

**976**

Na temelju članka 16. i članka 61. stavak (2) Zakona o upravi ("Službeni glasnik BiH", br. 32/02, 102/09 i 72/17), članka 14. stavak (1) Zakona o zrakoplovstvu Bosne i Hercegovine ("Službeni glasnik BiH", br. 39/09 i 25/18), generalni ravnatelj Direkcije za civilno zrakoplovstvo Bosne i Hercegovine donosi

**PRAVILNIK
O UTVRĐIVANJU TEHNIČKIH ZAHTJEVA I
UPRAVNIH POSTUPAKA U VEZI SA LETAČKIM
OPERACIJAMA**

Članak 1.

(Predmet i područje primjene)

- (1) Ovim pravilnikom utvrđuju se detaljna pravila:
 - a) za letačke operacije avionima i helikopterima, uključujući inspekcijske preglede na platformi koji se vrše na zrakoplovima operatora pod sigurnosnim nadzorom druge države kada slete na aerodrom koji se nalazi na području Bosne i Hercegovine;

- b) o uvjetima za izdavanje, održavanje, izmjenu, ograničavanje, suspendiranje ili ukidanje potvrda operatora zrakoplova iz točke e) alineja 1) i 2) ovog stavka osim za balone i jedrilice koji vrše operaciju komercijalnog zračnog prijevoza, privilegija i odgovornosti nositelja potvrda, kao i uvjeta pod kojima se operacije zabranjuju, ograničavaju ili su predmet određenih uvjeta u interesu sigurnosti letenja;
- c) o uvjetima i postupcima koji se odnose na izjavu operatora koji vrše 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 dostupnosti sredstava da izvršavaju odgovornosti koje su povezane sa operacijom zrakoplova i o nadzoru nad tim operatorima;
- d) o uvjetima pod kojima su određene visokorizične specijalizirane komercijalne operacije predmet odobravanja u interesu sigurnosti i o uvjetima za izdavanje, održavanje, izmjenu, ograničenje, suspendiranje ili ukidanje odobrenja;
- e) za projektiranje, proizvodnju, održavanje i operacije zrakoplova i na njihove motore, elise, dijelove, neugrađenu opremu i opremu za daljinsko upravljanje zrakoplovima ako zrakoplov jeste ili će biti:
- 1) registriran u državi članici, osim ako je i u mjeri u kojoj je država članica svoje odgovornosti na temelju Čikaške konvencije, prenijela na treću zemlju i zrakoplovom upravlja operator zrakoplova iz treće zemlje,
 - 2) registriran u trećoj zemlji i zrakoplovom upravlja operator zrakoplova koji je osnovan, ima prebivalište i/ili boravište ili glavno poslovno sjedište na području Bosne i Hercegovine.
- (2) Ovaj pravilnik se ne primjenjuje:
- a) na zrakoplove i njihove motore, propelere, dijelove, neugrađenu opremu i opremu za daljinsko upravljanje zrakoplovima dok pod kontrolom i odgovornošću Bosne i Hercegovine obavljaju vojne, carinske ili policijske aktivnosti, aktivnosti traganja i spašavanja, protupožarne aktivnosti, aktivnosti nadzora granice, aktivnosti obalske straže ili slične aktivnosti i usluge, koje u javnom interesu poduzima organ s javnim ovlaštenjima ili koje se poduzimaju u njegovo ime i osoblje i organizacije uključene u aktivnosti i usluge koje obavljaju ti zrakoplovi;
 - b) U vezi sa primjenom točke a) ovog stavka, nadležni organi Bosne i Hercegovine osiguravaju da se aktivnosti i usluge koje se izvode zrakoplovima iz točke a) ovog stavka provode poštujući sigurnosne ciljeve ovog pravilnika, i također osiguravaju da su ti zrakoplovi, prema potrebi, sigurno odvojeni od drugih zrakoplova.
- (3) Ovaj pravilnik se ne primjenjuje na operacije zračnim brodovima.
- (4) Ovaj pravilnik se ne primjenjuje na letačke operacije balonima i jedrilicama. Međutim, u odnosu na navedene letačke operacije koje se vrše balonima, osim vezanih balona na plin, i jedrilicama, primjenjuju se zahtjevi u vezi sa nadzorom iz članka 3. ovog pravilnika.
- (5) Ovim pravilnikom preuzimaju se odredbe Uredbe Komisije (EU) br. 965/2012 od 5. listopada 2012. godine o utvrđivanju tehničkih zahtjeva i upravnih postupaka u vezi sa letačkim operacijama u skladu sa Uredbom (EZ) br. 216/2008 Europskog parlamenta i Vijeća i odredbe Uredbe (EU) 2018/1139 Europskog parlamenta i Vijeća od 4. srpnja 2018. godine o zajedničkim pravilima u području civilnog zrakoplovstva i osnivanju Agencije Europske unije za sigurnost zračne plovitbe i izmjeni uredbi (EZ) br. 2111/2005, (EZ) br. 1008/2008, (EU) br. 996/2010, (EU) br. 376/2014 i direktiva 2014/30/EU i 2014/53/EU Europskog parlamenta i Vijeća i stavljanju van snage uredbi (EZ) br. 552/2004 i (EZ) br. 216/2008 Europskog parlamenta i Vijeća i Uredbe Vijeća (EEZ) br. 3922/91, odredbe koje se odnose na oblast letačkih operacija član 2. stav (1) točka (b)(i) i (ii), član 2. stav (3) točka (a), član 2. stav (3) druga rečenica iz točke (d), odredbe iz Poglavlja III – Materijalni zahtjevi, Odjeljak III – Letačke operacije i Aneks V.
- (6) Navođenje odredbi uredbe iz stavka (5) ovog članka vrši se isključivo u svrhu praćenja i informiranja o preuzimanju pravne tekovine Europske unije u zakonodavstvo Bosne i Hercegovine.

Članak 2. (Definicije)

- (1) Pojmovi koji se upotrebljavaju u ovom pravilniku imaju sljedeće značenje:
- a) **Avion** (airplane): zrakoplov pokretan motorom, nepomičnih krila, teži od zraka, koji uzgon u letu dobija dinamičkom reakcijom zraka na krilima;
 - b) **Helikopter** (helicopter): zrakoplov teži od zraka koji se u letu održava uglavnom reakcijom zraka na jedan ili više motorom pogonjenih rotora na pretežno vertikalnim osovinama;
 - c) **Balon** (balloon): zrakoplov sa posadom, lakši od zraka, koji nije pogonjen motorom, koji se u letu održava korištenjem plina koji je lakši od zraka ili plamenika u balonu, uključujući balone na plin, balone sa toplim zrakom, miješane balone i, iako su na motorni pogon, zračne brodove sa toplim zrakom;
 - d) **Jedrilica** (sailplane): zrakoplov teži od zraka koji se u zraku održava u letu dinamičkom reakcijom zraka na njene fiksne uzgonske površine krila i čiji slobodan let ne ovisi od motora;
 - e) **Operacija komercijalnog zračnog prijevoza** (commercial operation - CAT): svaka operacija zrakoplova za naknadu ili drugu protuvrijednost, koja je dostupna za javnost ili, ako nije dostupna za javnost koja se vrši na temelju ugovora između operatora i naručitelja, pri čemu naručitelj nema kontrolu nad operatorom;
 - f) **Vezani balon na plin** (tethered gas balloon): balon na plin sa sustavom vezivanja koji tijekom leta stalno drži balon pričvršćenim za fiksiranu točku;
 - g) **Avioni sa performansom klase B** (performance class B aeroplanes): avioni pokretani elisnim motorima sa najvećom dopuštenom operativnom konfiguracijom putničkih sjedala od devet ili manje i najveće dopuštene mase na polijetanju 5 700 kg ili manjom;
 - h) **Mjesto od javnog interesa** (public interest site - PIS): mjesto koje se isključivo koristi za operacije u svrhu javnog interesa;
 - i) **Operacija sa performansom klase 1** (operation in performance class 1): operacija kod koje u slučaju otkaza kritičnog motora helikopter može sletjeti unutar raspoložive duljine za prekinuto polijetanje ili sigurno nastaviti let do odgovarajućeg područja za slijetanje, u ovisnosti od trenutka kada je došlo do otkazivanja;
 - j) **Navigacija temeljena na performansama** (performance - based navigation - PBN): prostorna

- navigacija temeljena na zahtjevima performansi za zrakoplov koji leti duž ATS rute, po postupku instrumentalnog prilaza ili u određenom zračnom prostoru;
- k) **Operacija zračnog taksija** (air taxi operation): označava, u smislu ograničenja vremena trajanja leta i radnog vremena, operaciju neredovnog komercijalnog zračnog prijevoza, koja se vrši na zahtjev, avionom čiji najveći broj operativnih putničkih sjedala (MOPSC) iznosi 19 ili manje;
- l) **Specijalizirana operacija** (specialised operation): svaka operacija koja nije operacija komercijalnog zračnog prijevoza, pri kojoj se zrakoplov koristi za specijalizirane aktivnosti, poput poljoprivrede, građevinarstva, fotografiranja, premjera, osmatranja i patroliranja, reklamiranja iz zraka, probnih letova nakon održavanja;
- m) **Visokorizična komercijalna specijalizirana operacija** (high risk commercial specialised operation): svaka komercijalna specijalizirana operacija zrakoplovom izvršena iznad područja na kojem postoji vjerojatnoća da će u slučaju opasnosti doći do ugrožavanja sigurnosti trećih osoba na zemlji ili, ako to odredi nadležni organ, mjesta gdje se operacija vrši, svaka komercijalna specijalizirana operacija koja zbog svoje specifične prirode i lokalnog okruženja u kojoj se vrši predstavlja visok rizik, posebno za treće strane na zemlji;
- n) **Uvodni let** (introductory flight): svaka operacija uz naknadu ili drugu protuvrijednost koja se sastoji od kratkotrajnog leta koji obavlja odobrena organizacija za obuku s ciljem privlačenja novih polaznika ili novih članova ili organizacija osnovana radi promocije letačkog sporta ili rekreativnog letenja;
- o) **Natjecateljski let** (competition flight): svaka letačka aktivnost u kojoj se zrakoplov koristi za zrakoplovne trke ili natjecanja, kao i kad se zrakoplov koristi u svrhu vježbanja za zrakoplovne trke ili natjecanja i letenje do i od mjesta održavanja trka ili natjecanja;
- p) **Zrakoplovna priredba** (flying display): svaka letačka aktivnost koja se smišljeno izvodi kao zrakoplovna priredba ili radi zabave na najavljenom događaju otvorenom za javnost, uključujući i zrakoplov koji se koristi za uvježbavanje za zrakoplovnu priredbu, i za letove do i od mjesta održavanja najavljenog događaja;
- r) **Devijacija** (deviation): označava odstupanje od certifikacijskih zahtjeva (CS);
- s) **Država članica** (Member state) – označava svaku državu članicu EASA i Bosnu i Hercegovinu;
- t) **Treća zemlja** (Third Country): označava svaku državu osim države članice EASA i Bosne i Hercegovine;
- u) **Direkcija za civilno zrakoplovstvo Bosne i Hercegovine - BHDCA** (Bosnia and Herzegovina Directorate of Civil Aviation - BHDCA): Nadležna zrakoplovna vlast Bosne i Hercegovine (National Aviation Authority) / Državni nadzorni organ Bosne i Hercegovine (National Supervisory Authority) / Nadležni organ (Competent Authority) u čijoj su nadležnosti upravni, stručni i nadzorni poslovi iz oblasti zračnog prometa u Bosni i Hercegovini;
- v) **Komisija** (European Commission): Europska komisija;
- z) **Agencija** - Agencija Evropske unije za sigurnost zračne plovidbe - EASA (European Union Aviation Safety Agency – EASA);
- aa) **Certifikacija** (certification): označava postupak utvrđivanja usklađenosti podnositelja zahtjeva sa primjenljivim zahtjevima sadržanim u Zakonu o zrakoplovstvu Bosne i Hercegovine ("Službeni glasnik BiH", br. 39/09 i 25/18) i propisima donešenim na temelju tog zakona;
- bb) **Potvrda zračnog operatora** (Air operator certificate - AOC): je dokument koji izdaje BHDCA kojim se potvrđuje da zračni operator ispunjava propisane uvjete za obavljanje operacija komercijalnog zračnog prijevoza.
- (2) Dodatne definicije utvrđene su u Aneksu I, a za potrebe Aneksa II, Aneksa III, Aneksa IV, Aneksa V, Aneksa VI, Aneksa VII i Aneksa VIII ovog pravilnika.
- Članak 3.
(Sposobnosti nadzora)
- (1) BHDCA je nadležni organ za certifikaciju i nadzor osoba i organizacija koje su predmet odredbi Zakona o zrakoplovstvu Bosne i Hercegovine ("Službeni glasnik BiH", br. 39/09 i 25/18) i ovog pravilnika.
- (2) BHDCA ispunjava zahtjeve iz Aneksa II ovog pravilnika.
- (3) Ako Bosna i Hercegovina imenuje više od jednog subjekta za nadležnog organa sljedeći uvjeti su ispunjeni:
- a) uspostavlja se koordinacija između tih nadležnih organa tako da je svaki nadležni organ odgovoran za posebno određene zadatke i utvrđeno geografsko područje,
- b) uspostavlja se koordinacija između tih nadležnih organa kako bi se osigurao djelotvoran nadzor nad svim organizacijama i osobama koje su predmet ovog pravilnika i drugih propisa koji reguliraju ovu oblast.
- (4) Bosna i Hercegovina osigurava da BHDCA, odnosno nadležni organi koji su imenovani u skladu sa stavkom (3) ovog članka, imaju potrebne sposobnosti za osiguranje nadzora nad svim osobama i organizacijama koje su obuhvaćene njihovim programom nadzora, kao i dovoljne resurse za ispunjavanje zahtjeva iz ovog pravilnika.
- (5) Osoblje BHDCA, u skladu sa relevantnim odredbama propisa Bosne i Hercegovine koji definira sukob interesa i propisom kojim se utvrđuju način provođenja nadzora u civilnom zrakoplovstvu u Bosni i Hercegovini, ne vrši nadzor kada postoji dokaz da bi to moglo izravno ili neizravno rezultirati sukobom interesa, posebno ako je u pitanju obiteljski ili financijski interes.
- (6) Osoblje koje BHDCA ovlasti za vršenje zadataka certifikacije i/ili nadzora, ovlašteno je za vršenje najmanje sljedećih zadataka:
- a) pregled zapisa, podataka, postupaka i bilo kojeg drugog materijala relevantnog za obavljanje zadataka certifikacije i/ili nadzora;
- b) uzimanje preslika ili izvoda iz takvih zapisa, podataka, postupaka i drugog materijala;
- c) zahtijevanje usmenog objašnjenja na licu mjesta;
- d) pristup relevantnim prostorijama, operativnim površinama ili prijevoznim sredstvima;
- e) vršenje stručnog nadzora, istraga, procjena, inspekcija, uključujući inspeksijske preglede na platformi i nenajavljene inspekcije;
- f) poduzimanje ili pokretanje mjera prinudnog izvršenja, prema potrebi.
- (7) Zadaci iz stavka (6) ovog članka u Bosni i Hercegovini se provode u skladu sa odredbama propisa kojim se utvrđuje način provođenja nadzora u civilnom zrakoplovstvu Bosne i Hercegovine.

Članak 4.

(Inspeksijski pregledi na platformi)

Inspeksijski pregledi na platformi za zrakoplove operatora, koji su pod sigurnosnim nadzorom druge države članice ili treće zemlje, provode se u skladu sa Poddijelom RAMP Aneksa II ovog pravilnika.

Članak 5.

(Suradnja sa Agencijom)

Inspeksijske preglede na platformi, iz članka 4. ovog pravilnika, BHDCA vrši u skladu sa potpisanim Radnim dogovorom između Europske agencije za sigurnost zračne plovidbe Ministarstva komunikacija i prometa - Direkcije za civilno zrakoplovstvo Bosne i Hercegovine o prikupljanju i razmjeni informacija o sigurnosti zrakoplova koji koriste aerodrome Europske unije, aerodrome država koje nisu članice Europske unije a koje učestvuju u Programu EU SAFA (*Safety Assessment of Foreign Aircraft*) te aerodrome u Bosni i Hercegovini.

Članak 6.

(Bitni zahtjevi)

Operacije zrakoplova iz članka 1. stavak (1) točka e), osim zrakoplova na daljinsko upravljanje (dron), u skladu su sa Bitnim zahtjevima navedenim u Aneksu IX ovog pravilnika i, ako je to primjenjivo, u Aneksu kojim se definiraju Bitni zahtjevi za aerodrome propisa kojim se utvrđuju zahtjevi i upravni postupci u vezi sa aerodromima.

Članak 7.

(Operatori zrakoplova)

(1) Kako bi se osigurala usklađenost sa Bitnim zahtjevima iz članka 6. ovog pravilnika i uzimajući u obzir ciljeve, predmet i područje primjene utvrđene u članku 1. ovog pravilnika, a posebno prirodu i rizik predmetne aktivnosti, od operatora zrakoplova koji su uspostavljeni, imaju prebivalište/boravište ili glavno poslovno sjedište na području Bosne i Hercegovine može se zahtijevati, u skladu sa ovim pravilnikom, da:

- a) daju izjavu o vlastitoj sposobnosti i dostupnosti sredstva za ispunjenje odgovornosti koje su u vezi sa operacijama zrakoplova u skladu sa ovim pravilnikom i drugim propisima kojima se regulira ova oblast, ili
- b) nositelji su potvrde (AOC).
- (2) Potvrda iz stavka (1) ovog članka izdaje se na temelju zahtjeva kada je podnositelj zahtjeva dokazao svoju usklađenost sa ovim pravilnikom i drugim propisima kojima se regulira ova oblast kako bi se osigurala usklađenost sa Bitnim zahtjevima iz članka 6. ovog pravilnika.
- (3) U potvrdi iz stavka (1) ovog članka navode se privilegije dodijeljene operatoru zrakoplova. Potvrda se može izmijeniti i/ili dopuniti kako bi se privilegije dodale ili oduzele u skladu sa ovim pravilnikom i drugim propisima kojima se regulira ova oblast.
- (4) Potvrda iz stavka (1) ovog člana može se ograničiti, suspendirati ili ukinuti u skladu sa ovim pravilnikom i drugim propisima kojima se regulira ova oblast kada nositelj potvrde više nije usklađen sa pravilima i postupcima za izdavanje i održavanje takve potvrde.
- (5) Uzimajući u obzir ciljeve, predmet i područje primjene utvrđene u članku 1. ovog pravilnika a naročito prirodu i rizik predmetne aktivnosti, od operatora zrakoplova iz stavka (1) ovog članka može se zahtijevati, u skladu sa ovim pravilnikom i drugim propisima kojima se regulira ova oblast, da:

- a) ispunjava posebne zahtjeve pri sklapanju sporazuma o letovima pod zajedničkim kodom ili ugovora o zakupu,
- b) ispunjava posebne zahtjeve prilikom upravljanja zrakoplovom koji je registriran u trećoj zemlji,
- c) utvrde Listu minimalne opreme (MEL) ili ekvivalentan dokument koji predviđa operacije zrakoplova, pod određenim uvjetima, kada su određeni instrumenti, dijelovi opreme ili funkcije neispravni na početku leta.

(6) BHDCA osigurava da su operacije zrakoplova na letovima na području Bosne i Hercegovine, unutar tog područja ili iz njega, koje vrši operator zrakoplova koji je osnovan, ima prebivalište/boravište ili glavno mjesto poslovanja izvan tog područja, ali za koje države članice obavljaju funkcije i dužnosti države operatora u skladu sa Čikaškom konvencijom, kao i osoblje i organizacije uključene u te operacije, ispunjavaju razinu sigurnosti koja je ekvivalentna onoj razini sigurnosti koja je utvrđena ovim pravilnikom.

(7) Ako je predviđeno ovim pravilnikom i drugim propisima koji reguliraju ovu oblast, zrakoplovi su opremljeni neophodnom opremom i instrumentima povezanim sa sigurnošću koji su certificirani, ako se to zahtijeva, u skladu sa ovim pravilnikom, uključujući neke ili sve od sljedećih stavki:

- a) uređaje za snimanje podataka o letu,
- b) sredstva za praćenje položaja zrakoplova,
- c) sredstva za blagovremen prijenos podataka iz uređaja za snimanje podataka o letu u slučaju zrakoplova koji je u opasnosti, oslanjajući se na elektroničku komunikaciju u stvarnom vremenu ili druga odgovarajuća tehnička rješenja.

Članak 8.

(Letačke operacije)

- (1) Operatori izvode operacije avionom ili helikopterom samo za potrebe komercijalnog zračnog prijevoza (dalje u tekstu: CAT) samo kako je utvrđeno u Aneksu III i Aneksu IV ovog pravilnika.
- (2) Operatori koji vrše operacije komercijalnog zračnog prijevoza koje počinju i završavaju na istom aerodromu/istoj operativnoj površini, avionima sa performansom klase B ili nekompleksnim helikopterima, usklađeni su sa relevantnim odredbama Aneksa III i Aneksa IV ovog pravilnika.
- (3) Operatori su usklađeni sa relevantnim odredbama Aneksa V ovog pravilnika prilikom operacija:
 - a) aviona i helikoptera koji se upotrebljavaju za:
 - 1) operacije pri kojima se koristi navigacija temeljena na performansama (PBN);
 - 2) operacije u skladu sa specifikacijama minimalne navigacijske performanse (MNPS),
 - 3) operacije u zračnom prostoru sa smanjenim minimumom vertikalnog razdvajanja (RVSM),
 - 4) operacije u uvjetima smanjene vidljivosti (LVO) ili operacije sa dodatnim operativnim odobrenjima;
 - b) aviona i helikoptera koji se koriste za prijevoz opasnih roba (DG),
 - c) dvomotornih aviona koji se koriste za operacije sa produženim doletom (ETOPS) u komercijalnom zračnom prijevozu,
 - d) helikoptera koji se koriste za operacije komercijalnog zračnog prijevoza pomoću sistema za noćno osmatranje (NVIS);
 - e) helikoptera koji se koriste za operacije komercijalnog zračnog prijevoza uz korištenje helikopterske dizalice (HHO), i

- f) helikoptera koji se koriste za operacije komercijalnog zračnog prijevoza za hitnu medicinsku pomoć (HEMS),
- g) helikoptera koji se upotrebljavaju za operacije na moru (HOFO).
- (4) Operatori kompleksnih aviona i helikoptera na motorni pogon koji su uključeni u nekomercijalne operacije, izjavljuju da imaju sposobnost i sredstva za obavljanje svojih dužnosti u vezi sa operacijama zrakoplova i da upravljaju zrakoplovom u skladu sa odredbama iz Aneksa III i Aneksa VI ovog pravilnika. Umjesto navedenog, ovi operatori prilikom obavljanja nekomercijalnih specijaliziranih operacija koriste zrakoplov u skladu sa odredbama iz Aneksa III i Aneksa VIII ovog pravilnika.
- (5) Operatori aviona i helikoptera, koji nisu kompleksni avioni i helikopteri na motorni pogon koji vrše nekomercijalne operacije, uključujući i nekomercijalne specijalizirane operacije, koriste zrakoplov u skladu sa odredbama iz Aneksa VII ovog pravilnika.
- (6) Organizacije za obuku, koje imaju sjedište u Bosni i Hercegovini a odobrene su u skladu sa člankom 27. propisa kojim se utvrđuju tehnički zahtjevi i upravni postupci u vezi sa letačkim osobljem u civilnom zrakoplovstvu, ili imaju sjedište u nekoj drugoj državi članici, kada provode obuke za letenje ka, unutar ili izvan područja država članica, vrše operacije:
- a) kompleksnim avionima i helikopterima na motorni pogon u skladu sa odredbama iz Aneksa VI ovog pravilnika,
- b) ostalim avionima i helikopterima u skladu sa odredbama iz Aneksa VII ovog pravilnika.
- (7) Operatori koriste avion ili helikopter samo za potrebe komercijalnih specijaliziranih operacija u skladu sa zahtjevima iz Aneksa III i Aneksa VIII ovog pravilnika.
- (8) Letovi koji se obavljaju neposredno prije, tijekom ili odmah nakon specijaliziranih operacija i izravno su povezani sa tim operacijama, obavljaju se u skladu sa st. (4), (5) i (7) ovog članka, u ovisnosti od toga šta je primjenjivo. Osim članova posade zabranjeno je ukrcavati osobe koje nisu neophodne za let.
- Članak 9.
(Odstupanja)
- (1) Odstupajući od članka 8. ovog pravilnika, i ne dovodeći u pitanje Odjeljak P (Poddio P) iz referentnog aneksa propisa kojim se utvrđuje certifikacija plovodbenosti i ekološka certifikacija zrakoplova i zrakoplovnih proizvoda, dijelova i uređaja i certifikacija projektnih i proizvodnih organizacija o dozvoli za let, sljedeći letovi nastavljaju da se izvode u skladu sa zahtjevima koji su utvrđeni u propisima Bosne i Hercegovine, u kojoj operator ima glavno mjesto poslovanja, gdje ima sjedište ili prebivalište/boravište:
- a) letovi koji su povezani sa uvođenjem ili modifikacijom tipova aviona i helikoptera, a koje obavljaju organizacije za projektiranje ili proizvodnju u okviru svojih nadležnosti,
- b) letovi bez putnika ili tereta, pri kojima avion ili helikopter vrši prelet radi obnove, popravke, servisne provjere, inspekcije, isporuke, izvoza ili u slične svrhe, pod uvjetom da zrakoplov nije naveden u potvrdi zračnog operatora ili u izjavi.
- (2) Odstupajući od članka 5. st. (1) i (7) ovog pravilnika, operacije avionima i helikopterima, koji nisu kompleksni avioni i helikopteri na motorni pogon, mogu se provoditi sljedeće operacije u skladu sa Aneksom VII ovog pravilnika:
- a) letovi fizičkih osoba koje dijele trošak, pod uvjetom da se izravni trošak dijeli između svih osoba koje se nalaze u zrakoplovu, uključujući i pilota, a broj osoba koje dijele trošak je ograničen na šest;
- b) natjecateljski letovi ili zrakoplovne priredbe, pod uvjetom da je naknada ili druga vrijedna nagrada, koja se daje za takve letove, ograničena na pokrivanje izravnih troškova i proporcionalna godišnjim troškovima, kao i da nagrade nisu veće vrijednosti od one koju određuje BHDCA;
- c) uvodni letovi, letovi u svrhu bacanja padobranaca, vuča jedrilice ili akrobatski letovi koje obavlja organizacija za obuku koja ima glavno sjedište u Bosni i Hercegovini i koja je odobrena u skladu sa člankom 27. propisa kojim se utvrđuju tehnički zahtjevi i upravni postupci u vezi sa letačkim osobljem u civilnom zrakoplovstvu ili organizacija utemeljena s ciljem promocije letačkog sporta ili rekreativnog letenja, pod uvjetom da se zrakoplov koristi na temelju vlasništva ili zakupa bez posade, da se letom ne ostvaruje dobit koja se raspodjeljuje izvan organizacije, i da, u slučaju da su u te letove uključene osobe koje nisu članovi te organizacije, takvi letovi predstavljaju sporednu aktivnost te organizacije.
- (3) Postojeće helikopterske operacije do ili iz mjesta od javnog interesa (PIS) mogu se obavljati odstupajući od CAT.POL.H.225 Aneksa IV ovog pravilnika kada god veličina PIS, okolne prepreke ili helikopter ne dozvoljavaju usklađenost sa zahtjevima za operaciju sa performansom klase 1. Takve operacije se izvode pod uvjetima koje utvrđuje BHDCA.
- (4) Odstupajući od članka 8. stavak (4) ovog pravilnika, operatori kompleksnih aviona na motorni pogon sa najvećom certificiranom masom na polijetanju (MCTOM) od 5 700 kg ili manjom, opremljeni turboelislisnim motorima na motorni pogon, uljučeni u nekomercijalne operacije, izvode operacije ovim zrakoplovima u skladu sa Aneksom VII ovog pravilnika.
- (5) Odstupajući od članka 8. stavak (6) točka a) ovog pravilnika, organizacije za obuku provode letačku obuku kompleksnim avionima na motorni pogon čija najveća certificirana masa (MCTOM) na polijetanju iznosi 5 700 kg ili manje, opremljeni turboelislisnim motorima na motorni pogon, izvode operacije ovim zrakoplovima u skladu sa Aneksom VII ovog pravilnika.
- Članak 10.
(Potvrda zračnog operatora)
- (1) Potvrda zračnog operatora (AOC) koju je BHDCA izdala CAT operatoru aviona prije primjene ovog pravilnika u skladu sa Pravilnikom o utvrđivanju tehničkih zahtjeva i upravnih postupaka u vezi sa letačkim operacijama ("Službeni glasnik BiH", broj 45/17), ostaje na snazi do njene zamjene, a najkasnije 12 mjeseci od dana stupanja na snagu ovog pravilnika.
- (2) U periodu od 12 mjeseci od dana stupanja na snagu ovog pravilnika:
- a) operatori prilagođavaju na odgovarajući način svoje sustave upravljanja, programe obuke, postupke i priručnike, kako bi bili u skladu sa Aneksom III, Aneksom IV i Aneksom V ovog pravilnika;
- b) Važeći AOC se zamjenjuje AOC izdatim u skladu sa Aneksom II ovog pravilnika ukoliko ispunjavaju uvjete date ovim pravilnikom.
- (3) AOC koju je BHDCA izdala CAT operatorima helikoptera prije početka primjene ovog pravilnika, zamjenjuje se AOC

- usklađenim sa ovim pravilnikom, u skladu sa izvješćem o zamjeni koji izrađuje BHDCA.
- (4) Izvješće o zamjeni iz stavka (2) ovog članka opisuje:
- podzakonske propise u Bosni i Hercegovini na temelju kojih je izdat AOC;
 - opseg privilegija koje su date operatorima;
 - razlike između podzakonskih propisa u Bosni i Hercegovini na temelju kojih je AOC bio izdat i zahtjeva iz Aneksa III, Aneksa IV i Aneksa V ovog pravilnika, sa naznakom kako i kada će se od operatora zahtijevati da osiguraju potpunu usklađenost sa tim aneksima.
- (5) Izvješće o zamjeni uključuje preslike svih dokumenata potrebnih za dokazivanje elemenata navedenih u točki a), točki b) i točki c) stavka (3) ovog članka, uključujući preslike propisa i postupaka također iz stavka (3) ovog članka.

Članak 11.

(Ograničenja vremena letenja)

- Za operacije komercijalnog zračnog prijevoza primjenjuju se zahtjevi iz Poddijela o ograničenju vremena provedenog na letačkoj dužnosti i radnog vremena i zahtjeva u pogledu odmora (FTL) Aneksa III ovog pravilnika.
- Odstupajući od stavka (1) ovog članka, za operacije zračnog taksija, hitne medicinske pomoći i operacije komercijalnog zračnog prijevoza (CAT) avionima sa jednim pilotom primjenjuju se referentni zahtjevi navedeni u propisu kojim se uređuje dužina trajanja radnog vremena i vremena letenja u civilnom zrakoplovstvu Bosne i Hercegovine.
- Odstupajući od stavka (1) ovog članka, operatori čije je glavno poslovno sjedište u Bosni i Hercegovini, izvode operacije komercijalnog zračnog prijevoza helikopterima i operacije komercijalnog zračnog prijevoza jedrilicama u skladu sa zahtjevima navedenim u referentnim odredbama propisa kojim se uređuje dužina trajanja radnog vremena i vremena letenja u civilnom zrakoplovstvu Bosne i Hercegovine.
- Nekomercijalne operacije, uključujući nekomercijalne specijalizirane operacije kompleksnim avionima i helikopterima na motorni pogon, kao i komercijalne specijalizirane operacije avionima, helikopterima i jedrilicama ispunjavaju zahtjeve u pogledu ograničenja vremena letenja u skladu sa zahtjevima navedenim u referentnim odredbama propisa kojim se uređuje dužina trajanja radnog vremena i vremena letenja u civilnom zrakoplovstvu Bosne i Hercegovine, ako je glavno sjedište operatora, ili je osnovan ili ima prebivalište i/ili boravište na području Bosne i Hercegovine.

Članak 12.

(Lista minimalne opreme)

- Lista minimalne opreme (MEL), koju je prije primjene ovog pravilnika odobrila država operatora ili registra, smatra se odobrenim u skladu sa ovim pravilnikom i operator ih može i dalje upotrebljavati.
- Nakon stupanja na snagu ovog pravilnika, svaka promjena u MEL, iz stavka (1) ovog članka, za koju je utvrđena Glavna lista minimalne opreme (MMEL) u okviru podataka o operativnoj podobnosti u skladu sa propisom kojim se utvrđuje certifikacija plovidbenosti i ekološka certifikacija zrakoplova i zrakoplovnih proizvoda, dijelova i uređaja i certifikacija projektnih i proizvodnih organizacija, usklađena je sa ORO.MLR.105 Odjeljka 3 Aneksa III ovog pravilnika u roku od 12 mjeseci od dana stupanja na snagu ovog pravilnika.

- Svaka promjena MEL iz stavka (1) ovog članka za koju MMEL nije utvrđena u sklopu podataka o operativnoj podobnosti, provodi se i dalje u skladu sa MMEL koju je prihvatila država operatora ili registra, u oisnosti od toga šta je primjenjivo.

Članak 13.

(Obuka letačke i kabinske posade)

Operatori osiguravaju da članovi letačke i kabinske posade, koji već rade i završili su obuku u skladu sa poddijelovima FC i CC Aneksa III ovog pravilnika a koja nije obuhvatila obvezne elemente utvrđene u odgovarajućim podacima o operativnoj podobnosti, prođu obuku za te obvezne elemente u roku od 12 mjeseci od dana stupanja na snagu ovog pravilnika.

Članak 14.

(Zahtjevi za letačku posadu na probnim letovima nakon održavanja)

- Pilotu, koji je prije 25. rujna 2019. godine bio vođa zrakoplova na probnom letu nakon održavanja zrakoplova kategoriziranog kao razina A u skladu sa definicijom iz SPO.SPEC.MCF.100 iz Aneksa VIII ovog pravilnika, priznaje se da je bio vođa zrakoplova u skladu sa SPO.SPEC.MCF.115(a)(1) Aneksa VIII ovog pravilnika.
- U slučaju iz stavka (1) ovog članka, operator osigurava da se vođa zrakoplova obavijesti o svim razlikama utvrđenima između operativnih praksi koje su utvrđene prije 25. rujna 2019. godine i obveza predviđenih u Odjeljku 5 Poddijela E Aneksa VIII ovog pravilnika, uključujući one koje proizilaze iz povezanih postupaka koje je utvrdio operator.

Članak 15.

(Provjera)

- BHDCA provodi kontinuiranu provjeru provođenja važećih odredbi o ograničenjima vremena trajanja leta i radnog vremena i zahtjeva u pogledu vremena odmora sadržanih u Aneksu II i Aneksa III ovog pravilnika.
- Provjera uključuje naučno stručno mišljenje i temeljena je na operativnim podacima koje BHDCA prikuplja o operatorima, za čiji nadzor je nadležna, tijekom dužeg vremenskog perioda, nakon stupanja na snagu ovog pravilnika.
- Provjerom se procjenjuje utjecaj sljedećih elemenata na pažnju i spremnost članova posade zrakoplova:
 - dužnosti u trajanju više od 13 sati u najpovoljnijem dobu dana;
 - dužnosti u trajanju više od 10 sati u manje povoljnom dobu dana;
 - dužnosti u trajanju više od 11 sati za članove posade zrakoplova u nepoznatom stanju aklimatizacije;
 - dužnosti koje uključuju veliki broj sektora (više od šest);
 - vrijeme u pripravnosti, kao što su dežurstvo ili rezerva, poslije kojih slijede letačke dužnosti;
 - poremećaji u rasporedu.
- BHDCA provodi kontinuiranu provjeru provođenja važećih odredbi u pogledu programa podrške, psihološke procjene letačke posade i sistematskog i nasumičnog testiranja na psihoaktivne tvari kako bi se osigurala zdravstvena sposobnost članova letačke posade i članova kabinske posade iz aneksa II i IV ovog pravilnika.
- Provjera iz stavka (4) ovog članka uključuje primjenu relevantnog stručnog znanja i temelji se na podacima prikupljenima uz pomoć BHDCA i Agencije tijekom dužeg vremenskog perioda.

Članak 16.
(Načini usklađivanja)

BHDCA usvaja prihvatljive načine usklađivanja (AMC), certifikacijske zahtjeve (CS) i smjernice (GM) i donosi i odobrava alternativne načine usklađivanja za ovaj pravilnik u skladu sa odredbama propisa kojim se uređuju prihvatljivi i alternativni načini usklađivanja, certifikacijski zahtjevi, posebni uvjeti i smjernice.

Članak 17.
(Izuzeće i odstupanje)

Neovisno od članka 9. ovog pravilnika, BHDCA odobrava izuzeća i odstupanja od primjene ovog pravilnika u skladu sa propisom kojim se uređuje odobravanje izuzeća i odstupanja od primjene podzakonskih akata koje donosi Direkcija za civilno zrakoplovstvo Bosne i Hercegovine.

Članak 18.
(Obrasci)

Svi potrebni obrasci, koji se koriste u postupku certifikacije u skladu sa ovim pravilnikom, bit će dostupni na internet stranici BHDCA.

Članak 19.
(Neprimjenjive odredbe)

- (1) Neprimjenjive odredbe iz Uredbe komisije (EU) br. 965/2012 od 5. listopada 2012. godine o utvrđivanju tehničkih zahtjeva i upravnih postupaka u vezi sa letaćkim operacijama u skladu sa Uredbom (EZ) br. 216/2008 Europskog parlamenta i Vijeća i odredbe iz Poglavlja III, Odjeljka IV Uredbe (EU) 2018/1139 Europskog parlamenta i Vijeća od 4. srpnja 2018. godine o zajedničkim pravilima u području civilnog zrakoplovstva i osnivanju Agencije Europske unije za sigurnost zračne plovidbe i izmjeni uredbi (EZ) br. 2111/2005, (EZ) br. 1008/2008, (EU) br. 996/2010, (EU) br. 376/2014 i direktiva 2014/30/EU i 2014/53/EU Europskog parlamenta i Vijeća i stavljanju van snage uredbi (EZ) br. 552/2004 i (EZ) br. 216/2008 Europskog parlamenta i Vijeća i Uredbe Vijeća (EEZ) br. 3922/91 navedene su u Aneksu X ovog pravilnika.
- (2) Odredbe iz stavka (1) ovog članka primjenjuju se nakon završetka prvog prijelaznog perioda dok Bosna i Hercegovina ne ispuni sve uvjete određene u članku 2. stavak (1) Protokola II ECAA sporazuma.

Članak 20.
(Stavljanje propisa van snage)

- (1) Stupanjem na snagu ovog pravilnika prestaju da važe sljedeći propisi:
 - a) Pravilnik o uvjetima i načinu izdavanja potvrde zračnog operatora – AOC ("Službeni glasnik BiH", broj 51/04),
 - b) Pravilnik o komercijalnim operacijama zrakoplova ("Službeni glasnik BiH", broj 12/06),
 - c) Operativna naredba JAR OPS 1 ("Službeni glasnik BiH", broj 22/06),
 - d) Stupanjem na snagu ovog pravilnika prestaju da važe: članak 1. stavak (1) toč. a) i b), članak 4. stavak (3), čl. 8 i 9, Aneks IV Dodatka I, članak 1. stavak (1) toč. a) i b), članak 1. stavak (2) točka a), članak 8. Dodatka III, te odredbe iz Dodataka I i III koje se odnose na oblast letaćkih operacija Pravilnika o zajedničkim pravilima u području civilnog zrakoplovstva i nadležnostima

Europske agencije za sigurnost zračnog prometa ("Službeni glasnik BiH", broj 45/10).

- (2) Početkom primjene ovog pravilnika prestaje da važi Pravilnik o utvrđivanju tehničkih zahtjeva i upravnih postupaka u vezi sa letaćkim operacijama ("Službeni glasnik BiH", broj 45/17).

Članak 21.

(Stupanje na snagu)

- (1) Ovaj pravilnik stupa na snagu osam dana od dana objave u "Službenom glasniku Bosne i Hercegovine".
- (2) Ovaj pravilnik primjenjuje se istekom 12 mjeseci od dana stupanja na snagu.

Broj 1-3-02-2-408-5/22
9. prosinca 2022. godine
Banja Luka

Generalni ravnatelj
Čedomir Šušnjar, v. r.

ANEKS I⁴

DEFINICIJE TERMINA KOJI SE UPORABLJAVAJU U ANEKSIMA II DO VIII

Za potrebe ovog pravilnika primjenjuju se sljedeće definicije:

- (1) "raspoloživa duljina za ubrzanje i zaustavljanje – ASDA (accelerate-stop distance available)" je dostupni dio poletno-sletne staze za polijetanje plus duljina poletno-sletne staze za zaustavljanje, ako postoji;
- (2) "prihvatljivi načini usklađivanja – AMC (Acceptable Means of Compliance)" su neobvezujući standardi, koje je donijela Agencija i BHDCA preuzela propisom kojim se uređuju prihvatljivi i alternativni načini usklađivanja, certifikacijski zahtjevi, posebni uvjeti i smjernice, za opisivanje načina za uspostavljanje usklađenosti sa propisima koje donosi BHDCA na temelju Aneksa I ECAA sporazuma;
- (3) "kontrolna lista za prihvaćanje (acceptance checklist)" je dokument koji se koristi kao pomoć prilikom pregleda vanjskog izgleda pakiranja sa opasnom robom i pripadajućih dokumenata kako bi se utvrdilo jesu li ispunjeni svi odgovarajući zahtjevi;
- (4) "odgovarajući aerodrom (adequate aerodrome)" je aerodrom na kojem zrakoplov može izvoditi operacije, vodeći računa o primjenjivim zahtjevima u pogledu performansi i karakteristikama poletno-sletne staze;
- (5) za potrebe razvrstavanja putnika:
 - (a) "odrasli (adult)" su osobe starosti od 12 godina i više;
 - (b) "dijete/djeca (child/children)" su osobe koja su starosti od dvije godine i više, ali koje su mlađe od 12 godina;
 - (c) "malo dijete (infant)" su osobe mlađe od dvije godine.
- (6) "operativni minimumi aerodroma (aerodrome operating minima)" su granice upotrebljivosti aerodroma za:
 - (a) polijetanje izraženo u smislu vidljivosti duž poletno-sletne staze (RVR) i/ili vidljivosti i, ako je potrebno, gornje granice;
 - (b) slijetanje u operacijama 2D instrumentalnog prilaza, izraženo u smislu vidljivosti i/ili RVR, minimalne visine spuštanja (MDA/H) i, ako je potrebno, gornje granice;
 - (c) slijetanje u operacijama 3D instrumentalnog prilaza, izraženo u smislu vidljivosti i/ili RVR i visine/apsolutne visine odluke (DA/H), ovisno od vrste i/ili kategorije operacija;

⁴ Forma i unutarnja podjela Aneksa I do Aneksa IX dati su u izvornom obliku (korištena verzija na engleskom jeziku) i na latiničnom pismu s ciljem lakšeg referiranja na iste.

- (7) "let pomoću sustava za noćno osmatranje – NVIS (aided night vision imaging system)" je, u slučaju NVIS operacija, dio leta koji se obavlja noću, prema pravilima za vizualno letenje (VFR), (NVG);
- (8) "zrakoplov (aircraft)" je naprava koja se održava u atmosferi zbog reakcija zraka, osim reakcije zraka koji se odbija od površinu zemlje;
- (8a) "praćenje zrakoplova (aircraft tracking)" je postupak koji se provodi na zemlji da se održe i ažuriraju, u standardiziranim intervalima, podaci o četvorodimenzionalnoj poziciji svakog pojedinačnog zrakoplova u letu;
- (8b) "sustav za praćenje zrakoplova (aircraft tracking system)" je sustav koji je temeljen na praćenju zrakoplova sa ciljem utvrđivanja abnormalnih dešavanja tijekom leta i pruža upozorenje;
- (8c) "alternativni aerodrom (alternate aerodrome)" je prikladan aerodrom prema kojem zrakoplov može nastaviti da leti ako postane nemoguće ili nepreporučljivo nastaviti let ili sletjeti na predviđeni aerodrom, a na kojem su zrakoplovu dostupne neophodne usluge i oprema, na kojem se mogu ispuniti zahtjevi u pogledu performansi zrakoplova, i koji u očekivano vrijeme korištenja radi; "alternativni aerodrom" uključuje sljedeće:
- (a) "alternativni aerodrom za polijetanje (take-off alternate aerodrome)" je alternativni aerodrom na koji bi zrakoplov mogao sletjeti ako postane potrebno nedugo nakon polijetanja i nije moguće koristiti aerodrome odlaska;
- (b) "alternativni aerodrom na ruti – ERA (en-route alternate (ERA) aerodrome)" je alternativni aerodrom na koji bi zrakoplov mogao sletjeti ako skretanje postane neophodno dok se nalazi na ruti;
- (c) "alternativni aerodrom na ruti za gorivo/energiju (ERA za gorivo/energiju) (en route alternate (ERA) aerodrome)" je ERA aerodrom koji se zahtijeva u fazi planiranja leta za potrebe u izračunavanju goriva/energije;
- (d) "alternativni odredišni aerodrom (destination alternate aerodrome)" je alternativni aerodrom na koji bi zrakoplov mogao sletjeti ako postane nemoguće ili nepreporučljivo sletjeti na predviđeni aerodrom;
- (9) "alternativni načini usklađivanja – AltMoC (Alternative means of compliance)": označava one načine usklađivanja koji pružaju alternativu postojećim prihvatljivim načinima usklađivanja ili one kojima se predlažu novi načini za uspostavljanje usklađenosti sa propisima koje donosi BHDCA na temelju Aneksa I ECAA sporazuma, a za koje EASA nije donijela AMC;
- (10) "sprečavanje zaledivanja (anti-icing)": u slučaju postupaka na zemlji, označava postupak kojim se osigurava zaštita od stvaranja mraza ili leda i nakupljanja snijega na tretiranim površinama zrakoplova tijekom ograničenog vremenskog perioda (vrijeme zaštite);
- (11) /
- (12) "član kabinske posade (cabin crew member)" je odgovarajuće osposobljeni član posade, koji nije član letачke ili tehničke posade, a kome je operator dodijelio obavljanje dužnosti u vezi sa sigurnošću putnika i leta tijekom operacije zrakoplova;
- (13) /
- (14) /
- (16) /
- (17) "kategorija A koja se odnosi na helikoptere (category A with respect to helicopters)" je višemotorni helikopter projektiran tako da ima mogućnost izolacije motora i sustava, utvrđenim u primjenjivim certifikacijskim zahtjevima o plovidbenosti i koji može da se koristi uz uporabu podataka za polijetanje i slijetanje planiranim u slučaju otkaza kritičnog motora uz osiguranu odgovarajuće određenu površinu i odgovarajuće performanse za nastavak sigurnog leta ili sigurnog prekinutog polijetanja u slučaju otkaza motora;
- (18) "kategorija B koja se odnosi na helikoptere (category B with respect to helicopters)" je jednomotorni ili višemotorni helikopter koji ne ispunjava standarde kategorije A. Helikopteri kategorije B nemaju garantiranu mogućnost da nastave siguran let u slučaju otkaza motora, i pretpostavlja se da će doći do neplaniranog slijetanja;
- (18a) "gornja granica baze oblaka (ceiling)" je visina donje granice najnižeg sloja oblaka iznad zemlje ili vode ispod 6 000 m (20 000 ft) koji pokriva više od polovine neba;
- (19) certifikacijski zahtjevi (Certification Specifications – CS) označava tehničke standarde koje donosi Agencija, u kojima se navode načini za dokazivanje usklađenosti sa propisima koje donosi BHDCA na temelju Aneksa I ECAA sporazuma, a koje organizacija može da koristi u svrhu certifikacije. CS može postati obvezujući za organizaciju kao dio dogovorene osnove za certifikaciju;
- (20) "kruženje (circling)" je vizualna faza operacije kružnog prilaza;
- (20a) "operacija kružnog prilaza (circling approach operation)" je operacija instrumentalnog prilaza Tipa A kako bi se zrakoplov doveo u položaj za slijetanje na poletno-sletnu stazu/područje završnog prilaza i polijetanja (FATO) koja nije odgovarajuće smještena za prilaz iz pravca;
- (21) "pretpolje (clearway)" je određena pravokutna površina na kopnu ili vodi pod nadzorom nadležnog subjekta, odabrana ili pripremljena kao prikladna površina iznad koje avion može izvesti dio svog početnog penjanja do određene visine;
- (22) "baza oblaka (cloud base)" je visina baze najnižeg posmatranog 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 razine mora;
- (22a) "uređaj za snimanje zvuka u pilotskoj kabini – CVR (cockpit voice recorder - CVR)" je 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 letачke posade;
- (23) "letovi pod zajedničkim kodom (code share)" je sporazum na temelju koga operator postavlja svoju oznaku na let koji obavlja drugi operator, i prodaje i izdaje karte za taj let;
- (23a) "kompetencija (competency)" je dimenzija ljudskih mogućnosti koja se upotrebljava za pouzdano predviđanje uspješnih rezultata na radnom mjestu i koja se manifestuje i promatra kroz ponašanje kojim se mobilizuju relevantna znanja, vještine i stavovi za izvršavanje aktivnosti ili zadataka pod određenim uvjetima;
- (23b) "obuka na temelju kompetencija (competency-based training)" je program procjene i obuke koje karakterišu usmjerenost na mogućnosti, naglasak na standardima mogućnosti i njihovo mjerenje i razvoj obuke u skladu sa utvrđenim standardima mogućnosti;
- (23c) "okvir kompetencija (competency framework)" je ukupan skup utvrđenih kompetencija koje su razvijene, uvježbane i procijenjene u operatorovom programu obuke koji se temelji na dokazima, primjenom scenarija koji su relevantni za operacije i koji je dovoljno opsežan kako bi

- se pilot pripremio za predviđene i nepredviđene prijetnje i greške;
- (24) "gusto naseljeno područje (congested area)" je, u odnosu na mjesto, grad ili naselje, bilo koje područje koje se većinom koristi za stambene, poslovne ili rekreacijske svrhe;
- (25) "kontaminirana poletno-sletna staza (contaminated runway)" je poletno-sletna staza čiji je znatan dio površine (bilo u izoliranim dijelovima ili izvan njih) unutar korištene duljine i širine pokriven jednom ili sa više tvari navedenih u deskriptorima površine poletno-sletne staze;
- (26) "gorivo/energija za izvanredne situacije (contingency fuel/energy)" je gorivo/energija koji se zahtijevaju kao nadoknada za nepredviđene faktore koji bi mogli utjecati na potrošnju goriva/energije do određene aerodroma;
- (27) "završni prilaz uz stalno spuštanje – CDFA (continuous descent final approach)" je tehnika usklađena sa postupcima stabilnog prilaza, za izvođenje završnog prilaznog segmenta (FAS) postupka nepreciznog instrumentalnog prilaza (NPA) stalnim spuštanjem, bez horizontalnog leta, sa apsolutne visine/visine koja je jednaka ili veća od fiksne apsolutne visine/visine završnog prilaza:
- (a) za operacije prilaza iz pravca, do točke koja je približno 15 m (50 ft) iznad praga sletne staze ili točke na kojoj počinje manevravanje ravnjanja; ili
- (b) za operacije kružnog prilaza, do dostizanja MDA/H ili apsolutne visine/visine manevra vizualnog letenja;
- (28) "preračunata meteorološka vidljivost – SMV (converted meteorological visibility)" je vrijednost koja je jednaka RVR koja je izvedena iz objavljene meteorološke vidljivosti;
- (29) "član posade (crew member)" je osoba koju je operator odredio za obavljanje dužnosti u zrakoplovu;
- (30) "kritične faze leta aviona (critical phases of flight)" su zalet za polijetanje, uzletna putanja leta, završni prilaz, neuspjeli prilaz, slijetanje, uključujući usporavanje i bilo koje druge faze leta koje odredi vođa zrakoplova ili kapetan;
- (31) "kritične faze leta helikoptera (critical phases of flight)" su voženje, lebdenje, polijetanje, završni prilaz, neuspjeli prilaz, slijetanje i bilo koje druge faze leta koje odredi vođa zrakoplova ili kapetan;
- (31a) "tekući/važeći plan za gorivo/energiju (current fuel/energy scheme)" je odobreni plan za gorivo/energiju koji trenutno koristi operator;
- (33) "opasna roba – DG (dangerous goods)" su predmeti ili materije koje mogu predstavljati značajan rizik za zdravlje, sigurnost, imovinu ili okolinu i koji se nalaze na spisku opasnih roba u tehničkim uputama ili su klasificirani u skladu sa tim uputama;
- (34) "nesreća sa opasnom robom (dangerous goods accident)" je događaj povezan sa zračnim prijevozom opasne robe, koji ima za posljedicu smrt ili ozbiljnu ozljedu osoba ili veliku materijalnu štetu;
- (35) "incident sa opasnom robom (dangerous goods incident)" je:
- (a) događaj povezan sa zračnim prijevozom opasne robe, osim nesreće sa opasnom robom, koji se ne mora obavezno 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) svaki događaj povezan sa prijevozom opasne robe, koji ozbiljno ugrozi zrakoplov i osobe u zrakoplovu;
- (35a) "apsolutna visina odluke - DA (decision altitude DA) i visina odluke - DH (decision height DH) je određena apsolutna visina ili visina u operacijama 3D instrumentalnog prilaza pri kojoj se mora pokrenuti postupak neuspjelog prilaza ako nije utvrđena zahtijevana vizualna referenca za nastavak prilaza;
- (36) "odležavanje (de-icing)", u slučaju postupaka na zemlji, označava postupak kojim se mraz, led, snijeg ili bljuzgavica uklanjaju sa zrakoplova kako bi se osigurale čiste površine;
- (37) "određena točka poslije polijetanja (defined point after take-off – DPATO)" je točka u fazi polijetanja i fazi početnog penjanja, prije koje helikopter nije u mogućnosti da sigurno nastavi let pri otkazu kritičnog motora, i može biti potrebno prisilno slijetanje;
- (38) "određena točka prije slijetanja (defined point before landing – DPLB)" je točka u fazi prilaza i slijetanja, nakon koje helikopter nije u mogućnosti da sigurno nastavi let pri otkazu kritičnog motora, i može biti potrebno prisilno slijetanje;
- (39) "duljina DR (distance – DR)" je horizontalna udaljenost koju je prešao helikopter od kraja raspoložive duljine za polijetanje;
- (40) "ugovor o zakupu zrakoplova bez posade (dry lease agreement)" je ugovor između poduzeća na temelju koga se zrakoplov koristi u skladu sa potvrdom (AOC) operatora zrakoplova zakupca ili, u slučaju komercijalnih operacija koje nisu komercijalni zračni prijevoz, pod odgovornošću zakupca;
- (41) "suha operativna masa (dry operating mass)" je ukupna masa zrakoplova spremnog za određenu vrstu operacije, bez iskoristivog goriva i putnog tereta;
- (42) "suha poletno-sletna staza (dry runway)" je poletno-sletna čija površina nije vidljivo mokra i koja nije kontaminirana unutar područja koje je predviđeno za uporabu;
- (42a) "aplikacija EFB (EFB application)" je softverska aplikacija ugrađena na platformu baze EFB koja pruža jednu ili više specifičnih operativnih funkcija koje podržavaju letačke operacije;
- (42b) "hosting platforma EFB (EFB host platform)" je hardverska oprema koja sadrži računalne kapacitete i osnovni softver, uključujući operativni sustav i ulazno-izlazni softver;
- (42c) "sustav EFB (EFB system)" je hardverska oprema (uključujući sve baterije/akumulatore, opremu za povezivanje, ulazno-izlazne komponente) i softver (uključujući baze podataka i operativni sustav) koji su potrebni za rad planiranih aplikacija EFB;
- (42d) "modul za EBT (EBT module)" je kombinacija lekcija na potvrđenom simulatoru leta za obuku u okviru trogodišnjeg perioda ponavljajuće procjene i periodične obuke;
- (43) "zrakoplov ELA1 (ELA1 aircraft)" je sljedeći europski laki zrakoplov sa posadom:
- (a) avion čija je najveća dopuštena masa na polijetanju (MTOM) 1 200 kg ili manja, koji nije razvrstan kao kompleksni zrakoplov na motorni pogon;
- (b) jedrilica ili jedrilica sa pomoćnim motorom čiji je MTOM 1 200 kg ili manje;
- (c) balon sa najvećom projektiranom količinom plina za podizanje balona ili toplim zrakom zapremine do 3 400 m³ za balone na topli zrak, 1 050 m³ za balone na plin i 300 m³ za vezane balone;
- (44) "zrakoplov ELA2 (ELA2 aircraft)" je sljedeći europski laki zrakoplov sa posadom:
- (a) avion čija je najveća dopuštena masa na polijetanju (MTOM) 2 000 kg ili manje koji nije klasificiran kao kompleksni zrakoplov na motorni pogon;
- (b) jedrilica ili jedrilica sa 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, projektiran za

