operacije koja se poduzima.

SPO.IDE.A.210 Slušalice

(a) Zrakoplovi su opremljeni slušalicama s mikrofonom na ručici ili odgovarajućim uređajem za svakog člana letačke posade na dodijeljenome mu mjestu u pilotskoj kabini.

(b) Zrakoplovi koji lete prema pravilima IFR-a ili noću opremljeni su gumbom za prijenos na ručnoj komandi za upravljanje bočnim i uzdužnim nagibom za svakog zahtijevanog člana letačke posade.

SPO.IDE.A.215 Oprema za radijsku komunikaciju

(a) Zrakoplovi koji lete prema pravilima IFR-a ili noću, ili ako je to u skladu s primjenjivim zahtjevima za zračni prostor, opremljeni su opremom za radijsku komunikaciju kojom se u uobičajenim uvjetima radijskog prijenosa mora moći:

1. izvoditi dvosmjerna komunikacija za potrebe kontrole aerodroma;

2. primati meteorološke podatke bilo kada tijekom leta;

3. izvoditi dvosmjerna komunikacija bilo kada tijekom leta s aeronautičkim postajama na frekvencijama koje propisuje nadležno tijelo; i

4. omogućiti komunikacija u hitnim slučajevima na aeronautičkoj frekvenciji 121,5 MHz.

(b) Ako se zahtijeva više od jednog kompleta opreme za komunikaciju, svaka je neovisna od druge opreme do mjere da kvar jedne opreme neće dovesti do kvara na drugoj opremi.

SPO.IDE.A.220 Navigacijska oprema

(a) Zrakoplovi su opremljeni navigacijskom opremom kojom će se omogućiti nastavak leta u skladu s:

1. planom leta (ATS), po potrebi; i

2. primjenjivim zahtjevima za zračni prostor.

▼M4

(b) Zrakoplovi imaju dostatnu navigacijsku opremu kojom se osigurava da u slučaju kvara jednog predmeta opreme u bilo kojoj fazi leta preostala oprema omogućuje sigurnu navigaciju u skladu s točkom (a) ili sigurnu izvedbu odgovarajuće radnje za nepredviđene situacije.

(c) Zrakoplovi namijenjeni letovima prilikom kojih se namjerava izvršiti slijetanje u instrumentalnim meteorološkim uvjetima (IMC) opremljeni su odgovarajućom opremom kojom se može obaviti vođenje do točke s koje se može izvesti vizualno slijetanje. Tom opremom mora se moći obaviti takvo vođenje za svaki aerodrom na kojem se namjerava izvršiti slijetanje u instrumentalnim meteorološkim uvjetima (IMC) i za sve određene alternativne aerodrome.

▼M9

(d) Za PBN operacije zrakoplov mora ispunjavati zahtjeve u pogledu certifikacije plovidbenosti za odgovarajuće navigacijske specifikacije.

▼M15

(e) Avioni moraju imati nadzornu opremu u skladu s primjenjivim zahtjevima zračnog prostora.

▼M4

SPO.IDE.A.225 Transponder

Zrakoplovi su opremljeni transponderom sekundarnog nadzornog radara (SSR) za dojavljivanje visine i drugim transponderom SSR s karakteristikama koje se zahtijevaju za rutu kojom se leti.

▼M9

SPO.IDE.A.230 Upravljanje bazama zrakoplovnih podataka

(a) Baze zrakoplovnih podataka koje se upotrebljavaju u aplikacijama certificiranih sustava zrakoplova moraju ispunjavati zahtjeve u pogledu kvalitete podataka koji su odgovarajući za predviđenu upotrebu podataka.

(b) Operator osigurava pravovremenu raspodjelu i uključivanje aktualnih i neizmijenjenih baza zrakoplovnih podataka svim zrakoplovima kojima su potrebni.

(c) Bez obzira na sve druge zahtjeve u pogledu izvješćivanja o događajima utvrđene u Uredbi (EU) br. 376/2014, operator izvješćuje pružatelja baze podataka o slučajevima pogrešnih, nedosljednih ili nedostajućih podataka za koje je razumno očekivati da bi mogli predstavljati opasnost za sigurnost leta.

U takvim slučajevima operator obavješćuje letačku posadu i ostalo predmetno osoblje te osigurava da se predmetni podaci ne upotrebljavaju.

▼M4

ODJELJAK 2.

Helikopteri

SPO.IDE.H.100 Instrumenti i oprema — općenito

(a) Instrumenti i oprema koji se zahtijevaju ovim poddijelom odobravaju se u skladu s primjenjivim zahtjevima za plovidbenost ako:

1. upotrebljava ih letačka posada za upravljanje putanjom leta;

2. upotrebljavaju se za ispunjavanje zahtjeva iz SPO.IDE.H.215;

3. upotrebljavaju se za ispunjavanje zahtjeva iz SPO.IDE.H.220; ili

4. ugrađeni su u helikopter.

▼M15

(b) Sljedeće predmete, ako se zahtijevaju ovim poddijelom, nije potrebno odobriti kao opremu:

1. samostalne prijenosne svjetiljke;

▼M15

2. točan mjerač vremena;

3. pribor za prvu pomoć;

4. oprema za preživljavanje i signaliziranje;

5. sidra i oprema za privezivanje;

6. naprave za sigurnosno vezivanje djece;

7. jednostavni sustavi naprava za prijenos osoba kojima se služi stručnjak zadatka kao napravama za sigurnosno vezivanje.

(c) Instrumenti, oprema ili pribor koji nisu propisani ovim Prilogom (dio-SPO) te sva druga oprema koja nije propisana ovom Uredbom, ali se nalazi u zrakoplovu, moraju biti u skladu sa sljedećim zahtjevima:

1. članovi letačke posade ne smiju informacije dobivene iz tih instrumenata, opreme ili pribora upotrebljavati za ispunjavanje zahtjeva iz Priloga II. Uredbi (EU) 2018/1139 ili točaka SPO.IDE.H.215 i SPO.IDE.H.220 ovog Priloga;

2. instrumenti, oprema ili pribor ne smiju utjecati na plovidbenost helikoptera, čak ni u slučaju zatajenja ili kvarova.

▼M4

(d) Instrumenti i oprema spremni su za uporabu ili su dostupni s mjesta na kojem sjedi član letačke posade koji ih treba upotrebljavati.

(e) Oni instrumenti kojima se koristi član letačke posade raspoređeni su tako da dopuštaju članu letačke posade da jasno vidjeti oznake sa svojeg mjesta, s najmanjim mogućim odmakom s položaja i linije vida, koju obično zauzima kada gleda naprijed u smjeru putanje leta.