- prijevoz ne više od dvije osobe u njemu i kog ne pokreće turbina i/ili raketni motori; ograničen na dnevne VFR operacije;
- (44a) "elektronički uređaj letačke posade – EFB (electronic flight bag)" je elektronički informacijski sustav koji se sastoji od opreme i aplikacija za letačku posadu koje omogućavaju čuvanje, ažuriranje, prikazivanje i obradu funkcija EFB za podršku letačkim operacijama ili dužnostima;
- (45) "uzdignuto područje završnog prilaza i polijetanja - uzdignuti FATO (elevated final approach and take-off area)" je FATO koji je uzdignut najmanje tri metra iznad površine koja ga okružuje;
- (45a) "izlaz u slučaju opasnosti (emergency exit)" je 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, na primjer otvor u kabini letačke posade i izlaz u repnom dijelu aviona;
- (46) "sustav poboljšane letačke vidljivosti EFVS (enhanced flight vision system)" je elektroničko sredstvo kojim se u realnom vremenu letačkoj posadi osigurava senzorski ili poboljšan prikaz topografije vanjskog prizora (prirodna ili vještačka obilježja mjesta ili područja, posebno tako da se pokažu njihovi relativni položaji i nadmorska visina) korištenjem slikovnih senzora; EFVS je integriran sa sustavom za navođenja leta i prikazan na zaslonu u visini glave ili na ekvivalentnom zaslonu; ako je EFVS certificiran u skladu sa primjenjivim zahtjevima za plovidbenost i ako operator ima posebno odobrenje (prema potrebi), može se koristiti za operacije EFVS i može omogućiti operacije sa operativnim odobrenjima;
- (46a) "operacija EFVS (EFVS operation)" je operacija u kojoj uvjeti vidljivosti zahtijevaju uporabu EFVS umjesto prirodnog prikaza kako bi se izvršio prilaz ili slijetanje, utvrdile potrebne vizualne reference ili izvelo rulanje;
- (46b) "operacija EFV 200 (EFVS 200 operation)" je operacija sa operativnim odobrenjem u kojoj uvjeti vidljivosti zahtijevaju uporabu EFVS do 200 ft iznad praga FATO ili poletno-sletne staze. Od te točke do kopna, upotrebljava se prirodni prikaz. RVR nije manji od 550 m;
- (47) "sustav poboljšane vidljivosti – EVS (enhanced vision system) je elektroničko sredstvo kojim se u realnom vremenu letačkoj posadi osigurava prikaz topografije stvarnog vanjskog prizora (prirodna ili vještačka obilježja mjesta ili područja, posebno tako da se pokažu njihovi relativni položaji i nadmorska visina) korištenjem slikovnih senzora;
- (47a) "upis (enrolment)" je administrativna radnja koju provodi operator ako pilot učestvuje u operatorovom programu EBT;
- (47b) "upisani pilot (enrolled pilot)" je pilot koji učestvuje u EBT programu periodičnih obuka;
- (47c) "ekvivalentnost prilaza (equivalency of approaches)" su svi prilazi koji dodatno opterećuju stručnu posadu neovisno od toga koriste li se u modulima EBT;
- (47d) "ekvivalentnost neispravnosti (equivalency of malfunctions)" su sve neispravnosti koje dodatno opterećuju stručnu posadu neovisno od toga koriste li se u modulima EBT;
- (47e) "faza evaluacije (evaluation phase)" je jedna od faza modula EBT, odnosno scenarij leta usmjeren na linijsko letenje, reprezentativan za okruženje operatora tijekom kojeg dolazi do jednog ili više događaja koji služe za evaluaciju ključnih elemenata definiranog okvira kompetencija;
- (47f) "obuka koje se temelji na dokazima (evidence-based training - EBT)" je procjena i obuka na temelju operativnih podataka koje karakteriše razvoj i procjena ukupne sposobnosti pilota u nizu kompetencija (okvir kompetencija), a ne mjerenje uspješnosti u pojedinačnim događajima ili manevrima;
- (48) "područje završnog prilaza i polijetanja - FATO (final approach and take-off area)" je definirano područje za operacije helikoptera, iznad kojeg se dovršava završna faza prilaza do lebdenja ili slijetanje i sa kojeg započinje polijetanje. Za helikoptere koji lete u kategoriji performansi klase 1, ova definirana površina uključuje raspoloživu površinu za prekinuto polijetanje;
- (48a) "član letačke posade (flight crew member)" je član posade koji posjeduje odgovarajuću dozvolu zadužen za poslove bitne za upravljanje zrakoplovom tijekom trajanja letačke dužnosti;
- (48b) "segment završnog prilaza FAS (final approach segment)" je segment postupka instrumentalnog prilaza (IAP) u kojem se postiže poravnanje i spuštanje za slijetanje;
- (49) "praćenje podataka o letu - FDM (flight data monitoring)" je proaktivna uporaba digitalnih podataka o letu u svakodnevnim operacijama radi povećanja sigurnosti u zrakoplovstvu, a ne u svrhu kažnjavanja;
- (49a) "službenik za letačke operacije (flight operations officer)" ili "dispečer letova (flight dispatcher)" je osoba koju je operator imenovao za kontrolu i nadzor letačkih operacija, a koja ima odgovarajuće kvalifikacije i koja pruža pomoć i obavještava vođu zrakoplova i/ili mu pomaže u sigurnom izvođenju leta;
- (49b) "uređaj za snimanje podataka o letu - FDR (flight data recorder)" je uređaj za snimanje leta zaštićen u slučaju rušenja koji iz više kombiniranih izvora podataka prikuplja i snima parametre o stanju i performansama zrakoplova;
- (49c) "uređaj za snimanje leta (flight recorder)" je svaka vrsta uređaja za snimanje koji je ugrađen u zrakoplov kako bi olakšao sigurnosne istrage o nesreći ili incidentu;
- (49d) "tok/slijed leta (flight following)" je vođenje zapisa poruka o polasku i dolasku u stvarnom vremenu koje provodi operativno osoblje kako bi osiguralo da se let izvodi i da je zrakoplov sletio na određeni aerodrom ili alternativni aerodrom;
- (49e) "praćenje leta (flight monitoring)" je dodatni zahtjev uz one utvrđene za tok/slijed leta:
- operativno praćenje letova od odlaska tijekom svih faza leta koje vrši odgovarajuće kvalificirano osoblje operativne kontrole;
 - razmjena svih dostupnih i relevantnih sigurnosnih informacija između osoblja operativne kontrole na zemlji i letačke posade; i
 - pomoć u kritičnoj situaciji letačkoj posadi u slučaju opasnosti ili kada je u pitanju zrakoplovna sigurnost tijekom leta ili na zahtjev letačke posade;
- (50) "simulator leta za obuku – FSTD (flight simulation training device)" je uređaj za obuku koji je:
- u slučaju aviona, simulator cijelog leta (FFS), uređaj za obuku za letenje (FTD), uređaj za obuku za letne i navigacijske postupke (FNPT) ili uređaj za obuku za osnovno instrumentalno letenje (BIDT);
 - u slučaju helikoptera, simulator cijelog leta (FFS), uređaj za obuku za letenje (FTD) ili uređaj za obuku za letne i navigacijske postupke (FNPT);
- (50a) "vrijeme provedeno na letu (flight time)" je:

- (a) za avione, ukupno vrijeme od trenutka kada se avion prvi put pokrene u svrhu polijetanja do trenutka kada se avion zaustavi na kraju leta;
- (b) za helikoptere, ukupno vrijeme od trenutka kada se rotor helikoptera počne okretati do trenutka kada se helikopter zaustavi na kraju leta, i okretanje rotora prestane;
- (50b) "nadzor leta (flight watch)" je, uz sve elemente definirane za "praćenje leta", aktivni nadzor leta koji vrši odgovarajuće kvalificirano osoblje operativne kontrole tijekom svih faza leta kako bi se osiguralo da let slijedi svoju propisanu rutu bez neplaniranih odstupanja, preusmjeravanja ili kašnjenja;
- (52) "sustav slijetanja GBAS (GLS) (GBAS landing system)" je sustav za prilaz i slijetanje koji koristi informacije zemaljskog sustava za poboljšanje satelitskog signala GNSS (GNSS/GBAS) za navođenje zrakoplova na temelju njegovog bočnog i vertikalnog GNSS položaja. Za nagib završnog prilaza upotrebljava referencu geometrijske visine;
- (52a) "produžavanje/produžiti na drugi krug (go-around)" je prijelaz sa operacije prilaza na stabilizirano penjanje. To uključuje manevre koji se izvode na ili iznad MDA/H ili DA/H, ili ispod DA/H (prekinuta slijetanja);
- (53) "osoblje zemaljskih hitnih službi (ground emergency service personnel)" je sve osoblje koje u slučajevima opasnosti pruža pomoć na zemlji (kao što su policajci, vatrogasci, itd.), koje je uključeno u hitnu medicinsku pomoć helikopterom (HEMS) i čije su zadaci na bilo koji način povezani sa helikopterskim operacijama;
- (54) "prizemljenje (grounding)" je službena zabrana polijetanja zrakoplova i poduzimanje mjera potrebnih za zadržavanje zrakoplova na zemlji;
- (55) "sustav za navođenje pri slijetanju u visini glave (čeonni sistem) - HUDLS (head-up display landing system)" je ukupan 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), prilaza i slijetanja (i rulanja, ako je primjenjivo), ili produžavanje na drugi krug. On uključuje sve senzore, računala, izvore napajanja, indikatore i kontrole;
- (58) "član posade u operacijama helikopterom uz korištenje helikopterske dizalice - HHO (helicopter hoist operation)" je član tehničke posade koji obavlja dodijeljene zadatke koji se odnose na operacije sa dizalicom;
- (59) "helikopterska platforma (helideck)" je FATO smješten na plutajućoj ili fiksnoj površini na moru;
- (60) "član posade HEMS (HEMS crew member)" je član tehničke posade koji je određen za let HEMS u svrhu pružanja pomoći svakoj osobi kojoj je potrebna medicinska pomoć koja se pruža u helikopteru, i koji pomaže pilotu tijekom obavljanja zadataka,
- (61) "let HEMS (HEMS flight)" je let helikopterom koji se obavlja na temelju odobrenja za HEMS, čija je svrha pružanje hitne medicinske pomoći, kada je neophodan trenutni i hitan prijevoz:
- (a) medicinskog osoblja;
- (b) medicinskih potrepština (oprema, krv, organi, lijekovi); ili
- (c) bolesnih ili ozlijeđenih osoba i drugih izravno uključenih osoba;
- (62) "operativna baza HEMS (HEMS operating base)" je aerodrom na kojem posada HEMS i helikopter HEMS mogu biti u pripravnosti za obavljanje operacija HEMS;
- (63) "operativna površina HEMS (HEMS operating site)" je površina koju izabere vođa zrakoplova tijekom leta HEMS za operacije helikopterom uz korištenje helikopterske dizalice, slijetanje i polijetanje;
- (64) "HHO let (HHO flight)" je let helikopterom koji se obavlja na temelju odobrenja za HHO čija je svrha omogućavanje prenošenja osoba i/ili tereta uz pomoć helikopterske dizalice;
- (65) "HHO na moru (HHO offshore)" je let helikopterom koji se obavlja na temelju odobrenja za HHO, čija je svrha omogućavanje prenošenja osoba i/ili tereta uz pomoć helikopterske dizalice sa ili na plovilo ili konstrukciju u priobalnom području ili na samom moru;
- (66) "putnik HHO (HHO passenger)" je osoba koja se prenosu helikopterskom dizalicom;
- (67) "mjesto HHO (HHO site)" je određeno područje na kojem se obavlja premiještanje uz pomoć helikopterske dizalice;
- (68) "vrijeme dejstva (hold-over time - HoT)" je procijenjeno vrijeme tijekom kojeg tekućina protiv zaleđivanja sprečava stvaranja leda i mrza, i nakupljanje snijega na zaštićenim (obrađenim) površinama aviona;
- (69) "opasan okoliš (hostile environment)" je:
- (a) područje u kojem:
- (i) nije moguće izvesti sigurno prinudno slijetanje usljed neodgovarajuće površine;
- (ii) osobe u helikopteru ne mogu biti na odgovarajući način zaštićene od vanjskih utjecaja;
- (iii) nije moguće sigurno obaviti traganje i spašavanje zbog očekivane izloženosti opasnosti; ili
- (iv) postoji neprihvatljiv rizik ugrožavanja osoba ili imovine na zemlji;
- (b) u svakom slučaju, sljedeća područja:
- (i) za operacije iznad vode, područja otvorenog mora sjeverno od 45 N i južno od 45 S, koje određuje nadležni organ određene države;
- (ii) oni dijelovi gusto nastanjenog područja na kojim nema odgovarajućih površina za sigurno prinudno slijetanje;
- (69a) "sučelje čovjek - stroj (human-machine interface - HMI)" je 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 uz pomoć strojeva ili sustava koji potom korisniku pružaju tražene rezultate;
- (69b) "upute sa sjedala (in-seat instruction)" je tehnika koja se upotrebljava u fazi obuke za manevre ili u fazi obuke na temelju scenarija u kojoj instruktori mogu:
- (a) pružati jednostavne upute jednom pilotu; ili
- (b) izvoditi unaprijed određene vježbe sa pilotskog sjedala kao pilot koji upravlja zrakoplovom (PF) ili nadzorni pilot (PM), u svrhu:
- (1) demonstracije tehnika; i/ili
- (2) podsticanja drugog pilota na intervencije ili interakcije;
- (69c) "dosljednost instruktora (instructor concordance)" je dosljednost ili stabilnost rezultata između različitih instruktora EBT koji daju rezultat (ili rezultate) koliko homogenost ili konsenzus postoji u ocjenama koje daju instruktori (ocjenjivači);
- (69d) operacija instrumentalnog prilaza (instrument approach operation)" je prilaz i slijetanje pomoću instrumenata za navigacijsko navođenje na temelju postupka instrumentalnog prilaza (IAP). Postoje dvije metode za izvođenje operacija instrumentalnog prilaza:
- (a) operacija dvodimenzionalnog (2D) instrumentalnog prilaza u kojoj se primjenjuje samo bočno navigacijsko navođenje; i
- (b) operacija trodimenzionalnog (3D) instrumentalnog prilaza u kojoj se primjenjuju bočno i vertikalno navigacijsko navođenje;

- (69e) postupak instrumentalnog prilaza – IAP (instrument approach procedure)" je serija unaprijed utvrđenih manevara zrakoplova uz korištenje instrumenata za letenje, sa određenom zaštitom od prepreka od točke početnog prilaza ili, ako je primjenjivo, od početka utvrđene dolazne rute do točke sa 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 prilaza klasificirani su kako slijedi:
- (a) postupak nepreciznog prilaza – NPA (non-precision approach (NPA) procedure), je IAP projektiran za operacije 2D instrumentalnog prilaza Tipa A;
 - (b) postupak prilaza sa vertikalnim navođenjem – APV (approach procedure with vertical guidance) je IAP navigacije temeljene na performansama (PBN) projektiran za operacije 3D instrumentalnog prilaza Tipa A;
 - (c) postupak preciznog prilaza – PA (precision approach (PA) procedure) je IAP temeljen na navigacijskim sustavima projektiranim za operacije 3D instrumentalnog prilaza Tipa A ili B;
- (70) "točka odluke za slijetanje - LDP (landing decision point)" je točka koja se koristi pri određivanju 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;
- (70a) "duljina za slijetanje u trenutku dolaska - LDTA (landing distance at time of arrival)" je duljina 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;
- (71) "raspoloživa duljina za slijetanje - LDA (landing distance available)" je duljina poletno-sletne staze koja je objavljena kao raspoloživa i odgovarajuća za kretanje aviona po zemlji prilikom slijetanja;
- (72) "kopneni avion (landplane)" je zrakoplov sa fiksnim krilima koji je projektiran za polijetanje i slijetanje na kopno, uključujući amfibije kada se one koriste kao kopneni avioni;
- (72a) "scenarij leta usmjeren na linijsko letenje (line-orientated flight scenario)" je procjena i obuka koja uključuje realističnu simulaciju "u stvarnom vremenu" za cjelovitu misiju scenarija koji su reprezentativni za linijske operacije;
- (72b) "linijska provjera (line check)" je provjera koju izvodi operator i koju izvršava pilot ili član tehničke posade kako bi dokazao osposobljenost za obavljanje uobičajenih linijskih operacija opisanih u operativnom priručniku;
- (73) "lokalna operacija helikopterom - LHO (local helicopter operation LHO)" je operacija komercijalnog zračnog prijevoza helikopterom čija je najveća certificirana masa na polijetanju (MCTOM) veća od 3 175 kg i konfiguracija najvećeg operativnog broja putničkih sjedala (MOPSC) devet ili manja, danju, na rutama na kojim se navigacija obavlja prema vizualnim orijentirima, unutar lokalnog i definiranog geografskog područja navedenog u operativnom priručniku;
- (74) "operacije u uvjetima smanjene vidljivosti – LVO (low-visibility operations)"
- (75) "polijetanje u uvjetima smanjene vidljivosti – LVTO (low-visibility take-off)" je polijetanje kada je RVR manja od 550 m;
- (76a) "probni let nakon održavanja – MCF (maintenance check flight)" je let zrakoplova sa uvjerenjem 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 zemlji 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;
 - (d) kao pomoć pri izolaciji ili otkrivanju kvara;
- (76b) "faza obuke za maneuvre (manoeuvres training phase)" je faza modula EBT tijekom koje, u skladu sa generacijom zrakoplova, posada ima vremena da uvježba i poboljša izvođenje u vježbama koja se uglavnom temelje na psihomotoričkim vještinama postizanjem zadate putanje leta ili obavljanjem propisanog događaja do zadatog ishoda;
- (76c) "miješani program EBT (mixed EBT programme)" je program periodične obuke i provjere koju provodi operator u skladu sa ORO.FC.230, čiji je dio namijenjen primjeni EBT, ali kojim se ne zamjenjuju provjere stručnosti u skladu sa Dodatkom 9 Aneksa I (Dio-FCL) propisa kojim se utvrđuju tehnički zahtjevi i upravni postupci u vezi sa letačkim osobljem u civilnom zrakoplovstvu;
- (77) "konfiguracija najvećeg operativnog broja putničkih sjedala – MOPSC (maximum operational passenger seating configuration)" je najveći broj putničkih sjedala pojedinačnog zrakoplova, bez sjedala za posadu, utvrđen za operativne svrhe i utvrđen u operativnom priručniku. Uzimajući kao osnovu najveći broj putničkih sjedala utvrđen tijekom postupka certifikacije za certifikat tipa (TC), dodatni certifikat tipa (STC) ili promjenu TC i STC, kako je odgovarajuće za pojedinačni zrakoplov, MOPSC može uspostaviti jednak ili manji broj sjedala, u ovisnosti od operativnih ograničenja;
- (78) "medicinski putnik (medical passenger)" je medicinsko osoblje koje se prevozi u helikopteru tijekom leta HEMS, uključujući, ali ne ograničavajući se na liječnike, medicinske sestre i pomoćno medicinsko osoblje;
- (78a) "manji kvar (minor failure condition)" je kvar koji ne bi značajno smanjio sigurnost zrakoplova i koji uključuje aktivnosti letačke posade koje su u okviru njihovih mogućnosti;
- (78b) "zlouporaba tvari (misuse of substances)" je uporaba 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;
- (78c) "minimalna apsolutna visina spuštanja - MDA (minimum descent altitude) ili minimalna visina spuštanja – MDH (minimum descent height)" je određena apsolutna visina ili visina u operacijama 2D instrumentalnog prilaza ili operacijama kružnog prilaza ispod koje se ne smije spustiti bez potrebne vizualne referencije;
- (79) "noć (night)" je period između kraja građanskog večernjeg sumraka i početka građanskog jutarnjeg svitanja ili period

- između zalaska i izlaska sunca koji može propisati nadležni organ određen od države članice;
- (80) "naočale za noćno osmatranje – NVG (night vision goggles)" je binokularna naprava za pojačavanje intenziteta svjetla koja se stavlja na glavu i koja poboljšava sposobnost gledanja zemaljskih orijentira noću;
- (81) "sustav za noćno osmatranje - NVIS (night vision imaging system)" je uključivanje svih elemenata potrebnih za uspješno i sigurno korištenje NVG tijekom operacija helikopterom. Sustav uključuje najmanje: NVG, osvjetljenje NVIS, komponente helikoptera, obuku i kontinuiranu plovidbenost;
- (82) "okoliš koja nije opasan (non-hostile environment)" je okoliš u kojem:
- se može izvesti sigurno prinudno slijetanje;
 - se putnici helikoptera mogu zaštititi od vanjskih utjecaja; i
 - odziv/sposobnost u pogledu traganja i spašavanja odgovaraju očekivanoj izloženosti opasnosti.
- U svakom slučaju, za one dijelove gusto naseljenih područja koja imaju odgovarajuće površine za prinudno slijetanje smatra se da nisu opasni;
- (84) "NVIS član posade (NVIS crew member)" je član tehničke posade dodijeljen za NVIS let;
- (85) "NVIS let (NVIS flight)" je noćni let u noćnim vizualnim meteorološkim uvjetima (VMC) sa letačkom posadom koja koristi NVG u helikopteru koji lete na temelju odobrenja za NVIS;
- (85a) "apsolutna visina nadvisivanja prepreka – OCA (obstacle clearance altitude) ili visina nadvisivanja prepreka – OCH (obstacle clearance height)" je najniža apsolutna visina ili najniža visina iznad nadmorske visine relevantnog praga poletno-sletne staze ili nadmorske visine aerodroma, prema potrebi, koje se upotrebljavaju za utvrđivanje usklađenosti sa odgovarajućim kriterijima nadvisivanja prepreka;
- (86) "operacije na moru (offshore operation)" su operacije u kojima se uobičajeno veći dio leta odvija iznad površine mora, prema lokacijama na moru ili od lokacija na moru;
- (86a) "lokacija na moru (offshore location)" je objekt namijenjen za helikopterske operacije na plutajućoj ili fiksnoj površini na moru ili na plovilu;
- (86b) "područje otvorenog mora (open sea area)" je površina vode od obale prema moru;
- (87) "operativna površina (operating site)" je mjesto, koje nije aerodrom, koje odabere operator, vođa zrakoplova ili kapetan za slijetanje, polijetanje i/ili obavljanje operacija sa vanjskim teretom;
- (88) "operacija sa performansom klase 1 (operation in performance class 1)" je operacija kod koje u slučaju otkaza kritičnog motora helikopter može sletjeti unutar raspoložive duljine za prekinuto polijetanje ili sigurno nastaviti let do odgovarajućeg područja za slijetanje, u ovisnosti od trenutka kada je došlo do otkazivanja;
- (89) "operacija sa performanse klase 2 (operation in performance class 2)" je 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 polijetanja ili kasnijoj fazi manevra slijetanja, kada može biti potrebno prinudno slijetanje;
- (90) "operacija sa performansom klase 3 (operation in performance class 3)" je operacija kod koje u slučaju otkaza kritičnog motora u bilo kom trenutku tijekom leta, za višemotorni helikopter prinudno slijetanje može biti potrebno, a za jednomotorni helikopter prinudno slijetanje je potrebno;
- (91) "operativna kontrola (operational control)" je odgovornost za započinjanje, nastavljanje, završavanje ili skretanje leta u interesu sigurnosti;
- (91a) "operativno odobrenje (operational credit)" je odobrenje za operacije sa naprednim zrakoplovom koji omogućava manje operativne minimume aerodroma od onih koje bi operator obično utvrdio za osnovne zrakoplove na temelju performansi naprednih sustava zrakoplova koji koriste dostupnu vanjsku infrastrukturu.
- Manji operativni minimumi mogu uključivati manju 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 izvodi operater (operator proficiency check)" je provjera koju izvodi operater i koju izvršava pilot ili član tehničke posade kako bi dokazao sposobnost za obavljanje uobičajenih, neuobičajenih i postupaka u slučaju opasnosti;
- (93) "avioni sa performansom klase A (performance class A aeroplanes)" su višemotorni avioni pokretani turboelislisnim motorima sa MOPSC većim od devet ili najvećom masom na polijetanju većom od 5 700 kg i svi višemotorni avioni pokretani turbomlaznim motorima;
- (94) "avioni sa performansom klase B (performance class B aeroplanes)" su avioni pokretani elislisnim motorima čiji je MOPSC devet ili manji ili najveća dopuštena masa na polijetanju 5 700 kg ili manja;
- (95) "avioni sa performansom klase C (performance class C aeroplanes)" su avioni pokretani klipnim motorima čiji je MOPSC veći od devet ili najveća dopuštena masa na polijetanju veća od 5 700 kg;
- (95a) "sustav naprava za prijenos osoblja – PCDS (personnel-carrying device system)" je sustav sa jednom napravom ili više njih koje su pričvršćene na dizalicu ili kuku za teret ili postavljene na konstrukciju rotokoptera tijekom operacija vanjskog prijevoza ljudi (HEC) ili helikopterskom dizalicom (HHO). Te naprave imaju strukturne mogućnosti i karakteristike potrebne za prijenos osoba van helikoptera, a uključuju, na primjer, sigurne veze sa brzim otkvačivanjem ili bez mogućnosti brzog otkvačivanja i uže sa spojnim prstenom, čvrstu košaru ili kavez;
- (95b) "jednostavni sustav naprava za prijenos osoba (jednostavni PCDS)" je PCDS koji ispunjava sljedeće uvjete:
- ispunjava usaglašene standarde iz Liste harmoniziranih evropskih standarda koji su identični bosanskohercegovačkim standardima čija uporaba ostvaruje zahtjeve iz Uredbe (EU) 2016/425 o osobnoj zaštitnoj opremi⁵;
 - projektiran je tako da drži jednu osobu u kabini (na primjer operatera dizalice ili kuke za teret, stručnjaka za izvršenje zadatka ili fotografa) ili najviše dvije osobe izvan kabine,
 - nije čvrsta struktura kao što je kavez, platforma ili košara;
- (96) "vođa zrakoplova (pilot-in-command)" je pilot određen da upravlja zrakoplovom i zadužen za sigurno obavljanje leta. Za potrebe operacija komercijalnog zračnog prijevoza, umjesto naziva "vođa zrakoplova" upotrebljava se naziv "kapetan" ("commander");

⁵ Listu objavljuje Institut za standardizaciju Bosne i Hercegovine – ISBIH. Stanje zaključno sa prosincem 2021. godine.

- (96a) "prijenosni EFB (portable EFB)" je prijenosna platforma baze EFB koja se upotrebljava u pilotskoj kabini, a koja nije dio konfiguracije certificiranog zrakoplova;
- (96b) "prijenosni elektronički uređaj (portable electronic device - PED)" je 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;
- (97) "glavno mjesto poslovanja (principal place of business)" je glavno sjedište ili registrirano sjedište organizacije u kome se obavljaju glavne financijske funkcije i operativne kontrolne aktivnosti navedene u ovom pravilniku;
- (98) "davanje prioriteta inspeksijskom pregledu na platformi (prioritisation of ramp inspections)" je dodjela određenog dijela ukupnog broja inspeksijskih pregleda na platformi koje provodi nadležni organ ili se provode u ime nadležnog organa, na godišnjoj osnovi, kako je predviđeno u Dijelu ARO;
- (98a) "stručnost (proficient)" znači da su dokazane potrebne vještine, znanje i stavovi potrebni za obavljanje svakog definiranog zadatka u skladu sa propisanim standardom;
- (98b) "psihootivne tvari (psychoactive substances)" su alkohol, opijati, kanabinoidi, sedativi i hipnotici, kokain, ostali psihostimulansi, halucinogene materije i isparljivi rastvarači, osim kofeina i duhana;
- (99) "mjesto od javnog interesa - PIS (public interest site)" je mjesto koje se koristi isključivo za operacije u javnom interesu;
- (100) "inspeksijski pregled na platformi (ramp inspection)" je inspeksijski pregled zrakoplova, kvalifikacija letачke i kabinske posade i dokumentacije o letu, kako bi se provjerila njihova usklađenost sa primjenjivim zahtjevima;
- (101) "period za otklanjanje neispravnosti (rectification interval)" je ograničenje perioda trajanja operacija sa neispravnom opremom;
- (102) "raspoloživa duljina za prekinuto polijetanje – RTODAH (rejected take-off distance available)" je duljina područja završnog prilaza i područja za polijetanje, za koju je objavljeno da je raspoloživa i odgovarajuća za helikoptere koji lete u performansi klase 1 kako bi dovršili prekinuto polijetanje;
- (103) "zahtijevana duljina za prekinuto polijetanje – RTODRH (rejected take-off distance required)" je zahtijevana horizontalna udaljenost od početka polijetanja do točke na kojoj dolazi do potpunog zaustavljanja helikoptera nakon otkaza motora i prekida polijetanja na točki odluke o polijetanju;
- (103a) "zahtijevane navigacijske performanse – RNP (required navigation performance)" su navigacijske specifikacije za PBN operacije koje uključuju zahtjev za praćenje navigacijskih performansi zrakoplova tijekom leta, uključujući upozoravanje;
- (103b) "pravila letenja (rules of the air)" su pravila utvrđena u propisu kojim se uspostavljaju zajednička pravila letenja i operativne odredbe u vezi sa uslugama i postupcima u zračnoj plovidbi (SERA);
- (103c) "izvješće o stanju poletno-sletne staze – RCR (runway condition report)" je cjelovito standardizirano izvješće o stanju površine poletno-sletne staze i njegovom efektu na performanse aviona u slijetanju i polijetanju, opisano oznakom stanja poletno-sletne staze;
- (104) "vidljivost duž poletno-sletne staze – RVR (runway visual range)" je rastojanje sa koga pilot zrakoplova na središnjoj liniji poletno-sletne staze može vidjeti oznake površine poletno-sletne staze ili svjetla koja ocrtavaju poletno-sletnu stazu ili određuju njenu središnju liniju;
- (104a) "sigurno slijetanje (safe landing)" je, u kontekstu politike goriva/energije ili plana za gorivo/energiju, slijetanje na odgovarajući aerodrom ili operativnu površinu sa ne manje od završne rezerve goriva/energije i u skladu sa primjenjivim operativnim postupcima i operativnim minimumima aerodroma;
- (105) "sigurno prinudno slijetanje (safe forced landing)" je neizbježno slijetanje zrakoplova na kopno ili na vodu pri čemu se očekuje da neće biti ozlijeđenih osoba u zrakoplovu ili na površini na koju se slijeće;
- (105a) "osoblje koje obavlja sigurnosno osjetljive zadatke (safety-sensitive personnel)" je osoblje koje bi moglo da ugrozi sigurnost zrakoplovstva ako svoje dužnosti i funkcije obavlja na nepropisan način, uključujući članove letačke i kabinske posade, osoblje koje održava zrakoplov i kontrolore letenja;
- (105b) "faza obuke na temelju scenarija (scenario-based training phase)" je faza modula EBT usmjerena na razvoj kompetencija, istodobno osposobljavajući pilota za ublažavanje najkritičnijih rizika utvrđenih za određenu generaciju zrakoplova. Trebala bi uključivati upravljanje posebnim operatorovim prijetnjama i greškama u stvarnom vremenu u okruženju usmjerenom na linijsko letenje;
- (106) "hidroavion (seaplane)" je zrakoplov sa fiksnim krilima projektiran za polijetanje sa vode i slijetanje na vodu, a uključuje i amfibije kada se upotrebljavaju kao hidroavioni;
- (107) "odvojene poletno-sletne staze (separate runways)" su poletno-sletne staze na istom aerodromu koje su odvojene površine za slijetanje. Ove poletno-sletne staze se mogu preklapati ili ukrštati na takav način da ako je jedna od poletno-sletnih staza blokirana, to ne sprečava planiranu vrstu operacije na drugoj poletno-sletnoj stazi. Svaka poletno-sletna staza ima poseban prilazni postupak temeljen na odvojenom navigacijskom sredstvu;
- (107a) "posebno pripremljena zimska poletno-sletna staza (specially prepared winter runway)" je poletno-sletna staza suhog zamrznutog sloja na površini nastalog od zbijenog snijega ili leda, obrađena pijeskom ili sitnim šljunkom ili mehanički s ciljem povećanja trenja;
- (108) "poseban VFR let (special VFR flight)" je VFR let koji je odobrila nadležna kontrola zračnog prometa za obavljanje leta unutar kontrolirane zone u meteorološkim uvjetima koji su ispod VMC;
- (109) "stabiliziran prilaz (stabilised approach - SAp)" je prilaz koji se obavlja na kontroliran 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 poletno-sletne staze ili točke u kojoj počinje manevar ravnjanja ako je ta točka viša;
- (109a) "neometana kabina letačkog osoblja (sterile flight crew compartment)" je svaki period u kome se članovi letačke posade ne uznemiravaju ili ometaju, osim kad se radi o pitanjima koja su ključna za siguran rad zrakoplova ili sigurnost osoba u zrakoplovu;
- (110) "alternativni aerodrom za polijetanje (take-off alternate aerodrome)" je alternativni aerodrom na koji zrakoplov

- može sletjeti ako to postane potrebno ubrzo nakon polijetanja, a ne može se upotrijebiti aerodrom odlaska;
- (111) "točka odluke na polijetanju – TDP (take-off decision point)" je točka koja se upotrebljava pri određivanju performansi polijetanja od koje se, kad se u njoj utvrdi otkaz motora, može izvesti prekinuto polijetanje ili se polijetanje može sigurno nastaviti;
- (112) "raspoloživa duljina za polijetanje - TODA (take-off distance available)" je raspoloživa duljina za polijetanje plus duljina pretpolja ako postoji;
- (113) "raspoloživa duljina za polijetanje helikoptera - TODAH (take-off distance available)" je duljina završnog prilaza i područja za polijetanje, kojoj je dodata odgovarajuća objavljena duljina pretpolja, predviđena za helikoptere, ako postoji, kako bi se završilo polijetanje;
- (114) "zahtijevana duljina za polijetanje helikoptera – TODRH (take-off distance required)" je horizontalno rastojanje od početka polijetanja do točke na kojoj se postižu sigurna brzina za polijetanje (VToss), izabrana visina i pozitivan gradijent penjanja, nakon prepoznatog otkaza glavnog motora na točki donošenja odluke o nastavku polijetanja (TDP), sa preostalim motorima koji rade u okviru odobrenih operativnih ograničenja;
- (115) "putanja leta na polijetanju (take-off flight path)" je vertikalna i horizontalna putanja sa kritičnim motorom koji ne radi od određene točke na polijetanju do 1 500 ft iznad površine zemlje za avione i 1 000 ft iznad površine zemlje za helikoptere;
- (116) "masa na polijetanju (take-off mass)" je masa uključujući sve što se prevozi i svakog ko se prevozi, na početku polijetanja, za helikoptere, i zaleta za polijetanje, za avione;
- (117) "raspoloživa duljina zaleta za polijetanje - TORA (take-off run available)": označava dužinu poletno-sletne staze koja je objavljena kao raspoloživa i prikladna za zalet aviona pri polijetanju;
- (117a) "stručnjak za izvršenje zadatka (task specialist)" je osoba koju je odredio operator ili treća strana ili koje postupi kao poduzeće, koje izvršava zadatke na zemlji koji su izravno povezani sa određenim specijaliziranim zadatkom ili izvršava specijalizirane zadatke u zrakoplovu ili sa njega;
- (118) "član tehničke posade (technical crew member)" je član posade u operacijama HEMS, HHO ili NVIS u komercijalnom zračnom prijevozu, koji nije član letačke ili kabinske posade, koga operator rasporedi na dužnosti u zrakoplovu ili na zemlji u svrhu pomoći pilotu tijekom operacija HEMS, HHO ili NVIS, koje mogu zahtijevati uporabu specijalizirane opreme u zrakoplovu;
- (119) "Tehničke upute – TI (technical instructions)" je posljednje važeće izdanje "Tehničkih uputa za siguran prijevoz opasnih roba zrakom", uključujući dodatak i sve dopune koje je odobrila i objavila Međunarodna organizacija za civilno zrakoplovstvo;
- (120) "teret koji se prevozi (traffic load)" je ukupna masa putnika, prtljaga, tereta i prijenosne specijalističke opreme, uključujući i svaki balast;
- (120a) "tip A aplikacije EFB (type A EFB application)" je aplikacija EFB čija neispravnost ili zlouporaba nema nikakav efekat na sigurnost;
- (120b) "tip B aplikacija EFB (type B EFB application)" je aplikacija EFB:
- (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,
- (120c) "obuka za stjecanje stručnosti (training to proficiency)" je obuka namijenjena postizanju konačnih ciljeva, uz osiguravanje da je obučena osoba sposobna dosljedno obavljati određene zadatke na siguran i djelotvoran način;
- (120d) "operacija instrumentalnog prilaza Tipa A (Type A instrument approach operation)" je operacija instrumentalnog prilaza sa MDH ili DH na 250 ft ili više;
- (120e) "operacija instrumentalnog prilaza Tipa B (Type B instrument approach operation)" je operacija sa DH ispod 250 ft. Operacije instrumentalnog prilaza Tipa B kategorizirane su kao:
- (a) Kategorija I (CAT I): DH ne manja od 200 ft i sa vidljivošću od najmanje 800 m ili RVR ne manjom od 550 m;
 - (b) Kategorija II (CAT II): DH manja od 200 ft ali ne manja od 100 ft i RVR ne manjom od 300 m;
 - (c) Kategorija III (CAT III): DH manja od 100 ft ili bez DH i RVR manjom od 300 m ili bez ograničenja RVR;
- (121) "NVIS let bez pomoćnih sredstava (unaided NVIS flight)" je, u slučaju NVIS operacija, dio VFR leta koji se izvodi noću, kada član posade ne upotrebljava NVG;
- (122) "poduzeće (undertaking)" je svaka fizička ili pravna osoba, bilo da stječe dobit ili ne, ili svaki službeni organ, bilo da ima pravnu sposobnost ili ne;
- (123) "V₁ (V₁)" je najveća brzina na polijetanju pri kojoj pilot mora poduzeti prvu akciju za zaustavljanje aviona unutar duljine za polijetanje i zaustavljanje. V₁ također znači najmanja brzina na polijetanju nakon otkaza ključnog motora pri brzini VEF, pri kojoj pilot može nastaviti polijetanje i dostići zahtijevanu visinu iznad površine polijetanja unutar duljine za polijetanje;
- (124) "VEF (VEF)" je brzina pri kojoj se pretpostavlja da će kritični motor otkazati tijekom polijetanja;
- (124a) "vidljivost VIS (visibility)" je vidljivost u zrakoplovstvu, koja je veća od:
- (a) najveće udaljenosti na kojoj se crni objekat odgovarajućih dimenzija, smješten blizu tla, može vidjeti i prepoznati u odnosu na svijetlu pozadinu; i
 - (b) najveće udaljenosti na kojoj se svjetla jačine oko 1 000 kandela mogu vidjeti i prepoznati u odnosu na neosvijetljenu pozadinu;
- (125) "operacija vizualnog prilaza (visual approach operation)" je operacija prilaza IFR letom kada je dio instrumentalnog prilaza ili cijeli instrumentalni prilaz (IAP) nije dovršen, a operacija prilaza je izvedena pomoću vizualnih referenci u odnosu na teren;
- (126) "aerodrom sa pogodnim vremenskim uvjetima (weather-permissible aerodrome)" je odgovarajući aerodrom za koji meteorološka izvješća ili prognoze ili njihove kombinacije pokazuju da će tijekom perioda predviđenog za korištenje vremenski uvjeti biti na ili iznad operativnog minimuma aerodroma, a izvješće o stanju površine poletno-sletne staze pokazuje da je moguće sigurno slijetanje;
- (127) "ugovor o zakupu zrakoplova sa posadom (wet lease agreement)" je ugovor:
- u slučaju operacija komercijalnog zračnog prijevoza, između zračnih prijevoznika na temelju koga se zrakoplov koristi u skladu sa potvrdom zračnog operatora (AOC) zakupodavca, ili
 - u slučaju komercijalnih operacija koje nisu komercijalni zračni prijevoz (CAT), ugovor koji zaključuju operatori, na temelju koga se zrakoplov koristi pod odgovornošću zakupodavca.

- (128) "mokra poletno-sletna staza (wet runway)" je poletno-sletna staza čija je površina pokrivena bilo kakvom vlagom ili vodom do i uključujući 3 mm dubine unutar područja predviđenog za uporabu.

ANEKS II
ZAHTEVI KOJE ISPUŃJAVA NADLEŹNI ORGAN U
VEZI SA LETAČKIM OPERACIJAMA

[DIO-ARO]

ARO.GEN.005 Opseg

Ovaj aneks utvrđuje zahtjeve za administraciju i sustav upravljanja koje BHDCA ispunjava za primjenu i provođenje ovog pravilnika i drugih propisa u vezi sa letačkim operacijama u civilnom zrakoplovstvu.

PODDIO GEN
OPĆI ZAHTEVI
ODJELJAK I

Općenito

ARO.GEN.115 Dokumentacija za nadzor

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

ARO.GEN.120 Načini usklađivanja

- (a) Agencija izrađuje a BHDCA usvaja, na temelju članka 12. ovog pravilnika, Prihvatljive načine usklađivanja (AMC) koji se mogu koristiti za uspostavljanje usklađenosti sa ovim pravilnikom i drugim propisima u vezi sa letačkim operacijama u civilnom zrakoplovstvu.
- (b) U skladu sa člankom 12. ovog pravilnika, za uspostavljanje usklađenosti sa ovim pravilnikom i drugim propisima u vezi sa letačkim operacijama u civilnom zrakoplovstvu mogu se koristiti alternativni načini usklađivanja.
- (c) Nadležni organ uspostavlja sustav za dosljednu evaluaciju da li alternativni načini usklađivanja, koje upotrebljava nadležni organ ili organizacije i osoblje koji su pod nadzorom nadležnog organa, omogućavaju uspostavljanje usklađenosti sa ovim pravilnikom i drugim propisima u vezi sa letačkim operacijama u civilnom zrakoplovstvu. Taj sustav uključuje postupke za ograničavanje, ukidanje ili izmjenu/dopunu odobrenih alternativnih načina usklađivanja ako je nadležni organ pokazao da ti alternativni načini usklađivanja nisu u skladu sa ovim pravilnikom i drugim propisima u vezi sa letačkim operacijama u civilnom zrakoplovstvu.
- (d) Nadležni organ procjenjuje sve alternativne načine usklađivanja koje predloži neka organizacija analizom dostavljene dokumentacije i, ako smatra potrebnim, provođenjem inspeksijskog nadzora organizacije, u skladu sa:
 - (1) ORO.GEN.120(b) Aneksa III (Dio-ORO) ovog pravilnika,
 - (2) za balone, BOP.ADD.010 Aneksa II (Dio-BOP) propisa kojim se utvrđuju detaljna pravila za upravljanje balonima i izdavanje dozvola članovima letačke posade za balone.

Kada nadležni organ utvrdi da su alternativni načini usklađivanja u skladu sa ovim pravilnikom i drugim propisima u vezi sa letačkim operacijama u civilnom zrakoplovstvu, nadležni organ bez nepotrebnog odlaganja:

- (1) obavještava podnositelja zahtjeva da se alternativni načini usklađivanja mogu provesti i, prema potrebi, u skladu sa tim mijenja/dopunjava odobrenje, odobrenje za specijalizirane operacije ili potvrdu podnositelja zahtjeva, i

- (e) Kada sam nadležni organ koristi alternativne načine usklađivanja za postizanje usklađenosti sa ovim pravilnikom i drugim propisima u vezi sa letačkim operacijama u civilnom zrakoplovstvu, on:
 - (1) ih stavlja na raspolaganje svim organizacijama i osobama koje su pod njegovim nadzorom.

ARO.GEN.135 Hitno reagiranje na sigurnosni problem

- (a) Ne dovodeći u pitanje primjenu propisa kojim se utvrđuje izvješćivanje o događajima u civilnom zrakoplovstvu, nadležni organ uspostavlja sustav za odgovarajuće prikupljanje, analizu i distribuciju sigurnosnih informacija.
- (b) Naležni organ primjenjuje sustav odgovarajuće analize svih relevantnih primljenih sigurnosnih informacija te bez nepotrebnog odlaganja obavještava zainteresirane strane o takvim informacijama, uključujući preporuke ili korektivne mjere koje treba poduzeti, koje su im potrebne kako bi na blagovremen način reagirali na sigurnosni problem koji uključuje proizvode, dijelove, uređaje, osobe ili organizacije koje su predmet ovog pravilnika i drugih propisa u vezi sa letačkim operacijama u civilnom zrakoplovstvu.
- (c) Po prijemu informacija iz toč. (a) i (b), nadležni organ poduzima odgovarajuće mjere za rješavanje sigurnosnog problema.
- (d) O poduzetim mjerama u skladu sa točkom (c) odmah se obavještavaju sve osobe ili organizacije koji se usklađuju sa ovim pravilnikom i drugim propisima u vezi sa letačkim operacijama u civilnom zrakoplovstvu.

ODJELJAK II
Upravljanje

ARO.GEN.200 Sustav upravljanja

- (a) Nadležni organ uspostavlja i održava sustav upravljanja, koji uključuje najmanje:
 - (1) dokumentiranu politiku i postupke za opisivanje njegove organizacije, načine i metode za postizanje usklađenosti sa ovim pravilnikom i drugim propisima u vezi sa letačkim operacijama u civilnom zrakoplovstvu. Postupci se održavaju ažurnim i unutar tog nadležnog organa služe kao osnovna radna dokumentacija za sve povezane zadatke;
 - (2) dovoljan broj osoblja za obavljanje njegovih zadataka i ispunjenje njegovih odgovornosti. Takvo osoblje je kvalificirano za obavljanje zadataka koji su im dodijeljeni i posjeduje potrebno znanje, iskustvo, početnu i periodičnu obuku kako bi se osigurala trajna stručnost. Sustav za planiranje dostupnosti osoblja je uspostavljen kako bi se osiguralo pravilno obavljanje zadataka;
 - (3) odgovarajuću opremu i uredski prostor za obavljanje dodijeljenih zadataka;
 - (4) funkciju praćenja usklađenosti sustava upravljanja sa relevantnim zahtjevima i adekvatnosti postupaka, uključujući uspostavljanje postupka unutarnje revizije i procesa upravljanja sigurnosnim rizicima. Praćenje usklađenosti uključuje sustav povratnih informacija o nalazima revizije, koje se daju višoj upravi nadležnog organa kako bi se, prema potrebi, osiguralo provođenje korektivnih mjera, i
 - (5) osobe ili skupinu osoba, koje su u u krajnjoj liniji odgovorne višem rukovodstvu nadležnog organa za funkciju praćenja usklađenosti.
- (b) Nadležni organ, za svako područje aktivnosti, uključujući sustav upravljanja, imenuje jednu ili više osoba koje imaju sveukupnu odgovornost za upravljanje relevantnim zadatkom (relevantnim zadacima).

- (c) Nadležni organ uspostavlja postupke za učešće u međusobnoj razmjeni svih potrebnih informacija i pomoći sa drugim relevantnim nadležnim organima, uključujući sve nalaze i naknadne mjere koje se poduzimaju kao rezultat nadzora osoba i organizacija koje obavljaju aktivnosti na državnom području Bosne i Hercegovine, ili koje je certificirao ili ovlastio nadležni organ druge države članice ili Agencija ili koje dostavlja izjavu nadležnom organu druge države članice ili Agenciji.
- (d) Primjerak postupaka povezanih sa sustavom upravljanja i njihovih izmjena stavlja se na raspolaganje Agenciji za potrebe standardizacije.

ARO.GEN.205 Dodjela zadataka kvalificiranim subjektima

- (a) Zadatke u vezi sa početnom certifikacijom, specijaliziranim operativnim odobrenjem ili stalnim nadzorom osoba ili organizacija koji su predmet ovog pravilnika i drugih propisa u vezi sa letaćkim operacijama u civilnom zrakoplovstvu, BHDCA dodjeljuju samo kvalificiranim subjektima. Pri dodjeljivanju zadataka, nadležni organ osigurava:
- (1) da je uspostavljen sustav za početnu i stalnu procjenu usklađenosti kvalificiranog subjekta sa ovim pravilnikom. Ovaj sustav i rezultati procjene su dokumentirani.
 - (2) da je uspostavljen dokumentiran sporazum sa kvalificiranim subjektom, koji su obje strane odobrile na odgovarajućoj razini uprave, u kojem se jasno utvrđuje sljedeće:
 - (i) zadaci koji se moraju izvršiti,
 - (ii) izjave, izvješća i zapisi koji se moraju osigurati,
 - (iii) tehnički uvjeti koji se moraju ispuniti prilikom izvršavanja takvih zadataka,
 - (iv) povezana područja odgovornosti, i
 - (v) zaštita informacija dobijenih prilikom izvođenja takvih zadataka.
- (b) Nadležni organ osigurava da proces interne provjere i proces upravljanja sigurnosnim rizikom, koji su zahtijevani u ARO.GEN.200(a)(4), obuhvataju sve zadatke certifikacije, izdavanja odobrenja ili stalnog nadzora koji se obavljaju u njegovo ime.

ARO.GEN.210 Promjene u sustavu upravljanja

- (a) Nadležni organ ima uspostavljen sustav za utvrđivanje promjena koje utječu na njegovu sposobnost izvršavanja njegovih zadataka i odgovornosti kako je definirano ovim pravilnikom. Ovaj sustav mu omogućava poduzimanje aktivnosti, po potrebi, kojim osigurava da njegov sustav upravljanja ostane odgovarajući i efikasan.
- (b) Nadležni organ ažurira svoj sustav upravljanja kako bi blagovremeno odražavao svaku izmjenu ovog pravilnika i kako bi se osigurala efikasna primjena.
- (c) Nadležni organ obavještava Vijeće ministara Bosne i Hercegovine o promjenama koje utječu na njegovu sposobnost izvršavanja zadataka i na izvršavanje njegovih odgovornosti, kako je definirano ovim pravilnikom.

ARO.GEN.220 Vođenje zapisa

- (a) Nadležni organ uspostavlja sustav vođenja zapisa kojim osigurava čuvanje, dostupnost i pouzdano praćenje:
- (1) dokumenta kvaliteta i postupaka sustava upravljanja;
 - (2) obuka, kvalifikacija i ovlaštenja osoblja;
 - (3) dodjelu zadataka, obuhvatajući elemente koji se zahtijevaju u ARO.GEN.205, kao i detalje o dodijeljenim zadacima;
 - (4) procesa certifikacije i stalnog nadzora certificiranih organizacija;

- (5) postupak izdavanja odobrenja za vršenje specijaliziranih operacija visokog rizika i stalnog nadzora nositelja odobrenja;
 - (6) postupak davanja izjave i stalnog nadzora nad deklariranim organizacijama;
 - (7) detalja o tečajevima osposobljavanja koje provode certificirane organizacije i, ako je primjenjivo, zapisa koja se odnosi na FSTD korištenih za takvu obuku;
 - (8) nadzora nad osobama i organizacijama koje obavljaju djelatnosti unutar područja Bosne i Hercegovine, ali ih nadzire, certificira ili odobrava nadležni organ druge države članice ili Agencija, kako je dogovoreno između ovih organa;
 - (9) nadzora operacija nekomercijalnih operatora zrakoplova koji nisu kompleksni zrakoplovi na motorni pogon;
 - (10) /
 - (11) nalaza, korektivnih mjera i datuma okončanja mjera;
 - (12) poduzetih mjera prinudnog izvršenja;
 - (13) sigurnosim informacijama i pratećim mjerama;
 - (14) korištenje odredbi o izuzećima i odstupanjima u skladu sa propisom kojim se uređuje izuzeće i odstupanje od primjene odredaba propisa ili dijela propisa koji donosi Direkcija za civilno zrakoplovstvo Bosne i Hercegovine;
- (b) Nadležni organ vodi listu svih potvrda organizacija i odobrenja za specijalizirane operacije koje je izdao i izjava koje je primio;
- (c) Svi zapisi se čuvaju najmanje tijekom perioda navedenog u ovom pravilniku. Ako to nije navedeno, zapisi se čuvaju najmanje pet godina, u ovisnosti od važećeg propisa kojim se uređuje zaštita podataka.

ODJELJAK III

Nadzor, certifikacija i poduzimanje mjera prinudnog izvršenja

ARO.GEN.300 Nadzor

- (a) Nadležni organ utvrđuje:
- (1) usklađenost sa zahtjevima koji se primjenjuju na organizacije ili vrste operacija prije izdavanja potvrde, odobrenja ili ovlaštenja, prema potrebi;
 - (2) stalnu usklađenost sa primjenjivim zahtjevima organizacija koje je certificirao, specijaliziranih operacija koje je odobrio i organizacija od kojih je primio izjavu;
 - (3) stalnu usklađenost sa primjenjivim zahtjevima nekomercijalnih operatora zrakoplova koji nisu kompleksni zrakoplovi na motorni pogon; i
 - (4) provođenje odgovarajućih sigurnosnih mjera koje je naložio nadležni organ kako je definirano u ARO.GEN.135 (c) i (d).
- (b) Ovo utvrđivanje:
- (1) praćeno 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 stručnim nadzorima i inspekcijama, uključujući inspekcije na platformi i nenajavljene inspekcije, i
 - (4) temelji se na revizijama i inspekcijama, uključujući inspekcijske preglede na platformi i nenajavljene inspekcijske preglede; i
 - (5) pruža nadležnom organu dokaze potrebne u slučaju zahtijevanja daljih mjera, uključujući mjere predviđene u ARO.GEN.350 i ARO.GEN.355.

- (c) Opsegom nadzora navedenog pod (a) i (b) uzimaju se u obzir rezultati aktivnosti prethodnog nadzora i sigurnosni prioriteta.
- (d) Ne dovodeći u pitanje nadležnost BHDCA, kako je određeno u ARO.RAMP, opseg nadzora nad aktivnostima koje na području Bosne i Hercegovine obavljaju osobe ili organizacije uspostavljene u ili sa prebivalištem/boravištem u drugoj državi članici, određuje se na temelju sigurnosnih prioriteta i aktivnosti prethodnog nadzora.
- (e) Ako aktivnosti osoba ili organizacija obuhvataju više država članica ili Agenciju, nadležni organ odgovor za nadzor iz točke a) može se saglasiti da zadatke nadzora izvršava nadležni organ države članice u kojoj se aktivnost vrši ili ih obavlja Agencija. Svaka osoba ili organizacija, koji su predmet ovakvog sporazuma, obavještavaju se o postojanju takvog sporazuma i njegovom području primjene.
- (f) Nadležni organ prikuplja i obrađuje sve informacije koje smatra korisnim za nadzor, uključujući inspekcijske preglede na platformi i nenajavljene inspekcijske nadzore.

ARO.GEN.305 Program nadzora

- (a) Nadležni organ uspostavlja i održava program nadzora kojim su obuhvaćene aktivnosti nadzora zahtijevane u ARO.GEN.300 i ARO.RAMP.
- (b) Za organizacije koje certificira nadležni organ, program nadzora se izrađuje uzimajući u obzir posebnu prirodu organizacije, složenost njenih aktivnosti, rezultate prošlih certifikacijskih i/ili nadzornih aktivnosti koje se zahtijevaju u ARO.GEN i ARO.RAMP, i temelji se na procjeni povezanih rizika. On u svakom ciklusu planiranja nadzora uključuje:
 - (1) stručne nadzore i inspekcije, uključujući, prema potrebi, inspekcijske preglede na platformi i nenajavljene inspekcijske nadzore, i
 - (2) sastanke koji se održavaju između odgovornog rukovoditelja i nadležnog organa, kako bi se osigurala njihova trajna informiranost u pogledu značajnih pitanja.
- (c) Za organizacije koje certificira nadležni organ, primjenjuje se ciklus planiranja nadzora koji nije duži od 24 mjeseca.

Ciklus planiranja nadzora može se skratiti ako postoji dokaz da su se smanjili ostvareni rezultati na polju sigurnosti organizacije.

Ciklus planiranja nadzora može se produžiti na najviše 36 mjeseci ako je nadležni organ utvrdio da je u prethodna 24 mjeseca:

 - (1) organizacija dokazala efektivno identificiranje opasnosti u pogledu sigurnosti u zrakoplovstvu i upravljanju pripadajućim rizicima;
 - (2) organizacija je stalno dokazivala nadzor nad svim promjenama u skladu sa ORO.GEN.130;
 - (3) nisu bili izdati nalazi Kategorije I; i
 - (4) sve korektivne mjere bile su provedene u roku koji je prihvatio ili produžio nadležni organ, kako je određeno u ARO.GEN.350(d)(2).

Ciklus planiranja nadzora može se dodatno produžiti na najviše 48 mjeseci ako je, uz navedeno, organizacija uspostavila, a nadležni organ potvrdio, efikasan sustav stalnog izvješćivanja nadležnog organa o ostvarenim rezultatima na polju sigurnosti i regulatornoj usklađenosti same organizacije.

- (d) Za organizacije koje svoju aktivnost prijavljuju nadležnom organu, program nadzora se temelji na temelju posebne prirode organizacije, složenosti njenih aktivnosti, rezultata aktivnosti prošlih nadzora i procjena rizika povezanih sa vrstom obavljene aktivnosti. To uključuje stručne i

inspekcijske nadzore, uključujući, prema potrebi, inspekcijske preglede na platformi i nenajavljene inspekcijske nadzore.

- (d1) Za organizacije koje posjeduju odobrenje za specijalizirane operacije, program nadzora temelji se u skladu sa navedenim pod (d) i uzima u obzir prethodne i sadašnje procjene ispunjenosti uvjeta za vršenje posebnih specijaliziranih operacija i periode važenja odobrenja.
- (e) Za osobe koje su nositelji dozvola, potvrda, ovlaštenja ili uvjerenja koje je izdao nadležni organ, program nadzora uključuje inspekcijske nadzore, uključujući, prema potrebi, nenajavljene inspekcijske nadzore.
- (f) Program nadzora uključuje zapise o datumima kada se stručni nadzori, inspekcijski nadzori i sastanci trebaju održati i datuma kada su ti stručni nadzori, inspekcijski nadzori i sastanci održani.

ARO.GEN.310 Postupak prve certifikacije – organizacije

- (a) Nakon prijema zahtjeva za prvo izdavanje potvrde organizaciji, nadležni organ utvrđuje usklađenost organizacije sa primjenjivim zahtjevima. Ovo utvrđivanje može uzeti u obzir izjavu iz ORO.AOC.100(b).
- (b) Ako ustanovi da organizacija ispunjava primjenjive zahtjeve, nadležni organ izdaje potvrdu(e), kako je utvrđeno u Dodacima I i II ovog aneksa. Potvrda(e) se izdaje(u) na neodređeno vrijeme. Privilegije i opseg aktivnosti za čije je obavljanje organizacija odobrena, navode se u uvjetima odobrenja koje se prilaže uz potvrdu(e).
- (c) Kako bi se organizaciji omogućilo provođenje promjena bez prethodnog odobrenja nadležnog organa u skladu sa ORO.GEN.130, nadležni organ 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 prijema zahtjeva za promjenu za koju je potrebno prethodno odobrenje, nadležni organ prije izdavanja odobrenja utvrđuje usklađenost organizacije sa primjenjivim zahtjevima.

Nadležni organ propisuje uvjete pod kojim organizacija može raditi tijekom promjena, osim ako nadležni organ odluči da potvrdu organizacije treba privremeno oduzeti.