(f) Sva zahtijevana oprema za spašavanje lako je dostupna za neposrednu uporabu.

▼M15

SPO.IDE.H.105 Minimalna oprema za let

Let se ne započinje ako bilo koji od instrumenata, dijelova opreme ili funkcija helikoptera potrebnih za planirani let ne radi ili nedostaje, osim ako je ispunjen neki od sljedećih uvjeta:

(a) helikopterom se upravlja u skladu s listom minimalne opreme (LMO);

(b) u slučaju kompleksnih helikoptera na motorni pogon i svih helikoptera koji se upotrebljavaju u komercijalnim operacijama, operator ima odobrenje nadležnog tijela za upravljanje helikopterom u okviru ograničenja glavne liste minimalne opreme (GLMO) u skladu s točkom ORO.MLR.105 podtočkom (j) Priloga III.;

(c) helikopter ima dozvolu za letenje koja je izdana u skladu s primjenjivim zahtjevima za plovidbenost.

▼M4

SPO.IDE.H.115 Operativna svjetla

Helikopteri koji lete noću opremljeni su:

(a) sustavom svjetala za izbjegavanje sudara;

(b) navigacijskim/pozicijskim svjetlima;

(c) svjetlima za slijetanje;

(d) osvjetljenjem koje se napaja iz električnog sustava helikoptera, radi primjerenog osvjetljenja svih instrumenata i opreme potrebnih za siguran rad helikoptera;

▼M4

(e) osvjetljenjem koje se napaja iz električnog sustava helikoptera radi osvjetljenja u svim putničkim odjeljcima;

(f) ručnom prijenosnom svjetiljkom za sva mjesta članova posade; i

(g) svjetlima koja su u skladu s međunarodnim propisima za sprječavanje sudara na moru ako je helikopter amfibijski.

SPO.IDE.H.120 Operacije prema pravilima VFR-a — instrumenti za letenje i navigaciju i pridružena oprema

(a) Helikopteri kojima se upravlja prema pravilima VFR-a tijekom dana opremljeni su napravom za mjerenje i prikazivanje:

1. magnetnog smjera;

2. vremena u satima, minutama i sekundama;

▼M15

3. barometarske visine;

▼M4

4. naznačene brzine i

5. klizanja.

(b) Helikopteri kojima se upravlja u vizualnim meteorološkim uvjetima (VMC) iznad vode i izvan vidokruga kopna, u vizualnim meteorološkim uvjetima (VMC) noću, uz opremu iz točke (a) opremljeni su i:

1. napravom za mjerenje i prikazivanje:

i. položaja,

ii. vertikalne brzine, i

iii. stabiliziranog smjera;

2. napravom za pokazivanje nedostatne opskrbe električnom energijom žiroskopskih instrumenata; i

3. kod kompleksnih helikoptera na motorni pogon, napravom za sprječavanje kvarova na sustavu za pokazivanje brzine u skladu sa zahtjevima iz točke (a) podtočke 4. zbog kondenzacije ili zaleđivanja.

(c) Helikopteri kojima se upravlja kada je vidljivost manja od 1 500 m, ili u uvjetima kada helikopter nije moguće zadržati na željenoj putanji leta bez jednoga ili više dodatnih instrumenata, uz opremu iz točaka (a) i (b) opremljeni su i napravom za sprječavanje kvarova na sustavima za pokazivanje brzine u skladu sa zahtjevima iz točke (a) podtočke 4. zbog kondenzacije ili zaleđivanja.

(d) kad god su za operaciju potrebna dva pilota, helikopteri su opremljeni dodatnom zasebnom napravom za prikazivanje:

▼M15

1. barometarske visine,

▼M4

2. naznačene brzine,

3. klizanja,

4. položaja, po potrebi,

5. vertikalne brzine, po potrebi, i

6. stabiliziranog smjera, po potrebi.

▼M4

SPO.IDE.H.125 Operacije prema pravilima IFR-a — instrumenti za letenje i navigaciju i pridružena oprema

Helikopteri koji lete prema pravilima IFR-a opremljeni su:

(a) napravom za mjerenje i prikazivanje:

1. magnetnog smjera,

2. vremena u satima, minutama i sekundama,

▼M15

3. barometarske visine,

▼M4

4. naznačene brzine,

5. vertikalne brzine,

6. klizanja,

7. položaja,

8. stabiliziranog smjera i

9. vanjske temperature zraka,

(b) napravom za pokazivanje nedostatne opskrbe električnom energijom žiroskopskih instrumenata,

(c) kad god su za operaciju potrebna dva pilota, dodatnim posebnim uređajem za prikazivanje:

▼M15

1. barometarske visine,

▼M4

2. naznačene brzine,

3. vertikalne brzine,

4. klizanja,

5. položaja i

6. stabiliziranog smjera;

(d) napravom za sprječavanje kvarova na sustavima za pokazivanje brzine u skladu sa zahtjevima iz točke (a) podtočke 4. i točke (c) podtočke 2. zbog kondenzacije ili zaleđivanja;

(e) dodatnom napravom za mjerenje i prikazivanje položaja kao pomoćnim instrumentom; i

(f) sljedećim za kompleksne helikoptere na motorni pogon:

1. alternativnim izvorom statičnog tlaka; i

2. držačem karte, koji se nalazi na mjestu na kojem se kartu lako čita i na kojem se ona može osvijetliti za noćne letove.

SPO.IDE.H.126 Dodatna oprema za operacije s jednim pilotom prema pravilima IFR-a

Helikopteri koji lete prema pravilima IFR-a s jednim pilotom opremljeni su automatskim pilotom koji može barem zadržati visinu i smjer.

▼M4

SPO.IDE.H.132 Vremenski radar u zrakoplovu — kompleksni helikopteri na motorni pogon

Helikopteri koji lete prema IFR pravilima ili noću opremljeni su vremenskim radarom za otkrivanje vremenskih uvjeta ako aktualni vremenski izvještaji pokazuju da se može očekivati da tijekom rute nastane grmljavinsko nevrijeme ili drugi potencijalno opasni vremenski uvjeti, za koje se smatra da se mogu otkriti vremenskim radarom.

SPO.IDE.H.133 Dodatna oprema za letenje noću u uvjetima zaleđivanja — kompleksni helikopteri na motorni pogon

(a) Helikopteri koji lete noću u očekivanim ili stvarnim uvjetima zaleđivanja opremljeni su sredstvima koja osvjetljavaju ili otkrivaju stvaranje leda.