Kada utvrdi da organizacija ispunjava primjenjive zahtjeve, nadležni organ odobrava promjenu.
- (b) Ne dovodeći u pitanje bilo kakve dodatne mjere prinudnog izvršenja, kada organizacija provodi promjene za koje se zahtijeva prethodno odobrenje, a nije dobila odobrenje nadležnog organa kako je određeno pod (a), nadležni organ privremeno oduzima, ograničava ili oduzima potvrdu organizacije.
- (c) Za promjene za koje se ne zahtijeva prethodno odobrenje, nadležni organ procjenjuje informacije dobijene u izvješću koje u skladu sa ORO.GEN.130 dostavlja organizacija, kako bi utvrdio usklađenost sa primjenjivim zahtjevima. U slučaju neusklađenosti, nadležni organ:
 - (1) obavještava organizaciju o neusklađenosti i zahtijeva dalje promjene;
 - (2) u slučaju nalaza Kategorije 1 ili 2, postupa u skladu sa ARO.GEN.350.

ARO.GEN.345 Izjava organizacije

- (a) Nakon prijema Izjave organizacije koja provodi ili namjerava provoditi aktivnosti za koje je potrebna Izjava, nadležni organ utvrđuje da Izjava sadrži sve potrebne informacije:

- (1) u skladu sa ORO.DEC.100 Aneksa III (Dio-ORO) ovog pravilnika,
- (2) za operatore balona u skladu sa BOP.ADD.100 Aneksa II (Dio-BOP) propisa kojim se utvrđuju detaljna pravila za upravljanje balonima i izdavanje dozvola članovima letačke posade za balone, ili
- (3) za operatore jedrilice u skladu sa SAO.DEC.100 Aneksa II (Dio-SAO) propisa kojim se utvrđuju detaljna pravila za operacije jedrilicama i izdavanje dozvola članovima letačke posade za jedrilice.

Nakon provjere traženih informacija, nadležni organ potvrđuje organizaciji da je primio izjavu.

- (b) Ako Izjava ne sadrži potrebne informacije ili sadrži informacije koje upućuju na neusklađenost sa primjenjivim zahtjevima, nadležni organ obavještava organizaciju o neusklađenosti, te zahtijeva dalje informacije. Nadležni organ vrši inspekcijski nadzor organizacije ako smatra da je potreban. Ako se potvrdi neusklađenost, nadležni organ provodi radnje utvrđene u ARO.GEN.350.

ARO.GEN.350 Nalazi i korektivne mjere - organizacije

- (a) Nadležni organ za nadzor u skladu sa ARO.GEN.300 (a) ima sustav za analizu nalaza u odnosu na njihov značaj za sigurnost.
- (b) Nadležni organ izdaje nalaz Kategorije 1 kad se otkrije bilo kakva značajna neusklađenost sa primjenjivim zahtjevima iz ovog pravilnika i drugih propisa u vezi sa letačkim operacijama u civilnom zrakoplovstvu, sa postupcima i priručnicima organizacije ili sa obaveznim sadržajem za izdavanje odobrenja, potvrde, specijaliziranih operativnih odobrenja ili sa sadržajem izjave, koja smanjuje sigurnost ili ozbiljno ugrožava sigurnost letenja.

Nalazi Kategorije 1 uključuju:

- (1) slučaj da se nadležnom organu ne omogućiti pristup objektima organizacije u skladu sa ORO.GEN.140 Aneksa III (Dio-ORO) ovog pravilnika ili, kad je riječ o operaterima balona, u skladu sa BOP.ADD.015 i BOP.ADD.035 Aneksa II (Dio-BOP) propisa kojim se utvrđuju detaljna pravila za upravljanje balonima i izdavanje dozvola članovima letačke posade za balone tijekom uobičajenog radnog vremena i nakon dva pisana zahtjeva;
- (2) dobijanje ili održavanje važenja potvrde organizacije ili specijaliziranih operativnih odobrenja, dostavljanjem krivotvorenih dokumentiranih dokaza;
- (3) dokaz o zlouporabi ili neovlaštenoj uporabi potvrde organizacije ili specijaliziranih operativnih odobrenja;
- (4) nepostojanje odgovornog rukovoditelja.
- (c) Nadležni organ izdaje nalaz Kategorije 2 kada se otkrije svaka značajna neusklađenost sa primjenjivim zahtjevima iz ovog pravilnika i drugih propisa u vezi sa letačkim operacijama u civilnom zrakoplovstvu, sa postupcima i priručnicima organizacije ili sa obaveznim sadržajem za izdavanje odobrenja, potvrde, specijaliziranih operativnih odobrenja ili sa sadržajem izjave, koja smanjuje sigurnost ili ozbiljno ugrožava sigurnost letenja.
- (d) Kada se tijekom nadzora ili na bilo koji drugi način otkrije nalaz, nadležni organ, ne dovodeći u pitanje bilo kakvu dodatnu mjeru koja se zahtijeva ovim pravilnikom i drugim propisima u vezi sa letačkim operacijama u civilnom zrakoplovstvu, u pisanom obliku izriče nalaz organizaciji i zahtijeva korektivne aktivnosti za rješavanje utvrđene (utvrđenih) neusklađenosti. Kada je to relevantno, nadležni organ obavještava državu u kojoj je zrakoplov registriran.

- (1) U slučaju nalaza Kategorije 1, nadležni organ poduzima trenutne i odgovarajuće mjere kako bi zabranio ili ograničio aktivnosti i, ako je primjereno, poduzima mjere za oduzimanje potvrde, ovlaštenja specijaliziranih operativnih odobrenja ili posebnog odobrenja ili za njihovo djelomično ili cjelokupno ograničenje ili suspendiranje, u ovisnosti od opsega nalaza Kategorije 1, dok organizacija ne provede uspješne korektivne mjere.
- (2) U slučaju nalaza Kategorije 2, nadležni organ:
 - (i) odobrava organizaciji rok za provođenje korektivnih mjera koji odgovara prirodi nalaza, koji prvobitno i u svakom slučaju, ne može da bude duži od tri mjeseca. Na kraju ovog perioda i u skladu sa prirodom nalaza, nadležni organ može ovaj tromjesečni rok produžiti, u ovisnosti od zadovoljavajućeg plana korektivnih mjera sa kojim se nadležni organ složio; i
 - (ii) procjenjuje plan korektivnih mjera i provođenja koji je predložila organizacija, i prihvata ga ako se na temelju procjene zaključi da je dovoljan za rješavanje neusklađenosti.
- (3) Ako organizacija ne dostavi prihvatljiv plan korektivnih mjera ili ne izvrši korektivne mjere u roku koji je odredio ili produžio nadležni organ, nalaz se podiže na nalaz Kategorije 1, te se poduzimaju mjere utvrđene u točki (d)(1).
- (4) Nadležni organ vodi evidenciju o svim nalazima koje je podigao ili koji su mu saopćeni, te prema potrebi, o mjerama prisile koje je primijenio, kao i o korektivnim mjerama i datumima okončanja mjera u vezi s nalazima.
- (e) Ne dovodeći u pitanje bilo kakve dodatne mjere prinudnog izvršenja, kada nadležni organ države članice, djelujući u skladu sa odredbama iz ARO.GEN.300(d), utvrdi bilo kakvu neusklađenost organizacije koju je certificirao ili odobrio ili koja objavljuje svoje aktivnosti nadležnom organu druge države članice ili Agenciji, sa primjenjivim zahtjevima ovog pravilnika ili drugim propisima u vezi sa letačkim operacijama u civilnom zrakoplovstvu, on obavještava taj nadležni organ i navodi kategoriju nalaza.

ARO.GEN.355 Nalazi i mjere prinudnog izvršenja proistekle iz nadzora - osobe

- (a) Ako tijekom nadzora ili na bilo koji drugi način nadležni organ, odgovoran za nadzor, pronade, u skladu sa ARO.GEN.300(a), dokaz neusklađenosti, sa primjenjivim zahtjevima, osobu koja je nositelj dozvole, potvrde, ovlaštenja ili uvjerenja izdatog u skladu sa ovim pravilnikom ili drugim propisima u vezi sa letačkim operacijama u civilnom zrakoplovstvu, nadležni organ postupa u skladu sa ARO.GEN.355 (a) do (d) Aneksa VI (Dio-ARA) propisa kojim se utvrđuju tehnički zahtjevi i upravni postupci u vezi sa letačkim osobljem u civilnom zrakoplovstvu.
- (b) Ako se tijekom nadzora ili na bilo koji drugi način pronade dokaz o neusklađenosti sa primjenjivim zahtjevima onih osoba koje podliježu zahtjevima utvrđenim u ovom pravilniku ili drugim propisima u vezi sa letačkim operacijama u civilnom zrakoplovstvu, koje nemaju dozvolu, potvrdu, ovlaštenje ili uvjerenje izdate u skladu sa ovim pravilnikom ili drugim propisima u vezi sa letačkim operacijama u civilnom zrakoplovstvu, ne ispunjavaju primjenjive zahtjeve, nadležni organ koji je utvrdio neusklađenost poduzima sve mjere prinudnog izvršenja potrebne za sprečavanje dalje neusklađenosti.

ARO.GEN.360 Nalazi i mjere prinudnog izvršenja proistekle iz nadzora - svi operatori

Ako se tijekom nadzora ili na bilo koji drugi način pronađe dokaz o neusaglašenosti sa primjenjivim zahtjevima operatora koji podliježe zahtjevima utvrđenim u ovom pravilniku ili drugim propisima u vezi sa letačkim operacijama u civilnom zrakoplovstvu, nadležni organ koji je utvrdio neusklađenost poduzima sve mjere prinudnog izvršenja potrebne za sprečavanje dalje neusklađenosti.

**PODDIO OPS
LETAČKE OPERACIJE
ODJELJAK I**

**Certifikacija operatora komercijalnog zračnog prijevoza
ARO.OPS.100 Izdavanje potvrde zračnog operatora (AOC)**

- (a) Nadležni organ izdaje potvrdu zračnom operatoru (AOC) kada utvrdi da je operator dokazao usklađenost sa elementima koji se zahtijevaju u ORO.AOC.100.
- (b) Potvrda uključuje pripadajuće specifikacije operacija.
- (c) Nadležni organ može odrediti određena operativna ograničenja. Takva odobrenja se dokumentiraju u specifikacijama operacija.

ARO.OPS.105 Sporazumi o letovima pod zajedničkim kodom

Prilikom razmatranja sigurnosnih aspekata sporazuma o letovima pod zajedničkim kodom koji uključuju operatora iz treće zemlje, nadležni organ:

- (1) utvrđuje, nakon provjere koju obavlja operator kako je navedeno u ORO.AOC.115, ispunjava li operator iz treće zemlje primjenjive standarde ICAO;
- (2) surađuje, prema potrebi, sa nadležnim organom države operatora iz treće zemlje.

ARO.OPS.110 Ugovori o zakupu za avione i helikoptere

- (a) Nadležni organ odobrava ugovor o zakupu kada utvrdi da je operator, koji je certificiran u skladu sa Aneksom III (Dio-ORO) ovog pravilnika, usklađen sa:
 - (1) ORO.AOC.110(d) za zrakoplov bez posade unajmljen iz treće zemlje;
 - (2) ORO.AOC.110(c) za zrakoplov sa posadom unajmljen od operatora iz treće zemlje;
 - (3) ORO.AOC.110(e) za zrakoplov bez posade unajmljen bilo kojem operatoru, osim u slučajevima iz ORO.GEN.310 Aneksa III ovog pravilnika;
 - (4) relevantnim zahtjevima iz kontinuirane plovidbenosti i letačkih operacija, za zakup zrakoplova bez posade registriranog u državama članicama i za zakup zrakoplova sa posadom od operatora iz države članice.
- (b) Odobrenje za ugovor o zakupu zrakoplova sa posadom suspendira se ili oduzima:
 - (1) kada god se suspendira ili oduzme AOC zakupodavca ili zakupca;
 - (2) kada god se na zakupodavca primjenjuje zabrana letenja u skladu sa člankom 73. i člankom 95. stavak (4) Zakona o zrakoplovstvu Bosne i Hercegovine ("Službeni glasnik BiH", br. 39/09 i 25/18) i člankom 51. propisa kojim se uređuje nadzor u civilnom zrakoplovstvu Bosne i Hercegovine.
 - (3) kada god je suspendirano, oduzeto ili otkazano odobrenje, koje je izdato operatoru iz treće zemlje, za operacije zrakoplova na letovima na području Bosne i Hercegovine, unutar tog područja ili iz njega, a kojima upravlja operator zrakoplova iz treće zemlje.
- (c) Odobrenje ugovora o zakupu zrakoplova bez posade se suspendira ili oduzima kada je:

- (1) suspendirano ili oduzeto uvjerenje o plovidbenosti zrakoplova;
- (2) zrakoplov uvršten na listu operatora koji podliježu operativnim ograničenjima ili je registriran u državi čiji svi operatori pod njenim nadzorom podliježu zabrani letenja u skladu sa člankom 73. i člankom 95. stavak (4) Zakona o zrakoplovstvu Bosne i Hercegovine ("Službeni glasnik BiH", br. 39/09 i 25/18) i člankom 51. propisa kojim se uređuje nadzor u civilnom zrakoplovstvu Bosne i Hercegovine.
- (d) Kada se od nadležnog organa zatraži prethodno odobrenje sporazuma o zakupu zrakoplova bez posade u skladu sa ORO.AOC.110(e), nadležni organ osigurava:
 - (1) pravilnu koordinaciju sa nadležnim organom odgovornim za stalni nadzor nad zrakoplovom, u skladu sa propisom kojim se utvrđuje kontinuirana plovidbenosti zrakoplova i zrakoplovnih proizvoda, dijelova i uređaja i odobravanju organizacija i osoblja koje se bave ovim poslovima ili za operaciju zrakoplova ako se ne radi o istom organu;
 - (2) blagovremeno uklanjanje zrakoplova iz AOC operatora, osim u slučajevima iz ORO.GEN.310 Aneksa III ovog pravilnika.
- (e) Ako je podnesen zahtjev za izdavanjem prethodnog odobrenja za sporazum o zakupu zrakoplova bez posade u skladu sa ORO.AOC.110(d), nadležni organ osigurava odgovarajuću koordinaciju sa državom registra zrakoplova koja je potrebna za izvršavanje dužnosti nadzora nad zrakoplovom.

ODJELJAK Ia**Odobrenje visokorizičnih komercijalnih specijaliziranih operacija****ARO.OPS.150 Izdavanje odobrenja za izvođenje komercijalnih visokorizičnih specijaliziranih operacija**

- (a) Po prijemu zahtjeva za izdavanje odobrenja za izvođenje komercijalne visokorizične specijalizirane operacije, nadležni organ operatora pregleda dokumentaciju operatora o procjeni rizika i standardne operativne postupke, povezane sa jednom ili više planiranih operacija i izrađenih u skladu sa relevantnim zahtjevima Aneksa VIII (Dio-SPO) ovog pravilnika.
- (b) Ako utvrdi da je operator dokazao zadovoljavajuću procjenu rizika i standardnih operativnih postupaka, nadležni organ operatora izdaje odobrenje, u skladu sa Dodatkom IV Aneksa II ovog pravilnika. Odobrenje se izdaje na određeno ili neodređeno vrijeme. Uvjeti pod kojim je operator ovlašten da provodi jednu ili više komercijalnih visokorizičnih specijaliziranih operacija navedeni su u odobrenju.
- (c) Po prijemu zahtjeva za promjenu odobrenja, nadležni organ operatora usklađuje se sa navedenim pod (a) i (b). On propisuje uvjete pod kojim operator može raditi tijekom promjena, osim ako nadležni organ ne utvrdi da odobrenje treba suspendirati.
- (d) Po prijemu zahtjeva za obnavljanje odobrenja, nadležni organ operatora usklađuje se sa navedenim pod (a) i (b). On može u obzir uzeti prethodne procese izdavanja odobrenja i aktivnosti nadzora.
- (e) Ne dovodeći u pitanje bilo kakve dodatne mjere prinudnog izvršenja, kada operator provodi promjene bez dostavljene procjene rizika i standardnih operativnih postupaka, nadležni organ operatora suspendira, ograničava ili ukida odobrenje.
- (f) Nakon prijema zahtjeva za izdavanje odobrenja za prekograničnu komercijalnu visokorizičnu specijaliziranu operaciju, nadležni organ operatora pregleda dokumentaciju

operatora o procjeni rizika i standardne operativne postupke u koordinaciji sa nadležnim organom države gdje se operacija planira provoditi. Kada su oba organa zadovoljna procjenom rizika i standardnim operativnim postupcima, nadležni organ operatora izdaje odobrenje.

ARO.OPS.155 Sporazumi o zakupu

- (a) Nadležni organ odobrava sporazum o zakupu koji uključuje zrakoplov registriran u trećoj zemlji ili operatora iz treće zemlje kada SPO operator dokaže usklađenost sa ORO.SPO.100.
- (b) Odobrenje sporazuma o zakupu zrakoplova bez posade se suspendira ili oduzima kada god se suspendira ili oduzme uvjerenje o plovidbenosti zrakoplova.

ODJELJAK II Odobrenja

ARO.OPS.200 Postupak za izdavanje posebnog odobrenja

- (a) Po prijemu zahtjeva za izdavanje posebnog odobrenja ili njegovih promjena, nadležni organ procjenjuje zahtjev u skladu sa relevantnim zahtjevima iz Aneksa V (DiO-SPA) ovog pravilnika i, prema potrebi, provodi odgovarajući inspeksijski nadzor operatora.
- (b) Kada utvrdi da je operator dokazao usklađenost s primjenjivim zahtjevima, nadležni organ izdaje ili mijenja odobrenje. Odobrenje se navodi u:
 - (1) specifikacijama operacija, kako su utvrđene u Dodatku II Aneksa II ovog pravilnika za letove komercijalnog zračnog prijevoza; ili
 - (2) spisku posebnih odobrenja, kako je utvrđeno u Dodatku III Aneksa II ovog pravilnika i za nekomercijalne letove i specijalizirane operacije.

ARO.OPS.205 Odobrenje liste minimalne opreme

- (a) Nakon prijema zahtjeva operatora za početno odobrenje liste minimalne opreme (MEL) ili njenu izmjenu, nadležni organ procjenjuje svaku predmetnu stavku, kako bi prije izdavanja odobrenja provjerio usklađenost sa primjenjivim zahtjevima.
- (b) Nadležni organ odobrava postupak operatora za produženje primjenjivih rokova za otklanjanje neispravnosti B, C i D, ako operator dokaže da su ispunjeni uvjeti navedeni u ORO.MLP.105(f), i ako ih je potvrdio nadležni organ.
- (c) Nadležni organ, za svaki pojedinačni slučaj, odobrava operaciju zrakoplova izvan ograničenja MEL, ali unutar ograničenja glavne liste minimalne opreme (MMEL), ako operator dokaže da su ispunjeni uvjeti navedeni u ORO.MLP.105, a nadležni organ ih potvrdi.

ARO.OPS.210 Određivanje udaljenosti ili lokalnog područja

Nadležni organ može odrediti udaljenost ili lokalno područje za potrebe operacija.

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

- (a) Nadležni organi Bosne i Hercegovine određuju ona područja u kojim se helikopterske operacije mogu obavljati bez osigurane mogućnosti sigurnog prinudnog slijetanja, kako je opisano u CAT.POL.H.420.
- (b) Prije izdavanja odobrenja navedenog u CAT.POL.H.420, nadležni organi Bosne i Hercegovine razmatraju razloge operatora zbog kojih je spriječen da koristi odgovarajuće kriterije u pogledu performansi.

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

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

ARO.OPS.225 Odobrenje Plana za gorivo/energiju

- (a) Nadležni organ odobrava plan za gorivo/energiju koju je predložio operator komercijalnog zračnog prijevoza ako operator dokaže usklađenost sa svim primjenjivim zahtjevima utvrđenim u ovom pravilniku koji se odnose na gorivo/energiju za avione ili helikoptere uključene u komercijalni zračni prijevoz.
- (b) Nadležni organ procjenjuje i nadzire planiranje goriva/energije i ponovno planiranje tijekom leta, selekciju aerodroma i politike upravljanja gorivom/energijom tijekom leta povezane sa planovima za gorivo/energiju, zajedno sa postupcima kojima se podržava provođenje tih planova za gorivo/energiju.
- (c) Uz navedeno pod (a) i (b), prilikom odobravanja pojedinačnih planova za gorivo/energiju, nadležni organ:
 - (1) provjerava da li je operator dokazao osnovne performanse sigurnosti tekućeg/važećeg plana za gorivo/energiju;
 - (2) procjenjuje sposobnost operatora da pruži podršku u provođenju predloženog pojedinačnog plana za gorivo/energiju; minimalno sljedeći elementi se uzimaju u obzir:
 - (i) sustav upravljanja operatora,
 - (ii) operativnu sposobnost operatora;
 - (3) provjerava da li se procjenom sigurnosnog rizika operatora, kojom se pruža podrška predloženim pojedinačnim planovima za gorivo/energiju, postiže razina sigurnosti koja je jednaka tekućem/važećem planu za gorivo/energiju;
 - (4) uspostavlja plan nadzora za provođenje periodične procjene predloženog plana za gorivo/energiju kako bi se provjerila usklađenost plana ili odlučilo da li plan treba izmijeniti i/ili dopuniti ili ukinuti;
- (d) Odobrenje iz CAT.OP.MPA.182(d)(2) uključuje listu izoliranih aerodroma koje je utvrdio operator za svaki tip zrakoplova na koji se odobrenje primjenjuje.

ARO.OPS.226 Odobrenje i nadzor Programa obuke koja se temelji na dokazima (EBT)

- (a) Ako nadležni organ izda odobrenje za programe EBT, inspektori moraju steći kvalifikacije i završiti obuke u području načela, primjene, postupaka odobrenja i kontinuiranog nadzora EBT.
- (b) Nadležni organ procjenjuje i nadzire program EBT zajedno sa postupcima kojima se potpomaže provođenje programa EBT i njegova efikasnost.
- (c) Po prijemu zahtjeva za odobrenje programa EBT, nadležni organ:
 - (1) osigurava rješavanje nalaza Kategorije 1 u područjima koja će podržati primjenu programa EBT;
 - (2) procjenjuje sposobnost operatora u pogledu podrške provođenja programa EBT. Potrebno je razmotriti najmanje sljedeće elemente:
 - (i) zrelost i sposobnost operatorovog sustava upravljanja u područjima koja će podržati primjenu programa EBT, a posebno obuku letačke posade;
 - (ii) prikladnost operatorovog programa EBT – program EBT mora odgovarati veličini operatora te prirodi i složenosti njegovih aktivnosti, uzimajući u obzir opasnosti i povezane rizike svojstvene tim aktivnostima;
 - (iii) adekvatnost operatorovog sustava za vođenje zapisa, posebno u pogledu zapisa o obukama, provjerama i kvalifikacijama letačke posade, u

- skladu sa ORO.GEN.220 i ORO.MLP.115(c) i (d);
- (iv) prikladnost operatorovog sustava ocjenjivanja za procjenu kompetencija pilota;
 - (v) stručnost i iskustvo instruktora i drugog osoblja uključenog u program EBT u primjeni procesa i postupaka koji podržavaju provođenje programa EBT; i
 - (vi) operatorov plan provođenja EBT i procjenu sigurnosnog rizika koji podržava program EBT kako bi se pokazalo na koji se način može postići razina sigurnosti jednaka onoj iz postojećeg programa obuke.

- (d) Nadležni organ odobrava program EBT ako se procjenom zaključi da je osigurana usklađenost najmanje sa ORO.FC.146, ORO.FC.231 i ORO.FC.232.

ARO.OPS.230 Utvrđivanje poremećaja u rasporedu

Sa ciljem ograničenja vremena letenja, nadležni organ utvrđuje, u skladu sa definicijama, "rani tip" i "kasni tip" poremećaja u rasporedu iz ORO.FTL.105 u Aneksu III ovog pravilnika, koji se od ova dva tipa poremećaja u rasporedu primjenjuje na sve CAT operatore koji su pod njegovim nadzorom.

ARO.OPS.235 Odobrenje pojedinačnih specifikacija plana u pogledu trajanja vremena leta

- (a) Nadležni organ odobrava specifikacija plana u pogledu trajanja vremena leta koji predloži CAT operator ako operator dokaže usklađenost sa ovim pravilnikom i Podjelom FTL iz Aneksa III ovog pravilnika.
- (b) /
- (c) Kada god specifikacija plana u pogledu trajanja vremena leta koju predlaže operator odstupa od ovog pravilnika i drugih propisa u vezi sa letačkim operacijama u civilnom zrakoplovstvu, nadležni organ primjenjuje propis kojim se uređuju izuzeća i odstupanja od primjene odredaba propisa ili dijela propisa koji donosi Direkcija za civilno zrakoplovstvo Bosne i Hercegovine u dijelu koji se odnosi na odstupanja.
- (d) Nakon što su primijenjena, odobrena odstupanja su predmet procjene kako bi se utvrdilo da li se takva odstupanja mogu potvrditi ili izmijeniti/dopuniti. Nadležni organ provodi neovisnu procjenu temeljenu na informacijama koje je dostavio operator. Procjena mora biti srazmjerna, transparentna i temeljena na naučnim načelima i znanju.

ARO.OPS.240 Posebno odobrenje za RNP AR APCH

- (a) Kada podnositelj zahtjeva dokaže usklađenost sa zahtjevima iz SPA.PBN.105, nadležni organ izdaje posebno odobrenje za RNP AR APCH ili poseban postupak odobrenja za RNP AR APCH.
- (b) U slučaju posebnog postupka odobrenja za određeni RNP AR APCH, nadležni organ:
 - (1) u odobrenju za PBN navodi spisak odobrenih postupaka instrumentalnog prilaza na određenim aerodromima,
 - (2) uspostavlja koordinaciju sa nadležnim organima ovih aerodroma, prema potrebi, i
 - (3) uzima u obzir moguće olakšice koja proizilaze iz posebnih odobrenja za RNP AR APCH koja su već izdata podnositelju zahtjeva.

ODJELJAK III Nadzor operacija

ARO.OPS.300 Uvodni letovi

Nadležni organ može postaviti dodatne uvjete za uvodne letove koji se vrše u skladu sa Dijelom NCO na području Bosne i

Hercegovine. Takvi uvjeti osiguravaju sigurne operacije i proporcionalni su.

PODDIO RAMP INSPEKCIJSKI PREGLEDI NA PLATFORMI KOJI SE VRŠE NA ZRAKOPLOVIMA OPERATORA KOJI SU POD REGULATORNIM NADZOROM DRUGE DRŽAVE ARO.RAMP.005 Područje primjene

Ovaj poddio uspostavlja zahtjeve koje ispunjava nadležni organ prilikom izvršavanja zadataka i dužnosti koji se odnose na inspekcijski pregled zrakoplova na platformi, koga koriste operatori iz treće zemlje ili operatori koji su pod regulatornim nadzorom druge države članice kada slete na aerodrome smještene na području Bosne i Hercegovine.

ARO.RAMP.100 Općenito

- (a) Zrakoplov, kao i njegova posada, podliježu inspekcijskom pregledu u pogledu zahtjeva koji se na njih primjenjuju.
- (b) Osim obavljanja inspekcijskih pregleda na platformi, uključenih u program nadzora uspostavljen u skladu sa ARO.GEN.305, nadležni organ vrši inspekcijski pregled na platformi nad zrakoplovima za koje se sumnja da nisu u skladu sa primjenjivim zahtjevima.
- (c) U okviru izrade programa nadzora, uspostavljenog u skladu sa ARO.GEN.305, nadležni organ uspostavlja godišnji program za obavljanje inspekcijskih pregleda zrakoplova na platformi. Ovaj program:
 - (1) temelji se na metodologiji proračuna kojom se uzimaju u obzir povijesni podaci o broju i prirodi operatora i broju njihovih slijetanja na aerodrome, kao i sigurnosni rizici; i
 - (2) omogućava nadležnom organu da odredi, kao prioritet, vršenje inspekcijskih pregleda zrakoplova na temelju liste iz ARO.RAMP.105(a).
- (d) Kada to smatra potrebnim, Agencija u suradnji sa BHDCA, a na temelju potpisanog Radnog dogovora iz članka 5. ovog pravilnika, vrši inspekcijske preglede zrakoplova na platformi kako bi provjerila usklađenost sa primjenjivim zahtjevima u svrhu:
 - (1) certifikacijskih zadataka za koje je nadležna i dodijeljenih ovlaštenja na temelju Radnog dogovora iz članka 5. ovog pravilnika,
 - (2) standardizacijskih inspekcija države članice; ili
 - (3) inspekcijskih pregleda organizacije kako bi se provjerila usklađenost sa primjenjivim zahtjevima u potencijalno nesigurnim situacijama.

ARO.RAMP.105 Kriteriji za određivanje prioriteta

- (a) Za određivanje prioriteta inspekcijskih pregleda na platformi, Agencija dostavlja nadležnim organima spisak operatora ili zrakoplova za koje je utvrđeno da predstavljaju potencijalni rizik.
- (b) /

ARO.RAMP.110 Prikupljanje informacija

Nadležni organ prikuplja i obrađuje sve informacije koje se smatraju korisnim za obavljanje inspekcijskih pregleda na platformi.

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

- (a) Nadležni organ ima kvalificirane inspektore za obavljanje inspekcijskih pregleda na platformi.
- (b) Inspektori koji obavljaju inspekcijske preglede na platformi:
 - (1) imaju potrebno zrakoplovno obrazovanje ili praktično znanje relevantno za njihovo područje (njihova područja) inspekcijskih pregleda;
 - (2) uspješno su završili:

- (i) odgovarajuću posebnu teoretsku i praktičnu obuku, iz jednog ili više sljedećih područja inspekcije:
 - (A) pilotska kabina;
 - (B) sigurnost u kabini;
 - (C) stanje zrakoplova;
 - (D) teret;
- (ii) odgovarajuću obuku na radnom mjestu koju provodi viši inspektor za obavljanje inspeksijskih pregleda na platformi koga je imenovao nadležni organ;
- (3) održavaju važećim svoje kvalifikacije pohađanjem periodičnih obuka i obavljanjem najmanje 12 inspeksijskih pregleda u kalendarskoj godini.
- (c) Obuku iz (b)(2)(i) vrši nadležni organ ili bilo koja organizacija za obuku odobrena u skladu sa ARO.RAMP.120(a).
- (d) Agencija izrađuje i održava program obuke i promovira organizaciju tečajeva osposobljavanja i radionica za inspektore kako bi se unaprijedilo razumijevanje i jednoobrazna primjena 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 Odobranje organizacija za obuku

- (a) Nadležni organ odobrava organizaciju za obuku čije je glavno mjesto poslovanja na području Bosne i Hercegovine kada utvrdi da je organizacija za obuku:
 - (1) imenovala rukovoditelja obuke, koji ima odgovarajuće sposobnosti upravljanja kako bi se osiguralo da se obuka provodi u skladu sa primjenjivim zahtjevima;
 - (2) ima na raspolaganju prostorije za provođenje obuke i nastavnu opremu koja odgovara vrsti obuke koju pruža;
 - (3) provodi obuku u skladu sa programom obuke koji je izradila Agencija u skladu sa ARO.RAMP.115 (d);
 - (4) koristi kvalificirane instruktore za obuku.
- (b) Ako tako zahtijeva nadležni organ, provjeru usklađenosti i stalne usklađenosti sa zahtjevima navedenim pod (a) vrši Agencija.
- (c) Organizacija za obuku može biti odobrena za pružanje jedne ili više sljedećih vrsta obuka:
 - (1) početna teorijska obuka;
 - (2) početna praktična obuka;
 - (3) periodična obuka.

ARO.RAMP.125 Provođenje inspeksijskih pregleda na platformi

- (a) Inspeksijski pregledi na platformi vrše se na standardiziran način.
- (b) Pri vršenju inspeksijskog pregleda na platformi, inspektori ulažu sva svoja nastojanja kako bi se izbjeglo neutemeljeno kašnjenje zrakoplova koji je predmet inspekcije.
- (c) Nakon završetka inspeksijskog pregleda na platformi, vođa zrakoplova ili, u njegovoj odsutnosti, drugi član letačke posade ili predstavnik operatora, obavještava se o rezultatima inspeksijskog pregleda na platformi.

ARO.RAMP.130 Kategorizacija nalaza

Za svaku stavku inspeksijskog pregleda, definirane su, kao nalazi, tri kategorije moguće neusklađenosti sa primjenjivim zahtjevima. Takvi se nalazi kategoriziraju na sljedeći način:

- (1) nalaz kategorije 3 je bilo koja utvrđena značajna neusklađenost sa primjenjivim zahtjevima ili uvjetima

navedenim u potvrdi koja ima veliki utjecaj na sigurnost;

- (2) nalaz kategorije 2 je bilo koja utvrđena neusklađenost sa primjenjivim zahtjevima ili uvjetima navedenim u potvrdi koja ima značajan utjecaj na sigurnost;
- (3) nalaz kategorije 1 je bilo koja utvrđena neusklađenost sa primjenjivim zahtjevima ili uvjetima navedenim u potvrdi koja ima mali utjecaj na sigurnost.

ARO.RAMP.135 Naknadne mjere (*Follow-up*) u vezi sa nalazima

- (a) Za nalaz kategorije 2 ili 3, nadležni organ ili, prema potrebi, Agencija:
 - (1) obavještava operatora o nalazu u pisanom obliku, uključujući zahtjev za dokaz o poduzetim korektivnim mjerama; i
 - (2) obavještava nadležni organ države operatora i, prema potrebi, države u kojoj je zrakoplov registriran i u kojoj je bila izdata dozvola letačkoj posadi. Prema potrebi, nadležni organ ili Agencija zahtijeva od njih potvrdu o prihvatanju korektivnih mjera koje je poduzeo operator u skladu sa ARO.GEN.350 ili ARO.GEN.355.
- (b) Pored navedenog pod (a), u slučaju nalaza kategorije 3, nadležni organ poduzima trenutne mjere:
 - (1) uvođenjem ograničenja u pogledu letačkih operacija zrakoplova;
 - (2) zahtijevanjem trenutnih korektivnih mjera;
 - (3) prizemljenjem zrakoplova u skladu sa ARO.RAMP.140, ili
 - (4) uvođenjem trenutne zabrane letenja u skladu sa čl. 71. i 95. stavak (4) Zakona o zrakoplovstvu Bosne i Hercegovine ("Službeni glasnik BiH", br. 39/09 i 25/18) i propisom kojim se uređuje uspostavljanje spiska zračnih prijevoznika na koje se primjenjuje zabrana letenja.
- (c) Kada Agencija podigne nalaz kategorije 3, ona od nadležnog organa države u kojoj je zrakoplov sletio zahtijeva poduzimanje odgovarajućih mjera u skladu sa navedenim pod (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 izvršio odgovarajuće korektivne mjere, nadležni organ:
 - (1) obavještava vođu zrakoplova/kapetana ili operatora da se do narednog obavještenja ne dopušta započinjanje leta zrakoplovom; i
 - (2) prizemljuje taj zrakoplov.
- (b) Nadležni organ države u kojoj je zrakoplov prizemljen odmah o tome obavještava nadležni organ države operatora i države u kojoj je zrakoplov registriran, ako je potrebno, kao i Agenciju, ako prizemljeni zrakoplov upotrebljava operator iz treće zemlje.
- (c) Nadležni organ, u suradnji sa državom operatora i državom registra, propisuje potrebne uvjete pod kojim se može dopustiti polijetenje zrakoplova.
- (d) Ako neusklađenost utječe na važenje uvjerenja o plovitbenosti zrakoplova, nadležni organ ukida mjeru prizemljenja kada operator dostavi dokaze:
 - (1) da je ponovno uspostavljena usklađenost sa primjenjivim zahtjevima;
 - (2) da je dobio dozvolu za letenje u skladu sa propisom kojim se utvrđuje certifikacija plovitbenosti i ekološka certifikacija zrakoplova i zrakoplovnih proizvoda, dijelova i uređaja i za certifikaciju projektnih i proizvodnih organizacija;

- (3) dozvolu za let ili odgovarajući dokument države registra ili države operatora za zrakoplov registriran u trećoj zemlji kojim leti operator iz država članica ili treće zemlje; i
- (4) da je pribavio dozvolu trećih zemalja preko kojih će letjeti, ako je potrebno.

ARO.RAMP.145 Izvješćivanje

- (a) Informacije prikupljene u skladu sa ARO.RAMP.125(a) unose se u centraliziranu bazu podataka iz ARO.RAMP.150(b)(2) u roku od 21 kalendarskog dana nakon inspekcijskog pregleda.
- (b) Nadležni organ unosi u centraliziranu bazu podataka svaku informaciju koja je korisna za primjenu ovog pravilnika i drugih propisa kojim se regulira ova oblast uključujući relevantne informacije iz stavka ARO.RAMP.110.

- (c) /
- (d) Kada god informacije o manjkavosti zrakoplova nadležnom organu dostavi pojedinac, ne navodi se identitet izvora informacija iz ARO.RAMP.110 i ARO.RAMP.125(a).

ARO.RAMP.160 Informiranje javnosti i zaštita informacija

- (a) Informacije dobijene u skladu sa ARO.RAMP.105(a) i ARO.RAMP.145, BHDCA upotrebljava samo za potrebe ovog pravilnika i drugih propisa kojima se regulira oblast letaćkih operacija i te informacije mora na odgovarajući način zaštititi.
- (b) Agencija jednom godišnje objavljuje zbirno izvješće o informacijama koje je dostupno javnosti i sadrži analizu informacija dobijenih u skladu sa ARO.RAMP.145. Ovo izvješće je jednostavno i lako razumljivo, bez navođenja identiteta izvora informacija.

Dodatak I

POTVRDA ZRAČNOG OPERATORA (Lista odobrenja zračnog operatora)		
Vrste operacija : Komercijalni zračni prijevoz (CAT) <input type="checkbox"/> Putnici; <input type="checkbox"/> Teret;		
<input type="checkbox"/> Drugo ⁽¹⁾ :		
⁽⁴⁾	Država operatora ⁽²⁾ Organ izdavanja ⁽³⁾	⁽⁵⁾
AOC br. ⁽⁶⁾	Naziv operatora ⁽⁷⁾ : Poslovno ime ⁽⁸⁾ : Adresa operatora ⁽¹⁰⁾ : Telefon ⁽¹¹⁾ : Telefaks: E-pošta:	Operativne kontaktne točke ⁽⁹⁾ : Podaci za kontakt sa operativnim rukovodstvom bez nepotrebnog odlaganja navedeni su u _____ ⁽¹²⁾ .
Ovom se potvrdom potvrđuje da je _____ ⁽¹³⁾ ovlašten za izvođenje operacija komercijalnog zračnog prijevoza, kako je utvrđeno u priloženim Specifikacijama operacija, u skladu sa operativnim priručnikom, Aneksom IX Pravilnika o utvrđivanju tehničkih zahtjeva i upravnih postupaka u vezi sa letaćkim operacijama.		
Datum izdavanja ⁽¹⁴⁾ :	Ime i potpis ⁽¹⁵⁾ : Funkcija:	
⁽¹⁾ Navesti drugu vrstu prijevoza. ⁽²⁾ Zamijeniti imenom države operatora. ⁽³⁾ Zamijeniti identifikacijom organa izdavanja. ⁽⁴⁾ Ispunjava nadležni organ. ⁽⁵⁾ Ispunjava nadležni organ. ⁽⁶⁾ Referentna oznaka odobrenja koju je odredio nadležni organ. ⁽⁷⁾ Zamijeniti registriranim imenom operatora. ⁽⁸⁾ Poslovno ime operatora, ako je različito. Ispred poslovnog imena upisati "Dba" (kratica za "Doing business as" – "posluje pod imenom"). ⁽⁹⁾ Podaci za kontakt uključuju brojeve telefona i telefaksa, uključujući pozivni broj države, i adresu e-pošte (ako postoji) putem koje se može stupiti u kontakt sa operativnim rukovodstvom bez nepotrebnog odlaganja za pitanja povezana sa letaćkim operacijama, plovidbenošću, kompetencijama letačke i kabinske posade, opasnom robom i za druga relevantna pitanja. ⁽¹⁰⁾ Adresa glavnog mjesta poslovanja operatora. ⁽¹¹⁾ Broj telefona i telefaksa glavnog mjesta poslovanja operatora, uključujući pozivni broj države. Navesti adresu e-pošte ako postoji. ⁽¹²⁾ Navesti kontrolirani dokument koji se nalazi u zrakoplovu u kojem su navedeni podaci za kontakt i upućivanje na odgovarajući stavak ili stranicu. Npr: „kontakt podaci”..... navedeni su u operativnom priručniku, opće/osnovno, poglavlje 1. odlomak 1.1" ili navedeni su u operativnim specifikacijama, str. 1." ili su navedeni u prilogu ovog dokumenta". ⁽¹³⁾ Registrirano ime operatora. ⁽¹⁴⁾ Datum izdavanja AOC (dd.mm.gggg.). ⁽¹⁵⁾ Funkcija, ime i potpis predstavnika nadležnog organa. Uz to, na AOC se može staviti i službeni pečat.		
EASA obrazac 138, izdanje 2.		

Dodatak II

SPECIFIKACIJE OPERACIJA (u skladu sa odobrenim uvjetima u operativnom priručniku)				
Kontakt podaci nadležnog organa koji izdaje odobrenje Telefon ⁽¹⁾ : _____; Telefaks: _____; E-pošta: _____				
AOC ⁽²⁾ :	Ime operatora ⁽³⁾ :	Datum ⁽⁴⁾ :	Potpis:	
Poslovno ime:				
Specifikacije operacija:				
Model zrakoplova ⁽⁵⁾ :				
Registracijske oznake ⁽⁶⁾ :				
Vrste operacija: Komercijalni zračni prijevoz <input type="checkbox"/> Prijevoz putnika <input type="checkbox"/> Prijevoz tereta <input type="checkbox"/> Drugo ⁽⁷⁾ : _____				
Područje operacija ⁽⁸⁾ :				
Posebna ograničenja ⁽⁹⁾ :				
Posebna odobrenja:	Da	Ne	Specifikacija ⁽¹⁰⁾	Napomena
Opasna roba	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Operacije u uvjetima smanjene vidljivosti				
Polijetanje	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	RVR ⁽¹¹⁾ : m	
Prilaz i slijetanje	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	CAT ⁽¹²⁾ DA/H: ft, RVR:.. m	
Dodatno operativno odobrenje	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	CAT ⁽¹³⁾DA/H: ft, RVR:... m	
RVSM ⁽¹⁴⁾ <input type="checkbox"/> N/A	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
ETOPS ⁽¹⁵⁾ <input type="checkbox"/> N/A	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Maksimalno vrijeme preusmjeravanja ⁽¹⁶⁾ : min.	
Kompleksne navigacijske specifikacije za PBN operacije ⁽¹⁷⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		⁽¹⁸⁾
Specifikacije minimalnih navigacijskih performansi	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Operacije jednomotornih aviona sa turbinskim motorom noću ili u instrumentalnim meteorološkim uvjetima (SET-IMC)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	⁽¹⁹⁾	
Helikopterske operacije uz pomoć uređaja za letenje noću	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Helikopterske operacije sa dizalicom	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Operacije helikopterske hitne medicinske pomoći	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Helikopterske operacije na moru	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Obuka kabinske posade ⁽²⁰⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Izdavanje dozvole za kabinsku posadu ⁽²¹⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Uporaba EFB tipa B	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	⁽²²⁾	
Kontinuirana plovidbenost	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	⁽²³⁾	
Drugo ⁽²⁴⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
<p>⁽¹⁾ Broj telefona nadležnog organa, uključujući pozivni broj države. Navesti e-pošte i telefaks ako je dostupan.</p> <p>⁽²⁾ Navesti broj Potvrde zračnog prijevoznika (AOC).</p> <p>⁽³⁾ Navesti registrirano ime i poslovno ime operatora ako se razlikuju. Upisati "Dba" ("Doing business as"-posluje pod imenom) prije poslovnog imena.</p> <p>⁽⁴⁾ Datum izdavanja specifikacija operacija (dd.mm.gggg.) i potpis predstavnika nadležnog organa.</p> <p>⁽⁵⁾ Navesti oznaku ICAO proizvođača zrakoplova, modela i serije, ili glavne serije ako su serije označene (npr. Boeing-737-3K2 ili Boeing-777-232).</p> <p>⁽⁶⁾ Registracijske oznake navode se u specifikacijama operacija ili u operativnom priručniku. U potonjem slučaju u odgovarajućim specifikacijama operacija mora da postoji upućivanje na određenu stranicu operativnog priručnika. U slučaju da se na model zrakoplova ne primjenjuju sva posebna odobrenja, oznake registracije zrakoplova se mogu unijeti u kolonu za napomene za odgovarajuća posebna odobrenja.</p> <p>⁽⁷⁾ Navesti druge vrste prijevoza (npr. hitan medicinski prijevoz).</p> <p>⁽⁸⁾ Navesti geografska područja u kojim je odobreno letenje (geografske koordinate ili posebne rute, oblast informiranja u letu ili nacionalne ili regionalne granice).</p> <p>⁽⁹⁾ Navesti primjenjiva posebna ograničenja (npr. samo po pravilima za vizualno letenje (VFR), samo danju itd.).</p> <p>⁽¹⁰⁾ U ovoj koloni navesti najblaže kriterije za svako odobrenje ili vrstu odobrenja (sa odgovarajućim kriterijem).</p> <p>⁽¹¹⁾ Navesti odobrenu najmanju vidljivost duž poletno-sletne staze (RVR) za polijetanje u metrima. Ako su izdata različita odobrenja, za svaki se može koristiti po jedan red.</p> <p>⁽¹²⁾ Navesti primjenjivu kategoriju preciznog prilaza: CAT II ili CAT III. Upisati najmanju vidljivost duž poletno-sletne staze (RVR) u metrima i visinu odluke (DH) u stopama. Za svaku navedenu kategoriju prilaza upotrebljava se po jedan red.</p> <p>⁽¹³⁾ Navesti primjenjivo operativno odobrenje: SA CAT I, SA CAT II, EFVS, itd. Upisati najmanju vidljivost duž poletno-sletne staze (RVR) u metrima i visinu odluke (DH) u stopama. Za svako navedeno operativno odobrenje upotrebljava se po jedan red.</p> <p>⁽¹⁴⁾ Polje "Nije primjenjivo" (N/A) može biti označeno samo ako je maksimalna visina koju zrakoplov može postići ispod FL290.</p> <p>⁽¹⁵⁾ Operacije sa produženim doletom (ETOPS) trenutno se primjenjuju isključivo na dvomotorne zrakoplove. Zbog toga polje "Nije primjenjivo"(N/A) može biti označeno samo ako model zrakoplova ima više ili manje od dva motora.</p> <p>⁽¹⁶⁾ Prag udaljenosti može također da bude naveden (u nautičkim miljama - NM) kao i tip motora.</p> <p>⁽¹⁷⁾ Navigacija temeljena na performansama (PBN): jedan red se koristi za svako kompleksno posebno odobrenje za PBN (npr. RNP AR APCH) uz navođenje odgovarajućih ograničenja u koloni "Specifikacija" i/ili "Napomene". Pojedinačna odobrenja posebnih postupaka RNP AR APCH mogu se navesti u specifikacijama operacija ili u operativnom priručniku. U potonjem slučaju u odgovarajućim specifikacijama operacija mora da postoji upućivanje na određenu stranicu operativnog priručnika.</p> <p>⁽¹⁸⁾ Navesti ako je posebno odobrenje ograničeno na određene krajeve poletno-sletne staze i/ili aerodroma.</p> <p>⁽¹⁹⁾ Navesti konkretnu kombinaciju zrakoplovne konstrukcije ili motora.</p> <p>⁽²⁰⁾ Odobrenje za provođenje obuke i ispita kandidata za stjecanje dozvole kabinskog osoblja, na način na koji je određeno u Aneksu V (Part-CC) propisa kojim se utvrđuju tehnički zahtjevi i upravni postupci u vezi sa letačkim osobljem u civilnom zrakoplovstvu.</p> <p>⁽²¹⁾ Odobrenje za izdavanje dozvole kabinskog osoblja, na način na koji je određeno u Aneksu V (Part-CC) propisa kojim se utvrđuju tehnički zahtjevi i upravni postupci u vezi sa letačkim osobljem u civilnom zrakoplovstvu.</p>				

(²²) Navesti popis EFB baze tipa B i upućivanje na hardver EFB (za prenosive EFB). Taj se popis navodi u specifikacijama operacija ili u operativnom priručniku. U potonjem slučaju u odgovarajućim specifikacijama operacija mora da postoji upućivanje na određenu stranicu operativnog priručnika.

(²³) Ime osobe/organizacije odgovorne za osiguravanje održavanja kontinuirane plovidbenosti zrakoplova i upućivanje na propis kojim se to zahtijeva, tj. Poddio G Aneksa I (Dio-M) propisa kojim se utvrđuje kontinuirana plovidbenost zrakoplova i zrakoplovnih proizvoda, dijelova i uređaja i o odobravanju organizacija i osoblja koje se bave ovim poslovima.

(²⁴) Ovdje se mogu unijeti druga odobrenja ili podaci, koristeći jedan red (ili više redova) za svako odobrenje (npr. slijetanje na kratke poletno-sletne staze, strmi prilazi, letovi helikoptera do/od mjesta od javnog interesa, letovi helikoptera iznad nepogodne sredine koja se nalazi u gusto naseljenom području, letovi helikoptera koji nemaju mogućnost sigurnog prinudnog slijetanja, letovi sa povećanim bočnim nagibom, najveće rastojanje od odgovarajućeg aerodroma za dvomotorne avione bez ETOPS odobrenja, korištenje zrakoplova u nekomercijalne svrhe).

EASA obrazac 139, izdanje 7.

Dodatak III
Lista posebnih odobrenja
Nekomercijalne operacije
Specijalizirane operacije

(u skladu sa uvjetima utvrđenim u odobrenju a koji su opisani u operativnom priručniku ili letačkom priručni

Nadležni organ koji izdaje odobrenje (¹):		
Lista posebnih odobrenja br. (²):		
Ime operatora:		
Datum (³):		
Potpis:		
Model zrakoplova i registracijske oznake (⁴):		
Vrste specijaliziranih operacija (SPO), ako je primjenjivo:		
<input type="checkbox"/> (⁵) ...		
Posebna odobrenja (⁶)	Specifikacija (⁷)	Napomene
...		
...		
...		
...		
<p>(¹) Navesti ime i podatke za kontakt.</p> <p>(²) Navesti odgovarajući broj.</p> <p>(³) Datum izdavanja posebnih odobrenja (dd.mm.gggg.) i potpis predstavnika nadležnog organa.</p> <p>(⁴) Navesti oznaku CAST (Commercial Aviation Safety Team)/ICAO za proizvođača zrakoplova, modela i serije, ili glavne serije ako su serije označene (npr. Boeing-737-3K2 ili Boeing-777-232). Taksonomija CAST i ICAO dostupna je na: http://www.intlaviationstandards.org/.</p> <p>Registracijske oznake navode se u specifikacijama operacija ili u operativnom priručniku. U potonjem slučaju u odgovarajućim specifikacijama operacija mora da postoji upućivanje na određenu stranicu operativnog priručnika.</p> <p>(⁵) Navesti vrstu operacije, npr. poljoprivreda, građevinarstvo, fotografija, snimanje, promatranje i patroliranje, reklamno oglašavanje u zraku, probni letovi nakon održavanja.</p> <p>(⁶) U ovoj koloni navesti sve odobrene operacije, npr. opasne robe, LVO, RVSM, PBN, MNPS, HOFO.</p> <p>(⁷) U ovoj koloni navesti najblaže kriterije za svako odobrenje, npr. visina odluke i minimume za RVR za CAT II.</p> <p>EASA obrazac 140, izdanje 2.</p>		

Dodatak IV

ODOBRENJE ZA KOMERCIJALNE VISOKORIZIČNE SPECIJALIZIRANE OPERACIJE	
Nadležni organ koji izdaje odobrenje (¹):	
Br. odobrenja: (²)	
Ime operatora (³):	
Adresa operatora (⁴):	
Telefon (⁵):	
Telefaks:	
E-pošta:	
Model zrakoplova i registracijske oznake (⁶):	
Odobrene specijalizirane operacije (⁷):	
Odobrena zona ili mjesto operacije (⁸):	
Posebna ograničenja (⁹):	
Ovim se potvrđuje da je _____ ovlašten za izvođenje komercijalnih visokorizičnih specijaliziranih operacija u skladu sa ovim odobrenjem, Standardnim operativnim postupcima operatora, Aneksom IX Pravilnika o utvrđivanju tehničkih zahtjeva i upravnih postupaka u vezi sa letačkim operacijama.	
Datum izdavanja (¹⁰)	Ime i potpis (¹¹): Funkcija:
<p>(¹) Ime i kontakt podaci nadležnog organa:</p> <p>(²) Navesti odgovarajući broj.</p> <p>(³) Navesti naziv operatora i njegov poslovni naziv, ako se razlikuju. Upisati "Dba" ("Doing business as"- posluje pod imenom) prije poslovnog imena.</p> <p>(⁴) Adresa glavnog sjedišta operatora.</p> <p>(⁵) Broj telefona i telefaksa glavnog sjedišta operatora, uključujući pozivni broj države. Navesti adresu e-pošte ako postoji.</p> <p>(⁶) Navesti oznaku CAST (Commercial Aviation Safety Team)/ICAO za proizvođača zrakoplova, modela i serije, ili glavne serije ako su serije označene (npr. Boeing-737-3K2 ili Boeing-777-232). Taksonomija CAST i ICAO dostupna je na: http://www.intlaviationstandards.org/.</p> <p>Registracijske oznake navode se u specifikacijama operacija ili u operativnom priručniku. U potonjem slučaju u odgovarajućim specifikacijama operacija mora da postoji upućivanje na određenu stranicu operativnog priručnika.</p> <p>(⁷) Navesti vrstu operacije, npr. poljoprivreda, građevinarstvo, fotografija, snimanje, promatranje i patroliranje, reklamno oglašavanje u zraku, probni letovi nakon održavanja.</p> <p>(⁸) Navesti geografska područja ili mjesta u kojima je odobreno letenje (geografske koordinate ili oblast informiranja u letu ili nacionalne ili regionalne granice).</p> <p>(⁹) Navesti primjenjiva posebna ograničenja (npr. samo po pravilima za vizualno letenje (VFR), samo danju itd.).</p> <p>(¹⁰) Datum izdavanja odobrenja (dd.mm.gggg.).</p> <p>(¹¹) Funkcija, ime i potpis predstavnika nadležnog organa. Uz to, na AOC se može staviti i službeni pečat.</p> <p>EASA obrazac 151, izdanje 2.</p>	

ANEKS III**ZAHTJEVI ZA ORGANIZACIJE KOJE OBAVLJAJU
LETAČKE OPERACIJE**

[DIO-ORO]

ORO.GEN.005 Područje primjene

Ovaj aneks utvrđuje zahtjeve kojih se pridržava zračni operator koji obavlja:

- (a) operacije komercijalnog zračnog prijevoza (CAT);
- (b) komercijalne specijalizirane operacije;
- (c) nekomercijalne operacije kompleksnim zrakoplovima na motorni pogon;
- (d) nekomercijalne specijalizirane operacije kompleksnim zrakoplovima na motorni pogon.

**PODDIO GEN
OPĆI ZAHTJEVI
ODJELJAK 1****Općenito****ORO.GEN.105 Nadležni organ**

Za potrebe ovog aneksa, za operatore sa glavnim sjedištem u Bosni i Hercegovini, nadležni organ koji provodi nadzor nad operatorima koji podliježu obavezi certifikacije, podnošenju Izjave ili izdavanju odobrenja za specijalizirane operacije je Direkcija za civilno zrakoplovstvo Bosne i Hercegovine – BHDCA.

ORO.GEN.110 Odgovornosti operatora

- (a) Operator je odgovoran za upravljanje zrakoplovom u skladu sa Aneksom IX ovog pravilnika, u ovisnosti šta je primjenjivo, relevantnim zahtjevima ovog Aneksa i svojom Potvrdom zračnog operatora (AOC) ili odobrenjem za specijaliziranu operaciju (SPO odobrenje) ili Izjavom.
- (b) Svaki let se obavlja u skladu sa odredbama operativnog priručnika.
- (c) Operator uspostavlja i održava sustav za obavljanje operativnog nadzora nad bilo kojim letom koji se obavlja u skladu sa uvjetima iz njegove potvrde, odobrenja za specijalizirane operacije zrakoplova ili izjave.
- (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 zadataka, te da je svjesno svojih odgovornosti i povezanosti takvih zadataka sa operacijom kao cjelinom.
- (f) Operator utvrđuje postupke i upute za sigurne operacije svakog tipa zrakoplova u kojim 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 sigurnu operaciju zrakoplova. U te postupke i upute uključeni su i postupci i upute za neometanu pilotsku kabinu.
- (g) Operator osigurava da je sve osoblje upoznato da se mora pridržavati zakona i drugih propisa onih država u kojim se obavljaju operacije i koji se odnose na obavljanje njihovih dužnosti.
- (h) Operator uspostavlja kontrolnu listu za svaki tip zrakoplova, namijenjenu članovima posade za uporabu u svim fazama leta, u uobičajenim, neuobičajenim i uvjetima opasnosti, kako bi se osiguralo pridržavanje operativnih postupaka iz

operativnog priručnika. Izgled i korištenje kontrolnih lista su takvi da uvažavaju ljudske faktore i najnoviju relevantnu dokumentaciju proizvođača zrakoplova.

- (i) Operator određuje postupke planiranja leta kako bi osigurao sigurno izvođenje 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.
- (j) Operator uspostavlja i održava programe obuka osoblja u vezi sa opasnom robom u skladu sa tehničkim uputama. Ti programi obuke srazmjerni su odgovornostima osoblja. Programi obuka operatora koji obavljaju operacije komercijalnog zračnog prijevoza (CAT), neovisno od toga prevoze li opasnu robu ili ne, i operatora koji obavljaju druge operacije osim CAT operacija, navedene pod (b), (c) i (d) u ORO.GEN.005, kojima se prevozi opasna roba, podliježu reviziji i odobrenju nadležnog organa.
- (k) Neovisno od navedenog pod (j), operatori koji obavljaju komercijalne operacije bilo kojim od sljedećih zrakoplova dužni su osigurati da je letačka posada dobila 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 na pogon sa jednim elisnim motorom najviše dopuštene mase na polijetanju od 5 700 kg ili manje te sa najvećim operativnim brojem putničkih sjedala (MCTOM) od pet ili manje, koji prema VFR danju polijeću i slijeću na isti aerodrom ili operativnu površinu;
 - (2) jednomotornim helikopterima koji nisu kompleksni helikopteri na motorni pogon, sa najvećim operativnim brojem putničkih sjedala od 5 ili manje, koji polijeću i slijeću na isti aerodrom ili operativnu površinu, prema VFR danju.