(b) Sredstva koja osvjetljavaju stvaranje leda ne uzrokuju bljesak ili odsjaj koji bi onemogućio članove posade u obavljanju njihovih dužnosti.

SPO.IDE.H.135 Sustav interfona za letačku posadu

Helikopteri kojima upravlja posada s više od jednog člana opremljeni su sustavom interfona za letačku posadu, uključujući slušalice i mikrofone kojima se koriste svi članovi letačke posade.

SPO.IDE.H.140 Uređaj za snimanje zvuka u pilotskoj kabini

(a) Helikopteri s najvećom dopuštenom masom pri polijetanju (MCTOM) većom od 7 000 kg kojima je zasebna potvrda o sposobnosti za zračni promet (CofA) prvi put izdana 1. siječnja 2016. ili kasnije opremljeni su uređajem za snimanje zvuka u pilotskoj kabini (CVR).

(b) Uređaj za snimanje zvuka u pilotskoj kabini (CVR) mora moći zadržati snimljene podatke tijekom najmanje prethodna 2 sata.

(c) Uređaj za snimanje zvuka u pilotskoj kabini (CVR) vremenskim redoslijedom snima:

1. glasovnu komunikaciju poslanu ili primljenu u pilotsku kabinu radijskom vezom;

2. glasovnu komunikaciju članova letačke posade u pilotskoj kabini koji se koriste sustavom interfona i sustavom za obavješćivanje putnika ako je ugrađen;

3. zvukove okoline u pilotskoj kabini, uključujući bez prekidanja zvučne signale, primljene sa svakog mikrofona posade; i

4. glasovne ili zvučne signale za prepoznavanje pomoćnih sredstava za navigaciju ili prilaženje koji se odašilju u slušalicu ili zvučnik.

(d) Uređaj za snimanje zvuka u pilotskoj kabini (CVR) automatski počinje snimati prije nego što se helikopter počne kretati na svoj pogon i nastavlja snimati do kraja leta kada se helikopter više ne može kretati vlastitim pogonom.

(e) Osim zahtjeva iz točke (d), ovisno o raspoloživosti električne energije, uređaj za snimanje zvuka u pilotskoj kabini (CVR) počinje snimati što je ranije moguće tijekom provjera u pilotskoj kabini prije paljenja motora na početku leta do provjera u pilotskoj kabini odmah nakon gašenja motora na kraju leta.

▼M8

(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.

▼M4

SPO.IDE.H.145 Uređaj za snimanje podataka o letu

(a) Helikopteri s najvećom dopuštenom masom pri polijetanju (MCTOM) većom od 3 175 kg kojima je zasebna potvrda o sposobnosti za zračni promet (CofA) prvi put izdana 1. siječnja 2016. ili kasnije opremljeni su uređajem za snimanje podataka o letu (FDR) koji upotrebljava digitalnu metodu snimanja i pohranjivanja podataka i za koje postoji metoda kojom se ti podaci mogu brzo dobiti iz spremnika.

(b) Uređaj za snimanje podataka o letu (FDR) snima parametre koji su potrebni za precizno utvrđivanje putanje leta helikoptera, brzine, položaja, snage motora, konfiguracije i rada helikoptera te mora moći zadržati snimljene podatke tijekom najmanje prethodnih 10 sati.

(c) Podaci se dobivaju iz izvora u helikopteru koji omogućuju točno podudaranje s podacima prikazanima letačkoj posadi.

(d) Uređaj za snimanje podataka o letu (FDR) automatski počinje snimati podatke prije nego što se helikopter može kretati vlastitim pogonom i automatski prestaje snimati kada se helikopter više ne može kretati vlastitim pogonom.

▼M8

(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.

▼M16

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

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

▼M20

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

▼M16

2. koriste se za komercijalne operacije;

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

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

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

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

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

▼M4

SPO.IDE.H.150 Zapisi podatkovnih veza

(a) Helikopteri kojima je zasebna potvrda o sposobnosti za zračni promet (CofA) prvi put izdana 1. siječnja 2016. ili kasnije, a koji imaju mogućnost komunikacije putem podatkovnih veza i moraju biti opremljeni uređajem za snimanje zvuka u pilotskoj kabini (CVR), uređajem za snimanje snimaju, po potrebi:

1. komunikacijske poruke putem podatkovnih veza povezane s komunikacijom službe zračnog prometa (ATS), uključujući poruke koje se primjenjuju na sljedeće aplikacije:

i. uspostavu podatkovne veze;

ii. komunikaciju među kontrolorom i pilotom;

▼M4

iii. usmjereni nadzor;

iv. informacije o letu;

v. nadzor nad odašiljanjem iz zrakoplova ako je moguće s obzirom na strukturu sustava;

vi. podatke o operativnom nadzoru leta ako je moguće s obzirom na strukturu sustava; i

vii. grafiku ako je moguće s obzirom na strukturu sustava;

2. informacije koje omogućuju povezanost sa svim povezanim zapisima o komunikaciji putem podatkovne veze koji se pohranjuju zasebno od helikoptera; i

3. informacije o vremenu i prioritetu komunikacijskih poruka putem podatkovne veze, uzimajući u obzir strukturu sustava.

(b) Uređaj za snimanje upotrebljava digitalnu metodu snimanja i pohranjivanja podataka i informacija i metodu kojom se ti podaci mogu brzo dobiti iz spremnika. Metodom snimanja omogućuje se podudaranje s podacima koji su snimljeni na zemlji.

(c) Uređaj za snimanje mora moći zadržati snimljene podatke najmanje za razdoblje jednako razdoblju utvrđenom u SPO.IDE.H.140 za uređaje za snimanje zvuka u pilotskoj kabini (CVR).

▼M8

(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.

▼M4

(e) Zahtjevi koji se primjenjuju na pokretanje i zaustavljanje uređaja za snimanje jednaki su zahtjevima koji se primjenjuju na pokretanje i zaustavljanje uređaja za snimanje zvuka u pilotskoj kabini (CVR) iz CAT.IDE.H.140 u točkama (d) i (e).

SPO.IDE.H.155 Kombinirani uređaj za snimanje podataka o letu i zvuka u pilotskoj kabini

Sukladnost sa zahtjevima za uređaj za snimanje zvuka u pilotskoj kabini (CVR) i uređaja za snimanje podataka o letu (FDR) moguće je postići jednim kombiniranim uređajem za snimanje podataka o letu i zvuka u pilotskoj kabini.

SPO.IDE.H.160 Sjedala, sigurnosni pojasevi, sustavi vezivanja i uređaji za osiguravanje djece

(a) Helikopteri moraju biti opremljeni:

1. sjedalom ili mjestom za svakog ukrcanog člana posade ili stručnjaka zadataka;

2. sigurnosnim pojasom na svakom sjedalu i zadržavajućim napravama za svako mjesto;

3. za helikoptere kojima je zasebna potvrda o sposobnosti za zračni promet (CofA) prvi put izdana nakon 31. prosinca 2012., sigurnosnim pojasom sa sustavom vezivanja gornjeg dijela trupa za svakog putnika; i

4. sigurnosnim pojasom sa sustavom vezivanja gornjeg dijela trupa koji uključuje uređaj za automatsko zadržavanje trupa osobe koja na tom mjestu sjedi u slučaju brzog usporavanja na svakom sjedalu letačke posade.

(b) Sigurnosni pojas sa sustavom za zadržavanje gornjeg dijela trupa koji ima jednu točku za otkopčavanje.

▼M4

SPO.IDE.H.165 Pribor za prvu pomoć

(a) Helikopteri moraju biti opremljeni priborom za prvu pomoć.

(b) Pribor za prvu pomoć:

1. lako je dostupan za uporabu; i

2. dopunjuje se.

SPO.IDE.H.175 Dodatni kisik — helikopteri s kabinom koja nije pod tlakom

(a) Helikopteri s kabinom koja nije pod tlakom namijenjeni letovima na visinama letenja za koje se zahtijeva opskrba kisikom u skladu s točkom (b) opremljeni su napravom za pohranjivanje i raspodjelu kisika koja može pohraniti i raspodijeliti potrebne zalihe kisika.

(b) Helikopteri s kabinom koja nije pod tlakom namijenjeni letovima iznad visina letenja na kojima je visina tlaka u putničkim odjeljcima iznad 10 000 ft nose dostatno kisika za disanje za opskrbu:

1. svih članova posade za svako razdoblje duže od 30 minuta ako će visina tlaka u putničkom odjeljku biti između 10 000 ft i 13 000 ft; i

2. svih članova posade i stručnjaka zadataka za svako razdoblje u kojem će visina tlaka u putničkom odjeljku biti iznad 13 000 ft.

(c) Bez obzira na točku (b), izleti određenog trajanja između 13 000 i 16 000 ft mogu se poduzimati bez zalihe kisika u skladu sa stavkom SPO.OP.195 točkom (b).

SPO.IDE.H.180 Ručni aparati za gašenje požara

(a) Helikopteri, izuzev helikoptera tipa ELA 2, opremljeni su najmanje jednim ručnim aparatom za gašenje požara:

1. u pilotskoj kabini; i

2. u svakoj kabini koja je odvojena od pilotske, osim ako je odjeljak dostupan letačkoj posadi.

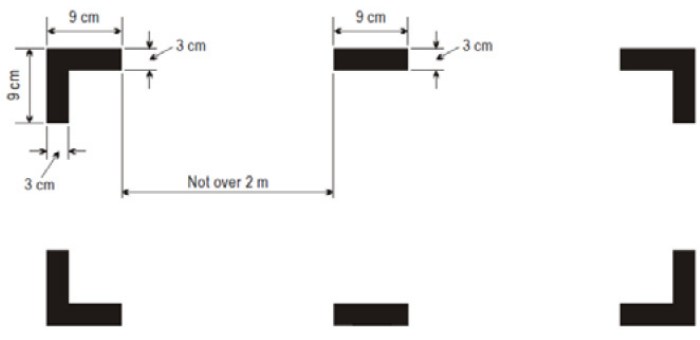
(b) Vrsta i količina sredstva za gašenje za zahtijevane aparate za gašenje požara odgovara vrsti požara koji može nastati u odjeljku gdje se aparat namjerava upotrebljavati i kako bi se opasnost od koncentracije štetnog plina svela na najmanju mjeru u odjeljcima u kojima borave osobe.

SPO.IDE.H.185 Oznake mjesta za razbijanje

Ako su na helikopteru naznačena mjesta na trupu prikladna za prodor spasilačkih ekipa u helikopter u slučaju nužde, takva su mjesta označena kako je prikazano na slici 1.

Slika 1.

Oznake mjesta za razbijanje



▼M4

SPO.IDE.H.190 Odašiljač signala s mjesta nesreće (ELT)

(a) Helikopteri certificirani za najveći broj putničkih sjedala veći od šest sjedala opremljeni su:

1. automatskim odašiljačem signala s mjesta nesreće (ELT); i

2. jednim odašiljačem za preživljavanje ELT (ELT(S)) u čamcu za spašavanje ili prsluku za spašavanje ako je helikopter namijenjen letovima na udaljenosti od kopna većoj od 3 minute letenja pri uobičajenoj putnoj brzini.

▼M27

(b) Helikopteri certificirani za najveći broj sjedala od šest ili manje opremljeni su odašiljačem za preživljavanje (ELT(S)) ili osobnim lokacijskim uređajem (PLB) koji na sebi ima član posade ili stručnjak zadatka ili automatskim ELT-om.

▼M4

(c) Odašiljači signala s mjesta nesreće (ELT) bilo koje vrste i osobni lokacijski uređaji (PLB) moraju moći odašiljati signale istodobno na 121,5 MHz i 406 MHz.

SPO.IDE.H.195 ►M5 Let iznad vode — helikopteri koji nisu kompleksni helikopteri na motorni pogon ◄

(a) Helikopteri su opremljeni prslukom za spašavanje za sve osobe u helikopteru koji se nose ili su smješteni na mjestu koje je dostupno sa sjedala ili mjesta osobe za čiju su uporabu predviđeni ako:

1. su namijenjeni letovima iznad vode na udaljenosti od kopna koja je izvan autorotacijske udaljenosti, pri čemu helikopter pri kvaru ključnog motora ne može zadržati horizontalni let; ili

2. su namijenjeni letovima iznad vode na udaljenosti od kopna većoj od 10 minuta letenja pri uobičajenoj putnoj brzini, pri čemu helikopter pri kvaru ključnog motora može zadržati horizontalni let; ili

3. polijeću ili slijeću na aerodromu ili operativnome mjestu na kojem je uzletna ili prilazna putanja iznad vode.

(b) Svaki prsluk za spašavanje opremljen je napravom električnog osvjetljavanja za namjenu lociranja osoba.