ORO.GEN.115 Zahtjev za izdavanje potvrde zračnog operatora - AOC

- (a) Zahtjev za izdavanje potvrde zračnog operatora ili izmjenu postojeće potvrde podnosi se na obrascu i na način koji odredi nadležni organ, uzimajući u obzir primjenjive zahtjeve ovog pravilnika i drugih propisa kojima se regulira područje letačkih operacija.
- (b) Podnositelji zahtjeva za prvo izdavanje potvrde dostavljaju nadležnom organu dokumentaciju kojom pokazuju kako će oni ispunjavati zahtjeve utvrđene u ovom pravilniku i drugim propisima kojima se regulira područje letačkih operacija. Ova dokumentacija sadrži postupke kojim se opisuje kako će upravljati promjenama za koje se ne zahtijeva prethodno odobrenje i kako će o njima izvješćivati.

ORO.GEN.120 Načini usklađivanja

- (a) Alternativne načine usklađivanja, u odnosu na one koje je usvojila Agencija, operator može koristiti za uspostavljanje usklađenosti sa ovim pravilnikom i drugim propisima kojima se regulira područje letačkih operacija u skladu sa člankom 12. ovog pravilnika.
- (b) Na temelju članka 12. ovog pravilnika, kada operator, koji je predmet certifikacije, želi da koristi alternativne načine usklađivanja u odnosu na prihvatljive načine usklađivanja (AMC) koje je donijela Agencija, za uspostavljanje usklađenosti sa ovim pravilnikom i drugim propisima kojima se regulira područje letačkih operacija, prije njihovog provođenja operator nadležnom organu dostavlja potpuni opis alternativnih načina usklađivanja. Opis uključuje sve izmjene priručnika ili postupaka koje bi mogle biti

relevantne, kao i procjenu kojom se dokazuje da su ispunjeni zahtjevi iz ovog pravilnika i drugih propisa kojima se regulira područje letačkih operacija.

Operator može primijeniti ove alternativne načine usklađivanja nakon prethodnog odobrenja nadležnog organa i nakon prijema obavještenja, kako je propisano u ARO.GEN.120(d).

- (c) Operator koji je obavezan do dostavi Izjavu o svojoj aktivnosti, nadležni organ obavještava o listi alternativnih načina usklađivanja koje koristi kako bi uspostavio usklađenost sa ovim pravilnikom i drugim propisima kojima se regulira područje letačkih operacija.
- (d) Kada operator koji je predmet izdavanja odobrenja za specijaliziranu operaciju (SPO) želi da koristi alternativne načine usklađivanja, usklađuje se sa navedenim pod (b) svaki put kada takvi alternativni načini usklađivanja utiču na standardne operativne postupke koji su dio odobrenja i sa navedenim pod (c) u vezi sa dijelovima svoje organizacije i operacije.

ORO.GEN.125 Uvjeti odobrenja i privilegije nositelja potvrde zračnog operatora - AOC

Certificirani operator usklađuje se sa područjem primjene i privilegijama koje su određene u specifikacijama operacija koje su priložene uz potvrdu operatora.

ORO.GEN.130 Promjene koje se odnose na nositelja potvrde zračnog operatora - AOC

- (a) Za svaku promjena koja utječe na:
 - (1) područje primjene potvrde ili specifikacije operacije operatora, ili
 - (2) bilo koje elemente sustava upravljanja operatora, kako se zahtijeva u ORO.GEN.200(a)(1) i (a)(2),
 neophodno je prethodno odobrenje nadležnog organa.
- (b) Za sve promjene za koje je neophodno prethodno odobrenje u skladu sa ovim pravilnikom i drugim propisima kojima se regulira područje letačkih operacija, operator podnosi zahtjev i pribavlja odobrenje nadležnog organa. Zahtjev se podnosi prije provođenja svake takve promjene, kako bi nadležni organ mogao utvrditi trajnu usklađenost sa ovim pravilnikom i drugim propisima kojima se regulira područje letačkih operacija i, prema potrebi, izmijeniti potvrdu operatora i odgovarajuće uvjete odobrenja koji su priloženi uz potvrdu. Operator dostavlja nadležnom organu svu odgovarajuću dokumentaciju. Promjena se provodi tek nakon prijema formalnog odobrenja nadležnog organa u skladu sa ARO.GEN.330. Tijekom takvih promjena, operator postupa u skladu sa uvjetima koje propisuje nadležni organ.
- (c) Svim promjenama za koje se ne zahtijeva prethodno odobrenje, postupa se i o njima se obavještava nadležni organ, kako je određeno u postupku koji je odobrio nadležni organ u skladu sa ARO.GEN.310(c).

ORO.GEN.135 Važenje AOC

- (a) AOC ostaje na snazi ako:
 - (1) operator ispunjava relevantne zahtjeve iz ovog pravilnika i drugih propisa kojima se regulira područje letačkih operacija, uzimajući u obzir odredbe o postupanju sa nalazima, kako je navedeno u ORO.GEN.150 ovog aneksa.
 - (2) se nadležnom organu odobri pristup operatoru kako je određeno u ORO.GEN.140 ovog aneksa, kako bi utvrdio trajnu usklađenost sa relevantnim zahtjevima iz ovog pravilnika i drugih propisa kojima se reguliraju područje letačkih operacija; i

- (3) potvrda nije vraćena ili oduzeta.
- (b) Nakon ukidanja ili odricanja, potvrda (AOC) se bez odlaganja vraća nadležnom organu.

ORO.GEN.140 Pristup

- (a) Za potrebe utvrđivanja usklađenosti sa relevantnim zahtjevima iz ovog pravilnika i drugih propisa kojima se regulira područje letačkih operacija, operator u svakom trenutku dopušta pristup bilo kojim objektima, zrakoplovima, dokumentima, zapisima, podacima, postupcima ili bilo kojem drugom materijalu relevantnom za njegovu aktivnost koja je predmet certifikacije, odobrenju SPO ili podnošenju izjave, bilo da je obavlja na temelju ugovora ili ne, bilo kojoj osobi koju je ovlastio jedan od sljedećih organa:
 - (1) nadležni organ naveden u ORO.GEN.105 Aneksa III ovog pravilnika,
 - (2) organ koji postupa u skladu sa odredbama iz ARO.GEN.300(d) i ARO.GEN.300(e) ili iz Poddijela ARO.RAMP Aneksa II ovog pravilnika.
- (b) Pristup zrakoplovima navedenim pod (a), u slučaju komercijalnog zračnog prijevoza (CAT), uključuje mogućnost ulaska u zrakoplov i ostanka u njemu tijekom letačkih operacija, osim ako vođa zrakoplova u interesu sigurnosti, u skladu sa CAT.GEN.MPA.135, odluči drugačije u pogledu pilotske kabine.

ORO.GEN.150 Nalazi

Nakon prijema obavještenja o nalazima, operator:

- (a) utvrđuje osnovni uzrok neusklađenosti;
- (b) određuje plan korektivnih mjera; i
- (c) dostavlja nadležnom organu zadovoljavajući dokaz o provođenju korektivnih mjera u roku dogovorenom sa tim nadležnim organom u skladu sa ARO.GEN.350(d).

ORO.GEN.155 Trenutna reakcija na sigurnosni problem

Operator provodi:

- (a) bilo koje sigurnosne mjere koje odredi nadležni organ u skladu sa ARO.GEN.135(c); i
- (b) bilo koje relevantne obavezne sigurnosne informacije koje izda Agencija i objavi BHDCA, uključujući naredbe o plovidbenosti.

ORO.GEN.160 Izvješćivanje o događajima

- (a) Operator obavještava nadležni organ i bilo koju drugu organizaciju za koju država operatora zahtijeva da bude obavještena, o svakoj nesreći, ozbiljnom incidentu i događaju kako je definirano u propisu kojim se uređuje istraživanje nesreća i ozbiljnih incidenata zrakoplova.
- (b) Ne dovodeći u pitanje navedeno pod (a), operator izvješćuje nadležni organ i organizaciju odgovornu za projektiranje zrakoplova o svakom incidentu, neispravnosti, tehničkom nedostatku, prekoračenju tehničkih ograničenja ili događaju koji bi mogao razjasniti netočne, nepotpune ili nejasne informacije sadržane u podacima o operativnoj podobnosti utvrđenim u skladu sa propisom kojim se utvrđuje certifikacija plovidbenosti i ekološka certifikacija zrakoplova i zrakoplovnih proizvoda, dijelova i uređaja i certifikacija projektnih i proizvodnih organizacija, kao i o svim drugim izvanrednim okolnostima koje su ugrozile ili su mogle ugroziti sigurnu operaciju zrakoplova, a nisu dovele do nesreće ili ozbiljnog incidenta.
- (c) Ne dovodeći u pitanje propis kojim se uređuje istraživanje nesreća i ozbiljnih incidenata zrakoplova i propis kojim se uređuje izvješćivanje o događajima u civilnom zrakoplovstvu, izvješća navedena pod (a) i (b) izrađuju se u obliku i na način koji odredi nadležni organ i sadrže sve važne informacije o stanju sa kojim je operator upoznat.

- (d) Izvješća se izrađuju 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 izrađuje u obliku i na način koji odredi nadležni organ.

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 odgovornog rukovoditelja u pogledu sigurnosti;
 - (2) opis sveobuhvatnih filozofija i načela operatora u pogledu sigurnosti, što se naziva politikom sigurnosti;
 - (3) identificiranje opasnosti u pogledu sigurnosti zračne plovidbe koje proizilaze iz aktivnosti operatora, njihovu ocjenu i upravljanje pripadajućim rizicima, uključujući poduzimanje mjera za ublažavanje rizika i provjeravanje njihove učinkovitosti;
 - (4) održavanje osposobljenosti i stručnosti osoblja za obavljanje njihovih zadataka;
 - (5) dokumentaciju o svim ključnim procesima sustava upravljanja, uključujući proces upoznavanja osoblja sa njihovim odgovornostima, i postupak za izmjenu te dokumentacije;
 - (6) funkciju praćenja usklađenosti operatora sa relevantnim zahtjevima. Praćenje usklađenosti uključuje sustav povratnih informacija o nalazima koji se dostavljaju odgovornom rukovoditelju, kako bi se, prema potrebi, osiguralo efektivno provođenje korektivnih mjera; i
 - (7) bilo koje dodatne zahtjeve propisane u odgovarajućim poddijelovima ovog aneksa ili drugih primjenjivih aneksa.
- (b) Sustav upravljanja odgovara veličini operatora i prirodi i složenosti njegovih aktivnosti, uzimajući u obzir opasnosti i pripadajuće rizike svojstvene tim aktivnostima.

ORO.GEN.205 Ugovorene aktivnosti

- (a) Pri ugovaranju ili kupovini usluga ili proizvoda kao dijela svojih aktivnosti, operator osigurava sljedeće:
- (1) da su ugovorene ili kupljene usluge ili proizvodi u skladu sa primjenjivim zahtjevima;
 - (2) da se u sustavu upravljanja operatora uzmu u obzir sve opasnosti u pogledu sigurnosti zračne plovidbe povezane sa ugovorenim ili kupljenim uslugama ili proizvodima.
- (b) Kada certificirani operator ili nositelj odobrenja za specijaliziranu operaciju (SPO) ugovara bilo koji dio svojih aktivnosti sa organizacijom koja sama nije certificirana ili ovlaštena za obavljanje takve aktivnosti u skladu sa ovim dijelom, organizacija sa kojom je sklopljen ugovor radi na temelju odobrenja operatora. Organizacija koja sklapa ugovor osigurava da se nadležnom organu omogućiti pristup organizaciji sa kojom je sklopljen ugovor radi utvrđivanja trajne usklađenosti sa primjenjivim zahtjevima.

ORO.GEN.210 Zahtjevi u vezi sa osobljem

- (a) Operator imenuje odgovornog rukovoditelja koji je ovlašten da osigura da se sve aktivnosti mogu financirati i obavljati u

skladu sa primjenjivim zahtjevima. Odgovorni rukovoditelj je odgovoran za uspostavljanje i održavanje efektivnog sustava upravljanja.

- (b) Operator imenuje osobu ili grupu osoba koja su odgovorna da osiguraju da operator ostane usklađen sa primjenjivim zahtjevima. Ta osoba je, odnosno te osobe su, u krajnjoj liniji, odgovorne odgovornom rukovoditelju.
- (c) Operator ima dovoljno kvalificiranog osoblja kako bi se planirani zadaci i aktivnosti obavljali u skladu sa primjenjivim zahtjevima.
- (d) Operator vodi odgovarajuće zapise o iskustvu, kvalifikacijama i obukama kako bi dokazao usklađenost sa navedenim pod (c).
- (e) Operator osigurava da je cjelokupno osoblje upoznato sa pravilima i postupcima relevantnim za obavljanje njihovih zadataka.

ORO.GEN.215 Zahtjevi u vezi sa opremom

Operator ima opremu koja mu omogućava obavljanje i upravljanje svim planiranim zadacima i aktivnostima u skladu sa primjenjivim zahtjevima.

ORO.GEN.220 Vođenje zapisa

- (a) Operator uspostavlja sustav vođenja zapisa koji omogućava odgovarajuće čuvanje i pouzdanu sljedljivost svih izvršenih aktivnosti, obuhvatajući posebno sve elemente navedene u ORO.GEN.200.
- (b) Oblik vođenja zapisa određen je u postupcima operatora.
- (c) Zapisi se čuvaju na način kojim se osigurava zaštita od oštećenja, izmjene ili krađe.

ODJELJAK 3

Dodatni organizacijski zahtjevi

ORO.GEN.310 Uporaba zrakoplova navedenog u potvrdi zračnog operatora za nekomercijalne operacije i specijalizirane operacije.

- (a) Zrakoplov naveden u AOC operatora može ostati u AOC ako se njim izvode operacije u bilo kojoj od sljedećih situacija:
- (1) nositelj AOC sam izvodi operacije zrakoplovom za specijalizirane operacije u skladu sa Aneksom VIII (Dio-SPO) ovog pravilnika;
 - (2) zrakoplovom izvode operacije drugi operatori za nekomercijalne operacije zrakoplovima na motorni pogon ili za specijalizirane operacije koje se obavljaju u skladu sa Aneksom VI (Dio-NCC), Aneksom VII (Dio-NCO) ili Aneksom VIII (Dio-SPO) ovog pravilnika, pod uvjetom da se zrakoplov upotrebljava u neprekinutom periodu do najviše 30 dana.
- (b) Ako se zrakoplov upotrebljava u skladu sa navedenim pod (a)(2), nositelj AOC koji stavlja zrakoplov na raspolaganje i operator koji upotrebljava taj zrakoplov utvrđuju postupak:
- (1) u kome jasno navode koji je operator odgovoran za operativnu kontrolu kojeg leta i opisati kako se operativna kontrola prenosi sa jednog operatora na drugog;
 - (2) u kome opisuju postupak primopredaje prilikom vraćanja zrakoplova nositelju AOC.

Taj se postupak navodi u operativnom priručniku svakog operatora ili u ugovoru između nositelja AOC i operatora koji upotrebljava zrakoplov u skladu sa navedenim pod (a)(2). Nositelj AOC priprema obrazac takvog ugovora. ORO.GEN.220 odnosi se na zapise o tim ugovorima.

- Nositelj AOC i operator koji upotrebljava zrakoplov u skladu sa navedenim pod (a)(2) osiguravaju da se relevantno osoblje upozna sa postupkom.
- (c) Nositelj AOC nadležnom organu podnosi opis postupka navedenog pod (b) radi prethodnog odobrenja.

- Nositelj AOC sa nadležnim organom dogovara način i učestalost dostavljanja informacija o prijenosima operativne kontrole u skladu sa ORO.GEN.130(c).
- (d) Kontinuiranom plovidbenošću zrakoplova koji se upotrebljava u skladu sa navedenim pod (a) upravlja organizacija odgovorna za kontinuiranu plovidbenost zrakoplova koja je uključena u AOC, u skladu sa propisom kojim se utvrđuje kontinuirana plovidbenost zrakoplova i zrakoplovnih proizvoda, dijelova i uređaja i o odobravanju organizacija i osoblja koje se bave ovim poslovima.
- (e) Nositelj AOC koji stavlja zrakoplov na raspolaganje u skladu sa navedenim pod (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;
 - (3) osigurati da se u mjerama za utvrđivanje opasnosti, procjenu rizika i ublažavanje predvide sve operacije koje se izvode tim zrakoplovom.
- (f) Za operacije u skladu sa Aneksom VI (Dio-NCC) i Aneksom VIII (Dio-SPO) operator koji upotrebljava zrakoplov u skladu sa navedenim pod (a) osigurava sljedeće:
- (1) da svaki let koji se izvodi pod njegovom operativnom kontrolom zabilježi u sustavu tehničke knjige zrakoplova;
 - (2) da se ne uvode promjene u sustavima ili konfiguraciji zrakoplova;
 - (3) da se svaka greška ili tehnički kvar koji nastanu dok je zrakoplov pod njegovom operativnom kontrolom prijavi organizaciji navedenoj pod (d);
 - (4) da nositelj AOC dobije presliku svakog izvješća o događaju povezanog sa letovima koji se izvode tim zrakoplovom, a koji je sastavljen u skladu sa propisom kojim se uređuje izvješćivanje o događajima.

PODDIO AOC

CERTIFIKACIJA ZRAČNOG OPERATORA

ORO.AOC.100 Podnošenje zahtjeva za potvrdu zračnog operatora

- (a) Ne dovodeći u pitanje propis kojim se utvrđuje radna dozvola zračnog operatora, prije započinjanja obavljanja operacija komercijalnog zračnog prijevoza, operator podnosi zahtjev za izdavanje i stjecanje potvrde zračnog operatora (AOC), koju izdaje nadležni organ.
- (b) Operator dostavlja nadležnom organu sljedeće informacije:
- (1) zvanično i poslovno ime podnosioca zahtjeva, adresu i adresu za dostavljanje pošte;
 - (2) opis predložene operacije, uključujući tip(ove) i broj zrakoplova kojim će upravljati;
 - (3) opis sustava upravljanja, uključujući organizacijsku strukturu;
 - (4) ime odgovornog rukovoditelja;
 - (5) imena imenovanih osoba koje se zahtijevaju u ORO.AOC.135(a) zajedno sa njihovim kvalifikacijama i iskustvom;
 - (6) primjerak operativnog priručnika koji se zahtijeva u ORO.MLP.100;
 - (7) izjavu da je podnositelj zahtjeva provjerio svu dokumentaciju koja se šalje nadležnom organu i utvrdio da je ona u skladu sa primjenjivim zahtjevima.
- (c) Podnositelji zahtjeva nadležnom organu dokazuju:
- (1) da ispunjavaju sve primjenjive zahtjeve iz Aneksa IX ovog pravilnika, iz ovog aneksa (Dio-ORO) i Aneksa

IV (Dio-CAT) i Aneksa V (Dio-SPA) ovog pravilnika i relevantnim zahtjevima za plovidbenost;

- (2) da svi zrakoplovi kojim upravlja imaju uvjerenje o plovidbenosti (CofA) u skladu sa propisom kojim se utvrđuje certifikacija plovidbenosti i ekološka certifikacija zrakoplova i zrakoplovnih proizvoda, dijelova i uređaja i certifikacija projektnih i proizvodnih organizacija; i
- (3) da je njegova organizacija i upravljanje primjereni i pravilno usklađeni sa opsegom i područjem primjene operacije.

ORO.AOC.105 Specifikacije operacija i privilegije nositelja AOC

Privilegije operatora, uključujući one dodijeljene u skladu sa Aneksom V (Dio-SPA) ovog pravilnika, navode se u specifikacijama operacija potvrde.

ORO.AOC.110 Ugovor o zakupu

Svako uzimanje zrakoplova u zakup (Any lease-in)

- (a) Ne dovodeći u pitanje propis kojim se utvrđuje radna dozvola zračnih operatora, svaki ugovor o zakupu koji se odnosi na zrakoplov koji koristi operator certificiran u skladu sa ovim dijelom predmet je prethodnog odobrenja nadležnog organa.
- (b) Operator certificiran u skladu sa ovim dijelom ne smije zakupiti zrakoplov koji je naveden u listi operatora koji su podvrgnuti operativnim ograničenjima, koji je registriran u državi čiji su svi operatori nad kojima ona vrši nadzor podvrgnuti zabrani letenja ili od operatora koji je podvrgnut zabrani letenja u skladu sa člankom 73. i 95. stavak (4) Zakona o zrakoplovstvu i člankom 51. propisa kojim se uređuje nadzor u civilnom zrakoplovstvu Bosne i Hercegovine ("Službeni glasnik BiH", br. 39/09 i 25/18).

Uzimanje u zakup zrakoplova sa posadom (Wet lease-in)

- (c) Podnositelj zahtjeva za odobrenje uzimanja u zakup zrakoplova sa posadom od operatora iz treće zemlje, dokazuje nadležnom organu sljedeće:
 - (1) da operator iz treće zemlje ima važeći AOC, koji je izdat u skladu sa Aneksom 6 Konvencije o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu;
 - (2) da su standardi sigurnosti operatora iz treće zemlje, u pogledu kontinuirane plovidbenosti i letačkih operacija, jednaki primjenjivim zahtjevima utvrđenim u propisu kojim se utvrđuje kontinuirana plovidbenost zrakoplova i zrakoplovnih proizvoda, dijelova i uređaja i odobravanje organizacija i osoblja koje se bave ovim poslovima i u ovom pravilniku; i
 - (3) da zrakoplov ima standardno uvjerenje o plovidbenosti (CofA), koje je izdato u skladu sa Aneksom 8 Konvencije o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu.

Uzimanje u zakup zrakoplova bez posade (Dry lease-in)

- (d) Podnositelj zahtjeva za odobrenje uzimanja u zakup zrakoplova bez posade, koji je registriran u trećoj zemlji, dokazuje nadležnom organu:
 - (1) da je utvrđena operativna potreba koja se ne može ispuniti uzimanjem u zakup zrakoplova registriranog u Bosni i Hercegovini;
 - (2) da trajanje zakupa zrakoplova bez posade nije duže od sedam mjeseci u bilo kojem periodu od 12 uzastopnih mjeseci; i
 - (3) da je osigurana usklađenost sa primjenjivim zahtjevima propisa kojim se utvrđuje certifikacija plovidbenosti i ekološka certifikaciji zrakoplova i zrakoplovnih proizvoda, dijelova i uređaja i certifikacija projektnih i proizvodnih organizacija;

- (4) da je zrakoplov opremljen u skladu sa relevantnim odredbama Zakona o zrakoplovstvu Bosne i Hercegovine ("Službeni glasnik BiH", br. 39/09 i 25/18), ovog pravilnika i drugim podzakonskim propisima u vezi sa operacijama zrakoplova.

Davanje u zakup zrakoplova bez posade (Dry lease-out)

- (e) Operator certificiran u skladu sa ovim dijelom, koji namjerava dati u zakup jedan od svojih zrakoplova bez posade, podnosi zahtjev nadležnom organu za prethodno odobrenje. Uz zahtjev, prilažu se preslike planiranog ugovora o zakupu ili opis odredi o zakupu, osim financijskih dogovora, i sva ostala relevantna dokumentacija.

Davanje u zakup zrakoplova sa posadom (Wet lease-out)

- (f) Prije davanja u zakup zrakoplova sa posadom, operator certificiran u skladu sa ovim dijelom obavještava o tome nadležni organ.

ORO.AOC.115 Sporazumi o letovima pod zajedničkim kodom

- (a) Ne dovodeći u pitanje primjenjive sigurnosne zahtjeve za operatore i zrakoplove iz trećih zemalja, operator certificiran u skladu sa ovim dijelom može sklopiti sporazum o letovima pod zajedničkim kodom sa operatorom iz treće zemlje, tek nakon što je:
- (1) provjerio usklađenost operatora treće zemlje sa primjenjivim standardima ICAO; i
 - (2) nadležnom organu dostavio dokumentirane informacije, koje tom organu omogućavaju ispunjenje zahtjeva iz ARO.OPS.105.
- (b) Pri provođenju sporazuma o letovima pod zajedničkim kodom, operator prati i redovito procjenjuje važeću usklađenost operatora iz treće zemlje sa primjenjivim standardima ICAO.
- (c) Operator certificiran u skladu sa ovim dijelom ne smije prodavati i izdavati karte za let kojim leti operator iz treće zemlje kada je taj operator iz treće zemlje pod zabranom letenja u skladu sa člankom 95. stavak (4) Zakona o zrakoplovstvu Bosne i Hercegovine ili ne održava usklađenost sa primjenjivim standardima ICAO.

ORO.AOC.120 Odobrenja za provođenje obuke kabinske posade i za izdavanje dozvole kabinskoj posadi

- (a) Kada namjerava provoditi tečaj osposobljavanja koji se zahtijeva u Aneksu V (Dio-CC) propisa kojim se utvrđuju tehnički zahtjevi i upravni postupci u vezi sa letačkim osobljem u civilnom zrakoplovstvu, operator podnosi zahtjev i pribavlja odobrenje nadležnog organa. U tu svrhu, podnositelj zahtjeva dokazuje svoju usklađenost sa zahtjevima koji se odnose na provođenje i sadržaj tečaja osposobljavanja, kako je utvrđeno u CC.TRA.215 i CC.TRA.220 tog aneksa, i nadležnom organu dostavlja:
- (1) datum planiranog početka obavljanja ove aktivnosti;
 - (2) osobne podatke i podatke o kvalifikaciji instruktora, relevantne za elemente obuke koje će obavljati;
 - (3) ime(na) i adresu(-e) lokacije(-a) na kojoj(-ima) će se provoditi obuka;
 - (4) opis opreme, metoda obuke, priručnika i uređaja za vježbu koji će se upotrebljavati; i
 - (5) nastavni plan i povezane programe za tečaj osposobljavanja.
- (b) Ako u skladu sa ARA.CC.200 Aneksa VI (Dio-ARA) propisa kojim se utvrđuju tehnički zahtjevi i upravni postupci u vezi sa letačkim osobljem u civilnom zrakoplovstvu, nadležni organ odlučuje da se operatorima može odobriti izdavanje dozvole kabinsko osoblja, podnositelj zahtjeva, uz stavke navedene pod (a):
- (1) dokazuje nadležnom organu:

- (i) da organizacija ima sposobnost i odgovornost za obavljanje ovog zadatka;
- (ii) da je osoblje koje provodi ispite odgovarajuće kvalificirano i nije u sukobu interesa; i

- (2) osigura postupke i definirane uvjete za:

- (i) provođenje ispita iz CC.TRA.220;
- (ii) izdavanje dozvola kabinskog osoblja; i
- (iii) dostavljanje nadležnom organu svih relevantnih informacija i dokumentacije povezanih sa dozvolama koje će izdavati i njihovim nositeljima, za potrebe vođenja zapisa, nadzora i mjera prinudnog izvršenja od strane tog nadležnog organa.

- (c) Odobrenja navedena pod (a) i (b) navode se u specifikacijama operacija.

ORO.AOC.125 Nekomercijalne operacije zrakoplova navedene u specifikacijama operacija nositelja AOC

- (a) Nositelj AOC može izvoditi nekomercijalne operacije u skladu sa Aneksom VI (Dio-NCC) ili Aneksom VII (Dio-NCO) ovog pravilnika sa zrakoplovom navedenim u specifikacijama operacija njegovog AOC ili u operativnom priručniku pod uvjetom da nositelj AOC takve operacije detaljno opiše u operativnom priručniku i navede sljedeće podatke:
- (1) identifikiranje primjenjivih zahtjeva;
 - (2) jasno identifikiranje svih razlika između operativnih postupaka koji se upotrebljavaju pri obavljanju komercijalnog zračnog prijevoza i nekomercijalnih operacija;
 - (3) načine kojim se osigurava da je sve osoblje uključeno u operacije u potpunosti upoznato sa pripadajućim postupcima;
- (b) Nositelj AOC usklađuje se sa:
- (1) Aneksom VIII (Dio-SPO) ovog pravilnika kad izvodi probne letove nakon održavanja kompleksnim zrakoplovima na motorni pogon;
 - (2) Aneksom VII (Dio-NCO) ovog pravilnika kad izvodi probne letove nakon održavanja zrakoplovima koji nisu kompleksni zrakoplovi na motorni pogon.
- (c) Od nositelja AOC koji izvodi operacije navedene pod (a) i (b), ne zahtijeva se dostavljanje izjave u skladu sa ovim aneksom.
- (d) Nositelj AOC u dokumentima povezanim s letom (operativni plan leta, tovarni list i drugi ekvivalentni dokumenti) navodi vrstu leta kako je navedeno u operativnom priručniku.

ORO.AOC.130 Praćenje podataka o letu - avioni

- (a) Operator uspostavlja i održava program za praćenje podataka o letu za avione sa certificiranom masom na polijetanju (MCTOM) većom od 27 000 kg, a koji je sastavni dio njegovog sustava upravljanja.
- (b) Sustav za praćenje podataka o letu ne koristi se za sankcioniranje i sadrži odgovarajuće zaštitne mehanizme za zaštitu identiteta izvora podataka.

ORO.AOC.135 Zahtjevi u pogledu osoblja

- (a) U skladu sa ORO.GEN.210(b), operator imenuje osobe odgovorne za upravljanje i nadzor u sljedećim područjima:
- (1) letačke operacije;
 - (2) obuku članova posade;
 - (3) zemaljske operacije; i
 - (4) kontinuiranu plovidbenost ili ugovor za vođenje kontinuirane plovidbenosti u skladu sa propisom kojim se utvrđuje kontinuirana plovidbenosti zrakoplova i zrakoplovnih proizvoda, dijelova i uređaja i

odobranju organizacija i osoblja koje se bave ovim poslovima, ovisno od slučaja.

- (b) Adekvatnost i stručnost osoblja
- (1) Operator zapošljava dovoljno osoblja za planirane zemaljske i letачke operacije.
 - (2) Sve osoblje koje je dodijeljeno za zemaljske ili letачke operacije ili koje je neposredno uključeno u njih:
 - (i) je odgovarajuće obučeno,
 - (ii) dokazuje svoje sposobnosti u vršenju dodijeljenih zadataka, i
 - (iii) je svjesno svojih odgovornosti i veza između svojih dužnosti sa operacijom kao cjelinom.
- (c) Nadzor osoblja
- (1) Operator imenuje dovoljan broj osoba za vršenje nadzora nad osobljem, uzimajući u obzir strukturu organizacije operatora i broj zaposlenog osoblja.
 - (2) Utvrđuju se dužnosti i odgovornosti osoba koje vrše nadzor i organizira se sve što je potrebno kako bi se osiguralo da mogu ispunjavati svoje nadzorne odgovornosti.
 - (3) Nadzor članova posade i osoblja uključenih u operaciju obavljaju osobe sa odgovarajućim iskustvom i vještinama kako bi se osiguralo postizanje standarda navedenih u operativnom priručniku.

ORO.AOC.140 Zahtjevi koji se odnose na opremu i objekte U skladu sa ORO.GEN.215, operator:

- (a) upotrebljava odgovarajuću opremu za zemaljsko opsluživanje, kako bi osiguralo sigurno opsluživanje svojih letova;
- (b) organizuje sredstva za operativnu podršku u glavnoj operativnoj bazi, koja su odgovarajuća za područje i vrstu operacije; i
- (c) osigurava da je raspoloživi radni prostor u svakoj operativnoj bazi dovoljan za osoblje čije aktivnosti mogu utjecati na sigurnost letачkih operacija. Treba uzeti u obzir potrebe zemaljskog osoblja, osoblja nadležnog za operativnu kontrolu, čuvanje i prikazivanje bitnih zapisa i potrebe posade pri planiranju leta.

ORO.AOC.150 Zahtjevi koji se odnose na dokumentaciju

- (a) Operator organizira izradu priručnika i bilo koje druge potrebne dokumentacije i njima pripadajućih izmjena.
- (b) Operator je sposoban distribuirati operativne upute i druge informacije bez odlaganja.

PODDIO DEC IZJAVA

ORO.DEC.100 Izjava

Operator kompleksnog zrakoplova na motorni pogon koji obavlja nekomercijalne operacije ili nekomercijalne specijalizirane operacije, i operator koji izvodi komercijalne specijalizirane operacije:

- (a) u obrascu sadržanom u Dodatku I ovog aneksa dostaviti nadležnom organu sve relevantne informacije prije započinjanja operacija;
- (b) dostaviti nadležnom organu listu korištenih alternativnih načina usklađivanja;
- (c) održavati usklađenost sa primjenjivim zahtjevima i informacijama sadržanima u izjavi;
- (d) bez odlaganja obavijestiti nadležni organ o svakoj promjeni koja se odnosi na izjavu ili način usklađivanja koji koristi, podnoseći izmijenjenu izjavu na obrascu koji je dat u Dodatku I ovog aneksa; i
- (e) obavijestiti nadležni organ kada prestane sa operacijama.

PODDIO SPO

KOMERCIJALNE SPECIJALIZIRANE OPERACIJE ORO.SPO.100 Zajednički zahtjevi za operatore koji izvode komercijalne specijalizirane operacije

- (a) Operator koji izvodi komercijalne specijalizirane operacije pored ORO.DEC.100, usklađuje se i sa ORO.AOC.135, ORO.AOC.140 i ORO.AOC.150.
- (b) Zrakoplov ima uvjerenje o plovidbenosti (CofA) u skladu sa propisom kojim se utvrđuje kontinuirana plovidbenost zrakoplova i zrakoplovnih proizvoda, dijelova i uređaja i odobranje organizacija i osoblja koje se bave ovim poslovima ili je u zakupu u skladu sa navedenim pod (c);
- (c) Operator koji izvode komercijalne specijalizirane operacije pribavlja prethodno odobrenje nadležnog organa i usklađuje se sa sljedećim uvjetima:
 - (1) uzimanja u zakup zrakoplova sa posadom od operatora izvan Bosne i Hercegovine:
 - (i) standardi sigurnosti operatora izvan Bosne i Hercegovine u pogledu kontinuirane plovidbenosti i letачkih operacija jednaki su primjenjivim zahtjevima utvrđenim u uređaju i propisu kojim se utvrđuje kontinuirana plovidbenost zrakoplova i zrakoplovnih proizvoda, dijelova i uređaja i odobranje organizacija i osoblja koje se bavi ovim poslovima i u ovom pravilniku;
 - (ii) zrakoplov operatora izvan Bosne i Hercegovine ima uvjerenje o plovidbenosti (CofA) izdato u skladu sa Aneksom 8 Konvencije o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu;
 - (iii) trajanje unajmljivanja zrakoplova sa posadom nije duže od sedam mjeseci u bilo kojem periodu od 12 uzastopnih mjeseci; ili
 - (2) zakupa zrakoplova bez posade registriranog izvan Bosne i Hercegovine:
 - (i) utvrđena je operativna potreba koja se ne može ispuniti uzimanjem u zakup zrakoplova registriranog u Bosni i Hercegovini;
 - (ii) trajanje zakupa zrakoplova bez posade nije duže od sedam mjeseci u bilo kojem periodu od 12 uzastopnih mjeseci;
 - (iii) da su standardi sigurnosti zrakoplova operatora izvan Bosne i Hercegovine u odnosu na kontinuiranu plovidbenost jednaki primjenjivim zahtjevima iz propisa kojim se utvrđuje kontinuirana plovidbenost zrakoplova i zrakoplovnih proizvoda, dijelova i uređaja i odobranje organizacija i osoblja koje se bave ovim poslovima;
 - (iv) zrakoplov je opremljen u skladu sa Aneksom VIII (Dio-SPO) ovog pravilnika.

ORO.SPO.110 Ovlaštenje za izvođenje komercijalnih visokorizičnih specijaliziranih operacija

- (a) Operator komercijalnih specijaliziranih operacija podnosi zahtjev i dobija odobrenje koje izdaje nadležni organ operatora prije započinjanja visokorizične komercijalne specijalizirane operacije:
 - (1) koja se izvodi iznad područja u kome postoji mogućnost da u slučaju opasnosti dođe do ugrožavanja sigurnosti trećih osoba na zemlji; ili
 - (2) koja, ako tako utvrdi nadležni organ mjesta gdje se operacija izvršava, zbog svoje specifične prirode i lokalnog okruženja u kome se provodi, predstavlja visok rizik, posebno za treće strane na zemlji.
- (b) Operator dostavlja nadležnom organu sljedeće informacije:

- (1) zvanični naziv i poslovni naziv, adresu i adresu za primanje poštanskih pošiljki podnosioca zahtjeva;
 - (2) opis sustava upravljanja, uključujući organizacijsku strukturu;
 - (3) opis predložene operacije, uključujući tip(ove) i broj zrakoplova kojim će izvoditi operacije;
 - (4) dokumentaciju procjene rizika i odgovarajuće standardne operativne postupke koji se zahtijevaju u SPO.OP.230;
 - (5) izjavu da je podnositelj zahtjeva provjerio svu dokumentaciju koja se šalje nadležnom organu i utvrdio da je ona u skladu sa primjenjivim zahtjevima.
- (c) Zahtjev za izdavanje odobrenja ili njegove izmjene podnosi se u obliku i na način koji odredi nadležni organ, uzimajući u obzir primjenjive zahtjeve iz ovog pravilnika i drugih propisa kojim se regulira ova oblast.

ORO.SPO.115 Promjene

- (a) Za svaku promjenu koja utječe na opseg ovlaštenja ili odobrenih operacija potrebno je prethodno odobrenje nadležnog organa. Za svaku promjenu koja nije obuhvaćena početnom procjenom rizika, nadležnom je organu potrebno dostaviti izmijenjenu procjenu rizika i standardne operativne postupke.
 - (b) Zahtjev za odobrenje promjene podnosi se prije provođenja bilo koje promjene, kako bi nadležni organ mogao utvrditi trajnu usklađenost sa ovim pravilnikom i drugim propisima kojim je regulira ova oblast i, prema potrebi, izmijeniti odobrenje. Operator dostavlja nadležnom organu svu odgovarajuću dokumentaciju.
 - (c) Promjena se provodi tek nakon prijema formalnog odobrenja nadležnog organa u skladu sa ARO.OPS.150.
 - (d) Tijekom takvih promjena, operator postupa u skladu sa uvjetima koje je, prema potrebi, propisao nadležni organ.
- (d) Sve operativno osoblje ima lak pristup dijelovima OM koji se odnose na njihove dužnosti.
- (e) OM se održava ažurnim. Sve osoblje je upoznato sa promjenama koje se odnose na njihove dužnosti.
- (f) Svaki član posade dobija svoj vlastiti primjerak relevantnih dijelova OM koji se odnose na njegove dužnosti. Svaka osoba koja je dobila OM, ili njegove odgovarajuće dijelove, odgovorna je za održavanje svog primjerka ažurnim u pogledu izmjena/dopuna ili revizija dobijenih od operatora.
- (g) Za nositelje AOC:
- (1) u pogledu izmjena o kojim se zahtjeva obavještanje u skladu sa ORO.GEN.115(b) i ORO.GEN.130(c) operator dostavlja nadležnom organu planirane izmjene/dopune prije datuma njihovog stupanja na snagu; i
 - (2) u pogledu izmjena/dopuna postupaka povezanih sa elementima za koje je u skladu sa ORO.GEN.130 potrebno prethodno odobrenje, odobrenje se pribavlja prije nego što izmjene/dopune stupe na snagu.
- (g1) Za nositelje odobrenja SPO za svaku izmjenu/dopunu povezanu sa ovlaštenim standardnim operativnim postupcima potrebno je dobiti prethodno odobrenje prije nego što izmjena/dopuna stupa na snagu.
- (h) Bez obzira na navedeno pod (g) i (g1), kada su u interesu sigurnosti potrebne trenutne izmjene/dopune 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/dopune i revizije koje zahtijeva nadležni organ.
- (j) Operator osigurava da se u OM pravilno prikažu informacije uzete iz odobrenih dokumenata i sve njihove izmjene/dopune. To ne sprečava operatora da u OM objavi strože podatke i postupke.
- (k) Operator osigurava da sve osoblje razumije jezik na kojem su napisani oni dijelovi OM koji se odnose na njihove dužnosti i odgovornosti. Sadržaj OM oblikovan je tako da se može koristiti bez poteškoća uz uvažavanje ljudskih faktora.

ORO.SPO.120 Važenje odobrenja

- (a) Operator koji posjeduje odobrenje za specijalizirane operacije pridržava se opsega i privilegija određenih u odobrenju.
- (b) Odobrenje operatora ostaje važeće ako:
 - (1) operator ispunjava relevantne zahtjeve iz ovog pravilnika i drugih propisa kojima se regulira ova oblast, uzimajući u obzir odredbe o postupanju sa nalazima, kako je navedeno u ORO.GEN.150;
 - (2) se nadležnom organu odobri pristup operatoru kako je određeno u ORO.GEN.140, kako bi utvrdio trajnu usklađenost sa relevantnim zahtjevima iz ovog pravilnika i drugih propisa kojima se regulira ova oblast; i
 - (3) operator se nije odrekao odobrenja niti je odobrenje ukinuto.
- (c) Nakon odricanja od potvrde ili ukidanja, odobrenje se bez odlaganja vraća nadležnom organu.

PODDIO MLR

PRIRUČNICI, DNEVNICI I ZAPISI

ORO.MLR.100 Operativni priručnik - općenito

- (a) Operator izrađuje operativni priručnik (OM) kako je navedeno u 8.a.2. Aneksa IX ovog pravilnika.
- (b) Sadržaj operativnog priručnika odražava zahtjeve određene u ovom aneksu, Aneksu IV (Dio CAT), Aneksu V (Dio SPA), Aneksu VI (Dio-NCC) i Aneksu VIII (Dio-SPO) prema potrebi, i nije u suprotnosti sa uvjetima sadržanim u specifikacijama operacija potvrde zračnog operatora, ovlaštenja SPO ili izjave i liste posebnih odobrenja, prema potrebi.
- (c) OM se može izdati u odvojenim dijelovima.

ORO.MLR.101 Operativni priručnik – struktura za komercijalni zračni prijevoz (CAT)

Osim kod operacija jednomotornih aviona na elisni pogon, sa MOPSC do 5 ili nekompleksnih jednomotornih helikoptera sa MOPSC do 5 koji polijeću i slijeću na istom aerodromu ili operativnoj površini prema pravilima vizualnog letenja danju (VFR), glavna struktura operativnog priručnika je sljedeća:

- (a) dio A: Općenito/osnovno, sadrži sve operativne politike, upute i postupke koji nisu povezani sa tipom zrakoplova;
- (b) dio B: Operativne karakteristike zrakoplova, sadrži sve upute i postupke koji su povezani sa 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: Obuka, sadrži sve upute za obuku osoblja koje je potrebno za sigurnu operaciju.

ORO.MLR.105 Lista minimalne opreme - MEL

- (a) Lista minimalne opreme (MEL) se uspostavlja kako je navedeno u članku 7. stavak (5) točka c) ovog pravilnika, na temelju odgovarajuće Glavne liste minimalne opreme (MMEL), kako je definirano u podacima utvrđenim u skladu sa propisom kojim se utvrđuje certifikacija plovidbenosti i ekološka certifikacija zrakoplova i zrakoplovnih proizvoda, dijelova i uređaja i certifikacija projektnih i proizvodnih organizacija. Ako MMEL nije utvrđen u sklopu podataka o operativnoj podobnosti, MEL se može temeljiti na

- odgovarajućem MMEL koji je prihvatila država operatora ili registra, kako je primjenjivo.
- (b) MEL i bilo koje njene izmjene/dopune odobrava nadležni organ.
- (c) Operator mijenja MEL nakon svake primjenjive promjene MMEL u prihvatljivom roku.
- (d) Osim spiska 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 na kom se temelji MEL i status revizije MEL;
 - (3) područje primjene, opseg i svrhu MEL.
- (e) Operator:
- (1) određuje rokove za popravku svakog neispravnog instrumenta, elementa opreme ili funkcije navedenih u MEL. Rok za popravku iz MEL ne smije biti manje ograničavajući od odgovarajućeg perioda za popravku iz MMEL;
 - (2) utvrđuje efektivan program za popravku;
 - (3) izvodi operacije zrakoplovom tek nakon isteka roka za popravku navedenu u MEL, kada:
 - (i) je kvar otklonjen; ili
 - (ii) je rok za popravku produžen u skladu sa navedenim pod (f).
- (f) Podložno odobrenju nadležnog organa, operator može koristiti postupak za jednokratno produženje roka za popravku kategorije B, C i D, pod uvjetom:
- (1) da je produženje roka za popravku unutar područja primjene MMEL za taj tip zrakoplova;
 - (2) da je najveće produženje roka za popravku jednako trajanju perioda za popravku navedenom u MEL;
 - (3) da se produženje roka za popravku ne koristi kao uobičajeni način za popravku elementa MEL, nego se koristi samo kada se popravkom sprečavaju događaji koji su izvan kontrole operatora;
 - (4) da je operator izradio opis posebnih dužnosti i odgovornosti za nadzor produženja;
 - (5) da se nadležni organ obavještava o svakom produženju primjenjivog roka za popravku; i
 - (6) da je utvrđen plan za otklanjanje kvara što je prije moguće.
- (g) Operator uspostavlja operativne postupke i postupke održavanja iz MEL, uzimajući u obzir operativne postupke i postupke održavanja iz MMEL. Ti postupci su dio operatorovih priručnika ili MEL.
- (h) Operator mijenja operativne postupke i postupke održavanja iz MEL nakon bilo koje primjenjive promjene operativnih postupaka i postupaka održavanja iz MMEL.
- (i) Ako nije drugačije navedeno u MEL, operator obavlja:
- (1) operativne postupke iz MEL kada planira i/ili obavlja operacije sa neispravnim elementom navedenim u spisku; i
 - (2) postupke održavanja iz MEL prije obavljanja operacija sa neispravnim elementom navedenim u spisku.
- (j) Predmet posebnog odobrenja nadležnog organa za svaki pojedinačni slučaj, operator može izvoditi operacije zrakoplovom sa neispravnim instrumentima, elementima opreme ili funkcijama izvan ograničenja MEL, ali unutar ograničenja MMEL, pod uvjetom:
- (1) da su predmetni instrumenti, elementi opreme ili funkcije unutar područja primjene MMEL, kako je određen pod (a);
 - (2) da se odobrenje ne koristi kao uobičajeni način vršenja operacija izvan ograničenja odobrenog MEL, nego se

koristi samo kada se usklađenost sa MEL sprečavaju događaji koji su izvan kontrole operatora;

- (3) da je operator izradio opis posebnih dužnosti i odgovornosti za kontrolu operacije zrakoplova na temelju takvog odobrenja; i
- (4) da je utvrđen plan za najbrže moguće popravljivanje neispravnih instrumenata, elemenata opreme ili funkcija, ili za vraćanje operacije zrakoplova u okvire MEL.

ORO.MLR.110 Dnevnik leta (*Journey log*)

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 Čuvanje zapisa

- (a) Sljedeći zapisi čuvaju se najmanje pet godina.
- (1) kod operatora komercijalnog zračnog prijevoza (CAT), zapise o aktivnostima navedene u ORO.GEN.200;
 - (2) za operatore koji podnose izjavu, preslika izjave operatora, listu posebnih odobrenja i operativni priručnik;
 - (3) za nositelje odobrenja SPO, pored (a)(2), zapise povezane sa procjenom rizika provedenom u skladu sa SPO.OP.230 i pripadajućim standardnim operativnim postupcima.
- (b) Sljedeće informacije, koje se upotrebljavaju za pripremu i izvođenje leta, te pripadajuća izvješća, čuvaju se tri mjeseca:
- (1) operativni plan leta, prema potrebi;
 - (2) obavještenja zrakoplovnom osoblju (NOTAM) koja se odnose na rutu i dokumentacija za usluge zrakoplovnog informiranja u zračnoj plovidbi (AIS), ako ih priprema operator;
 - (3) dokumentacija o masi i ravnoteži;
 - (4) obavještenja o posebnom teretu, uključujući pisane informacije kapetanu/vođi zrakoplova o opasnim robama ako je primjenjivo;
 - (5) dnevnik leta ili odgovarajući dokument; i
 - (6) izvješće(a) o letu, namijenjen(i) za vođenje zapisa o podacima o bilo kakvom događaju, za koji kapetan/vođa zrakoplova smatra da je o njima potrebno podnijeti izvješće ili ga evidentirati.
- (c) Zapisi o osoblju čuvaju se tijekom, ispod, navedenih perioda:

Dozvola letačke posade i dozvola kabinske posade	Sve dok član posade obavlja privilegije iz dozvole ili potvrde za operatora zrakoplova
Obuka, provjera i kvalifikacije člana posade	3 godine
Zapisi o skorašnjem iskustvu člana posade	15 mjeseci
Stručnost člana posade za rutu, aerodrom/zadatak i područje	3 godine
Obuka u pogledu opasnih roba, prema potrebi	3 godine
Zapis o obuci/kvalifikaciji drugog osoblja za koje se zahtijeva program obuke	Zapisi o posljednje dvije obuke

- (d) Operator:
- (1) vodi zapise o svim obukama, provjerama i kvalifikacijama svakog člana posade, kako je propisano u Dijelu ORO; i
 - (2) na zahtjev, stavlja takve zapise na raspolaganje predmetnom članu posade.
- (e) Operator čuva informacije upotrijebljene za pripremu i izvođenje leta i zapise o obukama osoblja, čak i kada prestane biti operator tog zrakoplova ili poslodavac tog člana

posade, pod uvjetom da je to unutar rokova propisanih pod (c).

- (f) Ako član posade postane član posade drugog operatora, operator stavlja zapise o tom članu posade na raspolaganje novom operatoru, pod uvjetom da je to unutar rokova propisanih pod (c).

PODDIO SEC

ZRAKOPLOVNA SIGURNOST (SECURITY)

ORO.SEC.100 Zrakoplovna sigurnost kabine letačke posade – avioni

- (a) U avionu u kojem je kabina letačke posade opremljena sigurnosnim vratima, mora postojati mogućnost da se ta vrata zaključaju, i mora postojati način na koji kabinska posada može obavijestiti letačku posadu u slučaju sumnjive aktivnosti ili o narušavanju zrakoplovne sigurnosti u 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, konstruiranim tako da ispune primjenjive zahtjeve u pogledu plovidbenosti:
- (1) aviona MCTOM većeg od 54 500 kg;
 - (2) aviona MCTOM većeg od 45 500 kg i MOPSC većeg od 19; ili
 - (3) aviona MOPSC većeg od 60.
- (c) U svim avionima u kojima je kabina letačke posade odvojena sigurnosnim vratima u skladu sa (b):
- (1) ta se vrata zatvaraju prije početka rada motora za polijetanje i zaključavaju se kada to zahtijevaju postupci za zrakoplovnu sigurnost ili vođa zrakoplova sve dok motori nakon slijetanja ne prestanu s radom, osim ako se smatra potrebnim da ovlaštene osobe uđu ili izađu u skladu sa nacionalnim programom sigurnosti civilnog zrakoplovstva; i
 - (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 potencijalna prijetnja.

ORO.SEC.105 Zrakoplovna sigurnost kabine letačke posade – helikopteri

Ako su u helikopteru, koji se koristi za prijevoz putnika, ugrađena vrata na kabini letačke posade, mora postojati mogućnost zaključavanja tih vrata sa unutarnje strane kabine letačke posade, kako bi se spriječio neovlašteni pristup.

PODDIO FC

LETAČKA POSADA

ORO.FC.005 Područje primjene

U ovom se dijelu utvrđuju zahtjevi koje ispunjava operator u odnosu na obuku letačke posade, iskustva i kvalifikacije, i uključuje:

- (a) ODJELJAK 1. navodi zajedničke zahtjeve primjenjive i na nekomercijalne operacije kompleksnim zrakoplovima na motorni pogon i sve komercijalne operacije;
- (b) ODJELJAK 2. navodi dodatne zahtjeve primjenjive na operacije komercijalnog zračnog prijevoza (CAT), uz izuzetak operacija komercijalnog zračnog prijevoza koje se provode prema VFR danju, na polijetanju i slijetanju na istom aerodromu ili operativnoj površini i unutar lokalnog područja koja je odredio nadležni organ.
- (1) jednomotornim avionima na elisni pogon sa MCTOM od 5 700 kg ili manjom i MOPSC od pet ili manje; ili
 - (2) jednomotornim helikopterima koji nisu kompleksni helikopteri na motorni pogon, sa MOPSC od 5 ili manje;

- (c) ODJELJAK 3. navodi dodatne zahtjeve za komercijalne specijalizirane operacije i one navedene pod (b)(1) i (2).

ODJELJAK 1.

Zajednički zahtjevi

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 imaju dozvolu i ovlaštenja, koji su izdati ili prihvaćeni u skladu sa propisom kojim se utvrđuju tehnički zahtjevi i upravni postupci u vezi sa letačkim osobljem u civilnom zrakoplovstvu i koji su primjereni dužnostima koje su im dodijeljene.
- (d) Člana letačke posade može tijekom leta, na njegovim dužnostima na komandama zrakoplova, zamijeniti drugi odgovarajuće kvalificirani član letačke posade.
- (e) Pri angažiranju usluga članova letačke posade, koji rade honorarno (*freelance*) ili rade sa nepunim radnim vremenom, operator provjerava jesu li ispunjeni svi primjenjivi zahtjevi ovog poddjela i odgovarajućih elemenata iz Aneksa I (Dio-FCL) propisa kojim se utvrđuju tehnički zahtjevi i upravni postupci u vezi sa letačkim osobljem u civilnom zrakoplovstvu, 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 kojim je letio; i
 - (2) primjenjiva ograničenja u pogledu vremena provedenog na letu i na dužnosti, i vremena odmora.
- (f) Posebni zahtjevi za helikopterske operacije
- Ako helikopterom upravlja posada od dva pilota, svaki pilot:
- (1) ima certifikat o uspješno završenom tečaju suradnje višečlane posade (MCC) na helikopterima u skladu sa propisom kojim se utvrđuju tehnički zahtjevi i upravni postupci u vezi sa letačkim osobljem u civilnom zrakoplovstvu, ili
 - (2) ima najmanje 500 sati naleta kao pilot u operacijama sa više od jednog pilota.

ORO.FC.105 Imenovanje za vođu zrakoplova/kapetana

- (a) U skladu sa navedenim pod 8.6 Aneksa IX ovog pravilnika, jednog od pilota u letačkoj posadi, koji je u skladu sa Aneksom I (Dio-FCL) propisa kojim se utvrđuju tehnički zahtjevi i upravni postupci u vezi sa letačkim osobljem u civilnom zrakoplovstvu kvalificiran za vođu zrakoplova, operator imenuje za vođu zrakoplova ili, za letove komercijalnog zračnog prijevoza, za kapetana zrakoplova.
- (b) Operator imenuje člana letačke posade za vođu zrakoplova/kapetana samo ako ima:
- (1) član posade ima minimalnu razinu iskustva koja je navedena u operativnom priručniku;
 - (2) član posade ima odgovarajuće poznavanje rute ili područja kojim se leti, i aerodroma, uključujući alternativne aerodrome, opremu i postupke koji se koriste;
 - (3) član posade ima završen tečaj operatora za vođu zrakoplova/kapetana, u slučaju operacija sa višečlanom posadom, ako se unapređuje sa kopilota na vođu zrakoplova/kapetana.
- (c) U slučaju komercijalnih operacija avionima i helikopterima, vođa zrakoplova/kapetana ili pilot na kojeg se može prenijeti

izvođenje leta, morao je proći tečaj početnog upoznavanja sa rutom ili područjem kojim će letjeti, i sa aerodromima, opremom i postupcima koji će se koristiti.

- (1) Poznavanje aerodroma održava se važećim tako da se na tom aerodromu izvode operacije najmanje jedanput tijekom perioda od 12 mjeseci.
 - (2) Poznavanje rute ili područja održava se tako da se tom rutom ili područjem izvode operacije najmanje jedanput tijekom perioda od 36 mjeseci. Osim toga, potrebna je obuka za obnavljanje znanja o ruti ili području ako se 12 mjeseci u periodu od 36 mjeseci ne izvode operacije na toj ruti ili području.
- (d) Neovisno od navedenog pod (c), u slučaju dnevnih operacija avionima i helikopterima performanse klase B i C prema VFR, obuka upoznavanja sa rutom i aerodromima može se zamijeniti obukom o upoznavanju sa područjem.

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 sa primjenjivim pravilima.

ORO.FC.115 Obuka za unapređenje upravljanja potencijalima posade (CRM)

- (a) Prije obavljanja operacija, član letačke posade završava obuku iz područja CRM, primjereno njegovoj ulozi, kako je navedeno u operativnom priručniku.
- (b) Elementi obuke iz područja CRM uključeni su u obuku i periodično obuku za tip ili klasu zrakoplova, kao i u tečaj za vođu zrakoplova.

ORO.FC.120 Konverzijska obuka koju provodi operator

- (a) U slučaju avionskih ili helikopterskih operacija, član letačke posade, prije nego što počne obavljati linijske letove bez nadzora, završava konverzijsku obuku koju provodi operator:
 - (1) kada prelazi na zrakoplov za koji se zahtijeva novo ovlaštenje za tip ili klasu;
 - (2) kada se zaposli kod operatora.
- (b) Konverzijska obuka, koju provodi operator, uključuje obuku na opremi koja je ugrađena u zrakoplov, kako je odgovarajuće ulogama člana letačke posade.

ORO.FC.125 Obuka za razlike, obuka upoznavanja, obuka za opremu i postupke

- (a) Članovi letačke posade završavaju obuku za razlike ili obuku upoznavanja kada se to zahtijeva Aneksom I (Dio-FCL) propisa kojim se utvrđuju tehnički zahtjevi i upravni postupci u vezi sa letačkim osobljem u civilnom zrakoplovstvu.
- (b) Članovi letačke posade završavaju obuku za opremu i za postupke kada se mijenjaju oprema ili postupci za koje se zahtijeva dodatno znanje o tipovima ili varijantama kojima se trenutno izvode operacije.
- (c) U operativnom priručniku se navodi, kada je potrebno, takva obuka za razlike ili obuka upoznavanja ili obuka za opremu i postupke.

ORO.FC.130 Periodična obuka i provjera

- (a) Svaki član letačke posade godišnje završava periodičnu obuku u vezi sa letenjem i operacijama na zemlji, primjereno tipu ili varijanti zrakoplova kojim izvodi operacije i sa njim povezanoj opremi, uključujući obuku za lokaciju i uporabu cjelokupne opreme u slučaju opasnosti i sigurnosne opreme koja se nalazi u zrakoplovu.
- (b) Svaki član letačke posade se periodično provjerava, kako bi pokazao svoju stručnost u obavljanju uobičajenih, neuobičajenih i postupaka u slučaju opasnosti.