(c) Zapovjednik helikoptera namijenjenog letovima iznad vode na udaljenosti od kopna većoj od 30 minuta pri uobičajenoj putnoj brzini ili 50 NM, koja je vrijednost manja, utvrđuje rizike za preživljavanje osoba iz helikoptera u slučaju prisilnog slijetanja na vodi, na osnovi čega odlučuje o prijevozu:

1. opreme za davanje znakova za pomoć;

2. dovoljnog broja čamaca za spašavanje za prijevoz svih osoba iz zrakoplova koji su smješteni tako da omogućuju njihovu uporabu u slučaju nužde; i

3. opreme za spašavanje koja sadržava sredstva za održavanje na životu primjerene predviđenom letu.

(d) Zapovjednik helikoptera pri donošenju odluke o potrebi nošenja prsluka za spašavanje iz točke (a) od strane svih osoba u helikopteru utvrđuje rizike za preživljavanje osoba iz helikoptera u slučaju prisilnog slijetanja na vodi.

SPO.IDE.H.197 Prsluci za spašavanje — kompleksni helikopteri na motorni pogon

(a) Helikopteri su opremljeni prslukom za spašavanje za sve osobe u helikopteru koji se nose ili su smješteni na mjestu koje je dostupno sa sjedala ili mjesta osobe za čiju su uporabu predviđeni ako:

▼M4

1. su namijenjeni letovima iznad vode na udaljenosti od kopna većoj od 10 minuta letenja pri uobičajenoj putnoj brzini, pri čemu helikopter pri kvaru ključnog motora može zadržati horizontalni let;

2. su namijenjeni letovima iznad vode na udaljenosti od kopna koja je izvan autorotacijske udaljenosti, pri čemu helikopter pri kvaru ključnog motora ne može zadržati horizontalni let; ili

3. polijeću ili slijeću na aerodromu ili operativnome mjestu na kojem je uzletna ili prilazna putanja iznad vode.

(b) Svaki prsluk za spašavanje opremljen je napravom električnog osvjetljavanja za namjenu lociranja osoba.

▼M9

SPO.IDE.H.198 Odijela za preživljavanje — kompleksni helikopteri na motorni pogon

Svaka osoba u helikopteru na sebi mora nositi odijelo za preživljavanje ako tako odluči glavni pilot na osnovi ocjene rizika, uzimajući u obzir sljedeće uvjete:

(a) letovi iznad vode na udaljenosti od kopna koja je izvan autorotacijske udaljenosti ili udaljenosti za sigurno prisilno slijetanje, pri čemu helikopter pri kvaru ključnog motora ne može zadržati horizontalni let i

(b) vremenski izvještaj ili prognoze koje glavni pilot ima na raspolaganju pokazuju da će temperatura mora tijekom leta biti manja od 10 °C.

▼M4

SPO.IDE.H.199 Čamci za spašavanje, odašiljači za preživljavanje ELT i oprema za preživljavanje za duge letove iznad vode — kompleksni helikopteri na motorni pogon

Helikopteri namijenjeni:

(a) letovima iznad vode na udaljenosti od kopna većoj od 10 minuta letenja pri uobičajenoj putnoj brzini, pri čemu helikopter pri kvaru ključnog motora može zadržati horizontalni let; ili

(b) letovima iznad vode na udaljenosti od kopna većoj od 3 minute letenja pri uobičajenoj putnoj brzini, pri čemu helikopter pri kvaru ključnog motora ne može zadržati horizontalni let i ako tako odluči zapovjednik zrakoplova na osnovi procjene rizika, opremljeni su:

1. najmanje jednim čamcem za spašavanje s nominalnim kapacitetom koji odgovara najmanje najvećem broju osoba u helikopteru, a smješten je tako da omogućuje brzu uporabu u slučaju nužde;

2. najmanje jednim odašiljačem za preživljavanje ELT (ELT(S)) za svaki zahtijevani čamac za spašavanje; i

3. opremom za spašavanje primjerenom predviđenom letu, uključujući sredstva za održavanje na životu.

SPO.IDE.H.200 Oprema za preživljavanje

Helikopteri namijenjeni letovima iznad područja na kojima bi potraga i spašavanje bili osobito teški opremljeni su:

(a) signalnom opremom za davanje znakova za pomoć;

(b) najmanje jednim odašiljačem za preživljavanje ELT(S); i

(c) dodatnom opremom za preživljavanje za rutu kojom će se letjeti, uzimajući u obzir broj osoba u zrakoplovu.

▼M9

_____

▼M4

SPO.IDE.H.202 Helikopteri certificirani za operacije na vode — razna oprema

Helikopteri certificirani za operacije na vodi moraju biti opremljeni:

(a) sidrom ili drugom opremom koja je nužna za omogućivanje vezanja, sidrenja ili manevriranja helikopterom na vodi, primjerenim veličini i težini helikoptera te karakteristikama u vezi s njegovim upravljanjem; i

(b) opremom za davanje zvučnih signala kako je propisano međunarodnim propisima za sprječavanje sudara na moru, po potrebi.

SPO.IDE.H.203 Svi helikopteri na letovima iznad vode — prisilno slijetanje na vodi

▼M5

Kompleksni helikopteri na motorni pogon namijenjeni letovima iznad vode u operacijama na moru u nepovoljnom okolišu i na udaljenosti od kopna većoj od 10 minuta letenja pri uobičajenoj putnoj brzini i helikopteri koji nisu kompleksni helikopteri na motorni pogon koji lete iznad vode u nepovoljnom okolišu na udaljenosti većoj od 50 NM su:

▼M4

(a) osmišljeni su za slijetanje na vodi u skladu s odgovarajućom oznakom o sposobnosti za let;

(b) certificirani su za prisilno slijetanje na vodi u skladu s odgovarajućom oznakom o sposobnosti za let; ili

(c) opremljeni su nužnom opremom za plutanje na vodi.

SPO.IDE.H.205 Individualna zaštitna oprema

Svaka ukrcana osoba mora nositi individualnu zaštitnu opremu prikladnu vrsti operacije koja se poduzima.

SPO.IDE.H.210 Slušalice

Ako se zahtijeva radijska komunikacija i/ili radio-navigacijski sustav, helikopteri su opremljeni slušalicama s mikrofonom na ručici ili odgovarajućim uređajem i gumbom za prijenos za upravljačem svakog zahtijevanog pilota i/ili člana letačke posade na dodijeljenome mu mjestu.

SPO.IDE.H.215 Oprema za radijsku komunikaciju

(a) Helikopteri koji lete prema pravilima IFR-a ili noću, ili ako je to u skladu s primjenjivim zahtjevima za zračni prostor, opremljeni su opremom za radijsku komunikaciju kojom se u uobičajenim uvjetima radijskog prijenosa mora moći:

1. izvoditi dvosmjerna komunikacija za potrebe kontrole aerodroma;

2. primati meteorološki podaci;

3. izvoditi dvosmjerna komunikacija bilo kada tijekom leta s aeronautičkim postajama na frekvencijama koje propisuje nadležno tijelo; i

4. omogućiti komunikacija u hitnim slučajevima na aeronautičkoj frekvenciji 121,5 MHz.

(b) Ako se zahtijeva više od jednog kompleta opreme za komunikaciju, svaka je neovisna od druge opreme do mjere da kvar jedne opreme neće dovesti do kvara na drugoj opremi.

▼M4

(c) Ako se zahtijeva radijski komunikacijski sustav, helikopteri su opremljeni sustavom interfona za letačku posadu u skladu sa zahtjevima iz SPO.IDE.H.135 i gumbom za prijenos za upravljačem svakog zahtijevanog pilota i člana letačke posade na dodijeljenome mu mjestu.

SPO.IDE.H.220 Navigacijska oprema

(a) Helikopteri su opremljeni navigacijskom opremom kojom će se omogućiti nastavak leta u skladu s:

1. planom leta (ATS), po potrebi; i

2. primjenjivim zahtjevima za zračni prostor.

(b) Helikopteri imaju dostatnu navigacijsku opremu kojom se osigurava da u slučaju kvara jednog predmeta opreme u bilo kojoj fazi leta preostala oprema omogućuje sigurnu navigaciju u skladu s točkom (a) ili sigurnu izvedbu odgovarajuće radnje za nepredviđene situacije.

(c) Helikopteri namijenjeni letovima prilikom kojih se namjerava izvršiti slijetanje u instrumentalnim meteorološkim uvjetima (IMC) opremljeni su navigacijskom opremom kojom se može obaviti vođenje do točke s koje se može izvesti vizualno slijetanje. Tom opremom mora se moći obaviti takvo vođenje za svaki aerodrom na kojem se namjerava izvršiti slijetanje u instrumentalnim meteorološkim uvjetima (IMC) i za sve određene alternativne aerodrome.

▼M9

(d) Za PBN operacije zrakoplov mora ispunjavati zahtjeve u pogledu certifikacije plovidbenosti za odgovarajuće navigacijske specifikacije.

▼M15

(e) Helikopteri moraju imati nadzornu opremu u skladu s primjenjivim zahtjevima zračnog prostora.

▼M4

SPO.IDE.H.225 Transponder

Ako je to u skladu sa zahtjevima za zračni prostor u kojem lete, helikopteri su opremljeni transponderom sekundarnog nadzornog radara (SSR) sa svim zahtijevanima mogućnostima.

▼M9

SPO.IDE.H.230 Upravljanje bazama zrakoplovnih podataka

(a) Baze zrakoplovnih podataka koje se upotrebljavaju u aplikacijama certificiranih sustava zrakoplova moraju ispunjavati zahtjeve u pogledu kvalitete podataka koji su odgovarajući za predviđenu uporabu podataka.

(b) Operator osigurava pravovremenu raspodjelu i uključivanje aktualnih i neizmijenjenih baza zrakoplovnih podataka svim zrakoplovima kojima su potrebni.

(c) Bez obzira na sve druge zahtjeve u pogledu izvješćivanja o događajima utvrđene u Uredbi (EU) br. 376/2014, operator izvješćuje pružatelja baze podataka o slučajevima pogrešnih, nedosljednih ili nedostajućih podataka za koje je razumno očekivati da bi mogli predstavljati opasnost za sigurnost leta.

U takvim slučajevima operator obavješćuje letačku posadu i ostalo predmetno osoblje te osigurava da se predmetni podaci ne upotrebljavaju.

▼M14

_____

▼M11

_____

▼M4

PODDIO E

POSEBNI ZAHTJEVI

ODJELJAK 1.

Operacije s podvješenim teretom na remenu s helikoptera (HESLO)

▼M15

SPO.SPEC.HESLO.100 Standardni operativni postupci

Standardni operativni postupci za operacije s podvješenim teretom na remenu s helikoptera (HESLO) navode:

(a) opremu koja se mora nositi, uključujući njezina operativna ograničenja i odgovarajuće unose u listi minimalne opreme (LMO);

(b) sastav posade i stručnjaka zadatka i zahtjeve u pogledu njihova iskustva;

(c) relevantno teorijsko i praktično osposobljavanje članova posade za obavljanje zadaća, relevantno osposobljavanje stručnjaka zadatka za obavljanje zadaća te kvalifikacije i imenovanje osoba koje pružaju takvo osposobljavanje članovima posade i stručnjacima zadatka;

(d) odgovornosti i dužnosti članova posade i stručnjaka zadatka;

(e) potrebne kriterije performansi helikoptera za provođenje operacija s podvješenim teretom na remenu s helikoptera (HESLO);

(f) uobičajene, neuobičajene i hitne postupke.

▼M4

SPO.SPEC.HESLO.105 Posebna oprema za operacije s podvješenim teretom na remenu s helikoptera (HESLO)

Helikopter je opremljen barem s:

(a) jednim sigurnosnim ogledalom za teret ili alternativnim uređajem kojim se može vidjeti kuka/teret; i

(b) jednim mjeračem opterećenja, osim ako ne postoji druga metoda određivanja težine tereta.

SPO.SPEC.HESLO.110 Prijevoz opasnog tereta

Operater koji prevozi opasan teret s mjesta ili udaljenih lokacija bez posade ili na takva mjesta podnosi zahtjev nadležnom tijelu radi dobivanja izuzeća od odredbi Tehničkih uputa ako nema namjeru uskladiti se s drugim zahtjevima tih Uputa.

ODJELJAK 2.

Operacije s ljudskim podvješenim teretom (HEC)

▼M15

SPO.SPEC.HEC.100 Standardni operativni postupci

Standardni operativni postupci za operacije s ljudskim podvješenim teretom (HEC) navode:

(a) opremu koja se mora nositi, uključujući njezina operativna ograničenja i odgovarajuće unose u listi minimalne opreme (LMO);

(b) sastav posade i stručnjaka zadatka i zahtjeve u pogledu njihova iskustva;

▼M15

(c) relevantno teorijsko i praktično osposobljavanje članova posade za obavljanje zadaća, relevantno osposobljavanje stručnjaka zadatka za obavljanje zadaća te kvalifikacije i imenovanje osoba koje pružaju takvo osposobljavanje članovima posade i stručnjacima zadatka;

(d) odgovornosti i dužnosti članova posade i stručnjaka zadatka;

(e) potrebne kriterije performansi helikoptera za provođenje operacija s ljudskim podvješenim teretom (HEC);

(f) uobičajene, neuobičajene i hitne postupke.