ORO.FC.135. Kvalifikacija pilota za letenje sa bilo kojeg pilotskog sjedala

Članovi letačke posade kojima se može dodijeliti letenje sa bilo kojeg pilotskog sjedala, završavaju odgovarajuću obuku i provjeru, kako je navedeno u operativnom priručniku.

ORO.FC.140 Izvođenje operacija na više od jednog tipa ili varijanti zrakoplova

- (a) Članovi letačke posade koji izvode operacije na više od jednog tipa ili varijante zrakoplova ispunjavaju uvjete propisane u ovom poddjelu za svaki tip ili varijantu, osim ako dodatni zahtjevi za obuku, provjeru i prethodno iskustvo nisu definirani u obveznom dijelu podataka o operativnoj usklađenosti u skladu sa propisom kojim se utvrđuje certifikacija plovibenosti i ekološka certifikacija zrakoplova i zrakoplovnih proizvoda, dijelova i uređaja i za certifikaciju projektnih i proizvodnih organizacija.
- (b) Operator može odrediti grupu jednomotornih tipova helikoptera. Provjera stručnosti koju obavlja operator na jednom tipu važeća je za sve druge tipove u istoj grupi ako su ispunjena oba sljedeća uvjeta:
 - (1) grupa uključuje ili samo jednomotorne helikoptere sa turbinskim motorima kojima se izvode operacije prema VFR ili uključuje samo jednomotorne helikoptere sa klipnim motorima kojima se izvode operacije prema VFR;
 - (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 obuke na zrakoplovu/FSTD i provjera stručnosti koju obavlja operator koji obuhvataju relevantne aspekte povezane sa specijaliziranim zadatkom i koji nisu povezani sa tipom ili grupom tipova, mogu se priznati za druge grupe ili tipove na temelju procjene rizika koju obavlja operator.
- (d) Za operacije na više od jednog tipa ili varijante helikoptera koji se upotrebljavaju za izvođenje dovoljno sličnih operacija, ako se linijske provjere rotiraju između tipova ili varijanti, svaka linijska provjera obavlja linijsku provjeru za druge tipove ili varijante helikoptera.
- (e) Odgovarajući postupci i operativna ograničenja za svaku operaciju na više od jednog tipa ili varijante zrakoplova navode se u operativnom priručniku.

ORO.FC.145 Provođenje obuke, provjere i procjene

- (a) Cjelokupna obuka, provjera i procjena koja se zahtijeva ovim poddjelom provodi se u skladu sa programima obuke i nastavnim planovima koje je operator utvrdio u operativnom priručniku.
- (b) Pri uspostavljanju programa i nastavnih planova obuke operator uvrštava relevantne elemente definirane u obveznom dijelu podataka o operativnoj prikladnosti utvrđenih u skladu sa propisom kojim se utvrđuje certifikacija plovibenosti i ekološka certifikacija zrakoplova i zrakoplovnih proizvoda, dijelova i uređaja i certifikacija projektnih i proizvodnih organizacija.
- (c) U slučaju CAT operacija, nadležni organ odobrava programe obuke i provjere, uključujući nastavne planove i uporabu nastavne opreme kao što su pojedinačni simulatori leta za osposobljavanje (FSTD) i druga rješenja za obuke.
- (d) FSTD koji se koristi za ispunjenje zahtjeva ovog poddjela je kvalificiran u skladu sa propisom kojim se utvrđuju tehnički zahtjevi i upravni postupci u vezi sa letačkim osobljem u civilnom zrakoplovstvu i mora u najvećoj mogućoj mjeri biti replika zrakoplova operatora. Razlike između FSTD i

- zrakoplova opisuju se i rješavaju informiranjem ili osposobljavanjem, ovisno od slučaja.
- (e) Operator uspostavlja sustav za odgovarajuće praćenje promjena FSTD i za osiguravanje da te promjene ne utječu na primjerenost programa obuka.
 - (f) Operator prati važenje svake periodične obuke i provjere.
 - (g) Periodi važenja propisani ovim poddijelom računaju se od kraja mjeseca u kojem je završeno nedavno iskustvo, obuka ili provjera.

ORO.FC.146 Osoblje koje provodi obuku, provjeru i procjenu

- (a) Cjelokupnu obuku, provjeru i procjenu koji se zahtijevaju ovim poddijelom provodi odgovarajuće kvalificirano osoblje.
- (b) U slučaju obuke, provjere i ocjenjivanja tijekom leta ili na simulatoru leta, osoblje koje provodi obuku, provjeru i ocjenjivanje je kvalificirano u skladu sa Aneksom I (Dio-FCL) propisa kojim se utvrđuju tehnički zahtjevi i upravni postupci u vezi sa letačkim osobljem u civilnom zrakoplovstvu. Osim toga, osoblje koje provodi obuku i provjeru za specijalizirane operacije je odgovarajuće kvalificirano za relevantnu operaciju.
- (c) Kad je riječ o programu EBT, osoblje koje provodi procjenu i provodi obuku:
 - (1) ima certifikat instruktora ili ispitivača iz Aneksa I (Dio-FCL) propisa kojim se utvrđuju tehnički zahtjevi i upravni postupci u vezi sa letačkim osobljem u civilnom zrakoplovstvu;
 - (2) završava operatorov program standardizacije instruktora za EBT. To uključuje inicijalni program standardizacije i periodični program standardizacije.
 Po završavanju operatorove inicijalne standardizacije za EBT, instruktor se kvalificira za provođenje praktične procjene EBT.
- (d) Neovisno od navedenog pod (b), linijsku evaluaciju stručnosti može provoditi odgovarajuće kvalificirani kapetan kojeg imenuje operator i koji je završio program standardizacije u konceptima EBT i procjeni kompetencija (linijski evaluator).
- (e) Neovisno od navedenog pod (b), obuku na zrakoplovu/FSTD i provjeru stručnosti koju obavlja operator može obavljati primjereno kvalificirani kapetan koji posjeduje FI/TRI/SFI certifikat i kojeg imenuje operator za bilo koju od sljedećih operacija:
 - (1) operacije komercijalnog zračnog prijevoza (CAT) helikopterima koje ispunjavaju kriterije iz ORO.FC.005(b)(2).
 - (2) operacije komercijalnog zračnog prijevoza (CAT) 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 (CAT) avionima performanse klase B koje ne ispunjavaju kriterije iz ORO.FC.005(b)(1).
- (f) Neovisno od navedenog pod (b), obuku na zrakoplovu/FSTD i demonstraciju sposobnosti/provjeru stručnosti koju obavlja operator može obavljati odgovarajuće kvalificirani vođa zrakoplova/kapetan kojeg imenuje operator za bilo koju od sljedećih operacija:
 - (1) specijalizirane operacije;
 - (2) CAT operacije avionima koje ispunjavaju kriterije iz ORO.FC.005(b)(2).
- (g) Neovisno od navedenog pod ((b), linijsku provjeru može obaviti odgovarajuće kvalificirani kapetan kojeg imenuje operator.

- (h) Operator obavještava nadležni organ o osobama imenovanim u skladu sa navedenim od (e) do (g).

ODJELJAK 2

Dodatni uvjeti za operacije komercijalnog zračnog prijevoza

ORO.FC.200 Sastav letačke posade

- (a) U bilo kojoj letačkoj posadi može biti samo jedan član letačke posade bez iskustva.
- (b) Kapetan može prenijeti vođenje leta na drugog pilota koji je odgovarajuće kvalificiran u skladu sa Aneksom I (Dio-FCL) propisa kojim se utvrđuju tehnički zahtjevi i upravni postupci u vezi sa letačkim osobljem u civilnom zrakoplovstvu pod uvjetom da su ispunjeni zahtjevi iz ORO.FC.105(b)(1) i (b)(2) i (c) iz Aneksa III ovog pravilnika.
- (c) Posebni zahtjevi za operacije avionima prema pravilima instrumentalnog letenja (IFR) ili tijekom noći.
 - (1) Za sve turboelisne avione sa 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 obuhvaćenih pod (c)(1), operacije izvodi posada koja se sastoji od najmanje dva pilota, osim ako su ispunjeni zahtjevi iz ORO.FC.202, u tom slučaju njima može izvoditi operacije jedan pilot.
- (d) Posebni zahtjevi za operacije helikopterom.

Za sve operacije helikopterom sa MOPSC većim od 19 i za sve operacije helikoptera s MOPSC većim od 9 prema IFR, najmanja letačka posada sastoji se od dva pilota.

ORO.FC.201 Odmor članova letačke posade tijekom leta

- (a) Kapetan zrakoplova može prenijeti vođenje leta:
 - (1) na drugog kvalificiranog kapetana; ili
 - (2) samo za operacije iznad razine leta (FL) 200, na pilota koji ima najmanje sljedeće kvalifikacije:
 - (i) ATPL;
 - (ii) konverzijsku obuku i provjeru, uključujući obuku za ovlaštenje za tip, u skladu sa ORO.FC.220;
 - (iii) sve periodične obuke i provjere u skladu sa ORO.FC.230 i ORO.FC.240;
 - (iv) stručnost za rutu/područje i aerodrom u skladu sa ORO.FC.105.
- (b) Kopilota može zamijeniti:
 - (1) drugi odgovarajuće kvalificirani pilot;
 - (2) samo za operacije iznad razine leta (FL) 200, kopilot sa pravom letenja tijekom faze krstarenja, koji ima najmanje sljedeće kvalifikacije:
 - (i) važeću dozvolu profesionalnog pilota (CPL) sa ovlaštenjem za instrumentalno letenje;
 - (ii) konverzijsku obuku i provjeru, uključujući obuku za ovlaštenje za tip, u skladu sa ORO.FC.220, osim zahtjeva za obukom za polijetanje i slijetanje;
 - (iii) periodična obuka i provjera u skladu sa ORO.FC.230, osim zahtjeva za obukom za polijetanje i slijetanje.
- (c) Inženjera leta može tijekom leta zamijeniti član posade koji je odgovarajuće kvalificiran u skladu sa primjenjivim nacionalnim pravilima.

ORO.FC.202 Operacije sa jednim pilotom prema IFR ili tijekom noći

Kako bi se moglo letjeti prema IFR ili tijekom noći sa minimalnom letačkom posadom od jednog pilota, ispunjeni su sljedeći zahtjevi:

- (a) Operator u operativni priručnik uključuje program konverzijske obuke i periodične obuke za pilote, koji

uključuju dodatne zahtjeve za operaciju sa jednim pilotom. Pilot ima završenu obuku o postupcima operatora, posebno u pogledu:

- (1) upravljanja motorima i postupanja u slučajevima opasnosti;
 - (2) uporabe kontrolnih listi za uobičajene, neuobičajene i postupke u slučajevima opasnosti;
 - (3) komunikacija sa kontrolom zračnog prometa (ATC);
 - (4) postupaka odlaska i prilaza;
 - (5) upravljanja autopilotom, prema potrebi;
 - (6) uporabe pojednostavljene dokumentacije tijekom leta;
 - (7) upravljanja jednopilotnom posadom.
- (b) **NAMJERNO OSTA VLJ ENO PRAZNO.**
- (c) Za avionske operacije prema IFR, pilot:
- (1) ima najmanje 50 sati letenja prema IFR na odgovarajućem tipu ili klasi aviona, od čega 10 sati u ulozi kapetana; 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.
- (d) Za avionske operacije tijekom noći, pilot:
- (1) ima najmanje 15 sati letenja tijekom noći, koji mogu biti uključeni u 50 sati leta prema IFR iz (c)(1), i
 - (2) u posljednjih 90 dana morao je na odgovarajućem tipu ili klasi aviona:
 - (i) izvesti tri polijetanja i slijetanja tijekom noći u ulozi jedinog pilota; ili
 - (ii) proći provjeru polijetanja i slijetanja tijekom noći.
- (e) Za helikopterske operacije prema IFR, pilot:
- (1) ima ukupno 25 sati letenja prema IFR u odgovarajućim operativnim uvjetima; i
 - (2) 25 sati letačkog iskustva kao jedini pilot na specifičnom tipu helikoptera odobrenom za IFR operacije sa jednim pilotom, od čega je 10 sati mogao letjeti pod nadzorom, uključujući pet sektora linijskog letenja prema IFR 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 kao jedini pilot na odgovarajućem tipu helikoptera, uređaju za obuku za letenje (FTD) ili simulatoru cijelog leta (FFS).

ORO.FC.205 Tečaj za vođu zrakoplova

- (a) Za avionske i helikopterske operacije, tečaj za vođu zrakoplova uključuje najmanje sljedeće elemente:
- (1) obuka na FSTD, koja uključuje obuku za linijsko letenje (LOFT) i/ili obuku tijekom leta;
 - (2) provjeru stručnosti za obavljanje operacija u ulozi vođe zrakoplova, koju provodi operator;
 - (3) obuku o odgovornostima vođe zrakoplova;
 - (4) obuku za linijsko letenje u ulozi kapetana pod nadzorom, najmanje:
 - (i) 10 sektora letenja u slučaju aviona; i
 - (ii) 10 sati, uključujući najmanje 10 sektora letenja, u slučaju helikoptera;
 - (5) obavljanje provjere linijskog letenja u ulozi kapetana i dokazivanje odgovarajućeg poznavanja rute ili područja kojim će letjeti i aerodroma, uključujući

alternativne aerodrome, opreme i postupaka koji će se koristiti; i

- (6) obuku za unapređenje upravljanja potencijalima posade (CRM).

ORO.FC.215 Početna obuka za unapređenje upravljanja potencijalima posade koju provodi operator (CRM)

- (a) Prije započinjanja izvođenja linijskih letova bez nadzora, član letačke posade mora završiti početni tečaj osposobljavanja za CRM.
- (b) Početno osposobljavanje za CRM obavlja najmanje jedan odgovarajuće kvalificirani instruktor kom pri obradi specifičnih područja mogu pomagati stručnjaci.
- (c) Ako član letačke posade nije ranije prošao teoretsku obuku iz područja ljudskih faktora za razinu ATPL, on/ona prije početne 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 Aneksa I (Dio-FCL) propisa kojim se utvrđuju tehnički zahtjevi i upravni postupci u vezi sa letačkim osobljem u civilnom zrakoplovstvu.

ORO.FC.220 Konverzijska obuka i provjera koje provodi operator

- (a) Obuka za CRM uključena je u konverzijsku obuku koju provodi operator.
- (b) Nakon što se konverzijski tečaj koji obavlja operator započne, članu letačke posade ne dodjeljuju se letačke dužnosti na drugom tipu ili klasi zrakoplova dok se tečaj ne završi ili ne prekine. Članovima posade koji izvode operacije samo avionima performanse klase B mogu se za vrijeme trajanja konverzijskog tečaja dodijeliti letovi na drugim tipovima aviona performanse klase B u opsegu koji je potreban za održavanje operacije. Članovima posade mogu se dodijeliti letovi na jednomotornim helikopterima za vrijeme konverzijskog tečaja koje obavlja operator na jednomotornom helikopteru, pod uvjetom da to ne utječe na osposobljavanje.
- (c) Trajanje obuke koja se zahtijeva za člana letačke posade u okviru konverzijske obuke koju provodi operator određuje se u skladu sa standardima kvalifikacije i iskustva navedenim u operativnom priručniku, uzimajući u obzir njegovu prethodnu obuku i iskustvo.
- (d) Član letačke posade mora proći:
 - (1) provjeru stručnosti, koju provodi operator, i obuku i provjeru za opremu u slučaju opasnosti 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 kom avionu u okviru primjenjive klase.
- (e) U slučaju aviona, piloti kojim je izdato ovlaštenje za tip na osnovu obuke sa nula sati letenja (ZFTT) moraju:
 - (1) započeti linijsko letenje pod nadzorom najkasnije 21 dan nakon završetka provjere praktične osposobljenosti ili nakon odgovarajuće obuke koju provodi operator. Sadržaj takve obuke opisan je u operativnom priručniku;
 - (2) obaviti šest polijetanja i slijetanja u FSTD 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 podobnosti utvrđenih u skladu sa propisom kojim se utvrđuje certifikacija plovidbenosti

i ekološka certifikacija zrakoplova i zrakoplovnih proizvoda, dijelova i uređaja i certifikacija projektnih i proizvodnih organizacija određene olakšice. Ako se ta polijetanja i slijetanja ne obave unutar perioda od 21 dana, operator provodi obuku obnavljanje znanja čiji je sadržaj opisan u operativnom priručniku;

- (3) izvesti prva četiri polijetanja i slijetanja u okviru LIFUS u avionu pod nadzorom instruktora TRI(A) koji sjedi na drugom pilotskom sjedalu. Broj polijetanja i slijetanja može se smanjiti kada su utvrđeni u obveznom dijelu podataka o operativnoj podobnosti, uspostavljenih u skladu sa propisom kojim se utvrđuje certifikacija plovidbenosti i ekološka certifikacija zrakoplova i zrakoplovnih proizvoda, dijelova i uređaja i certifikacija projektnih i proizvodnih organizacija.
- (f) Ako zbog operativnih okolnosti, kao što su zahtjev za izdavanje novog AOC ili dodavanje floti novog tipa ili klase zrakoplova, operator ne može ispuniti zahtjeve navedene pod (d), operator može izraditi poseban konverzijski tečaj za privremenu uporabu i za ograničen broj pilota.

ORO.FC.230 Periodična obuka i provjera

- (a) Svaki član letačke posade pohađa periodičnu obuku i provjeru znanja koja je u skladu sa tipom ili varijantom zrakoplova kojim izvodi operacije i pripadajućom 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 izvodi operacije prema IFR, provjera stručnosti koju provodi operator obavlja se, prema potrebi, bez vanjskih vizualnih referenci.
- (3) Period važenja provjere stručnosti koju obavlja operator je šest kalendarskih mjeseci. Za dnevne operacije avionima performanse klase B prema VFR, koje se obavljaju tijekom perioda u godini koji nisu duži 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 završava linijsku provjeru na zrakoplovu. Rok važenja linijske provjere je 12 kalendarskih mjeseci.
- (d) *Obuka i provjera u pogledu opreme u slučaju opasnosti i sigurnosne opreme*
- Svaki član letačke posade završava periodičnu obuku i provjeru znanja na lokaciji i za uporabu sve opreme u slučaju opasnosti i sigurnosne opreme koja se nalazi u zrakoplovu. Period važenja periodične obuke i provjere znanja u pogledu opreme u slučaju opasnosti i sigurnosne opreme je 12 kalendarskih mjeseci.
- (e) *Obuka za CRM*
- (1) Elementi CRM ugrađuju se u sve odgovarajuće faze periodične obuke.
- (2) Svaki član letačke posade pohađa posebnu modularnu obuku za CRM. Sve važne teme obuke za CRM obuhvaćene se tako da modulami dijelovi obuke budu raspoređeni što je više moguće ravnomjerno tijekom svakog trogodišnjeg perioda.
- (f) Svaki član letačke posade pohađa obuku na zemlji ili obuku tijekom leta na FSTD ili u zrakoplovu, ili kombiniranu obuku na FSTD i zrakoplovu, najmanje svakih 12 kalendarskih mjeseci.

ORO.FC.231 Obuka koja se temelji na dokazima (EBT)

- (a) PROGRAM EBT

- (1) Operator može zamijeniti zahtjeve iz ORO.FC.230 uspostavljanjem, provođenjem i održavanjem odgovarajućeg programa EBT koji je odobrio nadležni organ.

Operator dokazuje svoju sposobnost pružanja podrške pri provođenju programa EBT (uključujući provedbeni plan) i provodi procjenu sigurnosnog rizika kojom dokazuje kako se postiže jednaka razina sigurnosti.

- (2) Program EBT:
- (i) odgovara veličini operatora te prirodi i složenosti njegovih aktivnosti, uzimajući u obzir opasnosti i povezane rizike svojstvene tim aktivnostima;
- (ii) osigurava stručnost pilota ocjenjivanjem i razvojem pilotskih kompetencija potrebnih za sigurno, djelotvorno i efikasno izvođenje operacija zrakoplovom;
- (iii) osigurava da je svaki pilot izložen temama procjenjivanja i obuke izvedenim u skladu sa ORO.FC.232;
- (iv) uključuje barem šest modula EBT raspoređenih u trogodišnji program; svaki modul EBT sastoji se od faze evaluacije i faze obuke. Period važenja modula EBT je 12 mjeseci;
- (A) Faza evaluacije sastoji se od scenarija leta usmjerenog na linijsko letenje radi procjene svih kompetencija i utvrđivanja pojedinačnih potreba za obukom.
- (B) Faza obuke obuhvata:
- (a) fazu obuke za manevre, uključujući obuku za stručnost u određenim manevrima;
- (b) fazu obuke na temelju scenarija koja obuhvata scenarije leta usmjerenog na linijsko letenje kako bi se razvile kompetencije i zadovoljile pojedinačne potrebe za obukom.
- Faza obuke provodi se blagovremeno nakon faze evaluacije.
- (3) Operator osigurava da svaki pilot upisan u program EBT završi:
- (i) najmanje dva modula EBT unutar perioda važenja ovlaštenja za tip, odvojena periodom od najmanje tri mjeseca. Modul EBT završen je ako:
- (A) je završen sadržaj programa EBT za taj modul EBT (upoznavanje pilota s temama ocjenjivanja i obuke); i
- (B) je dokazana prihvatljiva razina uspješnosti u svim promatranim kompetencijama;
- (ii) linijsku evaluaciju stručnosti; i
- (iii) obuku na zemlji.
- (4) Operator uspostavlja program standardizacije i osiguravanja dosljednosti instruktora EBT, čime se osigurava da instruktori uključeni u EBT imaju odgovarajuće kvalifikacije za obavljanje svojih zadataka.
- (i) Svi instruktori moraju proći taj program;
- (ii) Operator koristi odgovarajuće metode i parametre za ocjenu dosljednosti;
- (iii) Operator dokazuje da su instruktori dovoljno dosljedni.
- (5) Program EBT može uključivati izvanredne postupke za nepredviđene okolnosti koje bi mogle utjecati na provođenje modula EBT. Operator dokazuje potrebu za tim postupcima. Postupcima se osigurava da pilot ne nastavi sa linijskim letačkim operacijama ako je uočena uspješnost ispod minimalne prihvatljive razine. Postupci mogu uključivati:

- (i) različit period razdvajanja među modulima EBT; i
- (ii) različit redoslijed faza modula EBT.
- (b) **OKVIR KOMPETENCIJA**
Operator koristi okvir kompetencija za sve aspekte procjene i obuke u okviru programa EBT. Okvir kompetencija:
- (1) je cjelovit, točan i upotrebljiv;
 - (2) uključuje uočljiva ponašanja potrebna za sigurne, djelotvorne i efikasne operacije;
 - (3) uključuje definirani skup kompetencija, njihove opise i pripadajuća uočljiva ponašanja.
- (c) **USPJEŠNOST SUSTAVA OBUKE**
- (1) Uspješnost sustava EBT mjeri se i vrednuje postupkom povratnih informacija radi:
 - (i) potvrde i dorade operatorovog programa EBT;
 - (ii) osiguranja da se operatorovim programom EBT razvijaju kompetencije pilota.
 - (2) Postupak povratnih informacija uključuje se u operatorov sustav upravljanja.
 - (3) Operator uvodi postupke kojima se uređuje zaštita podataka o EBT.
- (d) **SUSTAV OCJENJIVANJA**
- (1) Operator koristi sustav ocjenjivanja za procjenu kompetencija pilota. Sustav ocjenjivanja osigurava:
 - (i) dovoljnu razinu detalja kako bi se omogućilo točno i korisno mjerenje pojedinačne uspješnosti;
 - (ii) kriterij uspješnosti i ljestvica za svaku kompetenciju, s točkom na ljestvici kojom se određuje najniža prihvatljiva razina koju je neophodna postići za izvođenje linijskih operacija. Operator izrađuje postupke za poboljšanje loše uspješnosti pilota;
 - (iii) integritet podataka;
 - (iv) sigurnost podataka.
 - (3) Operator redovito provjerava točnost sustava ocjenjivanja u odnosu na referentni kriterij.
- (e) **ODGOVARAJUĆI UREĐAJI ZA OBUKU I BROJ SATI NEOPHODAN ZA ZAVRŠAVANJE PROGRAMA EBT OPERATORA**
- (1) Svaki modul EBT provodi se u FSTD sa razinom kvalifikacije koja je prikladna za osiguravanje pravilnog provođenja tema procjene i obuke.
 - (2) Operator osigurava dovoljan broj sati na odgovarajućem uređaju za obuku kako bi pilot mogao završiti program EBT operatora. Kriteriji za određivanje broja sati programa EBT su sljedeći:
 - (i) broj sati odgovara veličini i složenosti programa EBT;
 - (ii) broj sati je dovoljan za završetak programa EBT;
 - (iii) brojem sati se osigurava djelotvoran program EBT uzimajući u obzir preporuke ICAO, Agencije i nadležnog organa;
 - (iv) broj sati odgovara tehnologiji upotrijebljenih uređaja za obuku.
- (f) **EKVIVALENTNOST NEISPRAVNOSTI**
- (1) Svaki pilot prolazi procjenu i obuku u vezi sa postupanjem prilikom neispravnosti u sustavu zrakoplova.
 - (2) Neispravnosti sustava zrakoplova koje značajno opterećuju stručnu posadu organiziraju se uzimajući u obzir sljedeće karakteristike:
 - (i) hitnost;
 - (ii) složenost;
 - (iii) pogoršanje upravljanja zrakoplovom;
 - (iv) gubitak instrumenata;
 - (v) upravljanje posljedicama.
- (3) Svaki pilot izložen je najmanje jednoj neispravnosti za svaku karakteristiku na temelju učestalosti koja je određena u tablici tema procjene i obuke.
- (4) Dokazana stručnost u postupanju u slučaju određene neispravnosti smatra se jednakom dokazanoj stručnosti u postupanju u slučaju drugih neispravnosti sa istim karakteristikama.
- (g) **EKVIVALENTNOST PRILAZA RELEVANTNIH ZA OPERACIJE**
- (1) Operator osigurava da svaki pilot redovito pohađa obuku o provođenju vrsta i metoda prilaza koje su relevantne za operacije.
 - (2) Ta obuka uključuje prilaze kojima se dodatno opterećuje stručna posada.
 - (3) Ta obuka uključuje prilaze za koje je potrebno posebno odobrenje u skladu sa Aneksom V (Dio-SPA) ovog pravilnika.
- (h) **LINIJSKA EVALUACIJA STRUČNOSTI**
- (1) Svaki pilot periodično se podvrgava linijskoj evaluaciji stručnosti u zrakoplovu kako bi dokazao sigurno, djelotvorno i efikasno obavljanje uobičajenih linijskih operacija opisanih u operativnom priručniku.
 - (2) Period važenja linijske evaluacije stručnosti je 12 mjeseci.
 - (3) Operator odobren za EBT može, uz odobrenje nadležnog organa, produžiti važenje linijske evaluacije stručnosti na:
 - (i) dvije godine, podložno procjeni rizika;
 - (ii) ili tri godine, podložno postupku povratnih informacija za praćenje linijskih operacija koje utvrđuju prijetnje operacijama, smanjivanja rizika od takvih prijetnji i provođenje mjera za upravljanje ljudskim greškama u operacijama.
 - (4) Za uspješan završetak linijske evaluacije stručnosti, pilot dokazuje prihvatljivu razinu uspješnosti u svim promatranim kompetencijama.
- (i) **OBUKA NA ZEMLJI**
- (1) Svaki 12 kalendarskih mjeseci, svaki pilot prolazi:
 - (i) tehničku obuku na zemlji,
 - (ii) procjenu i obuku o mjestu na kome je smještena i uporabi sve opreme u slučaju opasnosti i sigurnosne opreme koja se nalazi u zrakoplovu.
 - (2) Uz odobrenje nadležnog organa i ovisno od procjene rizika, operator može produžiti period procjene i obuke na lokaciji i koristiti svu opremu u slučaju opasnosti i sigurnosnu opremu koja se nalazi u zrakoplovu do 24 mjeseca.
- ORO.FC.232 Teme procjene i obuke u okviru programa EBT**
- (a) Operator osigurava da je svaki pilot podvrgnut temama procjene i obuke.
 - (b) Teme procjene i obuke su:
 - (1) izvedene iz sigurnosnih i operativnih podataka koji se koriste za utvrđivanje područja koja je potrebno poboljšati i određivanje prioriteta u obuci pilota za usmjeravanje pri izradi odgovarajućih programa EBT,
 - (2) raspoređene na period od tri godine sa zadatom učestalošću,
 - (3) relevantne za tip ili varijantu zrakoplova kojim pilot izvodi operacije.
- ORO.FC.235 Kvalifikacija pilota za izvođenjem operacije sa bilo kojeg pilotskog sjedala – avioni**
- (a) Kapetani zrakoplova čije dužnosti od njih zahtijevaju izvođenje operacije sa bilo kojeg pilotskog sjedala i obavljanje dužnosti kopilota, ili kapetani od kojih se

zahtijeva provođenje dužnosti obuke ili provjere, završavaju dodatnu obuku i provjeru kako bi se osiguralo da su stručni za izvođenje relevantnih uobičajenih, neuobičajenih i postupaka u slučaju opasnosti sa bilo kojeg sjedala. Takva obuka i provjera navode se u operativnom priručniku. Provjera se može obaviti zajedno sa provjerom stručnosti, koju obavlja operator, koja je propisana u ORO.FC.230(b) ili u okviru programa EBT koji je propisan u ORO.FC.231.

- (b) Dodatna obuka i provjera uključuju najmanje sljedeće:
- (1) kvar motora tijekom polijetanja;
 - (2) prilaz i produžavanje sa jednim motorom izvan pogona,
 - (3) slijetanje sa jednim motorom izvan pogona.
- (c) Period važenja je 12 kalendarskih mjeseci. Za operatore sa odobrenim programom EBT važenje se utvrđuje temama ocjenjivanja i obuke u skladu sa ORO.FC.232.
- (d) Prilikom izvođenja operacija na sjedalu kopilota, provjere koje se zahtijevaju u ORO.FC.230 ili ocjenjivanje i obuka koji se zahtijevaju u ORO.FC.231 za izvođenje operacija na sjedalu kapetana su, također, važeće i obnovljene.
- (e) Pilot koji zamjenjuje kapetana mora zajedno sa provjerama stručnosti koje obavlja operator i koje su propisane u ORO.FC.230(b) ili ocjenjivanjem i obukom koji se zahtijevaju u ORO.FC.231 dokazati praksu uvježbanosti i uporabe 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 kapetan, a sjedi na sjedalu kapetana, mora istodobno sa provjerom stručnosti koju obavlja operator i koja je propisana u ORO.FC.230(b) ili sa ocjenjivanjem i obukom koji se zahtijevaju u ORO.FC.231 dokazati praksu uvježbanosti i uporabe postupaka za koje je odgovoran kapetan kao nadzorni pilot. Kad razlike u postupcima na lijevom i desnom sjedalu nisu značajne, ova se praksa može izvesti na bilom kojem sjedalu.

ORO.FC.236 Kvalifikacija pilota za izvođenjem operacije sa bilo kojeg pilotskog sjedala - helikopteri

- (a) Piloti helikoptera, čije dužnosti od njih zahtijevaju izvođenje operacija sa bilo kojeg pilotskog sjedala, završavaju dodatnu obuku i provjeru kako bi se osiguralo da su osposobljeni za obavljanje relevantnih uobičajenih, neuobičajenih i postupaka u slučaju opasnosti sa bilo kojeg sjedala. Period važenja te kvalifikacije je 12 kalendarskih mjeseci.
- (b) Smatra se da trenutni FI ili TRI na relevantnom tipu ispunjavaju zahtjev naveden pod (a) ako su imali FI ili TRI aktivnost u posljednjih šest mjeseci na tom tipu i na helikopteru.

ORO.FC.240 Letenje na više od jednog tipa ili varijante zrakoplova

- (a) Postupci ili operativna ograničenja za letenje na više od jednog tipa ili varijante, koji su utvrđeni u operativnom priručniku i koje je odobrio nadležni organ, obuhvataju:
- (1) minimalnu razinu iskustva članova letачke posade,
 - (2) minimalnu razinu iskustva na jednom tipu ili varijanti prije početka obuke za drugi tip ili varijantu i prije početka letenja na drugom tipu ili varijanti;
 - (3) postupak, kojim se letачka posada kvalificirana na jednom tipu ili varijanti, obučava i kvalificira za drugi tip ili varijantu; i
 - (4) sve primjenjive zahtjeve u pogledu skorašnjeg iskustva za svaki tip ili varijantu.
- (b) NAMJERNO OSTAVLJENO PRAZNO;
- (c) Navedeno pod (a) ne primjenjuje se na operacije avionima performanse klase B ako su one ograničene na dnevne

operacije klase aviona sa klipnim motorom prema VFR sa jednim pilotom.

ORO.FC.A.245 Alternativni program obuke i kvalifikacije

- (a) Operator aviona koji ima odgovarajuće iskustvo može alternativnim programom obuke i kvalifikacije (ATQP) koji odobrava nadležni organ, zamijeniti jedan ili više sljedećih zahtjeva u pogledu obuke i provjere za letачku posadu:
- (1) utvrđen u SPA.LVO.120 o obuci i kvalifikaciji letачke posade;
 - (2) utvrđen u ORO.FC.220 o konverzijskoj obuci i provjeri;
 - (3) utvrđen u ORO.FC.125 o obuci za razlike, obuci za upoznavanje i obuci za opremu i postupke;
 - (4) utvrđen u ORO.FC.205 o tečaju za kapetana;
 - (5) utvrđen u ORO.FC.230 o periodičnoj obuci i provjeri, i
 - (6) utvrđen u ORO.FC.240 o izvođenju operacija na više od jednog tipa ili varijante.
- (b) ATQP sadrži obuku i provjeru kojima se postiže i održava najmanje jednaka razina stručnosti koja se postiže ispunjenjem odredbi iz ORO.FC.220 i ORO.FC.230. Prije dobijanja odobrenja nadležnog organa za ATQP, mora se dokazati razina obučenosti i stručnosti letачke posade.
- (c) Operator koji podnosi zahtjev za odobrenje ATQP dostavlja nadležnom organu plan provođenja, uključujući opis razine osposobljenosti i stručnosti letачke posade koji se treba postići.
- (d) Osim provjera koje se zahtijevaju u ORO.FC.230 i FCL.060 Aneksa I (Dio-FCL) propisa kojim se utvrđuju tehnički zahtjevi i upravni postupci u vezi sa letачkim osobljem u civilnom zrakoplovstvu, svaki član letачke posade završava linijski orijentisanu evaluaciju (LOE) koja se izvodi na FSTD. Period važenja za LOE je 12 kalendarskih mjeseci. LOE se završava kada su ispunjena oba sljedeća uvjeta:
- (1) nastavni plan za LOE je završen; i
 - (2) član letачke posade je dokazao prihvatljivu razinu uspješnosti.
- (e) Nakon dvije godine izvođenja operacija sa odobrenim ATQP, operator može, uz odobrenje nadležnog organa, produžiti period važenja provjera navedenih u 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 u slučaju opasnosti i sigurnosne opreme na 24 kalendarska mjeseca.
- (f) Svaki član letачke posade pohađa posebnu modularnu obuku za CRM. Sve važne teme obuke za CRM obuhvaćene se tako da modularni dijelovi obuke budu raspoređeni što je više moguće ravnomjerno tijekom svakog trogodišnjeg perioda.
- (g) Program ATQP uključuje 48 sati na FSTD za svakog člana letачke posade, ravnomjerno raspoređenih tijekom trogodišnjeg programa. Operator može smanjiti broj sati FSTD ali ne manje od 36 sati, pod uvjetom da dokaže da je razina sigurnosti koja se postiže jednaka razini programa koju ATQP može zamijeniti u skladu sa navedenim pod (a).

ORO.FC.A.250 Kapetan zrakoplova sa dozvolom profesionalnog pilota aviona CPL(A)

- (a) Nositelj CPL(A) (za avion) postupa kao kapetan zrakoplova u komercijalnom zračnom prijevozu avionom sa jednim pilotom, samo:
- (1) kada prevozi putnike prema VFR izvan poluprečnika od 50 NM (90 km) od aerodroma odlaska, ima najmanje 500 sati letenja na avionima ili ima važeće ovlaštenje za instrumentalno letenje; ili

- (2) kada leti na višemotornom tipu prema IFR, ima najmanje 700 sati letenja na avionima, uključujući 400 sati kao vođa zrakoplova. Ovi sati uključuju 100 sati leta prema IFR i 40 sati leta u višemotornim operacijama. 400 sati letenja kao vođa zrakoplova može se zamijeniti satima letenja kao kopilot unutar uspostavljenog sustava posade sa više pilota koji je propisan u operativnom priručniku, tako da se dva sata leta kao kopilot računaju kao jedan sat leta kao vođa zrakoplova.
- (3) ako leti na višemotornom tipu pod IFR, ima najmanje 700 sati letenja na avionima, uključujući 400 sati kao vođa zrakoplova. Ti sati uključuju 100 sati leta pod IFR. Moguće je zamijeniti 400 sati letenja kao vođa zrakoplova sa satima letenja kao kopilot unutar uspostavljenog sustava posade sa više pilota koji je propisan u operativnom priručniku, tako da se dva sata leta kao kopilot računaju kao jedan sat leta kao vođa zrakoplova.
- (b) Navedeno pod (a)(1) ne primjenjuje se na letove koji se obavljaju danju, prema VFR, avionima klase performanse B.

ORO.FC.H.250 Kapetan zrakoplova sa dozvolom profesionalnog pilota helikoptera CPL(H)

- (a) Nositelji dozvole CPL(H) (za helikoptere) postupaju kao kapetani u operacijama komercijalnog zračnog prijevoza na jednopilotnom helikopteru, samo ako:
- (1) kada izvode operacije prema IFR, imaju najmanje 700 sati ukupnog letenja na helikopterima, uključujući 300 sati kao vođa zrakoplova. Ukupno letenje na helikopterima uključuje 100 sati prema IFR. Do 50 sati instrumentalnog naleta izvedenog na FFS(H) razini B ili FTD 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 vođa zrakoplova može se zamijeniti satima letenja kao kopilot unutar uspostavljenog sustava posade sa više pilota koji je propisan u operativnom priručniku, tako da se dva sata leta kao kopilot računaju kao jedan sat leta kao vođa zrakoplova.
- (2) kada izvodi operacije prema vizualnim meteorološkim uvjetima (VMC) tijekom noći, ima:
- važeeće ovlaštenje za instrumentalno letenje; ili
 - 300 sati letenja na helikopterima, uključujući 100 sati kao vođa zrakoplova i 10 sati kao pilot na noćnim letovima.

ODJELJAK 3

Dodatni zahtjevi za komercijalne specijalizirane operacije i operacije komercijalnog zračnog prijevoza (CAT) navedene u ORO.FC.005(b)(1) i (2)

ORO.FC.320 Konverzijska obuka i provjera koju obavlja operator

Konverzijska obuka koju obavlja operator uključuje provjeru stručnosti koju obavlja operator.

ORO.FC.325 Obuka i provjera za opremu i postupke

Ako član letačke posade prođe obuku za opremu i postupke koje zahtijeva osposobljavanje na odgovarajućem FSTD ili zrakoplovu, u vezi sa standardnim operativnim postupcima povezanima sa specijaliziranom operacijom, član letačke posade prolazi provjeru stručnosti koju obavlja operator.

ORO.FC.330 Periodična obuka i provjera – provjera stručnosti koju provodi operator

- (a) Svaki član letačke posade završava periodičnu obuku i provjeru stručnosti koju provodi operator kako bi dokazao svoju sposobnost za provođenje uobičajenih, neuobičajenih i

postupaka u slučaju opasnosti, pokrivajući bitne aspekte povezane sa specijaliziranim zadacima opisanim u operativnom priručniku.

- (b) Odgovarajuće razmatranje se uzima u obzir kada se operacije izvode po pravilima instrumentalnog letenja ili noću.
- (c) Period važenja provjere stručnosti koju obavlja operator je 12 kalendarskih mjeseci. Period važenja računa se od kraja mjeseca u kojem je provjera bila obavljena. Kada se provjera stručnosti koju obavlja operator izvede unutar posljednja tri mjeseca perioda važenja, novi period važenja počinje teći od prvobitnog datuma isteka.

PODDIO CC

KABINSKA POSADA

ORO.CC.005 Područje primjene

U ovom se poddijelu utvrđuju zahtjevi koje ispunjava operator koji provodi operacije zrakoplovom sa 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 prijevoza.

ODJELJAK 1

Zajednički uvjeti

ORO.CC.100 Broj i sastav kabinske posade

- (a) Za operacije zrakoplova čiji je MOPSC veći od 19 angažira se najmanje jedan član kabinske posade ako zrakoplov prevozi najmanje jednog putnika.
- (b) Radi usklađenosti sa navedenim pod (a), najmanji broj članova kabinske posade je veći od:
- broja članova kabinske posade utvrđenog tijekom postupka certifikacije zrakoplova u skladu sa primjenjivim certifikacijskim zahtjevima za konfiguraciju kabine zrakoplova koju upotrebljava operator; ili
 - ako broj naveden pod (1) nije utvrđen, od broja članova kabinske posade utvrđenog tijekom postupka certifikacije zrakoplova za najveći certificirani broj putničkih sjedala, umanjenog za 1 za svaki cijeli sadržatelj od 50 putničkih sjedala, za konfiguraciju kabine zrakoplova koju upotrebljava operator, koji je manji od najvećeg certificiranog kapaciteta sjedala; ili
 - jedan član kabinske posade na svakih 50 ili udio od 50 putničkih sjedala u istoj kabini zrakoplova kojim se obavlja operacija.
- (c) Za operacije sa više od jednog člana kabinske posade operator imenuje jednog člana kabinske posade koji odgovara vođi zrakoplova ili kapetanu.
- (d) Odstupajući od navedenog pod (a), nekomercijalne operacije zrakoplovom sa MOPSC većim od 19 mogu se izvoditi bez operativnog člana kabinske posade, podložno prethodnom odobrenju nadležnog organa. Radi stjecanja tog odobrenja operator osigurava da su ispunjeni svi sljedeći uvjeti:
- ukrcano je najviše 19 putnika;
 - operator je razradio postupke za tu operaciju.

ORO.CC.110 Uvjeti za dodjelu dužnosti

- (a) Članovima kabinske posade dodjeljuju se dužnosti u zrakoplovu samo ako:
- imaju najmanje 18 godina;
 - su procijenjeni, u skladu sa primjenjivim zahtjevima iz Aneksa IV (Dio-MED) propisa kojim se utvrđuju tehnički zahtjevi i upravni postupci u vezi sa letačkim osobljem u civilnom zrakoplovstvu, kao fizički i

- psihički sposobni za obavljanje svojih dužnosti i za sigurno ispunjavanje svojih odgovornosti; i
- (3) uspješno su završili sve primjenjive obuke i provjere koje se zahtijevaju ovim poddijelom, i sposobni su za obavljanje dužnosti koje su im dodijeljene u skladu sa postupcima navedenim u operativnom priručniku.
- (b) Prije dodjele dužnosti članovima kabinske posade, koji rade honorarno (*freelance*) ili rade na temelju ugovora o nepunom 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 kom drugom operatoru (operatorima), kako bi, posebno, utvrdio:
- (1) ukupan broj tipova ili varijanti zrakoplova na kojim je radio; i
 - (2) primjenjiva ograničenja u pogledu vremena provedenog na letu i na dužnosti, te zahtjeve u pogledu odmora.
- (c) Putnicima se mora jasno pokazati ko su operativni članovi kabinske posade, kao i njihova uloga u pogledu sigurnosti putnika i leta.

ORO.CC.115 Provođenje tečajeva osposobljavanja i pripadajućih provjera

- (a) Operator uspostavlja detaljan program i nastavni plan za svaki tečaj osposobljavanja u skladu sa primjenjivim zahtjevima ovog poddijela i, prema potrebi, Aneksa V (Dio-CC) propisa kojim se utvrđuju tehnički zahtjevi i upravni postupci u vezi sa letačkim osobljem u civilnom zrakoplovstvu, kako bi se obuhvatile dužnosti i odgovornosti koje moraju ispunjavati članovi kabinske posade.
- (b) Svaki tečaj osposobljavanja uključuje teoretsku i praktičnu nastavu zajedno sa individualnim ili grupnim vježbama, kako je primjereno za pojedinačni predmet, kako bi član kabinske posade postigao i održao odgovarajuću razinu stručnosti u skladu sa ovim poddijelom.
- (c) Svaki tečaj osposobljavanja:
- (1) provodi se na strukturiran i realističan način; i
 - (2) izvodi ga osoblje koje je odgovarajuće kvalificirano za oblast koja se obrađuje.
- (d) Tijekom ili nakon završetka cjelokupne obuke, koja se zahtijeva ovim poddijelom, svaki član kabinske posade prolazi provjeru koja obuhvata sve elemente obuke odgovarajućeg programa osposobljavanja, osim osposobljavanja za upravljanje posadom (CRM). Provjere provodi osoblje koje je odgovarajuće kvalificirano za provjere da li je član kabinske posade postigao i/ili održava zahtijevanu razinu stručnosti.
- (e) Tečajeve osposobljavanja za CRM i, prema potrebi, module CRM, provodi instruktor za CRM za kabinsko osoblje. Kada su elementi CRM uključeni u drugu obuku, za određivanje i provođenje nastavnog plana zadužen je instruktor za CRM za kabinsku posadu.

ORO.CC.120 Tečaj početnog osposobljavanja

- (a) Svaki novi kandidat koji još nema važeću potvrdu kabinske posade izdatu u skladu sa Aneksom V (Dio-CC) propisa kojim se utvrđuju tehnički zahtjevi i upravni postupci u vezi sa letačkim osobljem u civilnom zrakoplovstvu:
- (1) pohađa tečaj početnog osposobljavanja, kako je navedeno u CC.TRA.220 navedenog Aneksa; i
 - (2) mora uspješno položiti pripadajući ispit prije pohađanja ostalog osposobljavanja koje se zahtijeva ovim poddijelom.
- (b) Elementi tečaja početnog osposobljavanja mogu se kombinirati sa prvim osposobljavanjem specifičnim za tip zrakoplova i sa konverzijskim obukama koje obavlja operator, pod uvjetom da su ispunjeni zahtjevi iz

CC.TRA.220, i svi se takvi elementi, u zapisima o osposobljavanju predmetnog člana kabinske posade, evidentiraju kao elementi tečaja početnog osposobljavanja.

ORO.CC.125 Obuka za određeni tip zrakoplova i konverzijska obuka koju provodi operator

- (a) Svaki član kabinske posade mora završiti odgovarajuću obuku za određeni tip zrakoplova i konverzijsku obuku koju provodi operator, i proći pripadajuće 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.
- (b) Pri utvrđivanju programa i nastavnih planova za obuku za određeni tip zrakoplova i konverzijsku obuku koje provodi operator, operator uvvrštava odgovarajuće elemente, ako su dostupni, utvrđene u obveznom dijelu podataka o operativnoj podobnosti u skladu sa propisom kojim se utvrđuje certifikacija plovidbenosti i ekološka certifikacija zrakoplova i zrakoplovnih proizvoda, dijelova i uređaja i za certifikaciju projektnih i proizvodnih organizacija.
- (c) Program obuke za određeni tip zrakoplova:
- (1) uključuje obuku i vježbe na reprezentativnom nastavnom uređaju ili na stvarnom zrakoplovu; i
 - (2) obuhvata najmanje sljedeće elemente obuke za određeni tip zrakoplova:
 - (i) opis zrakoplova, koliko je to važno za dužnosti kabinske posade;
 - (ii) svu ugrađenu sigurnosnu opremu i sustave, koji su relevantni za dužnosti kabinske posade;
 - (iii) rukovanje i istinsko otvaranje svakog tipa ili varijante uobičajenih vrata i izlaza, i vrata i izlaza u slučaju opasnosti na uobičajen i na hitan način, koje obavlja svaki pojedini član kabinske posade;
 - (iv) prikazivanje uporabe drugih izlaza, uključujući prozore u pilotskoj kabini;
 - (v) opremu za zaštitu od vatre i dima, ako je ugrađena;
 - (vi) osposobljavanje za uporabu 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 konverzijske obuke koju provodi operator za svaki tip zrakoplova koji će upotrebljavati:
- (1) uključuje obuku i vježbe na reprezentativnom nastavnom uređaju ili na stvarnom zrakoplovu;
 - (2) uključuje obuku u pogledu standardnih operativnih postupaka operatora za članove kabinske posade koje operator prvi put raspoređuje na dužnosti;
 - (3) obuhvata najmanje sljedeće elemente obuke specifičnog za operatora, koji su relevantni za tip zrakoplova koji će se upotrebljavati:
 - (i) opis konfiguracije kabine;
 - (ii) smještaj, dohvat i uporabu cjelokupne prijenosne sigurnosne opreme i opreme u slučaju opasnosti, koja se nosi u zrakoplovu;
 - (iii) sve uobičajene i postupke u slučaju opasnosti;
 - (iv) postupanje sa putnicima i kontrolu stvaranja gužve;
 - (v) obuku u pogledu vatre i dima uključujući uporabu sve povezane opreme za gašenje požara i za zaštitu od požara, koja je odgovarajuća onoj koja se nalazi u zrakoplovu;
 - (vi) postupke evakuacije;
 - (vii) postupke u slučaju onesposobljenosti pilota;

- (viii) primjenjive zahtjeve i postupke u pogledu zrakoplovne sigurnosti (*security*);
- (ix) unapređenje rada posade.

ORO.CC.130 Obuka za razlike

- (a) Osim obuke, koja se zahtijeva u ORO.CC.125, član kabinske posade završava odgovarajuću obuku i provjeru, koje obuhvataju bilo koje razlike, prije nego što se rasporedi na:
 - (1) varijantu tipa zrakoplova na kojem trenutno radi; ili
 - (2) tip ili varijantu zrakoplova na kojem trenutno radi, sa drugačijom:
 - (i) sigurnosnom opremom;
 - (ii) smještajem sigurnosne opreme i opreme u slučaju opasnosti; ili
 - (iii) uobičajenim i postupcima u slučaju opasnosti.
- (b) Program obuke za razlike:
 - (1) određuje se, prema potrebi, na temelju poređenja sa programom osposobljavanja, koji je član kabinske posade završio u skladu sa ORO.CC.125 (c) i (d) za odgovarajući tip zrakoplova; i
 - (2) uključuje obuku i vježbe na reprezentativnom nastavnom uređaju ili u stvarnom zrakoplovu, kako je relevantno za element osposobljavanja u pogledu razlika koji se obuhvata.
- (c) Pri utvrđivanju programa i nastavnog plana obuke za razlike za varijantu tipa zrakoplova koja se trenutno upotrebljava, operator uključuje odgovarajuće elemente, ako su dostupni, određene u obveznom dijelu podataka o operativnoj podobnosti utvrđenih u skladu sa propisom kojim se utvrđuje certifikacija plovidbenosti i ekološka certifikacija zrakoplova i zrakoplovnih proizvoda, dijelova i uređaja i certifikacija projektnih i proizvodnih organizacija.

ORO.CC.135 Upoznavanje

Nakon što na određenom tipu zrakoplova završi obuku za određeni tip zrakoplova i konverzijsku obuku koju provodi 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 ORO.CC.100.

ORO.CC.140 Periodična obuka

- (a) Svaki član kabinske posade završava godišnje periodičnu obuku i provjeru.
- (b) Periodična obuka obuhvata aktivnosti koje se dodjeljuju svakom članu kabinske posade u uobičajenim i postupcima u slučaju opasnosti, te vježbe relevantne za svaki tip i/ili varijantu zrakoplova na kojem će raditi.
- (c) Elementi obuke za određeni tip zrakoplova:
 - (1) Periodična obuka uključuje godišnje pokazne vježbe koje obavlja svaki član kabinske posade za simuliranje uporabe svakog tipa ili varijante uobičajenih vrata i izlaza i vrata i izlaza u slučaju opasnosti za evakuaciju putnika.
 - (2) Periodična obuka, u razmacima od najviše tri godine, također uključuje:
 - (i) rukovanje i istinsko otvaranje svakog tipa ili varijante uobičajenih izlaza i izlaza u slučaju opasnosti 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 slučaj onesposobljenosti pilota;

- (iii) prikaz uporabe svih drugih izlaza, uključujući prozore na pilotskoj kabini; i
- (iv) prikaz uporabe čamca za spašavanje i tobogana-splava, kada su ugrađeni.
- (d) Posebni elementi obuke operatora:
 - (1) Periodična obuka uključuje svake godine:
 - (i) za svakog člana kabinske posade:
 - (A) smještaj i rukovanje svom sigurnosnom opremom i opremom u slučaju opasnosti, koja je ugrađena u zrakoplov ili se u njemu nosi; i
 - (B) uporabu prsluka za spašavanje, prenosive opreme za kisik i zaštitne opreme za disanje (PBE);
 - (ii) smještaj stvari u putničkoj kabini;
 - (iii) postupke povezane sa kontaminacijom površine zrakoplova;
 - (iv) postupke u slučaju opasnosti;
 - (v) postupke evakuacije;
 - (vi) pregled incidenata i nesreća;
 - (vii) upravljanje posadom;
 - (viii) aspekte zrakoplovne medicine i prvu pomoć, uključujući pripadajuću opremu;
 - (ix) postupke u vezi sa zrakoplovnom sigurnošću.
 - (2) Periodična obuka, u razmacima od najviše tri godine, također uključuje:
 - (i) uporabu pirotehničkih sredstava (stvarni uređaji ili uređaji za vježbu);
 - (ii) praktičan prikaz uporabe kontrolnih lista letačke posade;
 - (iii) stvarna i praktična obuka za uporabu 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) uporabu i primjenu PBE u zatvorenom simuliranom okruženju ispunjenom dimom.
- (e) Periodi važenja:
 - (1) Period važenja godišnje periodične obuke je 12 kalendarskih mjeseci, računajući od kraja mjeseca u kojem je bila obavljena provjera.
 - (2) Ako se periodična obuka i provjera obave unutar posljednja tri kalendarska mjeseca perioda važenja, novi period važenja se računa od prvobitnog datuma isteka.
 - (3) Za dodatne trogodišnje elemente obuke navedene pod (c)(2) i (d)(2), period važenja je 36 kalendarskih mjeseci, računajući od kraja mjeseca u kojem su obavljene provjere.

ORO.CC.145 Obuka za obnavljanje znanja (*Refresher*)

- (a) Kada tijekom prethodnih šest mjeseci unutar perioda važenja posljednje relevantne periodične obuke i provjere, član kabinske posade:
 - (1) nije obavljao bilo kakve letačke zadatke, prije ponovnog raspoređivanja na takve dužnosti mora završiti obuku za obnavljanje znanja i odgovarajuću provjeru za svaki tip zrakoplova na kojem će raditi; ili
 - (2) nije obavljao letačke zadatke na jednom određenom tipu zrakoplova, prije ponovnog raspoređivanja na takve dužnosti, mora na tom tipu zrakoplova:

- (i) završiti obuku za obnavljanje znanja i odgovarajuću provjeru; ili
 - (ii) obaviti dva leta u svrhu upoznavanja u skladu sa ORO.CC.135.
- (b) Program obuke za obnavljanje znanja za svaki tip zrakoplova obuhvata najmanje:
- (1) postupke u slučaju opasnosti;
 - (2) postupke evakuacije;
 - (3) rukovanje i istinsko otvaranje svakog tipa ili varijante uobičajenih izlaza i izlaza u slučaju opasnosti, te zaštitnih vrata pilotske kabine, na uobičajen i na litan način, koje obavlja svaki pojedini član kabinske posade;
 - (4) prikazivanje uporabe svih drugih izlaza, uključujući prozore u pilotskoj kabini;
 - (5) smještaj i rukovanje svom relevantnom sigurnosnom opremom i opremom u slučaju opasnosti, koja je ugrađena u zrakoplov ili se u njemu nosi.
- (c) Operator može odlučiti da obuku za obnavljanje znanja zamijeni periodičnom obukom ako član kabinske posade počne ponovno obavljati letačke zadatke unutar perioda važenja posljednje periodične obuke i provjere. Ako je taj period važenja istekao, obuka za obnavljanje znanja može se zamijeniti samo obukom za određeni tip zrakoplova ili konverzijskom obukom koje obavlja operator, kako je navedeno u ORO.CC.125.

ODJELJAK 2

Dodatni zahtjevi za operacije komercijalnog zračnog prijevoza

ORO.CC.200 Vođa kabinske posade

- (a) Kada se zahtijeva više od jednog člana kabinske posade, kabinska posada uključuje člana koji je vođa kabinske posade i kojeg imenuje operator.
 - (b) Operator imenuje člana kabinske posade za vođu kabinske posade, samo ako:
 - (1) ima najmanje jednu godinu iskustva na poslovima operativnog člana kabinske posade; i
 - (2) je uspješno završio tečaj osposobljavanja za vođu kabinske posade i odgovarajuću provjeru.
 - (c) Tečaj osposobljavanja za vođu kabinske posade obuhvata sve dužnosti i odgovornosti vođe kabinske posade i uključuje najmanje sljedeće elemente:
 - (1) davanje pretpoletnih uputa;
 - (2) suradnju sa posadom;
 - (3) pregled zahtjeva operatora i zakonskih zahtjeva;
 - (4) izvješćivanje o nesrećama i nezgodama;
 - (5) ljudske faktore i unapređenje rada posade (CRM); i
 - (6) ograničenja u pogledu vremena provedenog na letu i na dužnosti i zahtjeve za odmor.
 - (d) Vođa kabinske posade odgovoran je kapetanu za obavljanje i koordinaciju uobičajenih i postupaka u slučaju opasnosti navedenih u operativnom priručniku, uključujući prekidanje obavljanja dužnosti koje se ne odnose na sigurnost, u svrhu sigurnosti letenja i zrakoplovne sigurnosti.
 - (e) Operator utvrđuje postupke za izbor najprimjerenije kvalificiranog člana kabinske posade, koji postupa kao vođa kabinske posade u slučaju da imenovani vođa kabinske posade postane nesposoban za rad. O promjenama ovih postupaka obavještava se nadležni organ.
- (b) Odstupajući od navedenog pod (a), minimalni broj članova kabinske posade može se smanjiti u jednom od sljedećih slučajeva:
- (1) tijekom uobičajenih zemaljskih operacija koje ne uključuju punjenje/praznjenje goriva, kada je zrakoplov na svom parkirališnom mjestu; ili
 - (2) u nepredviđenim okolnostima, ako se broj putnika koji se prevoze zrakoplovom smanji. U tom se slučaju, nakon završetka leta podnosi izvješće nadležnom organu.
 - (3) u svrhu odmora za vrijeme leta u fazi krstarenja, ili u skladu sa ORO.FTL.205 (e) ili radi ublažavanja umora kako je odredio operator.
- (c) Za potrebe navedenog pod (b)(1) i (2) u postupcima operatora navedenima u operativnom priručniku osigurava se sljedeće:
- (1) jednaka razina sigurnosti sa smanjenim brojem članova kabinske posade, posebno u slučaju evakuacije putnika;
 - (2) prisutnost vođe kabinske posade uprkos smanjenom broju članova kabinske posade, u skladu sa ORO.CC.200;
 - (3) prisutnost najmanje jednog člana kabinske posade na svakih 50 putnika ili dio 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 sa navedenim pod (3) za po jednog člana kabinske posade na svaki par izlaza u slučaju opasnosti koji se nalaze na razini poda.
- (d) Za potrebe navedenog pod (b)(3) operator:
- (1) provodi procjenu rizika kako bi utvrdio broj članova kabinske posade koji su prisutni i spremni za postupanje u svakom trenutku tijekom krstarenja;
 - (2) utvrđuje mjere za ublažavanje posljedica manjeg broja prisutnih članova kabinske posade spremnih za postupanje tijekom krstarenja;
 - (3) u operativnom priručniku utvrđuje posebne postupke, između ostalih za odmor vođe kabinske posade tijekom leta, kako bi osigurao neprekidno odgovarajuće postupanje sa putnicima i efikasno upravljanje svim neuobičajenim ili izvanrednim situacijama;
 - (4) u raspored radnog vremena i vremena leta u skladu sa ORO.FTL.125 utvrđuje uvjete pod kojima se članovi kabinske posade mogu odmarati tijekom leta.