▼M4

SPO.SPEC.HEC.105 Posebna oprema za operacije s ljudskim podvješenim teretom (HEC)

(a) Helikopter je opremljen:

1. opremom za operacije s vitlom ili kukom za teret;

2. jednim sigurnosnim ogledalom za teret ili alternativnim uređajem kojim se može vidjeti kuka; i

3. jednim mjeračem opterećenja, osim ako ne postoji druga metoda određivanja težine tereta.

▼M15

(b) Za ugradnju i sve naknadne izmjene sve opreme za operacije s vitlom i kukom osim jednostavnih sustava naprava za prijenos osoba mora biti izdano odobrenje plovidbenosti za predviđenu funkciju.

▼M4

ODJELJAK 3.

Operacije padobranom (PAR)

SPO.SPEC.PAR.100 Standardni operativni postupci

Standardni operativni postupci za padobrane operacije (PAR) navode:

(a) opremu koja se mora nositi, uključujući njezina operativna ograničenja i odgovarajuće unose u listi minimalne opreme (MEL);

(b) sastav letačke posade i stručnjaka zadataka i zahtjeve u pogledu njihovog iskustva;

(c) relevantno osposobljavanje članova posade i stručnjaka zadatka radi izvršavanja njihovih zadaća i kvalifikacije i određivanje osoba koje članovima posade i stručnjacima zadatka pružaju takvo osposobljavanje;

(d) odgovornosti i dužnosti članova posade i stručnjaka zadatka;

(e) potrebne kriterije izvedbenih značajki za provođenje operacija s padobranom;

(f) uobičajene, neuobičajene slučajeve i slučajeve nužde.

SPO.SPEC.PAR.105 Prijevoz članova posade i stručnjaka zadatka

Zahtjev za odgovornosti stručnjaka zadatka, kako je utvrđen u stavku SPO.GEN.106 točki (c), ne primjenjuje se na stručnjake zadatka koji skaču padobranom.

▼M4

SPO.SPEC.PAR.110 Sjedišta

Bez obzira na stavak SPO.IDE.A.160 točku (a) i stavak SPO.IDE.H.160 točku (a) podtočku 1., pod zrakoplova može se koristiti kao sjedište, uz uvjet da su dostupni načini na koji se stručnjaci zadatka mogu prihvatiti ili privezati.

SPO.SPEC.PAR.115 Dodatni kisik

Bez obzira na stavak SPO.OP.195 točku (a), zahtjevi za korištenje dodatnog kisika ne primjenjuju se na članove posade, osim na zapovjednika zrakoplova i stručnjake zadatka koji obavljaju dužnosti nužne za specijalizirani zadatak kada god visina kabine:

(a) prijeđe 13 000 ft tijekom razdoblja koje nije duže od 6 minuta.

(b) prelazi 15 000 ft na razdoblje koje nije duže od 3 minute.

▼M11

_____

▼M15

SPO.SPEC.PAR.125 Otpuštanje opasnog tereta

Neovisno o točki SPO.GEN.155, padobranci mogu izaći iz zrakoplova radi padobranske predstave nad gusto naseljenim područjima gradova i naselja ili iznad skupine ljudi na otvorenom uz nošenje dimnih uređaja koji su proizvedeni za tu svrhu.

▼M4

ODJELJAK 4.

Akrobatski letovi (ABF)

SPO.SPEC.ABF.100 Standardni operativni postupci

Standardni operativni postupci za akrobatske letove (ABF) navode:

(a) opremu koja se mora nositi, uključujući njezina operativna ograničenja i odgovarajuće unose u listi minimalne opreme (MEL);

(b) sastav letačke posade i stručnjaka zadataka i zahtjeve u pogledu njihovog iskustva;

(c) relevantno osposobljavanje članova posade i stručnjaka zadatka radi izvršavanja njihovih zadaća i kvalifikacije i određivanje osoba koje članovima posade i stručnjacima zadatka pružaju takvo osposobljavanje;

(d) odgovornosti i dužnosti članova posade i stručnjaka zadatka;

(e) potrebne kriterije izvedbenih značajki za provođenje akrobatskih letova;

(f) uobičajene, neuobičajene slučajeve i slučajeve nužde.

SPO.SPEC.ABF.105 Dokumenti, priručnici i informacije koje je potrebno imati

Sljedeće dokumente navedene u stavku SPO.GEN.140 točki (a) nije potrebno nositi tijekom akrobatskih letova:

(a) pojedinosti o planu leta, koji se predaje kontroli zračnog prometa ako postoje;

▼M4

(b) važeće i primjerene zrakoplovne karte za rutu/područje predloženog leta i za sve rute za koje se može razumno očekivati da bi se let mogao na njih preusmjeriti;

(c) informacije o postupcima i vizualnim signalima koje koriste zrakoplovi koji presreću i zrakoplovi koje su presretani; i

(d) informacije o službama za potragu i spašavanje za područje predviđenog leta.

SPO.SPEC.ABF.115 Oprema

Na akrobatske letove ne trebaju se primjenjivati sljedeći zahtjevi opreme:

(a) pribor prve pomoći kako je utvrđeno u stavku SPO.IDE.A.165 i stavku SPO.IDE.H.165;

(b) ručni aparat za gašenje požara kako je utvrđeno u stavku SPO.IDE.A.180 i SPO.IDE.H.180; i

(c) odašiljač signala s mjesta nesreće (ELT) ili osobni lokacijski uređaj (PLB) kako je utvrđeno u stavku SPO.IDE.A.190 i stavku SPO.IDE.H.190.

▼M15

ODJELJAK 5.

Probni letovi nakon održavanja

SPO.SPEC.MCF.100 Razine probnih letova nakon održavanja

Prije izvođenja probnog leta nakon održavanja operator određuje primjenjivu razinu takvog leta kako slijedi:

▼M16

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

▼M15

(b) probni let nakon održavanja razine B – za svaki probni let nakon održavanja koji nije probni let nakon održavanja razine A.