ORO.CC.210 Dodatni uvjeti za dodjelu dužnosti

- Članovima kabinske posade dodjeljuju se dužnosti i izvršavaju ih na određenom tipu ili varijanti zrakoplova, samo ako:
- (a) imaju važeću dozvolu izdatu u skladu sa Aneksom V (Dio-CC) propisa kojim se utvrđuju tehnički zahtjevi i upravni postupci u vezi sa letačkim osobljem u civilnom zrakoplovstvu;
 - (b) su kvalificirani za tip ili varijantu u skladu sa ovim poddijelom;
 - (c) ispunjavaju druge primjenjive zahtjeve ovog poddijela i Aneksa IV (Dio-CAT) ovog pravilnika;
 - (d) nose uniformu operatora za članove kabinske posade.

ORO.CC.215 Programi obuke i provjere i odgovarajuća dokumentacija

- (a) Programi obuke i provjere, uključujući nastavne planove, koji se zahtijevaju ovim poddijelom, odobrava nadležni organ i navedeni su u operativnom priručniku.
- (b) Nakon što član kabinske posade uspješno završi tečaj osposobljavanja i odgovarajuću provjeru, operator:

- (1) ažurira evidenciju o obukama člana kabinske posade u skladu sa ORO.MLP.115; i
- (2) dostavlja mu spisak ažuriranih perioda važenja u odnosu na tip(-ove) i varijantu(e) zrakoplova za rad na kojim je član kabinske posade kvalificiran.

ORO.CC.250 Operacije na više od jednog tipa ili varijante zrakoplova

- (a) Članu kabinske posade ne dodjeljuju se dužnosti na više od tri tipa zrakoplova, osim što sa odobrenjem nadležnog organa, član kabinske posade može raditi na četiri tipa zrakoplova, ako su za najmanje dva od tih tipova:
 - (1) sigurnosna oprema i oprema u slučaju opasnosti, te uobičajeni i postupci u slučaju opasnosti koji su specifični za određeni tip, su slični; i
 - (2) uobičajeni i postupci u slučaju opasnosti, koji ne ovise od tipa zrakoplova, su jednaki.
- (b) Za potrebe navedenog pod (a), te za obuku i kvalifikaciju kabinske posade, operator određuje:
 - (1) svaki zrakoplov kao tip ili varijantu uzimajući u obzir, ako su dostupni, relevantne elemente definirane u obveznom dijelu podataka o operativnoj podobnosti utvrđenih u skladu sa propisom kojim se utvrđuje certifikacija plovidbenosti i ekološka certifikacija zrakoplova i zrakoplovnih proizvoda, dijelova i uređaja i certifikacija projektnih i proizvodnih organizacija za odgovarajući tip ili varijantu zrakoplova; i
 - (2) varijante tipa zrakoplova kao različite tipove ako nisu slične u pogledu sljedećeg:
 - (i) uporabe izlaza u slučaju opasnosti;
 - (ii) smještaja i vrste prenosive sigurnosne opreme i opreme u slučaju opasnosti;
 - (iii) postupaka u slučaju opasnosti za određeni tip zrakoplova.

ORO.CC.255 Operacije sa jednim članom kabinske posade

- (a) Operator bira, regrutuje, obučava i provjerava stručnost članova kabinske posade koji se raspoređuju na operacije sa jednim članom kabinske posade, u skladu sa 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 obuku, koja se zahtijeva pod (c), uz ostale primjenjive obuke i provjere koje se zahtijevaju ovim poddijelom;
 - (2) uspješno prođu provjere kojim se vrši provjera njihove stručnosti pri izvršavanju njihovih dužnosti i odgovornosti, u skladu sa postupcima navedenim u operativnom priručniku; i
 - (3) obave letove u svrhu upoznavanja u trajanju od najmanje 20 sati, koji obuhvataju najmanje 15 sektora, na određenom tipu zrakoplova pod nadzorom člana kabinske posade s odgovarajućim iskustvom.
- (c) Obuhvataju se sljedeći dodatni elementi obuke, sa posebnim osvrtom na letove sa jednim članom kabinske posade:
 - (1) odgovornost kapetana za obavljanje uobičajenih i postupaka u slučaju opasnosti;
 - (2) važnost koordinacije i komunikacije sa letačkom posadom, posebno pri postupanju sa nediscipliniranim ili nasilnim putnicima;
 - (3) pregled zahtjeva operatora i zakonskih zahtjeva;
 - (4) dokumentacija;
 - (5) izvješćivanje o nesrećama i incidentima; i
 - (6) ograničenja u pogledu vremena provedenog na letu i na dužnosti i zahtjevi u pogledu odmora.

PODDIO TC

TEHNIČKO OSOBLJE U SASTAVU POSADE PRI HEMS, HHO ILI NVIS OPERACIJAMA

ORO.TC.100 Područje primjene

U ovom poddijelu utvrđuju se zahtjevi koje ispunjava operator kada izvodi operacije zrakoplovom sa članovima tehničke posade u operacijama komercijalnog zračnog prijevoza helikopterske hitne medicinske pomoći (HEMS), operacijama pomoću sustava za noćno osmatranje (NVIS) ili operacijama helikopterom uz korištenje helikopterske dizalice (HHO).

ORO.TC.105 Uvjeti za dodjelu dužnosti

- (a) Članovima osoblja u sastavu tehničke posade u komercijalnom zračnom prijevozu, pri HEMS, HHO ili NVIS operacijama, dodjeljuju se dužnosti samo:
 - (1) ako imaju najmanje 18 godina;
 - (2) ako su fizički i psihički sposobni za sigurno obavljanje dužnosti i ispunjenje odgovornosti koje su mu dodijeljene;
 - (3) ako su završili cjelokupnu primjenjivu obuku, koja se zahtijeva ovim poddijelom za obavljanje dodijeljenih dužnosti;
 - (4) ako su provjere pokazale da su sposobni za obavljanje dužnosti, koje su im dodijeljene u skladu sa postupcima navedenim u operativnom priručniku.
- (b) Prije dodjeljivanja dužnosti članovima tehničkog osoblja koji su u sastavu posade, koji su samozaposleni i/ili rade honorarno ili sa nepunim radnim vremenom, operator provjerava jesu li ispunjeni svi primjenjivi zahtjevi ovog poddijela, uzimajući u obzir sve usluge koje je takav član tehničke posade obavljao kod drugog operatora (operatorima), kako bi, posebno, utvrdio:
 - (1) ukupan broj tipova i varijanti zrakoplova na kojim je radio;
 - (2) primjenjiva ograničenja u pogledu vremena provedenog na letu i na dužnosti, te zahtjeve u pogledu odmora.

ORO.TC.110 Obuka i provjera

- (a) Operator uspostavlja program obuke u skladu sa primjenjivim zahtjevima ovog poddijela, kako bi se obuhvatile dužnosti i odgovornosti koje ispunjavaju članovi tehničkog osoblja u sastavu posade.
- (b) Nakon završetka početne obuke, konverzijske obuke koje provodi operator, obuke za razlike i periodične obuke, svaki član tehničke posade podvrgava se provjeri kako bi se dokazala njegova stručnost za obavljanje uobičajenih i postupaka u slučaju opasnosti.
- (c) Obuku i provjeru u okviru svakog tečaja osposobljavanja obavlja osoblje koje je odgovarajuće kvalificirano i iskusno za dotični predmet. Operator obavještava nadležni organ o osoblju koje provodi provjere.

ORO.TC.115 Početna obuka

Prije pohađanja konverzijske obuke koju provodi operator, svaki član tehničkog osoblja u sastavu posade mora završiti početnu obuku, uključujući:

- (a) opće teoretsko znanje o zrakoplovstvu i zrakoplovnim propisima, kojima su obuhvaćeni svi elementi relevantni za dužnosti i odgovornosti, koji se zahtijevaju za tehničku posadu;
- (b) obuku u pogledu požara i dima;
- (c) obuku u vezi preživljavanja na zemlji i na vodi, primjereno tipu i području operacije;
- (d) aspekte zrakoplovne medicine i prve pomoći;
- (e) komunikaciju i relevantne elemente CRM iz ORO.FC.115 i ORO.FC.215.

ORO.TC.120 Konverzijska obuka koju provodi operator

- Svaki član tehničkog osoblja u sastavu posade završava:
- konverzijsku obuku koju provodi operator, uključujući relevantne elemente CRM;
 - prije nego što mu operator prvi put dodijeli dužnosti člana tehničkog osoblja u sastavu posade; ili
 - pri prelasku na drugačiji tip ili klasu zrakoplova, ako su različiti bilo koja oprema ili bilo koji postupci navedeni pod (b);
 - konverzijska obuka koju provodi operator uključuje:
 - smještaj i uporabu cjelokupne prijenosne sigurnosne opreme i opreme za preživljavanje, koja se nosi u zrakoplovu;
 - sve uobičajene i postupke u slučaju opasnosti;
 - opremu u zrakoplovu koja se upotrebljava za obavljanje zadataka u zrakoplovu ili na zemlji za pomaganje pilotu tijekom operacija HEMS, HHO ili NVIS.

ORO.TC.125 Obuka za razlike

- Svaki član tehničkog osoblja u sastavu posade mora završiti obuku za razlike kada se mijenjaju oprema ili postupci na tipovima ili varijantama na kojim trenutno radi.
- Operator navodi u operativnom priručniku kada se zahtijeva takva obuka za razlike.

ORO.TC.130 Letovi u svrhu upoznavanja

Nakon završetka konverzijske obuke koju provodi operator, svaki član tehničkog osoblja u sastavu posade obavlja letove u svrhu upoznavanja prije nego što počne raditi kao zahtijevani član tehničke posade u operacijama HEMS, HHO ili NVIS.

ORO.TC.135 Periodična obuka

- Svaki član tehničkog osoblja u sastavu posade svakih 12 mjeseci prolazi periodičnu obuku relevantnu za tip ili klasu zrakoplova i opremu na kojima radi. Elementi CRM ugrađeni su u sve odgovarajuće faze periodične obuke.
- Periodična obuka uključuje teoretsku i praktičnu nastavu i vježbe.

ORO.TC.140 Obuka za obnavljanje znanja

- Svaki član tehničkog osoblja u sastavu posade, koji tijekom prethodnih šest mjeseci nije obavljao dužnosti, mora završiti obuku za obnavljanje znanja navedenu u operativnom priručniku.
- Član tehničkog osoblja u sastavu posade, koji tijekom prethodnih šest mjeseci nije obavljao letačke dužnosti na jednom određenom tipu ili klasi zrakoplova, prije raspoređivanja na taj tip ili klasu zrakoplova, mora, ili:
 - završiti obuku za obnavljanje znanja o tom tipu ili klasi; ili
 - imati dva sektora upoznavanja na tom tipu ili klasi zrakoplova.

Dodatak I**PODDIO FTL**

**OGRAIČENJA VREMENA PROVEDENOG NA
LETAČKOJ DUŽNOSTI I RADNOG VREMENA I
ZAHTJEVI U POGLEDU ODMORA
ODJELJAK 1**

Općenito**ORO.FTL.100 Područje primjene**

U ovom poddjelu utvrđuju se zahtjevi koje su dužni da ispune operator i članovi posade u vezi sa ograničenjem vremena letenja i radnog vremena i zahtjevi u pogledu odmora članova posade.

ORO.FTL.105 Definicije

Za potrebe ovog poddjela primjenjuju se sljedeće definicije:

- "prilagođen" (*acclimatised*) je stanje u kome je biološki sat dnevne aktivnosti organizma člana posade zrakoplova usklađen sa vremenskom zonom u kojoj se taj član posade nalazi. Član posade se smatra prilagođenim na vremensku zonu u rasponu od dva sata od lokalnog vremena u mjestu polaska. Ako se lokalno vrijeme u mjestu u kome počinje dužnost razlikuje za više od dva sata od lokalnog vremena u kojem počinje sljedeća dužnost, član posade zrakoplova se, u svrhu računanja maksimalnog dnevnog trajanja vremena letačke dužnosti, smatra prilagođenim u skladu sa vrijednostima navedenim u Tablici 1.

Tablica 1

Vremenska razlika (h) između referentnog vremena i lokalnog vremena mjesta u kome članu posade počinje sljedeća dužnost	Vrijeme koje je proteklo od javljanja na dužnost 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: prilagođen na lokalno vrijeme vremenske zone polaska,

"D" znači: prilagođen na lokalno vrijeme mjesta u kome član posade započinje svoju narednu dužnost,

"X" znači: član posade zrakoplova je u nepoznatom stanju prilagođenosti.

- "referentno vrijeme" (*reference time*): je lokalno vrijeme u mjestu javljanja na dužnost, koje se nalazi u okviru od dvije vremenske zone od mjesta u kojem je član posade prilagođen;
- "smještaj" (*accommodation*): u svrhu dežurstva i podijeljenog radnog vremena, je tiho i udobno mjesto koje nije otvoreno za javnost, u kome postoji mogućnost kontrole osvjetljenja i temperature, opremljeno odgovarajućim namještajem koji članu posade omogućava da spava i koje ima dovoljan kapacitet za sve članove posade koji su tu istodobno prisutni, kao i mogućnost ishrane;
- "odgovarajući smještaj" (*suitable accommodation*): u svrhu dežurstva, podijeljenog radnog vremena i odmora, označava posebnu prostoriju za svakog člana posade, koja se nalazi u mirnom okruženju, opremljena je krevetom, dovoljno prozračena i ima mogućnost reguliranja temperature, jačine osvjetljenja i ishrane;
- "pojačana letačka posada" (*augmented flight crew*) je letačka posada koju čini veći broj članova od najmanjeg propisanog broja, tako da za vrijeme leta svaki član posade može svoju dužnost da preda drugom članu letačke posade koji je osposobljen i ovlašten da vrši dužnost koja mu se predaje;
- "pauza" (*break*) je period u okviru vremena letačke dužnosti koji je kraći od odmora, u kome je član posade oslobođen svih dužnosti i koji se uračunava u radno vrijeme;
- "odloženo javljanje na dužnost" (*delayed reporting*) je odlaganje predviđenog vremena javljanja od strane operatora prije nego što je član posade napustio mjesto odmora;

- (8) "poremećen raspored" (*disruptive schedule*) je raspored radnog vremena člana posade koji remeti mogućnost spavanja u toku vremena, koje je optimalno za spavanje, time što vrijeme provedeno na letačkoj dužnosti (FDP) ili kombinacija vremena provedenog na letačkim dužnostima (FDP) zadire, počinje ili se završava u bilo koje doba dana ili noći u kojem je član posade prilagođen. Raspored može da bude poremećen usljed ranih polazaka, kasnih povrataka ili noćnih dužnosti;
- (a) "rani tip" (*early type*) poremećenog rasporeda označava:
- (i) za "rani polazak" (*early start*), dužnost koja počinje u periodu između 05:00 sati i 05:59 sati u vremenskoj zoni na koju je član posade prilagođen; i
 - (ii) za "kasni povratak" (*late finish*), dužnost koja se završava u periodu između 23:00 sati i 01:59 sati u vremenskoj zoni na koju je član posade prilagođen;
- (b) "kasni tip" (*late type*) poremećenog rasporeda označava:
- (i) za "rani polazak" (*early start*), dužnost koja počinje u periodu između 05:00 sati i 06:59 sati u vremenskoj zoni na koju je član posade prilagođen; i
 - (ii) za "kasni povratak" (*late finish*), dužnost koja se završava u periodu između 00:00 sati i 01:59 sati u vremenskoj zoni na koju je član posade prilagođen.
- (9) "noćna dužnost" (*night duty*) je dužnost koja zadire u bilo koji dio perioda između 02:00 sata i 04:59 sati u vremenskoj zoni na koju je član posade prilagođen;
- (10) "dužnost" (*duty*) je svaki zadatak koji član posade izvršava na zahtjev operatora, uključujući letačku dužnost, administrativne poslove, vrijeme provedeno na obukama i provjerama, pozicioniranje, kao i neke dijelove dežurstava;
- (11) "radno vrijeme" (*duty period*) je period koji traje od trenutka kada se član posade javi na dužnost po zahtjevu operatora do trenutka kada bude oslobođen svih dužnosti;
- (12) "vrijeme provedeno na letačkoj dužnosti" (*flight duty period - FDP*) je period koji počinje od trenutka kada se od člana posade zahtijeva da se javi na dužnost koja obuhvata jedan ili više sektora, do trenutka kada se zrakoplov potpuno zaustavi i kada motori prestaju sa radom na kraju posljednjeg sektora na kome je taj član posade bio aktivan;
- (13) "vrijeme leta" (*flight time*) je, za avione i motorne jedrilice, period koji traje od trenutka kada se zrakoplov prvi put pokrene sa parkirališne pozicije radi polijetanja, do trenutka kad se zrakoplov potpuno zaustavi na određenoj parkirališnoj poziciji i potom potpuno zaustave svi motori ili elise;
- (14) "matična baza" (*home base*) je mjesto koje članu posade određuje operator, u kome član posade uobičajeno započinje i završava radno vrijeme i u kome, u uobičajenim okolnostima, operator nije odgovoran da članu posade osigura smeštaj;
- (15) "lokalni dan" (*local day*) je period od 24 sata koji počinje u 00:00 sati po lokalnom vremenu;
- (16) "lokalna noć" (*local night*) je period od osam sati između 22:00 sata i 08:00 sati po lokalnom vremenu;
- (17) "aktivni član posade" (*operating crew member*) je član posade koji vrši dužnosti u zrakoplovu tijekom sektora;
- (18) "pozicioniranje" (*positioning*) je prijevoz neaktivnog člana posade po nalogu operatora, iz jednog mjesta u drugo, izuzev:
- vremena putovanja iz mjesta odmora na mjesto javljanja na dužnost na matičnom aerodromu i obratno, i
 - vremena prijevoza iz mjesta odmora na mjesto na kome se započinje dužnost i obratno;
- (19) "mjesto za odmor" (*rest facility*) u zrakoplovu, označava ležaj ili sjedalo sa osloncem za noge i stopala, predviđeno za spavanje članova posade;
- (20) "rezerva" (*reserve*) je vremenski period tijekom kojeg operator od člana posade zahtijeva da bude na raspolaganju za obavljanje letačke dužnosti, pozicioniranje ili neku drugu dužnost, a o kojoj član posade mora da bude obaviješten najmanje deset sati prije početka dužnosti;
- (21) "vrijeme odmora" (*rest period*) je neprekidan period vremena, prije ili poslije obavljanja dužnosti, u kome je član posade oslobođen svih dužnosti, dežurstava i rezerve;
- (22) "rotacija" (*rotation*) je dužnost ili niz dužnosti koje obuhvataju najmanje jednu letačku dužnost i odmore izvan matične baze, a koje počinju i završavaju se u matičnoj bazi u kojoj operator nije odgovoran da osigura smeštaj članu posade;
- (23) "slobodan dan" (*a single day free of duty*) je, u svrhu usklađenosti sa zakonskim odredbama o radnom vremenu, period u kome je član posade oslobođen svih dužnosti i dežurstava, koji se sastoji od jednog dana i dvije lokalne noći, a o kojem je član posade unaprijed obaviješten. Vrijeme odmora može da čini dio slobodnog dana;
- (24) "sektor" (*sector*) je dio vremena letačke dužnosti koji počinje kada se zrakoplov prvi put pokrene u svrhu polijetanja, a završava se kada se zrakoplov zaustavi na određenoj parkirališnoj poziciji nakon slijetanja;
- (25) "dežurstvo" (*standby*) je unaprijed određen period vremena u kome je član posade spreman da se na zahtjev operatora odmah javi na letačku dužnost, pozicioniranje ili neku drugu dužnost, bez odmora u međuvremenu;
- (26) "dežurstvo na aerodromu" (*airport standby*) je dežurstvo koje se obavlja na aerodromu;
- (27) "ostala dežurstva" (*other standby*) su dežurstva koja se obavljaju kod kuće ili u odgovarajućem smještaju;
- (28) "period najniže dnevne aktivnosti organizma" (*window of circadian low - WOCL*) je period između 02:00 sata i 05:59 sati u vremenskoj zoni na koju je član posade prilagođen.

ORO.FTL.110 Odgovornosti operatora

Operator je dužan da:

- (a) dovoljno unaprijed objavi raspored radnog vremena kako bi se omogućilo članovima posade da planiraju odgovarajući odmor;
- (b) osigura da se raspored letačkih dužnosti planira na način koji će omogućiti članovima posade da budu dovoljno odmorni kako bi mogli da obavljaju dužnosti na odgovarajućoj razini sigurnosti u svim okolnostima;
- (c) odredi vrijeme javljanja na dužnost koje omogućava dovoljno vremena za obavljanje dužnosti na zemlji;
- (d) uzme u obzir odnos učestalosti i uobičajenog trajanja letačke dužnosti i odmora, kao i da razmotri akumulirane utjecaje dugotrajnog radnog vremena u kombinaciji sa minimalnim odmorima;
- (e) dodijeli dužnosti na način kojim se izbjegava poremećaj utvrđenih obrazaca spavanja/rada, kao što je smjenjivanje dnevnih/noćnih dužnosti;

- (f) poštuje odredbe koje se odnose na promjenu rasporeda u skladu sa ARO.OPS.230;
- (g) osigura dovoljno odmora koji će članovima posade omogućiti da se oporave od prethodnih dužnosti i da budu odmorni prije početka sljedećeg perioda letačke dužnosti;
- (h) planira produženo vrijeme odmora u redovitim razmacima u svrhu oporavka, kao i da o tome dovoljno unaprijed obavijesti članove posade;
- (i) planira letačke dužnosti tako da se one okončaju u okviru dozvoljenog trajanja letačke dužnosti, uzimajući u obzir vrijeme potrebno za obavljanje prepoletnih dužnosti, vrijeme sektora i vrijeme provedeno na zemlji između sektora;
- (j) izmijeni red letenja i/ili raspored rada članova posade ako stvarni pokazatelji ukažu da je prilikom izvršenja reda letenja prekoračeno planirano vrijeme letačke dužnosti (FDP) u više od 33% slučajeva u sezoni reda letenja.

ORO.FTL.115 Obveze člana posade

Član posade je dužan da:

- (a) ispunji zahtjeve iz odredbe CAT.GEN.MPA.100 (b), Aneksa IV (Dio-CAT) ovog pravilnika;
- (b) na optimalan način iskoristi mogućnosti odmora i osiguravanja mjesta za odmor, kao i da planira i koristi odmor na odgovarajući način.

ORO.FTL.120 Upravljanje rizikom od zamora (FRM)

- (a) Ako odredbe ovog poddjela ili primjenljivi certifikacijski zahtjevi nalažu upravljanje rizikom od umora (FRM), operator je dužan da utvrdi, primjenjuje i održava FRM kao sastavni dio svog sustava upravljanja. FRM se osigurava usaglašavanjem sa Bitnim zahtjevima iz 7.5, 7.6 i 8.7 Aneksa IX ovog pravilnika.
- (b) Uspostavljanje, primjena i održavanje FRM omogućava stalno unapređenje cjelokupne efikasnosti FRM uključuje:
 - (1) politiku FRM, koja predstavlja opis filozofije i načela operatora u odnosu na FRM;
 - (2) dokumentaciju procesa FRM, uključujući procese koje osoblje čine svjesnim vlastite odgovornosti i postupak izmjene procesa kojim se mijenja ova dokumentacija;
 - (3) naučna načela i znanja;
 - (4) postupak utvrđivanja opasnosti i procjene rizika koji omogućava upravljanje operativnim rizikom/rizicima operatora, koji su posljedica stalnog zamora člana posade zrakoplova;
 - (5) postupak umanjavanja rizika kojim se predviđaju korektivne mjere koje se neodložno moraju preduzeti u svrhu efektivnog smanjenja rizika operatora koji proističe od zamora člana posade, kao i za stalno praćenje i redovitu procjenu umanjavanja rizika od zamora koje se ostvaruje tim mjerama;
 - (6) procesi FRM za osiguranje sigurnosti;
 - (7) procesi kojim se promovira FRM.
- (c) FRM odgovara planu specifikacija u pogledu vremena letenja, veličini operatora, kao i prirodi i složenosti njegovih aktivnosti, uzimajući u obzir opasnosti i pripadajuće rizike sadržane u tim aktivnostima i primjenljivi plan specifikacija u pogledu vremena letenja.

- (d) Operator je dužan da poduzima mjere za smanjenje rizika ako FRM proces za osiguranje sigurnosti pokazuje da se ne održava odgovarajuća performansa sigurnosti.

ORO.FTL.125 Plan radnog vremena i vremena na letu

- (a) Operator utvrđuje, provodi i održava plan radnog vremena i vremena na letu, koji odgovara vrsti/vrstama operacija koje provodi, u skladu sa ovim podijelom i drugim primjenjivim propisima, uključujući i druge primjenjive zakonske odredbe o radnom vremenu.
- (b) Prije primjene, plan radnog vremena i vremena na letu, uključujući svaki relevantni FRM, ako je potrebno, odobrava nadležni organ.
- (c) U svrhu dokazivanja usklađenosti sa ovim podijelom, operator primjenjuje odgovarajuće certifikacijske zahtjeve koje BHDCA usvaja na temelju propisa kojim se uređuju prihvatljivi i alternativni načini usklađivanja, certifikacijski zahtjevi, posebni uvjeti i smjernice. U protivnom, ako operator namjerava da odstupa od tih certifikacijskih zahtjeva u skladu sa propisom kojim se uređuju prihvatljivi i alternativni načini usklađivanja, certifikacijski zahtjevi, posebni uvjeti i smjernice, dužan je da nadležnom organu dostavi detaljan opis planirane devijacije prije primjene istih. Opis obuhvata i sve izmjenjene priručnika ili postupaka koje bi mogle biti od važnosti, kao i izvršenu procjenu kojom se dokazuje da su ispunjeni zahtjevi sadržani u ovom pravilniku i ovom odjeljku.
- (d) U skladu sa ARO.OPD.235(d), u periodu od dvije godine od primjene devijacije ili odstupanja operator prikuplja podatke o odobroj devijaciji ili odstupanju i analizira ih primjenom naučnih načela, sa ciljem procjene utjecaja devijacija ili odstupanja na zamor posade. Analiza se dostavlja nadležnom organu u formi izvješća.

ODELJAK 2

Operatori koji obavljaju komercijalni zračni prijevoz

ORO.FTL.200 Baza

Operator određuje bazu za svakog člana posade.

ORO.FTL.205 Vrijeme provedeno na letačkoj dužnosti (FDP)

- (a) Operator:
 - (1) određuje vrijeme javljanja na dužnost za svaki pojedinačnu operaciju, uzimajući u obzir ORO.FTL.110(s);
 - (2) uspostavlja postupke kojim određuje način na koji će, u slučaju posebnih okolnosti koje bi mogle dovesti do zamora, kao i nakon konsultacija sa članovima posade na koje se to odnosi, kapetan skratiti stvarno provedeno vrijeme na letačkoj dužnosti (FDP) i/ili povećati odmor kako bi se uklonili svi negativni utjecaji na sigurnost letenja.
- (b) Osnovno najduže dnevno vrijeme provedeno na letačkoj dužnosti
 - (1) Najduže dnevno FDP bez primjene produženja za prilagođene članove posade zrakoplova mora da bude u skladu sa sljedećom tablicom:

Tablica 2
Maksimalno dnevno FDP – prilagođeni članovi posade

Početak FDP 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

- (c) Ako su članovi posade zrakoplova u nepoznatom stanju prilagođenosti, najduže dnevno vrijeme provedeno na letačkoj dužnosti (FDP) mora da bude u skladu sa sljedećom tablicom:

Tablica 3
Članovi posade u nepoznatom stanju prilagođenosti

Najduže dnevno vrijeme provedeno na letačkoj dužnosti (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	09:00

- (3) Ako su članovi posade u nepoznatom stanju prilagođenosti, a operator je primijenio FRM, najduže dnevno vrijeme provedeno na letačkoj dužnosti mora da bude u skladu sa sljedećom tablicom:

Tablica 4
Članovi posade u nepoznatom stanju prilagođenosti u skladu sa FRM
Vrijednosti iz sljedeće tablice mogu da se primjenjuju pod uvjetom da FRM operatora stalno kontrolira održavanje potrebne sigurnosne performanse.

Najduže dnevno vrijeme provedeno na letačkoj dužnosti (FDP) prema broju sektora							
1 - 2	3	4	5	6	7	8	
12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00

- (c) Vrijeme provedeno na letačkoj dužnosti sa različitim vremenom javljanja na dužnost za letačku i kabinsku posadu Ako je za pretpoletno informiranje za isti sektor ili niz sektora kabinskoj posadi potrebno više vremena nego letačkoj posadi, vrijeme provedeno na letačkoj dužnosti kabinske posade može da se produži za razliku u vremenu javljanja na dužnost kabinske i letačke posade. Razlika ne može da bude veća od jednog sata. Najduže dnevno vrijeme provedeno na letačkoj dužnosti kabinske posade temelji se na vremenu u kome se letačka posada javlja na dužnost, dok se vrijeme letačke dužnosti računa od trenutka javljanja na dužnost kabinske posade.
- (d) Najduže dnevno vrijeme letačke dužnosti za prilagođene članove posade uz primjenu produženja bez odmora tijekom leta
- (1) Najduže dnevno FDP može se produžiti za jedan sat, najviše dva puta u sedam uzastopnih dana. U tom slučaju:
 - (i) minimalni periodi odmora prije i poslije leta povećavaju se za dva sata; ili
 - (ii) period odmora poslije leta povećava se za četiri sata.
 - (2) Ako se produženja primjenjuju na uzastopne letačke dužnosti, potrebno je da se uzastopno osigura dodatno vrijeme odmora prije i poslije leta između dva produženja FDP, u skladu sa navedenim pod (1).
- (e) Primjena produženja planira se unaprijed, a ograničena je na najviše:
- (i) pet sektora, ako se ne ulazi u WOCL; ili
 - (ii) četiri sektora, ako se ulazi u WOCL za dva sata ili manje; ili
 - (iii) dva sektora, ako se ulazi u WOCL za više od dva sata.
- (4) Produženje osnovnog najdužeg dnevnog FDP bez odmora tijekom leta ne smije da se kombinira sa produženjima usljed odmora tijekom leta ili podijeljene dužnosti u okviru istog radnog vremena.
- (5) U skladu sa primjenjivim certifikacijskim zahtjevima, u planu specifikacija u pogledu vremena letenja se određuju ograničenja za produženje osnovnog najdužeg dnevnog FDP, uzimajući u obzir:
- (i) broj sektora; i
 - (ii) zadiranje u WOCL.
- (e) Najduže FDP uz primjenu produženja usljed odmora tijekom leta
- U planu radnog vremena i vremena na letu navode se uvjeti za produženje osnovnog najdužeg dnevnog FDP sa odmorom tijekom leta, u skladu sa certifikacijskim zahtjevima koji se primjenjuju na vrstu djelatnosti, uzimajući u obzir:
- (i) broj sektora;

- (ii) minimalno vrijeme odmora tijekom leta dodijeljeno svakom članu posade;
 - (iii) vrstu prostora za odmor tijekom leta; i
 - (iv) pojačanu osnovnu letačku posadu.
- (f) Nepredviđene okolnosti u letačkim operacijama – diskreciono pravo kapetana
- (1) Uvjeti pod kojima kapetan može da izmijeni ograničenja vremena provedenog na letačkoj dužnosti i radnog vremena i zahtjeva u pogledu odmora u slučaju nepredviđenih okolnosti koje nastanu u trenutku javljanja na dužnost ili nakon toga, moraju da budu u skladu sa sljedećim:
 - (i) najduže dnevno FDP koji je rezultat primjene u ORO.FTL.205(b) i (e) ili ORO.FTL.220, ne smije da se poveća za više od dva sata, izuzev u slučaju pojačane letačke posade, kada se najduže FDP može povećati za najviše tri sata;
 - (ii) ako je na posljednjem sektoru u okviru FDP prekoračeno dozvoljeno povećanje zbog nepredviđenih okolnosti koje su se javile nakon polijetanja, let se može nastaviti do planiranog odredišta ili alternativnog aerodroma; i
 - (iii) vrijeme odmora nakon letačke dužnosti može se smanjiti, ali ne smije da bude manje od deset sati.
 - (2) U slučaju nepredviđenih okolnosti koje bi mogle da dovedu do zamora, kapetan zrakoplova je dužan da smanji FDP i/ili da poveća vrijeme odmora kako bi se otklonili negativni utjecaji na sigurnost letenja.
 - (3) Prije donošenja odluke o izmjenama iz (1) i (2), kapetan zrakoplova se konsultira sa svim članovima posade o njihovom stupnju budnosti.
 - (4) Ako iskoristi svoje diskreciono pravo za produženje FDP ili skraćanja odmora, kapetan zrakoplova je dužan da o tome podnese izvješće operatoru.
 - (5) Ako je produženje FDP ili skraćanje odmora veće od jednog sata, operator šalje nadležnom organu, najkasnije 28 dana nakon tog događaja, primjerak izvješća, kojem pridodaje svoje napomene.
 - (6) Operator neće primjenjivati mjere zbog korištenja diskrecionog prava opisanog ovom odredbom i to će opisati u operativnom priručniku.
- (g) Nepredviđene okolnosti prilikom letenja – odloženo javljanje na dužnost
- Operator utvrđuje u operativnom priručniku postupke koji se primjenjuju u slučajevima odloženog javljanja na dužnost zbog nepredviđenih okolnosti, u skladu sa certifikacijskim zahtjevima koji se primjenjuju na vrstu operacije.

ORO.FTL.210 Vrijeme na letu i radno vrijeme

- (a) Ukupno radno vrijeme člana posade ne smije da bude duže od:
 - (1) 60 sati u sedam uzastopnih dana;
 - (2) 110 sati u 14 uzastopnih dana; i
 - (3) 190 sati u 28 uzastopnih dana, raspoređenih što je moguće ravnomjernije tijekom tog perioda.
- (b) Ukupno vrijeme na letu na sektorima na kojima je član posade raspoređen kao aktivni član posade ne smije da bude duže od:
 - (1) 100 sati u 28 uzastopnih dana;
 - (2) 900 sati u kalendarskoj godini; i
 - (3) 1.000 sati u 12 uzastopnih kalendarskih mjeseci.
- (c) Dužnosti poslije vremena na letu računaju se u radno vrijeme. Operator u operativnom priručniku propisuje minimalno vrijeme trajanja dužnosti poslije leta.

ORO.FTL.215 Pozicioniranje

Ako operator vrši pozicioniranje člana posade, primjenjuje se sljedeće:

- (a) pozicioniranje člana posade koje se odvija poslije javljanja na letačku dužnost, a prije sektora na kome je on aktivan član posade, računa se u trajanje letačke dužnosti, ali se ne računa u broj sektora na kojima je vršena letačka dužnost.
- (b) vrijeme koje član posade provede na pozicioniranju se računa u radno vrijeme.

ORO.FTL.220 Podijeljena dužnost

Da bi se osnovno najduže dnevno FDP produžilo usljed prekida na zemlji, moraju da budu ispunjeni sljedeći uvjeti:

- (a) u planu vremena na letu i radnog vremena navedeni su sljedeći elementi podijeljene dužnosti u skladu sa certifikacijskim zahtjevima koji se primjenjuju na vrstu operacija:
 - (1) minimalno trajanje prekida na zemlji; i
 - (2) mogućnosti produženja FDP predviđene odredbom ORO.FTL.205(b), uzimajući u obzir trajanje prekida na zemlji, raspoloživ prostor za odmor članova posade i druge relevantne faktore;
- (b) prekid na zemlji u potpunosti se računa u FDP;
- (c) podijeljena dužnost ne smije da uslijedi nakon skraćenog odmora.

ORO.FTL.225 Dežurstvo i dužnosti na aerodromu

Ako operator rasporedi članove posade na dežurstvo ili na neku drugu dužnost na aerodromu, u skladu sa certifikacijskim zahtjevima koji se primjenjuju na vrstu operacija, mora da bude ispunjeno sljedeće:

- (a) u rasporedu radnog vremena navode se dežurstvo i sve dužnosti na aerodromu i određuje se početak i kraj dežurstva, o čemu članovi posade moraju da budu unaprijed obaviješteni kako bi im se omogućilo da planiraju odgovarajući odmor;
- (b) smatra se da je član posade dežuran na aerodromu od javljanja na dužnost na mjestu javljanja do kraja prijavljenog vremena trajanja dežurstva na aerodromu;
- (c) dežurstvo na aerodromu se u potpunosti računa u radno vrijeme, u skladu sa ORO.FTL.210 i ORO.FTL.235;
- (d) svaka dužnost na aerodromu se u potpunosti računa u radno vrijeme, a FDP se u potpunosti računa od vremena javljanja na dužnost na aerodromu;
- (e) operator mora da osigura odgovarajući smještaj članu posade koji je na dežurstvu na aerodromu;
- (f) u planu vremena na letu i radnog vremena navode se sljedeći elementi:
 - (1) najveće trajanje svakog dežurstva;
 - (2) utjecaj vremena provedenog na dežurstvu na najduže vrijeme letačke dužnosti koje je moguće dodijeliti, uzimajući u obzir prostor koji je na raspolaganju za odmor članova posade, kao i druge mjerodavne faktore, kao što su:
 - potreba za neposrednom spremnošću člana posade,
 - utjecaj dežurstva na spavanje, i
 - pravodobno obavještenje na odgovarajući način kako bi se omogućila prilika za spavanje između poziva na dužnost i dodijeljenog vremena letačke dužnosti;
 - (3) minimalni odmor nakon dežurstva koje nije rezultiralo dodjelom letačke dužnosti;
 - (4) način računanja vremena provedenog na dežurstvu van aerodroma u ukupno radno vrijeme.

ORO.FTL.230 Rezerva

Ako operator odredi članove posade kao rezervu, primjenjuju se sljedeći elementi u skladu sa certifikacijskim zahtjevima koji se primjenjuju na vrstu operacija:

- (a) rezerva mora da bude uključena u raspored radnog vremena;
- (b) plan vremena na letu i radnog vremena sadrži sljedeće elemente:
 - (1) najduže trajanje svakog perioda rezerve;
 - (2) broj uzastopnih dana rezerve koji se mogu dodijeliti članu posade zrakoplova.

ORO.FTL.235 Vrijeme odmora

- (a) Minimalno vrijeme odmora u bazi.
 - (1) Minimalno vrijeme odmora koji je omogućen prije početka vremena letačke dužnosti u bazi mora da iznosi najmanje onoliko koliko je trajao prethodni period dužnosti ili 12 sati, u ovisnosti šta je duže.
 - (2) Odstupajući od odredbe pod (1), ako je operator u bazi osigurao odgovarajući smještaj članu posade, minimalno vrijeme odmora se određuje u skladu sa odredbom pod (b).
- (b) Minimalno vrijeme odmora izvan baze.

Minimalno vrijeme odmora, koji je omogućeno prije početka vremena letačke dužnosti van baze, mora da iznosi najmanje onoliko koliko je trajao prethodni period dužnosti ili deset sati, u ovisnosti šta je duže. Taj period obuhvata mogućnost spavanja od najmanje osam sati, ne računajući vrijeme potrebno za prijevoz i za fiziološke potrebe.
- (c) Skraćeni odmor

Odstupajući od odredbi pod (a) i (b), raspored radnog vremena i vremena leta može umanjiti minimalno vrijeme odmora u skladu sa certifikacijskim zahtjevima koji se primjenjuju na vrstu djelatnosti i uzimajući u obzir sljedeće elemente:

 - (1) minimalno skraćenje vremena odmora;
 - (2) povećanje vremena odmora koji slijedi; i
 - (3) skraćenje vremena letačke dužnosti posle skraćenog odmora.
- (d) Periodični produženi odmori za oporavak.

U rasporedu radnog vremena i vremena leta navode se periodični produženi odmori neophodni za oporavak od akumuliranog umora. Minimalni periodični produženi odmor neophodan za oporavak i iznosi najmanje 36 sati, uključujući i dvije lokalne noći, s tim da vrijeme koje protekne između kraja jednog periodičnog produženog odmora i početka drugog periodičnog produženog odmora ne može da bude veće od 168 sati. Periodični produženi odmor za oporavak mora da se poveća na dva lokalna dana dva puta mjesečno.

(e) U rasporedu radnog vremena i vremena leta navode se dodatni odmori u skladu sa primjenljivim certifikacijskim zahtjevima, kako bi se prevazišli:

- (1) utjecaji razlika u vremenskim zonama i produženja vremena letačke dužnosti;
- (2) dodatni akumulirani umor koji je nastao usljed poremećaja u rasporedu; i
- (3) promjene baze.

ORO.FTL.240 Ishrana

- (a) Za vrijeme trajanja letačke dužnosti neophodno je da postoji mogućnost uzimanja hrane i pića kako bi se izbjegao negativan utjecaj na radni učinak člana posade, a naročito ako je vrijeme letačke dužnosti duže od šest sati.
- (b) Operator je dužan da u operativnom priručniku navede način na koji se članu posade osigurava ishrana za vrijeme trajanja letačke dužnosti.

ORO.FTL.245 Zapisi u vezi sa bazom, vremenom leta, radnim vremenom i vremenom odmora

- (a) Operator je dužan da najmanje 24 mjeseca čuva:
 - (1) pojedinačne zapise za svakog člana posade koja obuhvata:
 - (i) vrijeme leta;
 - (ii) vrijeme početka, trajanja i završetka radnog vremena i vremena letačke dužnosti;
 - (iii) vrijeme odmora i slobodnih dana; i
 - (iv) dodijeljenu bazu.
 - (2) izvješće o produženjima vremena letačke dužnosti i skraćenom vremenu odmora.
- (b) Operator je dužan da, na zahtjev, dostavi preslike pojedinačnih zapisa o vremenu leta, radnom vremenu i vremenu odmora:
 - (1) predmetnom članu posade; i
 - (2) drugom operatoru, u vezi sa članom posade koji je član posade tog operatora ili se planira da postane član posade tog operatora.
- (c) Zapisi navedeni u CAT.GEN.MPA.100(b)(5), koja je odnosi na članove posade koji obavljaju dužnosti za više od jednog operatora, čuva se najmanje 24 mjeseca.

ORO.FTL.250 Obuka za upravljanje zamorom

- (a) Operator osigurava članovima posade, osoblju odgovornom za izradu i/ili izmjene rasporeda rada članova posade i odgovarajućim rukovoditeljima početnu i periodičnu obuku u vezi sa upravljanjem zamorom članova posade zrakoplova.
- (b) Ova obuka se provodi prema programu obuke koju utvrđuje operator i opisuje u operativnom priručniku. Nastavni plan obuke obuhvata sve moguće uzroke i posljedice zamora, kao i mjere za njegovo sprečavanje.

Dodatak I

IZJAVA					
U skladu sa Pravilnikom o utvrđivanju tehničkih zahtjeva i upravnih postupaka u vezi sa letačkim operacijama					
Operator					
Naziv:					
Mjesto u kojem operator ima glavno poslovno sjedište ili, ako nema glavno poslovno sjedište, mjesto u kojem je osnovan ili prebivalište i mjesto iz kojeg upravlja operacijama:					
Ime i kontakt podaci odgovornog rukovoditelja:					
Operacija zrakoplova					
Datum početka operacije i datum od kojeg se promjena primjenjuje:					
Informacije o zrakoplovu, operaciji i organizaciji za upravljanje kontinuiranom plovidbenošću ⁽¹⁾ :					
Tip(ovi) zrakoplova, registracija(e) i glavna baza:					
Serijski broj proizvođača zrakoplova (MSN) ⁽²⁾	Tip zrakoplova	Registracija zrakoplova ⁽³⁾	Glavna baza	Vrsta(e) operacija ⁽⁴⁾	Organizacija odgovorna za upravljanje kontinuiranom plovidbenošću ⁽⁵⁾
Prije izvođenja određenih operacija, operator pribavlja prethodno odobrenje ⁽⁶⁾ ili posebno odobrenje ⁽⁷⁾					
Kada je primjenjivo, detalji o stečenim odobrenjima (uz izjavu priložiti listu posebnih odobrenja, uključujući: - posebna odobrenja koja je izdala treća zemlja, ako je primjenjivo; - naziv operacija izvedenih sa dodatnim operativnim odobrenjima (npr. EFVS 200, SA CAT I, itd.)					
Kada je primjenjivo, detalji o odobrenjima za specijalizirane operacije (priložiti ovlaštenje(a)).					
Kada je primjenjivo, listu alternativnih načina usklađivanja sa upućivanjem na prihvatljive načine usklađivanja - AMC koje zamjenjuju (priložiti listu alternativnih načina usklađivanja - AltMoC).					
Izjave					
<input type="checkbox"/> Operator je usklađen i nastavit će se usklađivati sa Bitnim zahtjevima iz Aneksa IX Pravilnika o utvrđivanju tehničkih zahtjeva i upravnih postupaka u vezi sa letačkim operacijama i sa zahtjevima iz Pravilnika o utvrđivanju tehničkih zahtjeva i upravnih postupaka u vezi sa letačkim operacijama.					
<input type="checkbox"/> Dokumentacija sustava upravljanja, uključujući operativni priručnik, usklađena je sa zahtjevima iz Aneksa III (Dio-ORO), Aneksa V (Dio-SPA), Aneksa VI (Dio-NCC) ili Aneksa VIII (Dio-SPO) Pravilnika o utvrđivanju tehničkih zahtjeva i upravnih postupaka u vezi sa letačkim operacijama i svi letovi će se izvoditi u skladu sa odredbama operativnog priručnika kako se zahtjeva u ORO.GEN.110(b) Dio-ORO Pravilnika o utvrđivanju tehničkih zahtjeva i upravnih postupaka u vezi sa letačkim operacijama.					
Svi zrakoplovi kojima se izvode operacije nositelji su: - važećeg uvjerenja o plovidbenosti u skladu sa propisom kojim se utvrđuje certifikacija plovidbenosti i ekološka certifikacija zrakoplova i zrakoplovnih proizvoda, dijelova i uređaja i certifikacija projektnih i proizvodnih organizacija ili, za zrakoplove registrirane u trećoj zemlji, u skladu sa ICAO Aneksom 8; ili - kada se koriste za aktivnosti SPO, važeći ugovor o zakupu u skladu sa ORO.SPO.100.					
<input type="checkbox"/> Svi članovi letačke posade imaju dozvolu izdatu u skladu sa Aneksom I propisa kojim se utvrđuju tehnički zahtjevi i upravni postupci u vezi sa letačkim osobljem u civilnom zrakoplovstvu kako se zahtjeva u ORO.FC.100(c) Aneksa III Pravilnika o utvrđivanju tehničkih zahtjeva i upravnih postupaka u vezi sa letačkim operacijama, a članovi kabinske posade, kada je primjenjivo, osposobljeni su u skladu sa Poddjelom CC Aneksa III Pravilnika o utvrđivanju tehničkih zahtjeva i upravnih postupaka u vezi sa letačkim osobljem u civilnom zrakoplovstvu.					
<input type="checkbox"/> (Ako je primjenjivo) Operator provodi i dokazuje usklađenost sa priznatim standardom industrije. Upućivanje na standard: Certifikacijsko tijelo: Datum zadnje provjere usklađenosti:					
<input type="checkbox"/> Operator obavještava nadležni organ o svim promjenama okolnosti koje utječu na njegovu usklađenost sa Bitnim zahtjevima utvrđenim u Aneksu IX Pravilnika o utvrđivanju tehničkih zahtjeva i upravnih postupaka u vezi sa letačkim operacijama i zahtjeva iz Pravilnika o utvrđivanju tehničkih zahtjeva i upravnih postupaka u vezi sa letačkim operacijama, kako je objavljeno nadležnom organu ovom izjavom, i o svim promjenama informacija i liste Alternativnih načina usklađivanja koji su uključeni u ovu izjavu i priloženi uz nju, kako je propisano u ORO.GEN.120(a) Aneksa III Pravilnika o utvrđivanju tehničkih zahtjeva i upravnih postupaka u vezi sa letačkim operacijama.					
<input type="checkbox"/> Operator potvrđuje da su informacije navedene u ovoj izjavi točne.					
Datum, ime i potpis odgovornog rukovoditelja					
⁽¹⁾ Ako nema dovoljno prostora da se navedu sve informacije u izjavi, informacije se mogu navesti u odvojenom prilogu. Prilog se datira i potpisuje.					
⁽²⁾ Serijski broj proizvođača.					
⁽³⁾ Ako je zrakoplov također registriran sa potvrdom nositelja zračnog operatora (AOC), navesti broj AOC nositelja AOC.					
⁽⁴⁾ "Vrsta operacija" odnosi se na vrstu operacija koje se izvode predmetnim zrakoplovom, npr. nekomercijalne operacije ili specijalizirane operacije kao što su fotografiranje iz zraka, letovi za reklamiranje iz zraka, letovi za potrebe vijesti, televizijski i filmski letovi, padobranske operacije, sportsko padobranstvo, probni letovi nakon održavanja.					
⁽⁵⁾ Informacije o organizaciji koja je odgovorna za upravljanje kontinuiranom plovidbenošću uključuju naziv organizacije, adresu i upućivanje na odobrenje.					

- (⁶) (a) operacije sa bilo kojim neispravnim instrumentom ili dijelom opreme ili predmetom ili funkcijom sa liste minimalne opreme (MEL) (iz ORO.MLR.105 (b), (f) i (j), NCC.IDE.A.105, NCC.IDE.H.105, SPO.IDE.A.105 i SPO.IDE.H.105).
- (b) operacije za koje je potrebno prethodno ovlaštenje ili odobrenje, uključujući sve operacije u nastavku:
- za specijalizirane operacije, zakup zrakoplova sa posadom i bez posade registriranog izvan Bosne i Hercegovine (ORO.SPO.100(C));
 - za visokorizične komercijalne specijalizirane operacije (ORO.SPO.110);
 - za nekomercijalne operacije zrakoplovom sa MOPSC većim od 19, koje se izvode bez operativnog člana kabinske posade (ORO.CC.100(d));
 - za uporabu operativnih minimuma IFR koji su manji od onih koje je objavila Bosna i Hercegovina (NCC.OP.110 i SPO.OP.110)
 - za punjenje gorivom dok motori rade i/ili rotori okreću (NCC.OP.157)
 - za specijalizirane operacije bez opreme za kisik iznad 10 000 ft (SPO.OP.195)
- (⁷) operacije u skladu sa Aneksom V (Dio-SPA) Pravilnika o utvrđivanju tehničkih zahtjeva i upravnih postupaka u vezi sa letačkim operacijama, uključujući Poddio B "Operacije temeljene na performansama (PBN)", Poddio C "Operacije sa utvrđenim minimalnim navigacijskim performansama (MNPS)", Poddio D "Operacije u zračnom prostoru sa smanjenim minimumima vertikalnog razdvajanja (RVSM)", Poddio E "Operacije u uvjetima smanjene vidljivosti (LVO) i Operacije sa dodatnim operativnim odobrenjima", Poddio G "Prijevoz opasnih roba" i Poddio N Helikopterski prilazi sa referentnom točkom i dolazak sa smanjenim minimumima VFR."

ANEKS IV

OPERACIJE KOMERCIJALNOG ZRAČNOG PRJIEVOZA [DIO CAT] PODDIO A OPĆI ZAHTEJVI

CAT.GEN.100 Nadležni organ

Nadležni organ je organ koji određuje država članica u kojoj operator ima glavno poslovno sjedište.

ODJELJAK 1

Zrakoplovi na motorni pogon

CAT.GEN.MPA.100 Odgovornosti posade

- (a) Član posade odgovoran je za pravilno obavljanje svojih dužnosti:
- (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) obavještava kapetana zrakoplova o svakoj grešci, otkazu, kvaru i oštećenju za koje smatra da mogu utjecati na plovidbenost ili sigurnu operaciju zrakoplovom uključujući sustava u slučaju opasnosti, ako o njima nije već izvijestio drugi član posade;
 - (2) obavještava kapetana 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 u vezi sa izvješćivanjem o događajima;
 - (4) ispunjava zahtjeve povezane sa ograničenjima u pogledu vremena provedenog na letu i na dužnosti i zahtjeve u pogledu odmora, koji su primjenjivi za njegove aktivnosti;
 - (5) kada obavlja zadatke za više od jednog operatora:
 - (i) vodi vlastite zapise o vremenu provedenom na letu i na dužnosti i o periodima odmora, kako je navedeno u primjenjivim zahtjevima FTL;
 - (ii) svakom operatoru dostavlja podatke potrebne za planiranje aktivnosti u skladu sa primjenjivim zahtjevima ograničenja vremena provedenog na letu (FTL); i
 - (iii) svakom operatoru dostavlja podatke potrebne u vezi sa operacijama na više od jednog tipa ili varijante.
- (c) Član posade ne obavlja zadatke 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 primjenjivi medicinski zahtjevi nisu ispunjeni; ili
- (4) ako ima bilo kakvu sumnju u svoju sposobnost za obavljanje zadataka koji su mu dodijeljeni; ili
- (5) ako zna ili sumnja da pati od zamora kako je navedeno pod 7.5 Aneksa IX ovog pravilnika ili se na drugi način osjeća nespremnim do te mjere da bi let mogao biti ugrožen.

CAT.GEN.MPA.105. Odgovornosti kapetana zrakoplova

- (a) Pored usklađivanja sa zahtjevima iz CAT.GEN.MPA.100, kapetan zrakoplova:
- (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 letenje i sigurnost zrakoplova:
 - (i) za avione, od trenutka kada je avion prvobitno spreman za kretanje u svrhu taksiranja prije polijetanja, 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 naredbi i za poduzimanje bilo kakvih odgovarajućih mjera radi postizanja sigurnosti zrakoplova i osoba i/ili imovine koji se u njemu prevoze, u skladu sa navedenim pod 7.2 Aneksa IX;
 - (4) ima ovlaštenje za iskrcavanje bilo koje osobe ili bilo kog 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, deportovanih ili pritvorenih osoba ako njihov prijevoz povećava rizik za sigurnost zrakoplova ili osoba u njemu;
 - (7) osigurava da se svi putnici upoznaju sa smještajem izlaza u slučaju opasnosti i sa smještajem i načinom uporabe odgovarajuće sigurnosne opreme i opreme u slučaju opasnosti;
 - (8) osigurava pridržavanje svih operativnih postupaka i kontrolnih lista, u skladu sa operativnim priručnikom;
 - (9) ne dopušta bilo kom članu posade da obavlja bilo kakve radnje tijekom kritičnih faza leta, osim onih koje su potrebne za sigurnu operaciju zrakoplova;
 - (10) osigurava da se:
 - (i) uređaji za snimanje podataka o letu ne onesposobe ili isključe tijekom leta;

- (ii) u slučaju događaja, izuzev nesreće ili ozbiljnog incidenta, kada mora da se uradi izvješće u skladu sa ORO.GEN.160(a), podaci snimljeni uređajem za snimanje ne smiju namjerno da se izbrišu.
- (iii) u slučaju nesreće ili ozbiljnog incidenta, ili ako istražni organ odredi čuvanje podataka sa uređaja za snimanje podataka u letu:
 - (A) podaci sa uređaja za snimanje podataka u letu namjerno ne izbrišu;
 - (B) uređaj za snimanje podataka u letu isključivo odmah nakon završetka leta; i
 - (C) prije napuštanja pilotske kabine poduzmu preventivne mjere kako bi se sačuvali podaci sa uređaja za snimanje podataka u letu;
- (11) odlučuje hoće li preuzeti zrakoplov sa neispravnostima, u skladu sa listom odstupanja od konfiguracije (CDL) ili listom minimalne opreme (MEL);
- (12) osigurava da se obavi pretpoletni pregled u skladu sa zahtjevima Aneksa I (Dio-M) propisa o kontinuiranoj plovidbenosti zrakoplova i zrakoplovnih proizvoda, dijelova i uređaja i odobravanju organizacija i osoblja koje se bave ovim poslovima;
- (13) uvjerava se da je relevantna oprema u slučaju opasnosti ostala lako dostupna za trenutnu uporabu.
- (b) Kapetan zrakoplova ili pilot kome je dodijeljeno izvršenje leta, u slučaju izvanrednih događaja koji zahtijevaju trenutno donošenje odluka i poduzimanje radnji, poduzima radnje koje smatra potrebnim u datim okolnostima u skladu sa navedenim pod 7.3 Aneksa IX ovog pravilnika. 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), vođa zrakoplova podnosi nadležnom organu izvješće ACAS.
- (d) Opasnost od ptica i sudari sa pticama:
 - (1) Kada god primijeti moguću opasnost od ptica, kapetan zrakoplova o tome obavještava jedinicu kontrole zračnog prometa (ATS) čim mu to dopusti radno opterećenje kao člana letačke posade.
 - (2) Kada god zrakoplov za koji je odgovoran pretrpi sudar sa pticama koji rezultira značajnim oštećenjem zrakoplova ili gubitkom ili nepravilnim radom bilo koje osnovne funkcije, kapetan zrakoplova nakon slijetanja podnosi nadležnom organu pisano izvješće o udaru ptica.

CAT.GEN.MPA.110 Autoritet kapetana zrakoplova

Operator poduzima sve razumne mjere kako bi osigurao da sve osobe koje se prevoze zrakoplovom poštuju sve zakonite naredbe koje izdaje vođa zrakoplova u svrhu zaštite 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 zadatke 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 zadataka.

CAT.GEN.MPA.120 Zajednički jezik

Operator osigurava da svi članovi posade mogu međusobno komunicirati na zajedničkom jeziku.

CAT.GEN.MPA.124 Voženje po zemlji/rulanje zrakoplova

Operator uspostavlja postupke za voženje po zemlji/rulanje zrakoplova kako bi osigurao sigurne operacije i povećavao sigurnost na poletno-sletnoj stazi.

CAT.GEN.MPA.125 Voženje aviona

Operator osigurava da se voženje aviona po operativnim površinama aerodroma vrši samo ako je osoba, koja se nalazi za upravljačkim komandama zrakoplova:

- (a) odgovarajuće kvalificirani pilot; ili
- (b) određena od strane operatora, i:
 - (1) obučena je za voženje zrakoplova;
 - (2) obučena je za uporabu radio-telefona;
 - (3) upoznata je s mapom aerodroma, rutama, znakovima, oznakama, svjetlima, signalima i uputama, frazeologijom i postupcima usluga kontrole zračnog prometa (ATC);
 - (4) sposobna je da ispuni operativne standarde potrebne za sigurno kretanje aviona na aerodromu.

CAT.GEN.MPA.130 Uporaba rotora – helikopteri

Rotor helikoptera smije se pogonski pokrenuti u svrhu letenja samo kada je za upravljačkim komandama kvalificirani pilot.

CAT.GEN.MPA.135 Pristup kabini letačke posade

- (a) Operator osigurava da se nijednoj osobi, osim članovima letačke posade koji su raspoređeni na određeni let, ne dopusti pristup u kabinu letačke posade ili prijevoz u istoj, osim ako je ta osoba:
 - (1) operativni član posade;
 - (2) predstavnik nadležnog ili inspekcijjskog organa, kada je to potrebno za obavljanje službenih dužnosti; ili
 - (3) ima odobrenje za pristup i prevozi se u skladu sa uputama sadržanim u operativnom priručniku.
- (b) Kapetan zrakoplova osigurava da:
 - (1) pristup u kabinu letačke posade ne uzrokuje odvratanje pažnje ili ometanje izvršenja leta, i
 - (2) su sve osobe koje se prevoze u kabini letačke posade upoznate s relevantnim sigurnosnim postupcima.
- (c) Konačnu odluku o dozvoli pristupa u kabinu letačke posade donosi kapetan zrakoplova.

CAT.GEN.MPA.140 Prenosivi 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 uporabu.

CAT.GEN.MPA.141 Uporaba elektroničkih uređaja letačke posade (EFB)

- (a) Kada se EFB koristi u zrakoplovu, operator osigurava da EFB nema negativan utjecaj na performanse sustava ili opreme zrakoplova ili sposobnost člana letačke posade da upravlja zrakoplovom.
- (b) Operator ne upotrebljava aplikaciju EFB tipa B, osim ako nije odobrena u skladu sa Poddjelom M Aneksa V (Dio-SPA) ovog pravilnika.

CAT.GEN.MPA.145 Informacije o opremi u slučaju opasnosti i opremi za preživljavanje koja se nalazi u zrakoplovu

Operator osigurava da su liste koje sadrže informacije o opremi u slučaju opasnosti i opremi za preživljavanje, koje se

nalaze u svim njegovim zrakoplovima, uvijek na raspolaganju za trenutno obavještanje centara za koordinaciju spašavanja (RCC).

CAT.GEN.MPA.150 Prinudno slijetanje na vodu - avioni

Operator smije letjeti avionom s konfiguracijom putničkih sjedala većom od 30 na letovima iznad vode, na udaljenosti od kopna primjerenog za slijetanje u slučaju opasnosti većoj od 120 minuta pri brzini krstarenja ili 400 NM, ovisno od toga šta je od toga manje, samo ako avion ispunjava odredbe za prinudno slijetanje na vodu, propisane u primjenjivim propisima o plovidbenosti.

CAT.GEN.MPA.155 Prijevoz ratnog oružja i municije

- (a) Operator može prevoziti ratno oružje i municiju samo ako su za to dale odobrenje sve države čiji se zračni prostor namjerava koristiti za let.
- (b) Kada je dato takvo odobrenje, operator osigurava da se bojno oružje i municija:
 - (1) smjesti u zrakoplovu na mjestu koje nije dostupno putnicima tijekom leta; i
 - (2) ako se radi o vatrenom oružju, da je nenapunjeno.
- (c) Operator osigurava da je kapetan zrakoplova prije početka leta obaviješten o detaljima o bilo kakvom bojnom oružju i municiji koje se namjerava prevoziti i o njegovom smještaju u zrakoplovu.

CAT.GEN.MPA.160 Prijevoz sportskog oružja i sportske municije

- (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 municijom.
- (c) Municija sportskog oružja može se prevoziti u prijavljenoj putničkoj prtljagu uz određena ograničenja, u skladu sa tehničkim uputama.

CAT.GEN.MPA.161 Prijevoz sportskog oružja i municije – ublaženja

Bez obzira na CAT.GEN.MPA.160(b), u helikopterima, čija je najveća certificirana masa pri polijetanju (MCTOM) 3 175 kg ili manje, kojim se leti tijekom dana i na rutama na kojim 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 je nepraktično smjestiti ga na nepristupačno mjesto tijekom leta.

CAT.GEN.MPA.165 Način prijevoza osoba

Operator poduzima sve mjere kako bi osigurao da se tijekom leta nijedna osoba ne nalazi u bilo kom dijelu zrakoplova koji nije namijenjen za smještaj osoba, osim ako vođa 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 kom se prevozi teret ili zalihe, a radi se o dijelu koji je projektiran tako da mu osoba može pristupiti tijekom leta zrakoplova.

CAT.GEN.MPA.170 Psihoaktivne tvari

- (a) Operator poduzima sve razumne mjere da osigura da nijedna osoba ne uđe niti bude u zrakoplovu kada je pod utjecajem

psihoaktivnih tvari u mjeri u kojoj može da ugrozi sigurnost zrakoplova ili ljudi u njemu.

- (b) Sa ciljem da osigura da sigurnost zrakoplova ili ljudi u njemu nije ugrožena, operator izrađuje i provodi politiku prevencije i otkrivanja zlouporabe psihoaktivnih tvari od strane članova letačkog i kabinskog osoblja i drugog sigurnosno osjetljivog osoblja koje je pod njegovom izravnom kontrolom.
- (c) Ne dovodeći u pitanje primjenljive nacionalne zakonodavne propise o zaštiti podataka koje se odnosi na testiranje pojedinaca, operator izrađuje i primjenjuje objektivni, transparentan i nediskriminirajući postupak za prevenciju i otkrivanje slučajeva zlouporabe psihoaktivnih tvari od strane njegove letačke i kabinske posade i drugog sigurnosno osjetljivog osoblja.
- (d) U slučaju potvrđenog pozitivnog rezultata testiranja, operator obavještava svoj nadležni organ i tijelo koje je odgovorno za odgovarajuće osoblje, kao što je medicinski procjenitelj nadležnog organa za izdavanje dozvola.

CAT.GEN.MPA.175 Ugrožavanje sigurnosti

- (a) Operator poduzima sve razumne mjere da osigura da se nijedna osoba ne ponaša nesmotreno, sa namjerom ili nesavjesno ili da ne reagira na način da:
 - (1) ugrozi zrakoplov ili ljude u njemu, ili
 - (2) prouzrokuje ili dozvoli da zrakoplov ugrozi bilo koju osobu ili imovinu.
- (b) Operator osigurava da letačka posada prolazi psihološku procjenu prije nego što počne da obavlja linijske letove, kako bi mogao da:
 - (1) utvrdi psihološke karakteristike i podobnost letačke posade obzirom na radne uvjete, i
 - (2) smanji vjerojatnoću negativnog utjecaja na siguran let zrakoplova.
- (c) Obzirom na veličinu, prirodu i složenost aktivnosti operatora, operator može da zamijeni psihološku procjenu navedenu pod (b) internom procjenom psiholoških karakteristika i podobnosti letačke posade

CAT.GEN.MPA.180 Dokumenti, priručnici i informacije koji se moraju nalaziti u zrakoplovu

- (a) Pri svakom letu, osim ako je određeno drugačije, u zrakoplovu se nose originali ili preslike sljedećih dokumenata, priručnika i informacija:
 - (1) letački priručnik zrakoplova (AFM) ili odgovarajući dokument(i);
 - (2) original potvrde o registraciji;
 - (3) original uvjerenja o plovidbenosti (CofA);
 - (4) potvrda o buci, uključujući prijevod na engleski jezik, ako je izdao nadležni organ odgovoran za izdavanje potvrde o buci;
 - (5) ovjerena vjerodostojna preslika potvrde zračnog prijevoznika (AOC), uključujući i prijevod na engleski jezik kada je AOC izdat na drugom jeziku;
 - (6) specifikacije operacija bitne za vrstu zrakoplova, izdate zajedno sa AOC, uključujući i prijevod na engleski jezik u slučaju kada su specifikacije operacija izdate na drugom jeziku;
 - (7) original dozvole za radio-stanicu u zrakoplovu, prema potrebi;
 - (8) polica(-e) osiguranja od odgovornosti za štetu nastalu trećim osobama;
 - (9) dnevnik leta, ili odgovarajući dokument za zrakoplov;
 - (10) tehnička knjiga zrakoplova u skladu sa Aneksom I (Dio-M) propisa o kontinuiranoj plovidbenosti zrakoplova i zrakoplovnih proizvoda, dijelova i uređaja i odobravanju organizacija i osoblja koje se bave ovim poslovima;

- (11) detalji iz predanog plana leta ATS, 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 zadatke članova posade, koji su lako dostupni u pilotskoj kabini;
 - (16) MEL;
 - (17) odgovarajuća dokumentacija o uputama iz obavještenja zrakoplovnom osoblju (NOTAM) i usluga zrakoplovnog informiranja u zračnoj plovidbi (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) obavještenje o posebnim kategorijama putnika (SPC) 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.
- (b) Neovisno od navedenog pod (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 perioda 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:
- (1) potvrda o buci;
 - (2) dozvola za radio-stanicu;
 - (3) dnevnik leta, ili odgovarajući dokument;
 - (4) tehnička knjiga zrakoplova;
 - (5) dokumentacija o uputama NOTAM i AIS;
 - (6) meteorološke informacije;
 - (7) obavještenje o SPC i posebnom teretu, prema potrebi; i
 - (8) dokumentacija o masi i ravnoteži.
- (c) Neovisno od navedenog pod (a), u slučaju gubitka ili krađe dokumenata iz navedenog pod (a)(2) do (a)(8), operacija se može nastaviti do dolaska na određite 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 čuvane; ili, ako je to neizvodljivo,
 - (3) informacije nose u zrakoplovu u spremniku otpornom na vatru.
- (b) Informacije iz navedenog pod (a) uključuju:
- (1) presliku operativnog plana leta, prema potrebi;
 - (2) presliku relevantnog dijela(-ova) tehničke knjige zrakoplova;
 - (3) NOTAM dokumentaciju koja je specifična za rutu ako je operator posebno za to pripremio;
 - (4) dokumentaciju o masi i ravnoteži, ako se zahtijeva; i

- (5) obavještenje o posebnom teretu.

CAT.GEN.MPA.190 Dostavljanje dokumentacije i zapisa

U razumnom roku, nakon što to od njega zatraži osoba koju je za to ovlastio nadležni organ, vođa zrakoplova dostavlja toj osobi dokumentaciju koja se mora nositi u zrakoplovu.

CAT.GEN.MPA.195 Čuvanje, predočavanje i uporaba zapisa uređaja za snimanje podataka o letu

- (a) Nakon nesreće, ozbiljnog incidenta ili događaja koji je utvrđen od strane istražnog organa, operator zrakoplova čuva izvorne zapisane podatke tijekom perioda od 60 dana, osim ako organ nadležan za istragu odredi drugačije.
- (b) Operator vrši operativne provjere i ocjenjivanje zapisa kako bi osigurao neprestanu ispravnost uređaja za snimanje leta koji se moraju imati u skladu sa ovim pravilnikom.
- (c) Operator osigurava da se čuvaju zapisi o parametrima leta i komunikacijskih poruka putem veze za prijenos podataka za koje se zahtijeva da se snimaju 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 sadrži informacije potrebne za prebacivanje neobrađenih podataka FDR u parametre izražene u tehničkim jedinicama.
- (e) Operator stavlja na raspolaganje bilo koje zapise uređaja za snimanje podataka o letu koji su sačuvani, ako tako odredi nadležni organ.
- (f) Ne dovodeći u pitanje Pravilnik o istraživanju nesreća i ozbiljnih incidenata zrakoplova:
 - (1) Osim za osiguranje ispravnosti uređaja za snimanje leta, zvučni zapisi iz tog uređaja smiju se otkriti i koristiti samo ako su ispunjeni svi sljedeći uvjeti:
 - (i) je propisan postupak koji se odnosi na postupanje sa tim zvučnim zapisima i njegovim transkriptima,
 - (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.
 - (1a) Kada operator sa ciljem osiguranja ispravnosti uređaja za snimanje leta pregledava zvučne zapise tog uređaja, dužan je štiti privatnost tih zvučnih zapisa i osigurati da se ne objavljuju niti koriste ni za što drugo osim za osiguranje ispravnosti uređaja za snimanje leta.
 - (2) Ni parametri leta ni komunikacijske poruke veze za prijenos podataka zabilježene u uređaju za snimanje leta ne smiju se koristiti u druge svrhe osim za istraživanje nesreće ili incidenta za koje se zahtijeva izvješćivanje, osim ako takvi zapisi ispunjavaju neki od sljedećih uvjeta:
 - (i) takve zapise upotrebljava operator isključivo za potrebe plovidbenosti ili održavanja; ili
 - (ii) su takvi zapisi neidentificirani; ili
 - (iii) se takvi zapisi otkrivaju zaštićenim postupcima.

CAT.GEN.MPA.200 Prijevoz opasne robe

- (a) Ako nije drugačije dopušteno ovim aneksom, zračni prijevoz opasne robe obavlja se u skladu sa Aneksom 18 Čikaške konvencije, kako je posljednje 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) Opasnu robu prevozi samo operator koji je odobren u skladu sa Aneksom V (Dio-SPA), Poddijelom G ovog pravilnika, osim kada:

- (1) ne podliježe tehničkim uputama u skladu sa Dijelom 1. tih uputa; ili
- (2) nose je putnici ili članovi posade, ili se nalazi u prtljagu, u skladu sa 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 sa tehničkim pravilima, operator bez odlaganja obavještava nadležni organ i nadležni organ države događaja, u slučaju:
 - (1) bilo kakvih nesreća ili incidenta povezanih sa 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 njihovom prtljagu, kada to nije u skladu sa Dijelom 8. Tehničkih uputa.
- (f) Operator osigurava da su putnicima pružene informacije o opasnoj robi u skladu sa Tehničkim uputama.
- (g) Operator osigurava da se na prihvatnim mjestima za teret postave obavještenja koja sadrže informacije o prijetoj opasnoj robi, kako je to zahtijevano Tehničkim uputama.

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

- (a) Operator uspostavlja i održava, kao dio sustava za vršenje operativne kontrole nad letovima, sustav za praćenje zrakoplova, što uključuje letove koji se odnose na (b) ako ih izvode sljedeći avioni:
 - (1) avioni čija MCTOM veća od 27 000 kg, a MOPSC veći od 19, pri čemu je prvi izdati pojedinačno CofA prije 16. prosinca 2018. godine, koji su opremljeni odgovarajućim uređajima koji osiguravaju dodatne informacije o poziciji pored onih koji se dobiju preko transpondera sekundarnog nadzornog radara;
 - (2) svi avioni čija MCTOM veća od 27 000 kg, a MOPSC veći od 19, pri čemu je prvi izdati pojedinačno CofA nakon 16. prosinca 2018. godine;
 - (3) svi avioni čija MCTOM veća od 45 500 kg, a prvi izdati pojedinačno CofA na ili nakon 16. prosinca 2018. godine.
- (b) Letove prati operator od trenutka polijetanja do slijetanja, osim kada planirane rute i planirana skretanja na ruti su u potpunosti uključeni u blokove zračnog prostora, gdje:
 - (1) obično ATS pruža uslugu nadzora koja je temeljena na ATS sustavu za nadzor, osiguravajući informacije od zrakoplova u adekvatnim vremenskim intervalima.
 - (2) operator dostavlja nadležnom pružatelju usluga u zračnoj plovidbi neophodne kontakt podatke.

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

Nakon nesreće u kojoj je avion teško oštećen, sljedeći avioni opremljeni su otpornim i automatskim sredstvima za precizno određivanje lokacije krajnje točke leta:

- (1) svi avioni čija MCTOM veća od 27 000 kg, a MOPSC veći od 19, pri čemu je prvo izdato pojedinačno CofA nakon 1. siječnja 2023. godine; i
- (2) svi avioni čija MCTOM veća od 45 500 kg, a prvo izdato pojedinačno CofA na ili nakon 1. siječnja 2023. godine.

CAT.GEN.MPA.215 Program podrške

- (a) Operator omogućava, olakšava i osigurava pristup proaktivnom i nekažnjivom programu podrške koji pruža podršku posadi i pomaže im u prepoznavanju, savladavanju

i prevazilaženju svih problema koji mogu negativno da utječu na njihovu sposobnost da na siguran način uživaju privilegije njihove dozvole. Svi članovi letačke posade imaju pristup tom programu.

- (b) Ne dovodeći u pitanje primjenjive nacionalne zakonodavne propise o zaštiti pojedinaca u vezi sa obradom osobnih podataka i o slobodnom protoku tih podataka, zaštita povjerljivosti podataka je preduvjet za efektivan program podrške, jer podstiče korištenje tog programa i osigurava njegov integritet.

PODDIO B

OPERATIVNI POSTUPCI

ODJELJAK 1

Zrakoplovi na motorni pogon

CAT.OP.MPA.100 Korištenje usluga u zračnom prometu

- (a) Operator osigurava:
 - (1) da su usluge u zračnom prometu (ATS) odgovarajuće zračnom prostoru i da se primjenjiva pravila letenja koriste za sve letove kada god su dostupni;
 - (2) da su operativne upute tijekom leta, koje se odnose na promjenu plana leta ATS, kada je to izvodljivo, koordinirane sa odgovarajućom jedinicom ATS prije nego što se proslijede zrakoplovu.
- (b) Bez obzira na navedeno pod (a), korištenje ATS nije obvezno osim ako to nalažu zahtjevi zračnog prostora za:
 - (1) dnevne operacije prema VFR avionima koji nisu kompleksni avioni na motorni pogon;
 - (2) helikoptere čiji je MCTOM 3 175 kg ili manje, koji lete danju i na rutama na kojima se navigacija obavlja prema vizualnim orijentirima; ili
 - (3) lokalne helikopterske operacije (LHO);
 pod uvjetom da su dogovori o uslugama potrage i spašavanja osigurani.

CAT.OP.MPA.101 Provjera i postavke visinomjera

- (a) Operator utvrđuje postupke za provjeru visinomjera prije svakog odlaska.
- (b) Operator utvrđuje postupke za podešavanje visinomjera za sve faze leta, kojima se uzimaju u obzir postupci koje je utvrdila država aerodroma ili država zračnog prostora, ako je primjenjivo.

CAT.OP.MPA.105 Uporaba 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) Uporaba operativnih površina odnosi se samo na:
 - (1) avione koji nisu kompleksni avioni na motorni pogon; i
 - (2) helikoptere.

CAT.OP.MPA.107 Odgovarajući aerodrom

Operator smatra aerodrom odgovarajućim ako je u očekivano vrijeme korištenja dostupan i opremljen potrebnim pomoćnim uslugama kao što su usluge u zračnom prometu (ATS), dovoljna rasvjeta, komunikacijske usluge, meteorološka izvješća, navigacijska pomagala i usluga u slučaju opasnosti.

CAT.OP.MPA.110 Operativni minimumi aerodroma

- (a) Operator uspostavlja operativne minimume aerodroma za svaki polazni, odredišni ili alternativni aerodrom koji se planira koristiti kako bi se osiguralo odvajanje zrakoplova od terena i prepreka i kako bi se smanjio rizik od gubitka vizualnih referenci tijekom vizualnog segmenta leta operacija instrumentalnog prilaza.

- (b) Metoda koja se koristi za uspostavljanje operativnih minimuma aerodroma uzima u obzir sve sljedeće elemente:
- (1) tip, performanse i karakteristike upravljanja zrakoplovom;
 - (2) opremu koja je dostupna u zrakoplovu u svrhu navigacije, dobijanja vizualnih referenci i/ili kontrole putanje leta tijekom polijetanja, prilaza, slijetanja i neuspjelog prilaza;
 - (3) svi uvjeti ili ograničenja navedeni u letačkom priručniku zrakoplova (AFM);
 - (4) relevantno operativno iskustvo operatora;
 - (5) dimenzije i karakteristike poletno-sletne staze/područja završnog prilaza i polijetanja (FATO) koji bi se mogli odabrati za korištenje;
 - (6) adekvatnost i performanse dostupnih vizualnih ili nevizualnih pomoćnih sredstava za navigaciju i infrastrukture;
 - (7) apsolutnu visinu/visinu nadvisivanja prepreka (OCA/H) za postupke instrumentalnog prilaza;
 - (8) prepreke u područjima započetog penjanja i potrebne margine nadvisivanja prepreka;
 - (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 specifikacijama operacija uključujući sva posebna odobrenja za operacije u uvjetima smanjene vidljivosti (LVO) ili operacije sa operativnim odobrenjima;
 - (14) sve nestandardne karakteristike aerodroma, postupaka instrumentalnog prilaza ili životna sredine.
- (c) Operator utvrđuje metodu za uspostavljanje operativnih minimuma aerodroma u operativnom priručniku.
- (d) Metodu koju koristi operator za uspostavljanje operativnih minimuma aerodroma i sve promjene te metode odobrava nadležni organ.

CAT.OP.MPA.115 Tehnike letenja za prilaz – avioni

- (a) Sve operacije prilaza obavljaju se kao stabilizirane operacije prilaza, ako nadležni organ nije odobrio drugačije za određeni prilaz na određenu poletno-sletnu stazu.
- (b) Tehnika završnog prilaza stalnim spuštanjem (CDFA) koristi se za operacije prilaza postupcima nepreciznog prilaza (NPA) osim za određene poletno-sletne staze za koje je nadležni organ odobrio drugu tehniku letenja.

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) Bez obzira na navedeno pod (a), kapetan može prihvatiti odobrenje ATC da skrene sa 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 obavlja vizualno ili u skladu sa utvrđenim postupcima instrumentalnog prilaza.
- (c) Bez obzira na navedeno pod (a), operator može upotrijebiti drukčije postupke od onih pod (a) ako ih je odobrila država u kojoj se nalazi aerodrom i ako su navedeni u operativnom priručniku.

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 ili drugom dokumentu koji je odobren od strane tijela koje je izdalo certifikat u okviru ocjene plovidbenosti ili je temeljen na takvom odobrenju;
- (b) da se zrakoplovom upravlja u skladu sa relevantnim navigacijskim specifikacijama i ograničenjima iz AFM ili drugog prethodno navedenog dokumenta.

CAT.OP.MPA.130 Postupci za izbjegavanje buke - avioni

- (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) Postupci:
 - (1) osiguravaju da sigurnost ima prioritet u odnosu na izbjegavanje buke; i
 - (2) su jednostavni i sigurni za obavljanje bez značajnog povećanja radnog opterećenja 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 letenja ima prioritet u odnosu na izbjegavanje buke; i
 - (2) su jednostavni i sigurni za obavljanje bez značajnog povećanja radnog opterećenja posade tijekom kritičnih faza leta.

CAT.OP.MPA.135 Rute i područja letenja - općenito

- (a) Operator osigurava da se operacije obavljaju samo duž ruta ili unutar područja za koja su ispunjeni sljedeći uvjeti:
 - (1) osigurana je satelitska oprema, zemaljska oprema i usluge, uključujući meteorološke usluge, koje odgovaraju planiranim operacijama;
 - (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 mape.
- (b) Operator osigurava da se operacije obavljaju u skladu sa bilo kojim ograničenjem na rutama ili područjima operacije, koje odredi nadležni organ.
- (c) Točka (a)(1) ne primjenjuje se za dnevne operacije prema VFR zrakoplovom koji nije kompleksni zrakoplov na motorni pogon, a koji odlazi sa i dolazi na isti aerodrom ili operativnu površinu.

CAT.OP.MPA.136 Rute i područja letenja – jednomotorni avioni

Osim ako to ne odobri nadležni organ u skladu s Aneksom V (dio-SPA) Poddijelom L – OPERACIJE JEDNOMOTORNIH AVIONA SA TURBINSKIM MOTOROM NOĆU ILI U INSTRUMENTALNIM METEOROLOŠKIM UVJETIMA (SET-IMC) ovog pravilnika, operator osigurava da se operacije jednomotornih aviona obavljaju samo duž ruta ili unutar područja na kojima su na raspolaganju površine koje omogućavaju obavljanje sigurnog prinudnog slijetanja.

CAT.OP.MPA.137 Rute i područja letenja – helikopteri

- Operator osigurava da su:
- (a) za helikoptere koji lete u klasi performanse 3, dostupne površine koje omogućavaju obavljanje sigurnog prinudnog

- slijetanja, osim ako helikopter ima odobrenje za letenje u skladu sa CAT.POLH.420;
- (b) za helikoptere koji lete u klasi performanse 3 i obavljaju operacije "obalskog tranzita", da operativni priručnik sadrži postupke kojim se osigurava da su širina obalskog koridora i oprema koja se nosi, u skladu sa uvjetima koji u to vrijeme preovladavaju.

CAT.OP.MPA.140 Maksimalna udaljenost od odgovarajućeg aerodroma za dvomotorne avione bez odobrenja ETOPS

- (a) Osim ako to ne odobri nadležni organ u skladu sa Aneksom V (Dio-SPA), Poddijelom F ovog pravilnika, operator ne leti dvomotornim avionom na ruti koja sadrži točku koja je u standardnim uvjetima i pri mirnom zraku od odgovarajućeg aerodroma udaljena više od odgovarajuće udaljenosti za dati 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 brzini krstarenja sa jednim motorom van pogona (OEI) utvrđenoj u skladu sa navedenim pod (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 organa, najviše 180 minuta za turbomlazne avione, pri brzini krstarenja sa jednim neispravnim motorom (OEI) utvrđenoj u skladu sa navedenim pod (b);
 - (3) kad je riječ o avionima klase performanse B ili C, kraćoj od sljedećih udaljenosti:
 - (i) udaljenosti koja se preleti za 120 minuta pri brzini krstarenja sa jednim neispravnim motorom (OEI) utvrđenoj u skladu sa navedenim pod (b);
 - (ii) 300 nautičkih milja (NM).
- (b) Operator određuje brzinu za izračunavanje maksimalne udaljenosti do odgovarajućeg aerodroma za svaki tip ili varijantu dvomotornog aviona kojim se leti, koja ne prelazi VMO (maksimalna operativna brzina) koja se temelji na stvarnoj brzini koju avion može održati sa jednim neispravnim motorom.
- (c) Operator uključuje u operativni priručnik sljedeće podatke, specifične za svaki tip ili varijantu:
- (1) utvrđenu OEI brzinu krstarenja; i
 - (2) utvrđenu najveću udaljenost od odgovarajućeg aerodroma.
- (d) Za dobijanje odobrenja iz (a)(2), operator dostavlja dokaz:
- (1) da su uspostavljeni postupci za planiranje leta i otpremu zrakoplova;
 - (2) da su uspostavljene posebne upute i postupci za održavanje kako bi se osigurala potrebna razina kontinuirane plovidbenosti i pouzdanosti aviona i njegovih motora, te da su uključene u operatorov program održavanja zrakoplova u skladu sa Aneksom I (Dio-M) propisa kojim se utvrđuje kontinuirana plovidbenost zrakoplova i zrakoplovnih proizvoda, dijelova i uređaja i odobravanje organizacija i osoblja koje se bave ovim poslovima, uključujući:
 - (i) program potrošnje ulja u motoru,
 - (ii) program praćenja stanja motora.

CAT.OP.MPA.145 Određivanje minimalnih visina leta

- (a) Za sve dijelove rute na kojima se leti, operator određuje:
- (1) minimalne visine leta 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 nadležni organ.

- (c) Kada se minimalne visine leta koje određuje operator i koje određuje država preko koje se leti razlikuju, primjenjuje se viša vrijednost.

CAT.OP.MPA.150 Politika planiranja goriva

NAMJERNO OSTAVLJENO PRAZNO

CAT.OP.MPA.155 Prijevoz posebnih kategorija putnika (SPCs)

- (a) Osobe koje zahtijevaju posebne uvjete, pomoć i/ili uređaje, kada se prevoze zrakoplovom, smatraju se SPC, uključujući najmanje:
- (1) Osobe sa smanjenom pokretljivošću (PRM), pod kojima se podrazumijevaju bilo koje osobe čija je pokretljivost smanjena radi bilo kakve tjelesne invalidnosti, senzorne ili lokomotorne, trajne ili privremene, mentalne invalidnosti ili oštećenja, bilo kog drugog uzroka invalidnosti, ili radi starosne dobi;
 - (2) dojenčad ili djecu bez pratnje; i
 - (3) deportovane osobe, neprihvatljive putnike ili pritvorenike.
- (b) SPC se prevoze pod uvjetima kojima se omogućava sigurnost zrakoplova i osoba u njemu, u skladu sa postupcima koje je uspostavio operator.
- (c) SPC se ne smještaju na mjesta ili ne zauzimaju sjedala koja omogućavaju izravan pristup izlazima u slučaju opasnosti, 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) Vođa zrakoplova se unaprijed obavještava o tome da će se zrakoplovom prevoziti SPC.

CAT.OP.MPA.160 Smještaj prtljaga i tereta

Operator uspostavlja postupke kako bi osigurao:

- (a) da se u putničku kabinu unosi samo ručni prtljag koji se može odgovarajuće i sigurno smjestiti; i
- (b) da sav prtljag i teret u zrakoplovu, koji bi mogli uzrokovati ozljede ili štetu ili blokirati prolaze i izlaze u slučaju da se pomjere, budu smješteni tako da se spriječi njihovo pomijeranje.

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 slučajevima opasnosti; i
- (b) da se putnicima daju kartice sa sigurnosnim uputama, na kojima se slikovnim uputama prikazuje uporaba opreme u slučaju opasnosti i izlazi koje bi putnici trebali koristiti.

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 se ne smije započeti dok se kapetan ne uvjeri:
- (1) da se mogu ispuniti svi zahtjevi određeni pod 2(c) Aneksa IX ovog pravilnika u pogledu plovidbenosti i registracije zrakoplova, instrumenata i opreme, mase i

- težišta (CG), prtljaga 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 CAT.GEN.MPA.180, moraju biti na raspolaganju;
 - (5) da su na raspolaganju važeće karte, mape i ostala dokumentacija ili istovjetni podaci koji obuhvataju predviđenu operaciju zrakoplova, uključujući bilo koje odstupanje koje se razumno može očekivati;
 - (6) da su dostupna i adekvatna svemirska oprema, zemaljska oprema i usluge, koji su potrebni za planirani let;
 - (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;
 - (7a) da je svaka zahtijevana baza navigacijskih podataka za navigaciju, temeljenu na performansama, odgovarajuća i važeća; i
 - (8) da se može ispuniti bilo koje dodatno operativno ograničenje.
- (c) Bez obzira na navedeno pod (a), operativni plan leta nije potreban za operacije prema VFR:
- (1) avionom koji nije kompleksni avion na motorni pogon koji slijeće na isti aerodrom ili operativnu površinu s koje je poletio; ili
 - (2) helikopterima čiji je MCTOM 3 175 kg ili manje, tijekom dana i na rutama na kojim se navigacija obavlja prema vizualnim orijentirima, na lokalnom području kako je navedeno u operativnom priručniku.
- CAT.OP.MPA.177 Podnošenje ATS plana leta**
- (a) Ako plan leta usluga u zračnom prometu (ATS) nije podnešen jer se to ne zahtijeva pravilima letenja, odgovarajuće informacije se dostavljaju kako bi se omogućilo aktiviranje usluga uzbunjivanja, ako je potrebno.
 - (b) Ako se operacije izvode sa mjesta sa kojeg nije moguće predati ATS plan leta, kapetan ili operator podnose ATS plan što je prije moguće nakon polijetanja.
- CAT.OP.MPA.180 Plan za gorivo/energiju – avioni**
- (a) Operator uspostavlja, provodi i održava plan za gorivo/energiju koji:
 - (1) je odgovarajući za vrstu(e) obavljenih operacija;
 - (2) odgovara sposobnosti operatora da podrži njegovo provođenje; i
 - (3) ispunjava jedno od sljedećeg:
 - (i) osnovni plan za gorivo/energiju, koji čini osnovu za plan za gorivo/energiju sa odstupanjima i za pojedinačni plan za gorivo/energiju; osnovni plan za gorivo/energiju temelji se na opsežnoj analizi sigurnosnih i operativnih podataka iz prethodnih rezultata i iskustava industrije, uz primjenu naučnih načela; osnovni plan za gorivo/energiju osigurava, ovim redom, sigurna, djelotvorna i efikasna operacija zrakoplova; ili
 - (ii) osnovni plan za gorivo/energiju sa odstupanjima, koji je osnovni plan za gorivo/energiju u kojem se analiza navedena pod (i) koristi za utvrđivanje odstupanja od osnovnog plana za gorivo/energiju kojim se osigurava, ovim redom, sigurna, djelotvorna i efikasna operacija zrakoplova; ili
 - (iii) pojedinačni plan za gorivo/energiju, koji se temelji na uporednoj analizi sigurnosnih i operativnih podataka operatora, uz primjenu naučnih načela; analiza se koristi za uspostavljanje plana za gorivo/energiju sa većom ili jednakom razinom sigurnosti u odnosu na osnovni plan za gorivo/energiju kojim se osigurava, ovim redom, sigurna, djelotvorna i efikasna operacija zrakoplova.
 - (b) Svi planovi za gorivo/energiju sastoje se od:
 - (1) politike planiranja goriva/energije i ponovnog planiranja goriva/energije tijekom leta;
 - (2) politike odabira aerodroma;
 - (3) politike upravljanja gorivom/energijom tijekom leta.
 - (c) Plan za gorivo/energiju i svaka njegova izmjena zahtijeva prethodno odobrenje nadležnog organa.
 - (d) Prilikom podnošenja zahtjeva za pojedinačni plan za gorivo/energiju, operator:
 - (1) utvrđuje osnovne performanse sigurnosti svog postojećeg plana za gorivo/energiju;
 - (2) dokazuje svoju sposobnost u pružanju podrške pri provođenju predloženog pojedinačnog plana za gorivo/energiju, uključujući sposobnost provođenja odgovarajuće operativne kontrole i osiguravanja razmjene relevantnih sigurnosnih informacija između osoblja operativne kontrole i letačke posade; i
 - (3) provodi procjenu sigurnosnog rizika kojom se dokazuje da je postignuta ista razina sigurnosti u odnosu na postojeći plan za gorivo/energiju.
- CAT.OP.MPA.181 Plan za gorivo/energiju – politika planiranja goriva/energije i ponovnog planiranja goriva/energije tijekom leta – avioni**
- (a) Operator:
 - (1) uspostavlja politiku planiranja goriva/energije i ponovnog planiranja goriva/energije tijekom leta kao dio plana za gorivo/energiju;
 - (2) osigurava da zrakoplov nosi dovoljnu količinu iskoristivog goriva/energije da sigurno završi planirani let i da se dozvole odstupanja od planirane operacije;
 - (3) izrađuje postupke za politiku planiranja goriva/energije i ponovnog planiranja goriva/energije tijekom leta koji su sadržani u operativnom priručniku;
 - (4) osigurava da se planiranje goriva/energije za let temelji na:
 - (i) trenutnim podacima specifičnim za zrakoplov, koji su dobijeni iz sustava za praćenje potrošnje goriva/energije ili, ako ti podaci nisu dostupni;
 - (ii) podacima koji su dobijeni od proizvođača zrakoplova.
 - (b) Operator osigurava da planiranje letova uključuje operativne uvjete u kojima se let izvodi; ti operativni uvjeti uključuju najmanje:
 - (1) podatke o potrošnji goriva/energije zrakoplova;
 - (2) predviđene mase;
 - (3) predviđene meteorološke uvjete;
 - (4) efekte stavki odloženog održavanja i/ili konfiguracijskih odstupanja;
 - (5) očekivane rute i poletno-sletne staze odlaska i dolaska; i
 - (6) očekivana kašnjenja.
 - (c) Operator osigurava da prepoletni proračun iskoristivog goriva/energije koji se zahtijeva za let uključuje:
 - (1) gorivo/energiju za vožnju/rulanje koji ne smiju biti manji 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 određeni aerodrom;
- (3) količinu goriva/energije za izvanredne situacije koja je potrebna za kompenzaciju nepredviđenih faktora;
- (4) gorivo/energiju za alternativno odredište:
- (i) ako se let izvodi sa najmanje jednim alternativnim odredišnim aerodromom, to je količina goriva/energije potrebna za let od odredišnog aerodroma do alternativnog odredišnog aerodroma; ili
- (ii) ako se let izvodi bez alternativnog odredišnog aerodroma, to je količina goriva/energije koja se mora nalaziti na odredišnom aerodromu, a istodobno omogućava avionu sigurno slijetanje i dozvoljava odstupanja od planirane operacije; ta količina goriva/energije mora biti dovoljna najmanje za 15 minuta pri brzini čekanja na 1 500 stopa (450 m) iznad nadmorske visine aerodroma u standardnim uvjetima, izračunata u skladu sa procijenjenom masom aviona pri dolasku na određeni 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 sa procijenjenom masom aviona pri dolasku na alternativni određeni aerodrom, ili na određeni aerodrom ako se ne zahtijeva alternativni određeni aerodrom, a koja ne smije biti manja od:
- (i) za avione sa klipnim motorima, količine goriva/energije za 45 minuta leta; ili
- (ii) za avione sa turbinskim motorima, količine goriva/energije za 30 minuta leta;
- (6) dodatno gorivo/energiju, ako se zahtijeva za vrstu operacije; količina goriva/energije koja zrakoplovu omogućava 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 izračunata u skladu sa navedenim pod (c)(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) diskreciono/odvojeno gorivo/energiju, ako to zahtijeva kapetan zrakoplova.
- (d) Operator osigurava da postupci ponovnog planiranja tijekom leta za proračun iskoristivog goriva/energije koji se zahtijevaju kada se let nastavlja duž rute ili do odredišnog aerodroma koji nije prvobitno planiran uključuju navedeno pod (c)(2) do (c)(7).

CAT.OP.MPA.182 Plan za gorivo/energiju – politika odabira aerodroma – avioni

- (a) Operator u fazi planiranja osigurava da nakon početka leta postoji opravdana izvjesnost da će aerodrom na kojem se može izvesti sigurno slijetanje biti dostupan u procijenjeno vrijeme uporabe tog aerodroma;
- (b) Kako bi se omogućilo sigurno slijetanje u slučaju neuobičajene ili izvanredne situacije nakon polijetanja, operator u fazi planiranja odabira i u operativnom planu leta utvrđuje alternativni aerodrom za polijetanje, ako:

- (1) su meteorološki uvjeti na aerodromu odlaska ispod minimuma za slijetanje koje je utvrdio operator za tu operaciju; ili
- (2) bi bilo nemoguće vratiti se na aerodrom odlaska iz drugih razloga.
- (c) Alternativni aerodrom za polijetanje udaljen je od aerodroma odlaska toliko da se rizik od izlaganja mogućim neuobičajenim ili izvanrednim situacijama svede na najmanju moguću mjeru. Pri odabiru alternativnog aerodroma za polijetanje operator uzima u obzir najmanje sljedeće:
- (1) aktualne i prognoziranje meteorološke uvjete;
- (2) dostupnost i kvalitetu infrastrukture aerodroma;
- (3) sposobnosti navigacije i slijetanja zrakoplova u neuobičajenim i u uvjetima opasnosti, uzimajući u obzir redundansu kritičnih sustava; i
- (4) stečena odobrenja (npr. operacije povećanog doleta sa dvomotornim avionima (ETOPS), operacije pri smanjenoj vidljivosti (LVO) itd.).
- (d) Operator u fazi planiranja za svaki let prema pravilima instrumentalnog letenja (IFR) odabira i navodi u operativnom i planu leta usluga zračnog prometa (ATS) jedan ili više aerodroma tako da su tijekom redovnog leta dostupne dvije mogućnosti za sigurno slijetanje prilikom:
- (1) dolaska na određeni aerodrom; ili
- (2) prelaska točke sa koje nema povratka, dolazak na bilo koji dostupan ERA aerodrom za gorivo/energiju tijekom izoliranih aerodromskih operacija; let do izoliranog aerodroma se ne nastavlja nakon točke sa koje nema povratka, osim ako trenutna procjena meteoroloških uvjeta, prometa i drugih operativnih uvjeta naznačuje da se sigurno slijetanje može izvršiti na određeni aerodrom u procijenjeno vrijeme uporabe.
- Operator od nadležnog organa dobija prethodno odobrenje za uporabu 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 IFR let, operator osigurava da je dostupno dovoljno sredstava za navigaciju i slijetanje na određeni aerodrom ili na bilo koji alternativni određeni aerodrom u slučaju gubitka sposobnosti za predviđenu operaciju prilaza i slijetanja.

CAT.OP.MPA.185 Plan za gorivo/energiju – politika upravljanja gorivom/energijom tijekom leta – avioni

- (a) Operator utvrđuje postupke za upravljanje gorivom/energijom tijekom leta kojim se osiguravaju:
- (1) kontinuirana provjera pretpostavki donesenih tijekom faze planiranja (prije leta ili ponovnog planiranja tijekom leta, ili oboje),
- (2) ponovna analiza i prilagođavanje, 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) zapisi o relevantnim podacima o gorivu/energiji za potrebe navedenog pod (1), (2) i (3).
- (b) Operator uspostavlja postupke kojim se od kapetana zrakoplova zahtijeva da dobije informacije o kašnjenju iz pouzdanog izvora u slučaju da nepredviđene okolnosti mogu dovesti do slijetanja na određeni aerodrom sa 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) Kapetan obavještava uslugu kontrole zračnog prometa (ATC) o stanju "minimalnog goriva/energije" izjavom "MINIMUM FUEL", kada je kapetan:
 - (1) odlučio sletjeti na određeni aerodrom; i
 - (2) izračunao da bi svaka promjena postojećeg odobrenja za taj aerodrom mogla značiti slijetanje sa manje od planirane konačne rezerve goriva/energije;
- (d) Kapetan zrakoplova proglašava "hitnu situaciju s gorivom/energijom" emitiranjem poruke "MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL" ako je iskoristivo gorivo/energija, koja je izračunata 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 Plan za gorivo/energiju – helikopteri

- (a) Operator uspostavlja, provodi i održava plan za gorivo/energiju koji sadrži:
 - (1) politiku planiranja goriva/energije i ponovnog planiranja goriva/energije tijekom leta; i
 - (2) politiku upravljanja gorivom/energijom tijekom leta.
- (b) Plan za gorivo/energiju:
 - (1) je odgovarajući za vrste izvedenih operacija; i
 - (2) odgovara sposobnosti operatora da podrži provođenje plana;
- (c) Plan za gorivo/energiju i svaka njegova izmjena zahtijeva prethodno odobrenje nadležnog organa.

CAT.OP.MPA.191 Plan za gorivo/energiju – politika planiranja goriva/energije i ponovnog planiranja goriva/energije tijekom leta – helikopteri

- (a) Kao dio plana 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 završio planirani let i omogućila odstupanja od planirane operacije;
- (b) Operator osigurava da se planiranje goriva/energije za letove temelji na najmanje sljedećim elementima:
 - (1) postupcima koji su sadržani u operativnom priručniku, kao i:
 - (i) trenutnim podacima specifičnim za zrakoplov, koji su dobijeni iz sustava za praćenje potrošnje goriva/energije; ili
 - (ii) podacima koji su dobijeni od proizvođača zrakoplova, i
 - (2) operativnim uvjetima u kojima će se let izvesti, uključujući:
 - (i) podatke o potrošnji goriva/energije zrakoplova;
 - (ii) predviđene mase;
 - (iii) predviđenih meteoroloških uvjeta;
 - (iv) efekte stavki odloženog održavanja ili konfiguracijskih odstupanja, ili oboje; i
 - (v) postupke i ograničenja koje su uveli pružatelji usluga u zračnoj plovidbi.
- (c) Operator osigurava da prepoletni proračun iskoristivog goriva/energije koji se zahtijeva za let uključuje:
 - (1) gorivo/energiju za voženje/ruvanje 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 za koji se navigacija obavlja na neki drugi način, a ne prema vizualnim orijentirima; ili
 - (iii) kada se let izvodi 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 određeni alternativni aerodrom, ili na određeni aerodrom ako određeni alternativni aerodrom nije potreban;

- (6) dodatno gorivo/energiju kako bi se uzela u obzir očekivana kašnjenja ili posebna operativna ograničenja; i
- (7) diskreciono/odvojeno gorivo/energiju, ako to zahtijeva kapetan zrakoplova.

- (d) Operator osigurava da, ako se let mora nastaviti duž prvobitno neplanirane rute ili do prvobitno neplaniranog određeni aerodroma, postupci ponovnog planiranja tijekom leta za proračun potrebnog iskoristivog goriva/energije uključuju:
 - (1) gorivo/energiju za putovanje, za preostali dio leta;
 - (2) rezervu goriva/energije koja se sastoji od:
 - (i) goriva/energije 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 zahtijeva za vrstu operacije;
 - (3) dodatno gorivo/energiju kako bi se uzela u obzir očekivana kašnjenja ili posebna operativna ograničenja; i
 - (4) diskreciono/odvojeno gorivo/energiju, ako to zahtijeva kapetan zrakoplova.

- (e) Kao alternativa navedenom od (b) do (d), za helikoptere sa najvećom certificiranom masom pri polijetanju (MCTOM) od 3 175 kg ili manjom, letenje danju i na rutama na kojima se navigacija obavlja prema vizualnim orijentirima, ili za lokalne helikopterske operacije (LHO), politika goriva/energije osigurava 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 odabira alternativni aerodrom polijetanja koji nije udaljen više od jednog sata letenja uobičajenom brzinom krstarenja, u slučaju da zbog meteoroloških razloga nije moguć povratak na površinu odlaska;
- (b) U fazi planiranja, operator za svaki let prema pravilima instrumentalnog letenja (IFR) odabira i navodi u operativnom planu leta i planu leta usluga u zračnom prometu (ATS) jedan ili više aerodroma ili operativnih površina tako da su tijekom redovitog leta dostupne dvije

moćnosti za sigurno slijetanje, osim kako je utvrđeno u SPA.HOFO.120(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 IFR let operator osigurava da je dostupno dovoljno sredstava za navigaciju i slijetanje na određeni aerodrom ili na bilo koji alternativni određeni aerodrom u slučaju gubitka sposobnosti za predviđenu operaciju prilaza i slijetanja.

CAT.OP.MPA.195 Plan za gorivo/energiju - politika upravljanja gorivom/energijom tijekom leta – helikopteri

- (a) Operator utvrđuje postupke kojim osigurava da se tijekom leta obavljaju provjere goriva/energije i upravljanja gorivom/energijom.
- (b) Kapetan 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) Kapetan zrakoplova obavještava kontrolu zračnog prometa (ATC) o stanju "minimalnog goriva/energije" izjavom "MINIMUM FUEL" ako je kapetan:
 - (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 sa manje od planirane konačne rezerve goriva/energije;
- (d) Kapetan zrakoplova proglašava "hitnu situaciju sa 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 ispuštanje goriva iz zrakoplova

- (a) Posebno punjenje gorivom ili ispuštanje goriva provodi se samo ako je operator:
 - (1) proveo procjenu rizika;
 - (2) uspostavio postupke; i
 - (3) uspostavio program obuke za svoje osoblje koje je uključeno u takve operacije.
- (b) Posebno punjenje gorivom ili pražnjenje goriva primjenjuje se na:
 - (1) punjenje gorivom dok su motori uključeni ili se rotori okreću;
 - (2) punjenje/pražnjenje goriva dok su putnici u zrakoplovu, ukrcavaju se ili iskrcavaju,
 - (3) punjenje/pražnjenje goriva vrste "wide cut"
- (c) Za avione, za svaki poseban postupak punjenja gorivom ili pražnjenja goriva i za njihovu izmjenu, potrebno je prethodno odobrenje nadležnog organa.
- (d) Za helikoptere, za postupke punjenja gorivom dok se rotori okreću i za njihovu izmjenu potrebno je prethodno odobrenje nadležnog organa.

CAT.OP.MPA.205 Guranje i vuča - avioni

Postupci guranja i vuče, koje je odredio operator, obavljaju se u skladu sa uspostavljenim zrakoplovnim standardima i postupcima.

CAT.OP.MPA.210 Članovi posade na svojim pozicijama

- (a) *Članovi letačke posade*

- (1) Tijekom polijetanja i slijetanja, svaki član letačke posade koji je na dužnosti u pilotskoj kabini, nalazi se na poziciji koja mu je dodijeljena.
- (2) Tijekom svih ostalih faza leta, svaki član letačke posade, koji je na dužnosti u pilotskoj kabini, ostaje na poziciji koja mu je dodijeljena, osim ako je njegova odsutnost potrebna radi obavljanje zadataka povezanih sa operacijom ili radi fizioloških potreba, pod uvjetom da je za komandama zrakoplova uvijek najmanje jedan odgovarajuće kvalificiran 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 zamor, može se primijeniti postupak kontroliranog odmora, koji organizira kapetan, 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) *Članovi kabinske posade*
Tijekom kritičnih faza leta, svaki član kabinske posade sjedi 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 Uporaba slušalica - avioni

- (a) Svaki član letačke posade, koji je na dužnosti u pilotskoj kabini, mora nositi slušalice sa ugrađenim mikrofonom ili odgovarajućim uređajem. Slušalice se koriste kao primarni uređaj za glasovnu komunikaciju sa ATS:
 - (1) na zemlji:
 - (i) kada glasovnom komunikacijom prima odobrenje ATC za odlazak; i
 - (ii) kada rade motori;
 - (2) tijekom leta:
 - (i) ispod prijelazne apsolutne visine; ili
 - (ii) 10 000 stopa, u ovisnosti od toga šta je više;
 - (3) kada god to vođa zrakoplova smatra potrebnim.
- (b) U uvjetima navedenim pod (a) ugrađeni mikrofoni ili ekvivalentan uređaj je u položaju koji omogućava njegovu uporabu za dvosmjernu radio-komunikaciju.

CAT.OP.MPA.216 Uporaba slušalica - helikopteri

Svaki član letačke posade koji je na dužnosti u pilotskoj kabini nosi slušalice sa ugrađenim mikrofonom ili odgovarajućim uređajem i koristi ih kao primarni uređaj za komunikaciju sa ATS.

CAT.OP.MPA.220 Pomoćna sredstva za evakuaciju u slučaju opasnosti

Operator uspostavlja postupke kojim se osigurava da su sva pomoćna sredstva za evakuaciju u slučajevima opasnosti, koja se sama aktiviraju, spremna za uporabu prije vožnja, polijetanja i slijetanja i kada je to sigurno i izvodljivo.

CAT.OP.MPA.225 Sjedala, pojasevi za vezivanje i sustav za vezivanje

- (a) *Članovi posade*
 - (1) Tijekom polijetanja i slijetanja i kada god to kapetan odluči u interesu sigurnosti, svaki član posade je pravilno vezan svim pojasevima za vezivanje i sustavima za vezivanje koji su na raspolaganju.
 - (2) Tijekom ostalih faza leta, svaki član letačke posade u pilotskoj kabini ima svoj pojas za vezivanje pričvršćen, dok se nalazi na svom mjestu.

(b) *Putnici*

- (1) Prije polijetanja i slijetanja i tijekom vožnje zrakoplova ili kada god se to smatra potrebnim u interesu sigurnosti, kapetan osigurava da se svaki putnik nalazi na svom sjedalu ili ležaju sa pravilno pričvršćenim pojasom za vezivanje ili sustavom za vezivanje.
- (2) Operator predviđa višestruko zauzimanje sjedala u zrakoplovu, koje je dopušteno samo na određenim sjedalima. Kapetan osigurava da na njima isključivo sjedi jedna odrasla osoba i jedno dojenče, koje je pravilno vezano pomoćnim pojasom ili drugim uređajem za vezivanje.

CAT.OP.MPA.230 Zaštita putničke kabine i kuhinje/kuhinja

- (a) Operator utvrđuje postupke kojim osigurava da su prije voženja/rulanja zrakoplova, polijetanja i slijetanja svi izlazi i putevi za spašavanje slobodni od prepreka.
- (b) Kapetan osigurava da su prije polijetanja, slijetanja i kada god se to smatra potrebnim u interesu sigurnosti, sva oprema i prtljag pravilno zaštićeni.

CAT.OP.MPA.235 Prsluci za spašavanje – helikopteri

Operator uspostavlja postupke kojim osigurava da se za helikopterske operacije performanse klase 3 iznad vode, prilikom odlučivanja da li sve osobe u helikopteru treba da nose prsluk za spašavanje, uzme u obzir trajanje leta i uvjete sa kojima će se susresti.

CAT.OP.MPA.240 Pušenje u zrakoplovu

Kapetan 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 (WC-ima);
- (e) u odjeljcima za teret i/ili u drugim prostorima u kojim 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.

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

- (a) Na IFR letovima kapetan zrakoplova:
 - (1) počinje polijetanje; ili
 - (2) nastavlja let dalje iza točke nakon koje se u slučaju ponovnog planiranja tijekom leta primjenjuje izmijenjeni ATS plan leta,
 samo ako su dostupne informacije koje pokazuju da će očekivani meteorološki uvjeti u vrijeme dolaska na određeni i/ili zahtijevani alternativni(-e) aerodrom(-e) biti na minimumu za planiranje ili bolji.
- (b) Na IFR letovima, kapetan zrakoplova nastavlja let prema planiranom određeni aerodromu samo kada najnovije dostupne informacije pokazuju da će u planirano vrijeme dolaska meteorološki uvjeti na određeni aerodromu ili najmanje na jednom određeni alternativnom aerodromu biti na primjenjivim operativnim minimumima aerodroma ili bolji.
- (c) Na VFR letovima, kapetan počinje polijetanje samo kada odgovarajuća meteorološka izvješća i/ili prognoze pokazuju da će meteorološki uvjeti na dijelu rute na kome će se letjeti prema pravilima VFR, u odgovarajuće vrijeme, biti na granicama za VFR ili bolji.

**CAT.OP.MPA.246 Meteorološki uvjeti – avioni
Osim odredbi iz CAT.OP.MPA.245, na IFR letovima koji se obavljaju avionima, kapetan nastavlja let nakon:**

- (a) točke odluke, kada se upotrebljava postupak sa reduciranom količinom goriva za nepredviđene situacije; ili
- (b) točke sa koje nema povratka, kada se koristi postupak za izolirani aerodrom; samo ako su dostupne informacije koje pokazuju da će očekivani vremenski uvjeti u vrijeme dolaska na određeni(-e) i/ili zahtijevani(-e) alternativni(-e) aerodrom(-e) biti na primjenjivim operativnim minimumima aerodroma ili bolji.

**CAT.OP.MPA.247 Meteorološki uvjeti - helikopteri
Osim odredbi iz CAT.OP.MPA.245:**

- (a) Na VFR helikopterskim letovima iznad vode, izvan vidokruga kopna, kapetan započinje polijetanje samo ako odgovarajuća meteorološka izvješća i/ili prognoze pokazuju da će gornja granica baze oblaka biti iznad 600 ft tijekom dana ili 1 200 ft tijekom noći.
- (b) *briso*.
- (c) Let helikoptera do helikopterske platforme ili izdignutog FATO obavlja se samo kada je srednja brzina vjetera na helikopterskoj platformi ili izdignutom FATO manja od 60 kt.

CAT.OP.MPA.250 Led i drugi kontaminanti - postupci na zemlji

- (a) Operator uspostavlja postupke koje treba slijediti kada je na zemlji potrebno zrakoplov odlediti ili spriječiti njegovu zaleđivanje i obaviti sa tim povezane preglede zrakoplova.
- (b) Kapetan 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 sa navedenim pod (a) i u skladu sa AFM.

**CAT.OP.MPA.255 Led i drugi kontaminanti - postupci
tijekom leta**

- (a) Operator uspostavlja postupke za letove u očekivanim ili stvarnim uvjetima zaleđivanja.
- (b) Kapetan 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 se nađe u uvjetima zaleđivanja, kapetan bez odlaganja izlazi iz uvjeta zaleđivanja promjenom razine i/ili rute, objavljujući ATC, prema potrebi, hitnu situaciju.

CAT.OP.MPA.260 Zaliha goriva/energije i ulja

Kapetan zrakoplova počinje polijetanje ili nastavlja let u slučaju ponovnog planiranja tijekom leta samo kada je uvjeren da zrakoplov nosi najmanje planiranu količinu iskoristivog goriva/energije i ulja potrebnu za sigurno završavanje leta, uzimajući u obzir očekivane operativne uvjete.

CAT.OP.MPA.265 Uvjeti za polijetanje

- Prije počinjanja polijetanja, kapetan je uvjeren da:
- (a) da meteorološki uvjeti na aerodromu ili operativnoj površini i stanje poletno-sletne staze ili FATO 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 sustavi zrakoplova;
 - (3) performanse zrakoplova;
 - (4) kvalifikacije letačke posade.

CAT.OP.MPA.270 Minimalne visine leta

Kapetan ili pilot kome 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 sa postupcima koje je odobrio nadležni organ.