SPO.SPEC.MCF.105 Program leta za probni let nakon održavanja razine A

Prije izvođenja probnog leta nakon održavanja razine A kompleksnim zrakoplovom na motorni pogon operator izrađuje i dokumentira program leta.

SPO.SPEC.MCF.110 Priručnik za probni let nakon održavanja razine A

Operator koji izvodi probni let nakon održavanja razine A mora učiniti sljedeće:

(a) opisati te operacije i povezane postupke u operativnom priručniku iz točke ORO.MLR.100 Priloga III. ili u posebnom priručniku za probne letove nakon održavanja;

(b) prema potrebi ažurirati priručnik;

(c) obavijestiti uključeno osoblje o priručniku i njegovim izmjenama relevantnima za njihove dužnosti;

(d) nadležnom tijelu dostaviti priručnik i njegove ažurirane verzije.

▼M15

SPO.SPEC.MCF.115 Zahtjevi u pogledu letačke posade za probni let nakon održavanja razine A

(a) Operator odabire odgovarajuće članove letačke posade uzimajući u obzir kompleksnost zrakoplova i razinu probnog leta nakon održavanja. Pri odabiru članova letačke posade za probni let nakon održavanja razine A kompleksnim zrakoplovom na motorni pogon operator se mora pobrinuti za sljedeće:

1. da je glavni pilot završio tečaj osposobljavanja u skladu s točkom SPO.SPEC.MCF.120; ako je osposobljavanje provedeno u simulatoru, pilot izvodi barem jedan probni let nakon održavanja razine A kao nadzorni pilot ili promatrač prije nego što izvede probni let nakon održavanja kao glavni pilot;

2. da je glavni pilot odradio najmanje 1 000 sati leta na zrakoplovu iste kategorije kao zrakoplov kojim će se letjeti, od čega barem 400 sati kao glavni pilot u kompleksnom zrakoplovu na motorni pogon i barem 50 sati na tom konkretnom tipu zrakoplova.

Neovisno o prvom odlomku podpodtočki 2., ako operator uvede novi tip zrakoplova za svoje operacije i ocijeni kvalifikacije pilota u skladu s utvrđenim postupkom ocjenjivanja, može odabrati pilota koji ima manje od 50 sati iskustva na tom tipu zrakoplova.

(b) Pilotima koji imaju ovlaštenje za testno letenje u skladu s Uredbom (EU) br. 1178/2011 u potpunosti se priznaje tečaj osposobljavanja iz podtočke (a) podpodtočke 1. ove točke pod uvjetom da su završili potrebno početno i periodično osposobljavanje za upravljanje resursima posade u skladu s točkama ORO.FC.115 i ORO.FC.215 Priloga III.

(c) Glavni pilot ne izvodi probni let nakon održavanja razine A kompleksnim zrakoplovom na motorni pogon ako nije izveo let nakon održavanja razine A tijekom prethodnih 36 mjeseci.

(d) Skorašnje iskustvo kao glavni pilot na probnom letu nakon održavanja razine A stječe se nakon izvođenja probnog leta nakon održavanja razine A kao promatrač ili nadzorni pilot ili nakon izvođenja probnog leta nakon održavanja razine A u simulatoru kao glavni pilot.

SPO.SPEC.MCF.120 Tečaj osposobljavanja letačke posade za probne letove nakon održavanja razine A

(a) Tečaj osposobljavanja za probni let nakon održavanja razine A izvodi se u skladu s detaljnim programom.

(b) Letačko osposobljavanje na tečaju provodi se na jedan od sljedećih načina:

1. u simulatoru koji za potrebe osposobljavanja na odgovarajući način odražava reakciju zrakoplova i njegovih sustava na provjere koje se provode;

2. tijekom leta u zrakoplovu na kojem se demonstriraju tehnike probnog leta nakon održavanja.

(c) Tečaj osposobljavanja na jednoj kategoriji zrakoplova vrijedi za sve vrste zrakoplova te kategorije.

(d) Kad je riječ o zrakoplovu koji se upotrebljava za osposobljavanje i zrakoplovu kojim će se izvoditi probni let nakon održavanja, operator mora odrediti je li potrebno osposobljavanje o razlikama ili radi upoznavanja te opisati sadržaj takvog osposobljavanja.

▼M15

SPO.SPEC.MCF.125 Sastav posade i osobe u zrakoplovu

(a) Operator uspostavlja postupke za utvrđivanje potrebe za dodatnim stručnjacima zadatka.

(b) Za probni let nakon održavanja razine A operator u priručniku utvrđuje politiku za druge osobe u zrakoplovu.

(c) Pri probnom letu nakon održavanja razine A stručnjak zadatka ili dodatni pilot mora biti u kabini letačke posade kako bi pomogao članovima letačke posade, osim ako konfiguracija zrakoplova to ne dopušta ili ako operator može opravdati, na temelju radnog opterećenja članova letačke posade temeljenog na programu leta, da im nije potrebna dodatna pomoć.

SPO.SPEC.MCF.130 Simulirani neuobičajeni ili hitni postupci tijekom leta

Odstupajući od točke SPO.OP.185, stručnjak zadatka može se nalaziti u zrakoplovu na probnom letu nakon održavanja razine A ako je potreban za ispunjenje svrhe leta i ako je identificiran u programu leta.

SPO.SPEC.MCF.135 Ograničenja vremena leta i zahtjevi u pogledu odmora

Pri raspoređivanju članova posade za probne letove nakon održavanja operatori na koje se primjenjuje poddio FTL Priloga III. (dio-ORO) moraju poštovati odredbe tog poddijela.

SPO.SPEC.MCF.140 Sustavi i oprema

Ako je svrha probnog leta nakon održavanja provjera pravilnog funkcioniranja sustava ili opreme, taj se sustav ili oprema smatraju potencijalno nepouzdanima i stoga se prije leta moraju dogovoriti odgovarajuće mjere ublažavanja kako bi se rizici za sigurnost leta sveli na najmanju mjeru.

SPO.SPEC.MCF.145 Zahtjevi za uređaj za snimanje zvuka u pilotskoj kabini, uređaj za snimanje podataka o letu i snimanje podatkovnih veza za nositelje AOC-a

U slučaju probnog leta nakon održavanja zrakoplova koji se inače upotrebljava za operacije komercijalnog zračnog prijevoza odredbe o uređajima za snimanje zvuka u pilotskoj kabini (CVR), uređajima za snimanje podataka o letu (FDR) i uređajima za snimanje podatkovnih veza (DLR) iz Priloga IV. (dio-CAT) i dalje se primjenjuju.