CAT.OP.MPA.275 Simulirane neuobičajene situacije tijekom leta

Operator osigurava da se, kada se prevoze putnici i teret, ne simulira sljedeće:

- (a) neuobičajene ili situacije u slučaju opasnosti, koje zahtijevaju primjenu postupaka za neuobičajene ili postupke u slučaju opasnosti; ili
- (b) let u IMC, vještačkim sredstvima.

CAT.OP.MPA.280 Upravljanje gorivom tijekom leta – avioni
NAMJERNO OSTAVLJENO PRAZNO**CAT.OP.MPA.285 Uporaba dodatnog kisika**

Vođa zrakoplova 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 perioda dužeg od 30 minuta i kada god visina kabine premaši 13 000 ft.

CAT.OP.MPA.290 Otkrivanje blizine tla

Kada član letačke posade ili sustav za upozorenje na blizinu tla otkrije neprimjerenu blizinu tla, pilot koji obavlja let odmah započne obavljanje korektivnih mjera kako bi se uspostavili sigurni uvjeti leta.

CAT.OP.MPA.295 Uporaba sustava za izbjegavanje sudara u zraku (ACAS)

Kada je ACAS ugrađen i funkcionalan, operator utvrđuje operativne postupke i programe obuke kako bi letačka posada bila odgovarajuće osposobljena za izbjegavanje sudara u zraku i za korištenje ACAS II opreme.

CAT.OP.MPA.300 Uvjeti za prilaz i polijetanje

Prije započinjanja operacije prilaza, kapetan zrakoplova se uvjerio da:

- (a) meteorološki uvjeti na aerodromu ili operativnoj površini i stanje poletno-sletne staze/FATO koje namjerava upotrijebiti neće spriječiti siguran prilaz, slijetanje ili produžavanje na drugi krug, uzimajući u obzir informacije o performansama koje su navedene u operativnom priručniku; i
- (b) su odabrani operativni minimumi aerodroma u skladu sa svim sljedećim:
 - (1) operativnom zemaljskom opremom;
 - (2) operativnim sustavima zrakoplova;
 - (3) performansama zrakoplova;
 - (4) kvalifikacijama letačke posade.

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

Prije započinjanja prilaza za slijetanje kapetan je siguran da, u skladu sa informacijama koje su mu dostupne, vremenski uvjeti na aerodromu i uvjeti u oblasti završnog prilaza i oblasti za polijetanje (FATO) predviđene za korištenje neće spriječiti siguran prilaz, slijetanje ili neuspjeli prilaz, uzimajući u obzir informacije o performansama koje su sadržane u operativnom priručniku (OM).

CAT.OP.MPA.303 Provjera duljine za slijetanje za vrijeme dolaska – avioni

- (a) Prilaz zemlji ne smije da se nastavi ako raspoloživa duljina za slijetanje (LDA) na predviđenoj poletno-sletnoj stazi iznosi najmanje 115% duljine za slijetanje u predviđenom

vremenu slijetanja, određeno u skladu sa informacijama o performansama za procjenu duljine za slijetanje za vrijeme dolaska (LDTA), pri čemu se prilaz zemlji obavlja avionima performansi klase A koji su certificirani u skladu sa bilo kojom od sljedećih certifikacijskih zahtjeva, kako je navedeno u certifikatu tipa:

- (1) CS-25 ili ekvivalentno;
 - (2) CS-23 na razini 4 sa razinom performansi "velika brzina" ili ekvivalentnom.
- (b) Avioni performanse klase A osim onih navedenih pod (a) ne nastavljaju prilaz zemlji, osim u bilo kojoj od sljedećih situacija:
 - (1) LDA na predviđenoj poletno-sletnoj stazi iznosi najmanje 115% duljine za slijetanje u procijenjenom vremenu slijetanja, određeno u skladu sa informacijama o performansama za procjenu LDTA;
 - (2) ako informacije o performansama za procjenu LDTA nisu dostupne, LDA na predviđenoj poletno-sletnoj stazi u procijenjeno vrijeme slijetanja predstavlja najmanje traženu duljinu za slijetanje utvrđenu u skladu sa CAT.POL.A.230 ili CAT.POL.A.235, kako je primjenljivo.
 - (c) Avioni performanse klase B ne nastavljaju prilaz zemlji, osim u bilo kojoj od sljedećih situacija:
 - (1) LDA na predviđenoj poletno-sletnoj stazi iznosi najmanje 115% duljine za slijetanje u procijenjeno vrijeme slijetanja, određeno u skladu sa informacijama o performansama za procjenu LDTA.
 - (2) ako informacije o performansama za procjenu LDTA nisu dostupne, LDA na predviđenoj poletno-sletnoj stazi u procijenjeno vrijeme slijetanja predstavlja najmanje traženu duljinu za slijetanje utvrđenu u skladu sa CAT.POL.A.330 ili CAT.POL.A.335, kako je primjenljivo.
 - (d) Avioni performanse klase C ne nastavljaju prilaz zemlji, osim u bilo kojoj od sljedećih situacija:
 - (1) LDA na predviđenoj poletno-sletnoj stazi iznosi najmanje 115% duljine za slijetanje u procijenjeno vrijeme slijetanja, određeno u skladu sa informacijama o performansama za procjenu LDTA;
 - (2) Ako informacije o performansama za procjenu LDTA nisu dostupne, LDA na predviđenoj poletno-sletnoj stazi u procijenjeno vrijeme slijetanja predstavlja najmanje traženu duljinu za slijetanje utvrđenu u skladu sa CAT.POL.A.430 ili CAT.POL.A.435, kako je primjenljivo.
 - (e) Informacije o performansama za procjenu LDTA temelje se na odobrenim podacima sadržanim u AFM. Kada odobreni podaci sadržani u AFM nisu dovoljni za procjenu LDTA, dopunjuju se drugim podacima, koji su utvrđeni u skladu sa važećim certifikacijskim standardima za avione ili su utvrđeni u skladu sa AMC koje je izdala Agencija.
 - (f) Operator navodi informacije o performansama za procjenu LDTA i pretpostavke za njegov razvoj u operativnom priručniku, uključujući i druge podatke koji, u skladu sa navedenim pod (e), mogu da se koriste za dopunu podataka iz AFM.

CAT.OP.MPA.305 Započinjanje i nastavak prilaza

- (a) Za avione, ako je objavljena vidljivost (VIS) ili kontrola RVR za poletno-sletnu stazu koja se upotrebljava za slijetanje manja od primjenjivih minimuma, operacija instrumentalnog prilaza se ne nastavlja:
 - (1) nakon točke na kojoj je avion 1 000 ft iznad nadmorske visine aerodroma; ili

- (2) u završnom segmentu prilaza (FAS) u slučaju kada je DH ili MDH veća od 1 000 ft.
- (b) Za helikoptere, ako je objavljeni RVR manji od 550 m ili kontrola RVR za poletno-sletnu stazu koja se upotrebljava za slijetanje manja od primjenjivih minimuma, operacija instrumentalnog prilaza se ne nastavlja:
- (1) nakon točke na kojoj je helikopter 1 000 ft iznad nadmorske visine aerodroma; ili
- (2) u FAS u slučaju kada je DH ili MDH veća od 1 000 ft.
- (c) Ako nije utvrđena potrebna vizualna referenca, neuspjeli prilaz se izvodi na ili prije DH ili MDA/H.
- (d) Ako se potrebna vizualna referenca ne održava nakon DA/H ili MDA/H, odmah se vrši produžavanje na drugi krug.
- (e) Neovisno od navedenog pod (a), u slučaju kada nije objavljen RVR i objavljeni VIS je manji od primjenjivog minimuma, ali je konvertovana meteorološka vidljivost (CMV) jednaka ili veća od primjenjivog minimuma, instrumentalni prilaz može se nastaviti do DA/H ili MDA/H.

CAT.OP.MPA.310 Operativni postupci - visina preleta praga - avioni

Operator uspostavlja operativne postupke projektirane da se osigura da avion koji izvodi operacije 3D instrumentalnog prilaza prelazi prag poletno-sletne staze na sigurnoj visini, pri čemu je avion u sletnoj konfiguraciji i položaju za slijetanje.

CAT.OP.MPA.311 Izvješćivanje o aktivnosti kočenja na poletno-sletnoj stazi

Kad god je aktivnost kočenja prilikom slijetanja na poletno-sletnoj stazi zbog njenog stanja lošija nego što je navedeno u izvješću operatora aerodroma o stanju poletno-sletne staze (RCR), kapetan o tome obavještava uslugu u zračnom prometu (ATS) putem posebnog izvješća iz zraka (AIREP), što je prije moguće.

CAT.OP.MPA.312 Operacije EFVS 200

- (a) Operator koji namjerava izvoditi operacije EFVS 200 osigurava da:
- (1) je zrakoplov certificiran za predviđene operacije;
- (2) se koriste samo poletno-sletne staze, FATO i postupci instrumentalnog prilaza (IAP) koji su prikladni za operacije EFVS;
- (3) da su članovi letачke posade osposobljeni za izvođenje predviđene operacije te da je uspostavljen program osposobljavanja i provjere za članove letачke posade i relevantno osoblje uključeno u pripremu leta;
- (4) da su uspostavljeni operativni postupci;
- (5) da su sve relevantne informacije dokumentirane u 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 izvodi operacije EFVS 200 kada izvodi LVO.
- (c) Neovisno od navedenog pod (a)(1) operator može upotrebljavati EVS koji ispunjavaju minimalne kriterije za izvođenje operacija EFVS 200, pod uvjetom da to odobri nadležni organ.

CAT.OP.MPA.315 Izvješće o satima letenja – helikopter

Operator stavlja na raspolaganje nadležnom organu podatke o satima letenja za svaki helikopter koji je letio tijekom prethodne kalendarske godine.

CAT.OP.MPA.320 Kategorije zrakoplova

- (a) Kategorija zrakoplova temelji se na naznačenoj brzini na pragu poletno-sletne staze (V_{AT}), koja je jednaka brzini gubitka uzgona (V_{SO}) pomnoženom sa 1,3 ili 1 g (gravitacija) brzine gubitka uzgona (V_{S1g}) pomnoženim sa 1,23 u konfiguraciji za slijetanje pri najvećoj certificiranoj masi pri slijetanju. Ako su dostupni i V_{SO} i V_{S1g} , koristi se viša dobijena vrijednost za V_{AT} .
- (b) Upotrebljavaju se kategorije zrakoplova navedene u donjoj tablici.

Tablica 1

Kategorije zrakoplova prema vrijednostima V_{AT}

Kategorija zrakoplova	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 nadležni organ. Takva manja masa pri slijetanju je stalna vrijednost, neovisna od promjenjivih uvjeta pri svakodnevnim operacijama.

PODDIO C

PERFORMANSE I OPERATIVNA OGRANIČENJA ZRAKOPLOVA

ODJELJAK 1

Avioni

POGLAVLJE 1

Opći zahtjevi

CAT.POL.A.100 Klase performansi

- (a) Avionom se leti u skladu sa primjenjivim zahtjevima u pogledu klase performansi.
- (b) Kada se zbog posebnih karakteristika projekta ne može dokazati potpuna usklađenost sa primjenjivim zahtjevima ovog odjeljka, operator primjenjuje odobrene standarde performansi koji osiguravaju razinu sigurnosti jednaku onoj iz odgovarajućeg poglavlja.

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 tijekom trajanja leta i radi ispuštanja goriva u zraku.
- (b) Odobreni podaci o performansima, koji su sadržani u AFM, upotrebljavaju se za utvrđivanje usklađenosti sa zahtjevima odgovarajućeg poglavlja, te se prema potrebi dopunjuju 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 performansima u AFM, kako bi se izbjegla njihova dvostruka primjena.
- (c) Potrebno je uzeti u obzir konfiguraciju aviona, utjecaj okoline i djelovanje sustava koji imaju nepovoljan utjecaj na performansu.

- (d) Za potrebe performansi, vlažna poletno-sletna staza, izuzev travnate poletno-sletne staze, može se smatrati suhom.

POGLAVLJE 2

Performanse Klase A

CAT.POL.A.200 Općenito

- (a) Odobreni podaci o performansi iz AFM dopunjuju se, prema potrebi, drugim podacima, ako su odobreni podaci o performansi iz AFM nedovoljni u odnosu na:
- (1) uzimanje u obzir opravdano očekivanih nepovoljnih operativnih uvjeta, kao što su polijetanje i slijetanje na kontaminiranim poletno-sletnim stazama; i
 - (2) uzimanje u obzir kvara motora u svim fazama leta.
- (b) U slučaju mokre i kontaminirane poletno-sletne staze, upotrebljavaju se podaci o performansi određeni u skladu sa primjenjivim standardima za certificiranje velikih aviona ili odgovarajućim zahtjevima.
- (c) Uporaba drugih podataka iz (a) i odgovarajućih zahtjeva iz (b) navodi se u operativnom priručniku.

CAT.POL.A.205 Polijetanje

- (a) Masa pri polijetanju ne prelazi najveću dopuštenu masu pri polijetanju koja je navedena u AFM za barometričku visinu i temperaturu okruženja na aerodromu sa kog se obavlja polijetanje.
- (b) Pri određivanju najveće dopuštene mase pri polijetanju, ispunjeni su sljedeći zahtjevi:
- (1) duljina za ubrzavanje i zaustavljanje ne smije biti veća od raspoložive duljine za ubrzavanje – zaustavljanje (ASDA);
 - (2) duljina za polijetanje ne smije biti veća od raspoložive duljine za polijetanje, pri čemu udaljenost čistine ne prelazi polovinu raspoložive duljine zaleta za polijetanje (TORA);
 - (3) zalet za polijetanje ne smije premašiti TORA;
 - (4) za prekinuto i neprekinuto polijetanje upotrebljava se pojedinačna vrijednost V_1 ; i
 - (5) na mokroj ili kontaminiranoj poletno-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 usklađenosti sa navedenim pod (b), uzima se u obzir sljedeće:
- (1) barometrička visina na aerodromu;
 - (2) temperatura okruženja na aerodromu;
 - (3) stanje površine poletno-sletne staze i vrsta površine poletno-sletne staze;
 - (4) nagib poletno-sletne staze u smjeru polijetanja;
 - (5) najviše 50% saopćene komponente čeonog vjetra ili najmanje 150% saopćene komponente lednog vjetra; i
 - (6) gubitak, ako do njega dođe, duljine poletno-sletne staze radi poravnjavanja aviona prije polijetanja.

CAT.POL.A.210 Izbjegavanje prepreka na polijetanju

- (a) Čista putanja leta aviona na polijetanju se određuje tako da avion izbjegne sve prepreke sa vertikalnim rastojanjem od najmanje 35 ft ili horizontalnim rastojanjem od najmanje 90 m plus $0,125 \times D$, pri čemu je D horizontalno rastojanje koje je avion prešao od kraja raspoložive duljine za polijetanje (TODA) ili od kraja duljine polijetanja ako je predviđen zaokret prije kraja TODA. Za avione sa rasponom krila manjim od 60 m, može se koristiti izbjegavanje horizontalnih prepreka u rasponu koji je jednak polovini raspona krila aviona plus 60 m plus $0,125 \times D$.
- (b) Pri dokazivanju usklađenosti sa navedenim pod (a):
- (1) Uzimaju se u obzir sljedeći elementi:
 - (i) masa aviona na početku zaleta pri polijetanju;

- (ii) barometrička visina na aerodromu;
- (iii) temperatura okruženja na aerodromu; i
- (iv) najviše 50% saopćene komponente čeonog vjetra ili najmanje 150% saopćene komponente lednog vjetra.

- (2) Ne dozvoljavaju se promjene rute do točke na kojoj je čista putanja leta pri polijetanju dosegla visinu koja je jednaka polovini raspona krila, ali najmanje 50 ft iznad elevacije (nadmorske visine) kraja TORA. Nakon toga, do visine od 400 ft, pretpostavlja se da je avion nagnut najviše 15° . Iznad 400 ft visine može se predvidjeti ugao nagiba veći od 15° , ali ne veći od 25° .
- (3) Bilo koji dio čiste putanje leta pri polijetanju, u kome je avion nagnut više od 15° , mora izbjegavati sve prepreke unutar horizontalnih rastojanja navedenih pod (a), (b)(6) i (b)(7), sa vertikalnom rastojanjem 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 CAT.POL.A.240.
- (5) Mora se odrediti odgovarajuće odstupanje zbog utjecaja ugla nagiba na operativne brzine i putanju leta, uključujući povećanja rastojanja koja proizilaze iz povećanih operativnih brzina.
- (6) Za slučajeve u kojim predviđena putanja leta ne zahtijeva promjene putanje za više od 15° , operator ne mora uzeti u obzir prepreke koje imaju bočno rastojanje veće od:
 - (i) 300 m ako pilot može zadržati zahtijevanu navigacijsku točnost kroz područje u kom se mora voditi računa o preprekama; ili
 - (ii) 600 m za letove u svim drugim uvjetima.
- (7) Za slučajeve u kojim predviđena putanja leta zahtijeva promjenu putanje za više od 15° , operator ne mora uzeti u obzir prepreke koje imaju bočno rastojanje veće od:
 - (i) 600 m, ako pilot može održati zahtijevanu navigacijsku točnost kroz područje u kom se mora voditi računa o preprekama; ili
 - (ii) 900 m, za letove u svim drugim uvjetima.
- (c) Operator utvrđuje postupke za izvanredne situacije kako bi ispunio zahtjeve odredbi iz (a) i (b) i kako bi predvidio sigurnu rutu izbjegavajući prepreke, da bi avion mogao ili ispuniti zahtjeve na ruti iz CAT.POL.A.215 ili sletjeti bilo na aerodrom odlaska ili na alternativni aerodrom polijetanja.

CAT.POL.A.215 Na ruti - jedan motor van pogona (OEI)

- (a) Podaci iz AFM za OEI o čistoj putanji leta na ruti, koji odgovaraju očekivanim meteorološkim uvjetima za let, omogućavaju dokazivanje usklađenosti sa odredbama iz (b) ili (c) na svim točkama duž rute. Čista putanja leta mora imati pozitivan gradijent na 1 500 ft iznad aerodroma na kom bi se trebalo izvesti slijetanje nakon otkazivanja motora. U meteorološkim uvjetima koji zahtijevaju uporabu sustava za zaštitu od zaleđivanja, uzima se u obzir utjecaj njihove uporabe na čistu putanju leta.
- (b) Gradijent čiste 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) Čista putanja leta na ruti mora omogućiti nastavljavanje leta aviona s njegove putne visine do aerodroma na koji se može izvesti slijetanje u skladu sa CAT.POL.A.225 ili CAT.POL.A.230, u ovisnosti šta je odgovarajuće. Čista putanja leta na ruti vertikalno nadvisuje 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 tački duž rute;
 - (2) uzimaju se u obzir efekti vjetra na putanju leta;
 - (3) izbacivanje goriva tijekom leta dozvoljeno je do mjere koja je u skladu sa zahtjevom da se do aerodroma stigne sa zahtijevanim rezervama goriva, ako se upotrebljava sigurnosni postupak; i
 - (4) aerodrom, na koji je predviđeno slijetanje aviona nakon otkazivanja motora, mora ispunjavati sljedeće kriterije:
 - (i) ispunjeni su zahtjevi u pogledu performanse za očekivanu masu pri slijetanju; i
 - (ii) meteorološka izvješća i/ili prognoze i izvješća o uvjetima na aerodromu pokazuju da se u predviđeno vrijeme slijetanja može izvesti sigurno slijetanje.
 - (5) ako AFM ne sadrži podatke o neto putanji leta na ruti, bruto putanja leta na ruti sa OEI umanjuje se za gradijent penjanja od 1,1% za dvomotorne avione, 1,4% za avione sa tri motora i 1,6% za avione sa četiri motora.
- (d) Ako navigacijska točnost ne ispunjava najmanje zahtijevanu specifikaciju navigacije RNAV 5, operator povećava širinu granica iz (b) i (c) na 18,5 km (10 NM).

CAT.POL.A.220 Otkaz dva motora na ruti kod aviona sa tri ili više motora

- (a) Avion sa tri ili više motora ne smije ni u kojoj tački duž planirane rute biti više od 90 minuta udaljen od aerodroma na kojem su zahtjevi za očekivanu masu pri slijetanju iz CAT.POL.A.230 ili CAT.POL.A.235(a) adekvatno ispunjeni, pri čemu svi motori rade na brzini krstarenja ili potisku, prema potrebi, pri standardnoj temperaturi i bez vjetra, osim ako ne ispunjava uvjete navedene od (b) do (f) ove točke.
- (b) Podaci o čistoj putanji leta na ruti pri otkazu dva motora omogućavaju nastavljavanje leta aviona u očekivanim meteorološkim uvjetima, od točke na kojoj se pretpostavlja da će dva motora istodobno otkazati do aerodroma na koji može sletjeti i potpuno se zaustaviti, koristeći propisane postupke za slijetanje, sa otkazom dva motora. Čista putanja leta na ruti mora vertikalno 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 uporabu sustava za zaštitu od zaleđivanja, uzima se u obzir utjecaj njihove uporabe na podatke o čistoj putanji leta na ruti. Ako navigacijska točnost ne ispunjava najmanje 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 tački onog dijela rute u kojem je avion, sa svim motorima pri brzini krstarenja ili potisku, prema potrebi, pri standardnoj temperaturi i bez vjetra, više od 90 minuta leta udaljen od aerodroma navedenog pod (a).
- (d) Čista putanja leta mora imati pozitivni gradijent na 1 500 ft iznad aerodroma na koji je predviđeno slijetanje nakon otkaza dva motora.
- (e) Izbacivanje goriva tijekom leta dozvoljeno je do mjere potrebne da se do aerodroma stigne sa zahtijevanim rezervama goriva kako je navedeno pod (f), ako se primjenjuje sigurnosni postupak.
- (f) Očekivana masa aviona na tački na kojoj se predviđa kvar dva 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, i nakon toga za letenje na toj visini još 15 minuta brzinom krstarenja ili potiskom, prema potrebi.

CAT.POL.A.225 Slijetanje - određeni i alternativni aerodrom

- (a) Masa aviona na slijetanju, određena u skladu sa CAT.POL.A.105(a), ne smije biti veća od najveće dopuštene mase na slijetanju, koja je određena za visinu i temperaturu okruženja koja se u predviđeno vrijeme slijetanja očekuju na određenom i alternativnom aerodromu.

CAT.POL.A.230 Slijetanje - suhe poletno-sletne staze

- (a) Masa aviona pri slijetanju, određena u skladu sa CAT.POL.A.105(a), za procijenjeno vrijeme slijetanja na određeni aerodrom i na svaki drugi alternativni aerodrom omogućava slijetanje sa potpunim zaustavljanjem sa visine od 50 ft iznad praga:
 - (1) za avione sa turbomlaznim motorima, unutar 60% raspoložive duljine za slijetanje (LDA); i
 - (2) za avione sa turboelisnim motorima, unutar 70% LDA.
- (b) Za operacije strmog prilaza, operator upotrebljava podatke o duljini slijetanja faktorirane u skladu sa točkom (a)(1) ili (a)(2), prema potrebi, na temelju visine zaslona koja je manja od 60 ft, ali nije manja od 35 ft, i ispunjava zahtjeve iz CAT.POL.A.245.
- (c) Za operacije kratkog slijetanja, operator upotrebljava podatke o duljini slijetanja faktorirane u skladu sa točkom (a)(1) ili (a)(2), prema potrebi, i ispunjava zahtjeve iz 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.
- (e) Kad se avion otprema, slijetanje se predviđa:
 - (1) na najpovoljniju poletno-sletnu stazu, bez vjetra;
 - (2) na poletno-sletnu stazu koja će se najvjerojatnije dodijeliti za slijetanje uzimajući u obzir vjerojatnu brzinu i smjer vjetra, karakteristike aviona u vezi s njegovim upravljanjem na tlu i druge uvjete, kao što su pomoćna sredstva za slijetanje i teren.
- (f) Ako operator ne može ispuniti zahtjeve iz (e)(2) za određeni aerodrom, avion se može otpremiti samo ako je određen alternativni aerodrom koji omogućava potpunu usklađenost sa jednim od sljedećeg:
 - (1) točkama od (a) do (d), ako je poletno-sletna staza u očekivano vrijeme dolaska suha;
 - (2) CAT.POL.A.235 od (a) do (d), ako je poletno-sletna staza u očekivano vrijeme dolaska mokra ili kontaminirana.

CAT.POL.A.235 Slijetanje na mokre i kontaminirane poletno-sletne staze

- (a) Kada odgovarajuća meteorološka izvješća i/ili prognoze pokazuju da poletno-sletna staza u procijenjeno vrijeme slijetanja može biti mokra, LDA je jedna od sljedećih duljina:
 - (1) duljina za slijetanje navedena u AFM za uporabu na mokrim poletno-sletnim stazama u vrijeme otpreme, ali ne manja od one koja se zahtijeva u CAT.POL.A.230 (a)(1) ili CAT.POL.A.230(a)(2), ovisno od slučaja;
 - (2) ako duljina za slijetanje nije navedena u AFM za uporabu na mokrim poletno-sletnim stazama u vrijeme

- otpreme, najmanje 115% zahtijevane duljine za slijetanje određene u skladu sa CAT.POL.A.230(a)(1) ili (a)(2), ovisno od slučaja;
- (3) duljina za slijetanje je kraća od one koja se zahtijeva pod (a)(2), ali ne manja od one koja se zahtijeva pod CAT.POL.A.230(a)(1) ili (a)(2), ovisno od slučaja, ako poletno-sletna staza ima posebne karakteristike koje povećavaju trenje i ako AFM uključuje posebne dodatne informacije o duljinama za slijetanje na toj vrsti poletno-sletne staze;
- (4) odstupajući od toč. (a)(1), (a)(2) i (a)(3), za avione koji su odobreni za operacije smanjene duljine pri slijetanju u skladu sa CAT.POL.A.255, duljina za slijetanje utvrđena u skladu sa CAT.POL.A.255 (b)(2)(v)(B).
- (b) Kada odgovarajuća meteorološka izvješća i/ili prognoze pokazuju da poletno-sletna staza u procijenjeno vrijeme slijetanja može biti kontaminirana, LDA je jedna od sljedećih duljina:
- (1) najmanje duljina za slijetanje utvrđena u skladu sa navedenim pod (a), ili najmanje 115% duljine za slijetanje utvrđene u skladu sa odobrenim podacima o duljini za slijetanje na kontaminiranu duljinu za slijetanje, ovisno od toga koja je veća,
- (2) na posebno pripremljenim zimskim poletno-sletnim stazama, duljina za slijetanje kraća od one koja se zahtijeva pod (b)(1), ali ne kraća od one koja se zahtijeva pod (a), mogu se koristiti ako AFM uključuje posebne dodatne informacije o duljinama za slijetanje na kontaminirane poletno-sletne staze. Takva duljina za slijetanje je najmanje 115% duljine za slijetanje sadržane u AFM.
- (c) Odstupajući od navedenog pod (b), povećanje od 15% ne treba se primijenjivati ako je već uključeno u odobrene podatke o duljini za slijetanje ili jednake podatke.
- (d) Za točke (b), (c) i (d) primjenjuju se kriteriji iz CAT.POL.A.230(b), (c) i (d) na taj način.
- (e) Kad se avion otprema, slijetanje se predviđa:
- (1) na najpovoljniju poletno-sletnu stazu, bez vjetra,
- (2) na poletno-sletnu stazu koja će se najvjerojatnije dodijeliti za slijetanje, uzimajući u obzir vjerovatnu brzinu i pravac vjetra, karakteristike aviona u vezi sa njegovim upravljanjem na zemlji i druge uvjete, kao što su pomoćna sredstva za slijetanje i teren.
- (f) Ako operator nije u mogućnosti da se uskladi sa točkom (e)(1) za određeni aerodrom, za koji odgovarajuća meteorološka izvješća ili prognoze pokazuju da poletno-sletna staza u procijenjeno vrijeme dolaska može biti kontaminirana, pri čemu slijetanje ovisi o posebnoj karakteristici vjetra, avion se otprema samo ako se odrede dva alternativna aerodroma.
- (g) Ako operator nije u mogućnosti da se uskladi sa točkom (e)(2) za određeni aerodrom za koji odgovarajuća meteorološka izvješća ili prognoze pokazuju da poletno-sletna staza u procijenjeno vrijeme dolaska može biti kontaminirana, avion se otprema samo ako se odredi alternativni aerodrom.
- (h) Za točke (f) i (g), određeni alternativni aerodrom ili aerodromi omogućavaju usklađenost sa jednim od sljedećeg:
- (1) točke CAT.POL.A.230(a) do (d), ako je poletno-sletna staza u očekivano vrijeme dolaska suha,
- (2) točke CAT.POL.A.235(a) do (d), ako je poletno-sletna staza u očekivano vrijeme mokra ili kontaminirana.

CAT.POL.A.240 Odobrenje za operacija sa povećanim kutovima nagiba

- (a) Za operacije sa povećanim kutovima nagiba, zahtijeva se prethodno odobrenje nadležnog organa.
- (b) Za dobijanje 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, dostupno je vizualno navođenje;
- (3) za svaku poletno-sletnu stazu navedeni su vremenski minimumi i ograničenja u pogledu vjetra; i
- (4) letačka posada je stekla odgovarajuće znanje o ruti kojom će se letjeti i o postupcima koji će se upotrebljavati u skladu sa Podijelom FC Dijela ORO.

CAT.POL.A.245 Odobrenje za operacije strmog prilaza

- (a) Za operacije strmog prilaza koje se obavljaju pod kutom ravni poniranja od 4,5° ili više i visina zaslona manja od 60 ft, ali ne manja od 35 ft, zahtijeva se prethodno odobrenje nadležnog organa.
- (b) Za dobijanje odobrenja, operator dostavlja dokaze da su ispunjeni sljedeći uvjeti:
- (1) u AFM su navedeni najveći dopušteni kut ravni poniranja, bilo koja druga ograničenja, uobičajeni postupci, neuobičajeni postupci ili postupci u slučaju opasnosti za strmi prilaz, kao i izmijenjeni podaci o duljini staze kada se koriste kriteriji za strmi prilaz;
- (2) za svaki aerodrom, na kojem će se vršiti operacije strmog prilaza:
- (i) dostupan je odgovarajući sustav oznaka ravni poniranja, koji uključuje najmanje sustav za vizualno pokazivanje linije poniranja;
- (ii) navedeni su meteorološki minimumi; i
- (iii) uzimaju se u obzir sljedeći elementi:
- (A) situacija u vezi sa preprekama;
- (B) vrsta reference za liniju poniranja i navođenja na poletno-sletnoj stazi;
- (C) minimalne vizualne oznake koje se zahtijevaju na visini odluke (DH) i minimalne visine odluke (MDA);
- (D) dostupna oprema u avionu;
- (E) kvalifikacija pilota i poznavanje određenog aerodroma;
- (F) ograničenja i postupci iz AFM; i
- (G) kriteriji za neuspjeli prilaz.

CAT.POL.A.250 Odobrenje za operacija kratkog slijetanja

- (a) Za operacije kratkog slijetanja potrebno je prethodno odobrenje nadležnog organa.
- (b) Za dobijanje odobrenja, operator dostavlja dokaze da su ispunjeni sljedeći uvjeti:
- (1) duljina koja se koristi za izračunavanje 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 produženjem poletno-sletne staze;
- (3) vertikalna udaljenost između linije pilotovog oka i linije najnižeg dijela točkova, dok je avion na normalnoj ravni poniranja, nije veća od 3 m;
- (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 posebno upoznavanje s određenim aerodromom;
- (6) visina prelaženja iznad početka iskoristive duljine objavljenog sigurnog područja je 50 ft;
- (7) uporabu objavljenog sigurnog područja odobrila je država u kojoj se nalazi aerodrom;
- (8) iskoristiva duljina prijavljenog sigurnog područja nije veća od 90 m;
- (9) širina objavljenog sigurnog područja nije manja od dvostruke širine poletno-sletne staze ili dvostrukog raspona krila, u ovisnosti šta je veće, u odnosu na produženu središnju liniju poletno-sletne staze;
- (10) objavljeno sigurno područje nema prepreke ili ulegnuća koji bi mogli ugroziti avion, kao i da nije dozvoljeno prisustvo pokretnih objekata u objavljenom sigurnom području dok se poletno-sletna staza koristi za operacije kratkog slijetanja;
- (11) nagib objavljenog sigurnog područja nije veći od 5% u smjeru naviše i od 2% u smjeru naniže, u odnosu na pravac slijetanja;
- (11a) zabranjene su operacije u kojima je zahtijevana duljina za slijetanje skraćena u skladu sa CAT.POL.A.255;
- (11a) zabranjene su operacije u kojima je zahtijevana duljina za slijetanje skraćena u skladu sa CAT.POL.A.255;
- (12) dodatni uvjeti, ako ih je odredio nadležni organ, uzimajući u obzir karakteristike tipa aviona, orografske karakteristike u području prilaza, dostupna pomoćna sredstva za prilaz i razmatranja u vezi sa neuspjelim prilazom/prekinutim slijetanjem.
- (iv) uspostavlja se proces obuke, provjere i praćenja za letačku posadu;
- (v) operator uspostavlja program analize slijetanja na aerodrom (ALAP) kako bi osigurao da su ispunjeni sljedeći uvjeti:
 - (A) u očekivano vrijeme dolaska nije prognozirani ledni vjetar;
 - (B) ako se prognozira da će poletno-sletna staza biti mokra u očekivano vrijeme dolaska, duljina za slijetanje prilikom otpreme utvrđuje se u skladu sa CAT.OP.MPA.303(a) ili (b), kako je primjenjivo, ili iznosi 115% duljine za slijetanje određene za suhe poletno-sletne staze, u ovisnosti od toga šta je duže;
 - (C) nije prognozirano da bi poletno-sletna staza mogla da bude kontaminirana u očekivano vrijeme dolaska;
 - (D) nisu prognozirani nepovoljni vremenski uvjeti u očekivano vrijeme dolaska;
- (vi) sva oprema koja utječe na performanse prilikom slijetanja ispravna je prije početka leta;
- (vii) letačku posadu čine najmanje dva kvalificirana i obučena pilota koji imaju skorašnje iskustvo u operacijama u kojima je zahtijevana duljina za slijetanje smanjena;
- (viii) na temelju preovlađujućih uvjeta za planirani let, kapetan donosi konačnu odluku da provede operacije u kojima je zahtijevana duljina za slijetanje smanjena, a može da odluči da tako ne učini kada smatra da to nije u interesu sigurnosti;
- (ix) dodatni uvjeti na aerodromu, ako ih odredi nadležni organ koji je certificirao aerodrom, uzimajući u obzir orografske karakteristike područja prilaza, dostupna sredstva za prilaz i mogućnost neuspjelih prilaza i prekinutih slijetanja.

CAT.POL.A.255 Odobravanje operacija u kojima je zahtijevana duljina za slijetanje smanjena

- (a) Operator aviona može da obavlja operacije slijetanja unutar 80% raspoložive duljine za slijetanje (LDA) ako ispunjava sljedeće uvjete:
 - (1) MOPSC aviona je 19 ili manji;
 - (2) avion posjeduje izjavu o prihvatljivosti za smanjenu zahtijevanu duljinu za slijetanje u AFM;
 - (3) avion služi za operacije neplaniranog komercijalnog zračnog prijevoza (CAT) na zahtjev;
 - (4) masa pri slijetanju aviona omogućava slijetanje sa potpunim zaustavljanjem unutar te smanjene duljine za slijetanje;
 - (5) operator je dobio prethodno odobrenje od nadležnog organa.
- (b) Kako bi dobio odobrenje navedeno pod (a)(5), operator pruža dokaze o bilo kojoj od sljedećih okolnosti:
 - (1) da je provedena procjena rizika kako bi se dokazalo da je postignuta razina sigurnosti koja je jednaka razini sigurnosti iz CAT.POL.A.230(a)(1) ili (2), kako je primjenjivo;
 - (2) da su ispunjeni sljedeći uvjeti:
 - (i) zabranjuju se postupci posebnog prilaza, poput strmih prilaza, planirane visine zaslona veće od 60 ft ili manje od 35 ft, operacije u uvjetima smanjene vidljivosti, prilazi izvan kriterija za stabilizirani prilaz koji su odobreni u skladu sa CAT.OP.MPA.115(a);
 - (ii) zabranjuju se operacije kratkog slijetanja u skladu sa CAT.POL.A.250;
 - (iii) zabranjuje se slijetanje na kontaminirane poletno-sletne staze;

POGLAVLJE 3

Performanse Klase B

CAT.POL.A.300 Općenito

- (a) Osim ako to odobri nadležni organ u skladu sa Aneksom V (Dio-SPA) Poddijelom L – OPERACIJE JEDNOMOTORNIH AVIONA SA TURBINSKIM MOTOROM NOĆU ILI U INSTRUMENTALNIM METEOROLOŠKIM UVJETIMA (SET-IMC), operator ne smije vršiti operacije sa jednomotornim avionom:
 - (1) noću; ili
 - (2) u IMC, osim u skladu sa posebnim VFR.
- (b) Sa dvomotornim avionima, koji ne ispunjavaju zahtjeve za penjanje iz CAT.POL.A.340, operator postupa kao da su jednomotorni avioni.

CAT.POL.A.305 Polijetanje

- (a) Masa na polijetanju ne prelazi najveću dopuštenu masu na polijetanju koja je navedena u AFM za visinu po tlaku i temperaturu okoline aerodroma sa kog se polijeće.
- (b) Osnovna duljina za polijetanje, navedena u AFM, ne prelazi:
 - (1) raspoloživu duljinu zaleta za polijetanje (TORA), kada se pomnoži s faktorom 1,25; ili
 - (2) kada su na raspolaganju staza za zaustavljanje i/ili pretpolje, sljedeće:
 - (i) TORA;
 - (ii) raspoloživu duljinu za polijetanje (TODA), kada se pomnoži s faktorom 1,15; ili
 - (iii) ASDA, kada se pomnoži s faktorom 1,3.

- (c) Pri dokazivanju usklađenosti sa (b), uzima se u obzir sljedeće:
- (1) masa aviona na početku zaleta pri polijetanju;
 - (2) visina po tlaku na aerodromu;
 - (3) temperatura okoline aerodroma;
 - (4) stanje površine poletno-sletne staze i vrsta površine poletno-sletne staze;
 - (5) nagib poletno-sletne staze u smjeru polijetanja; i
 - (6) najviše 50% od prijavljene čeonke komponente vjetra ili najmanje 150% saopćene leđne komponente vjetra.

CAT.POL.A.310 Izbjegavanje prepreka u polijetanju - višemotorni avioni

- (a) Poletna putanja leta aviona sa dva ili više motora određuje se na takav način da avion izbjegava sve prepreke sa vertikalnim rastojanjem od najmanje 50 ft ili horizontalnim rastojanjem od najmanje 90 m plus $0,125 \times D$, pri čemu je D horizontalno rastojanje koju avion pređe od kraja TODA ili od kraja rastojanja polijetanja ako je zaokret planiran prije kraja TODA, osim kako je predviđeno pod (b) i (c).

Za avione s rasponom krila manjim od 60 m, može se koristiti horizontalno izbjegavanje prepreka na rastojanju koje je jednako zbiru polovine raspona krila aviona plus 60 m plus $0,125 \times D$. Pretpostavlja se:

- (1) da poletna putanja leta počinje na visini od 50 ft iznad površine na kraju duljine za polijetanje koja se zahtijeva u CAT.POL.A.305(b) i da se završava na visini od 1 500 ft iznad površine;
 - (2) da avion nije bočno nagnut 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 poletne putanje leta sa svim motorima u radu, kada se očekuje da vizualna oznaka za izbjegavanje prepreka neće više biti vidljiva;
 - (4) da je gradijent poletne putanje leta, od 50 ft do pretpostavljene visine na kojoj se pretpostavlja da će doći do kvara motora, jednak prosječnom gradijentu sa svim motorima u radu tijekom penjanja i prelaza na konfiguraciju za let na ruti, pomnoženom sa faktorom 0,77; i
 - (5) da je gradijent poletne putanje leta, od visine dostignute u skladu sa (a)(4) do kraja poletne putanje leta, jednak gradijentu penjanja na ruti sa kvarom jednog motora (OEI), navedenom u AFM.
- (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 izvodi u uvjetima koji dopuštaju navigaciju vizualnog navođenja 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 kojim 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) Prilikom dokazivanja usklađenosti s navedenim pod (a) do (c), uzima se u obzir sljedeće:
- (1) masa aviona na početku zaleta pri polijetanju;
 - (2) visina po tlaku na aerodromu;
 - (3) temperatura okoline aerodroma; i

- (4) najviše 50% od prijavljene čeonke komponente vjetra ili najmanje 150% od prijavljene leđne komponente vjetra.
- (e) Zahtjevi navedeni pod (a)(3), (a)(4), (a)(5), (c)(2) i (c)(2) ne primjenjuju se na operacije prema pravilima vizualnog letenja danju.

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 utvrđenih uvjeta maksimalne kontinuirane snage, avion je u stanju 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 kome 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 premašuje visinu na kojoj je brzina penjanja jednaka 300 ft u minuti, pri čemu svi motori rade unutar utvrđenih uvjeta maksimalne kontinuirane snage; i
 - (2) gradijent na ruti sa jednim sa otkazom jednog motora (OEI) je bruto gradijent poniranja ili penjanja, u ovisnosti šta je primjenjivo, uvećanom za gradijent 0,5% ili umanjen gradijentom 0,5%.

CAT.POL.A.320 Na ruti – avioni sa jednim motorom

- (a) U očekivanim meteorološkim uvjetima za let i u slučaju kvara motora, avion je u stanju da nastavi let do mjesta na kojem se može izvesti sigurno prinudno slijetanje, osim ako operator ima odobrenje nadležnog organa u skladu sa Aneksom V (Dio-SPA) Poddijelom L – OPERACIJE JEDNOMOTORNIH AVIONA SA TURBINSKIM MOTOROM NOĆU ILI U INSTRUMENTALNIM METEOROLOŠKIM UVJETIMA (SET-IMC) i primjenjuje period rizika.
- (b) U svrhu navedenog pod (a), pretpostavlja se da, u trenutku otkaza motora:
- (1) avion ne leti na visini koja premašuje visinu na kojoj je brzina penjanja 300 ft u minuti, pri čemu motor radi unutar utvrđenih uvjeta maksimalne kontinuirane snage; i
 - (2) gradijent na ruti je bruto gradijent poniranja uvećan za gradijent 0,5%.

CAT.POL.A.325 Slijetanje – odredišni i alternativni aerodrom

Masa aviona na slijetanju, određena u skladu sa CAT.POL.A.105 (a), ne prelazi najveću dopuštenu masu na slijetanju koja je određena za nadmorsku visinu i očekivanu temperaturu okoline na odredišnom i alternativnom aerodromu u predviđeno vrijeme slijetanja.

CAT.POL.A.330 Slijetanje - suhe poletno-sletne staze

- (a) Masa aviona na slijetanju, određena u skladu sa CAT.POL.A.105(a), za procijenjeno vrijeme slijetanja na odredišni aerodrom i na bilo koji alternativni aerodrom, takva je da omogućava slijetanje s potpunim zaustavljanjem s 50 ft iznad praga unutar 70% LDA.
- (b) Odstupajući od navedenog pod (a), a pod uvjetom da se postupa u skladu sa CAT.POL.A.355, masa aviona na slijetanju, određena u skladu sa CAT.POL.A.105(a) za procijenjeno vrijeme slijetanja na odredišni aerodrom, takva je da omogućava slijetanje sa potpunim zaustavljanjem sa 50 ft iznad praga unutar 80% LDA.
- (c) Pri određivanju mase na slijetanju operator uzima u obzir sljedeće:

- (1) nadmorsku visinu aerodroma;
- (2) najviše 50% čeone komponente vjetra ili najmanje 150% ledne komponente vjetra;
- (3) vrstu površine poletno-sletne staze;
- (4) nagib poletno-sletne staze u smjeru slijetanja.
- (d) Za operacije strmog prilaza, operator upotrebljava podatke o duljini potrebnoj za slijetanja faktorirane u skladu sa navedenim pod (a), na temelju visine zaslona koja je manja od 60 ft, ali nije manja od 35 ft, i ispunjava zahtjeve iz CAT.POL.A.345.
- (e) Za operacije kratkog slijetanja, operator upotrebljava podatke o duljini potrebnoj za slijetanja faktorirane u skladu sa navedenim pod (a) i ispunjava zahtjeve iz CAT.POL.A.350.
- (f) Kada se avion otprema, slijetanje se predviđa:
 - (1) na najpovoljniju poletno-sletnu stazu, bez vjetra; i
 - (2) na poletno-sletnu stazu koja će se najvjerojatnije dodijeliti za slijetanje, uzimajući u obzir vjerovatnu brzinu i smjer vjetra, karakteristike aviona u vezi s njegovim upravljanjem na zemlji, te druge uvjete, kao što su pomoćna sredstava za slijetanje i teren.
- (g) Ako operator ne može ispuniti zahtjeve iz navedene pod (f)(2) za određeni aerodrom, avion se može otpremiti samo ako je određen alternativni aerodrom, koji omogućava potpunu usklađenost sa navedenim od (a) do (f).

CAT.POL.A.335 Slijetanje - mokre i kontaminirane poletno-sletne staze

- (a) Kada odgovarajuća meteorološka izvješća i/ili prognoze pokazuju da poletno-sletna staza u procijenjeno vrijeme dolaska može biti mokra, LDA odgovara jednom od sljedećeg:
 - (1) duljini za slijetanje navedenoj u AFM za korištenje na mokrim poletno-sletnim stazama u vrijeme otpreme, ali ne manjoj od one koja se zahtijeva pod CAT.POL.A.330;
 - (2) ako duljina za slijetanje u vrijeme otpreme nije navedena u AFM za korištenje na mokrim poletno-sletnim stazama, najmanje 115% zahtijevane duljine za slijetanje, utvrđene u skladu sa navedenim pod CAT.POL.A.330(a).
 - (3) duljini za slijetanje kraćoj od one koja se zahtijeva pod (a)(2), ali ne kraćoj od one koja se zahtijeva navedenim pod CAT.POL.A.330(a), kako je primjenjivo, ako poletno-sletna staza ima karakteristike koje povećavaju trenje i ako AFM uključuje posebne dodatne informacije o duljinama za slijetanje na toj vrsti poletno-sletne staze.
 - (4) odstupajući od navedenog pod (a)(1), (a)(2) i (a)(3) za avione koji su odobreni za operacije smanjene duljine prilikom slijetanja navedenim pod CAT.POL.A.355, duljini za slijetanje utvrđenoj u skladu sa navedenim pod CAT.POL.A.355(b)(7)(iii).
- (b) Kada odgovarajuća meteorološka izvješća ili prognoze pokazuju da poletno-sletna staza u procijenjeno vrijeme dolaska može biti kontaminirana, duljina za slijetanje nije veća od LDA. Operator navodi u operativnom priručniku podatke o duljini za slijetanje koji se moraju primijeniti.

CAT.POL.A.340 Zahtjevi za penjanje u polijetanju i slijetanju

Operator dvomotornog aviona ispunjava sljedeće zahtjeve za penjanja u polijetanju i slijetanju:

- (a) Penjanje pri polijetanju
 - (1) Svi motori u pogonu
 - (i) Stabilni gradijent penjanja nakon polijetanja je najmanje 4% sa:

- (A) snagom za polijetanje na svakom motoru;
- (B) izvučenem stajnim trapom, osim što se stajni trap može uvući za ne više od sedam sekundi, može se pretpostaviti da je uvučen;
- (C) zakrilcima u položaju za polijetanje; i
- (D) brzinom penjanja koja nije manja od 1,1 VMC (minimalna brzina upravljivosti na zemlji ili u blizini zemlje) ili 1,2 VS1 (brzina gubitka uzgona ili minimalna brzina ustaljenog leta u konfiguraciji za slijetanje).
- (2) Kvar jednog motora - OEI
 - (i) Stabilan gradijent penjanja na visini 400 ft iznad površine za polijetanje je mjerljivo pozitivan, sa:
 - (A) otkazom kritičnog motora i njegovom elisom u položaju minimalnog otpora;
 - (B) preostalim motorom na poletnoj snazi;
 - (C) uvučenim stajnim trapom;
 - (D) zakrilcima u položaju za polijetanje; i
 - (E) brzinom penjanja jednakoj onoj koja je postignuta na 50 ft.
 - (ii) Stabilni gradijent penjanja nije manji od 0,75% na visini od 1 500 ft iznad površine za polijetanje, sa:
 - (A) otkazom kritičnog motora i njegovom elisom u položaju minimalnog otpora;
 - (B) preostalim motorom sa snagom koja nije veća od najveće kontinuirane snage;
 - (C) uvučenim stajnim trapom;
 - (D) uvučenim zakrilcima; i
 - (E) brzinom penjanja koja nije manja od 1,2 VS1.
- (b) Penjanje pri slijetanju
 - (1) Svi motori u pogonu
 - (i) Stabilni gradijent penjanja je najmanje 2,5% sa:
 - (A) snagom ili potiskom, koji nije veći od onog koji je na raspolaganju 8 sekundi nakon početnog pomjeranja komandi za snagu motora iz položaja najmanje snage u letu;
 - (B) izvučenim stajnim trapom;
 - (C) zakrilcima u položaju za slijetanje; i
 - (D) brzinom penjanja koja je jednaka VREF (referentna sletna brzina).
 - (2) Kvar jednog motora - OEI
 - (i) Stabilni gradijent penjanja na visini od 1 500 ft iznad površine slijetanja ne smije biti manji od 0,75%, sa:
 - (A) otkazom kritičnog motora i njegovom elisom u položaju najmanjeg otpora;
 - (B) preostalim motorom sa snagom koja nije veća od najveće kontinuirane snage;
 - (C) uvučenim stajnim trapom;
 - (D) uvučenim zakrilcima; i
 - (E) brzinom penjanja koja nije manja 1,2 VS1.

CAT.POL.A.345 Odobrenje za operacije strmog prilaza

- (a) Za operacije strmog prilaza, pri kojima se koriste kutovi ravni poniranja od 4,5° ili više i visina zaslona manja od 60 ft, ali ne manja od 35 ft, zahtijeva se prethodno odobrenje nadležnog organa.
- (b) Za dobijanje odobrenja, operator dostavlja dokaze da su ispunjeni sljedeći uvjeti:
 - (1) u AFM su navedeni najveći odobreni kut ravni poniranja, bilo koja druga ograničenja, uobičajeni postupci, neuobičajeni postupci ili postupci u slučaju opasnosti za strmi prilaz, kao i izmjene podataka o duljini staze kada se koriste kriteriji za strmi prilaz; i

- (2) za svaki aerodrom na kom će se izvoditi operacije strmog prilaza:
- (i) na raspolaganju je odgovarajući referentni sustav ravni poniranja, koji ima najmanje vizuelni sustav pokazivanja linije poniranja;
 - (ii) navedeni su meteorološki minimumi; i
 - (iii) uzeti su u obzir sljedeći elementi:
 - (A) situacija u vezi s preprekama;
 - (B) vrsta reference za liniju poniranja i vođenja na poletno-sletnu stazu;
 - (C) minimalne vizualne oznake koje se zahtijevaju na DH i na MDA;
 - (D) dostupna oprema u avionu;
 - (E) kvalifikacija pilota i posebno poznavanje aerodroma;
 - (F) ograničenja i postupci iz AFM; i
 - (G) kriteriji za neuspjeli prilaz.

CAT.POL.A.350 Odobrenje za operacije kratkog slijetanja

- (a) Za operacije kratkog slijetanja potrebno je prethodno odobrenje nadležnog organa.
- (b) Za dobijanje odobrenja, operator dostavlja dokaze da su ispunjeni sljedeći uvjeti:
 - (1) duljina koja se koristi za izračunavanje dopuštene mase pri slijetanju može se sastojati od iskoristive duljine objavljenog sigurnog područja, uvećane za objavlvenu LDA;
 - (2) država u kojoj se nalazi aerodrom odobrila je uporabu objavljenog sigurnog područja;
 - (3) na objavljenom sigurnom području nema prepreka ili ulegnuća koji bi mogli ugroziti avion koji obavlja operaciju kratkog slijetanja na poletno-sletnu stazu i na objavljenom sigurnom području ne smije biti nikakvih pokretnih predmeta, dok se poletno-sletna staza koristi za operacije kratkog slijetanja;
 - (4) nagib objavljenog sigurnog područja nije veći od 5% prema gore i 2% prema dolje u smjeru slijetanja;
 - (5) iskoristiva duljina objavljenog sigurnog područja nije veća od 90 m;
 - (6) širina objavljenog sigurnog područja, centrirana u odnosu na središnju liniju produžene poletno-sletne staze, nije manja od dvostruke širine poletno-sletne staze;
 - (7) visina prelaska iznad početka iskoristive duljine objavljenog sigurnog područja ne bude manja od 50 ft;
 - (8) za svaku poletno-sletnu stazu, koja se upotrebljava, navedeni su meteorološki minimumi i oni nisu manji od minimuma za VFR ili za NPA, u ovisnosti od toga koji su veći;
 - (9) navedeni su i ispunjeni minimalni zahtjevi u pogledu iskustva pilota, obuka pilota i njegovo posebno upoznavanje sa aerodromom;
 - (10) dodatni uvjeti, ako ih je odredio nadležni organ, uzimajući u obzir karakteristike tipa aviona, orografske karakteristike u području prilaza, dostupna pomoćna sredstva za prilaz i razmatranja u vezi s neuspjelim prilazom/prekinutim slijetanjem.

CAT.POL.A.355 Odobravanje operacija u kojima je zahtijevana duljina za slijetanje skraćena

- (a) Operacije sa masom aviona pri slijetanju koja omogućava potpuno zaustavljanje pri slijetanju unutar 80% LDA zahtijevaju prethodno odobrenje nadležnog organa. Takvo odobrenje dobija se za svaku poletno-sletnu stazu na kojoj se obavljaju operacije u kojima je zahtijevana duljina za slijetanje smanjena.

- (b) Da bi dobio odobrenje navedeno pod (a), operator provodi procjenu rizika kako bi dokazao da je postignuta razina sigurnosti jednaka onoj koja je predviđena u CAT.POL.A.330(a) i da su ispunjeni najmanje sljedeći uvjeti:
 - (1) država u kojoj se nalazi aerodrom utvrdila je javni interes i operativnu potrebu za operacijom, bilo zbog udaljenosti aerodroma ili zbog fizičkih ograničenja povezanih sa proširenjem poletno-sletne staze;
 - (2) zabranjuju se operacije kratkog slijetanja u skladu sa CAT.POL.A.350 i prilazi izvan kriterija za stabilizirani prilaz odobrenih u skladu sa CAT.OP.MPA.115(a);
 - (3) zabranjuje se slijetanje na kontaminirane poletno-sletne staze.
 - (4) poseban postupak kontrole područja dodira sa zemljom definiran je u operativnom priručniku (OM) i implementiran; taj postupak uključuje odgovarajuće upute za prekinuta slijetanja ako se u određenom području ne može postići prvi dodir sa zemljom;
 - (5) uspostavlja se adekvatan program obuke i provjere aerodroma za letačku posadu;
 - (6) letačka posada je kvalificirana i na relevantnom aerodromu ima skorašnje iskustvo u operacijama sa smanjenom zahtijevanom duljinom za slijetanje;
 - (7) operator uspostavlja program analize slijetanja na aerodrom (ALAP) kako bi osigurao ispunjavanje sljedećih uvjeta:
 - (i) nije prognoziran ledni vjetar u očekivano vrijeme dolaska;
 - (ii) ako se prognozira da će poletno-sletna staza biti mokra u očekivano vrijeme dolaska, duljina za slijetanje prilikom otpreme utvrđuje se u skladu sa CAT.OP.MPA.303(c) ili iznosi 115% duljine za slijetanje određene za suhe poletno-sletne staze, u ovisnosti od toga šta je duže;
 - (iii) nije prognozirano da bi poletno-sletna staza mogla biti kontaminirana u očekivano vrijeme dolaska;
 - (iv) nisu prognozirani nepovoljni vremenski uvjeti u očekivano vrijeme dolaska;
 - (8) uspostavljaju se operativni postupci kako bi se osiguralo:
 - (i) da je sva oprema koja utječe na performanse prilikom slijetanja 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 aviona kako bi se povećala pouzdanost tih sustava;
 - (10) konačni prilaz i slijetanje izvode se samo u vizualnim meteorološkim uvjetima (VMC);
 - (11) dodatni uvjeti na aerodromu, ako ih je odredio nadležni organ koji je certificirao aerodrom, uzimajući u obzir orografske karakteristike područja prilaza, dostupna sredstva za prilaz i mogućnost neuspjelih prilaza i prekinutih slijetanja.

POGLAVLJE 4

Performanse Klase C

CAT.POL.A.400 Polijetanje

- (a) Masa na polijetanju ne prelazi najveću dopuštenu masu na polijetanju koja je navedena u AFM za barometarsku visinu i temperaturu okoline na aerodromu odlaska.
- (b) Za avione, koji u svojim AFM sadrže podatke o duljini staze za polijetanje a koji ne obuhvataju kvar motora, zahtijevana duljina od početka zaleta za polijetanje do dostizanja visine

od 50 ft iznad površine, sa svim motorima u radu, pri maksimalnoj snazi za polijetanje, pomnožena sa:

- (1) 1,33 za avione sa dva motora;
- (2) 1,25 za avione sa tri motora; ili
- (3) 1,18 za avione sa četiri motora,

ne prelazi raspoloživu duljinu zaleta u polijetanju (TORA) na aerodromu sa kojeg će se izvesti polijetanje.

(c) Za avione, koji u svojim AFM sadrže podatke o duljini staze za polijetanje, koji obuhvataju kvar motora, ispunjavaju sljedeće zahtjeve u skladu sa specifikacijama u AFM:

- (1) duljina za ubravanje i zaustavljanja nije veća od ASDA;
- (2) duljina za polijetanje nije veća od raspoložive duljine za polijetanje (TODA), sa duljinom pretpolja ne prelazi polovinu TORA;
- (3) duljina zaleta u polijetanju nije veća od TORA;
- (4) za prekinuto polijetanje i nastavak polijetanja upotrebljava se jedinstvena vrijednost V_1 ; i
- (5) na makroj ili kontaminiranoj poletno-sletnoj stazi, masa na polijetanju nije veća od dopuštena mase na polijetanje sa suhe poletno-sletne staze, pod istim uvjetima.

(d) U obzir se uzima sljedeće:

- (1) barometarska visina na aerodromu;
- (2) temperatura okoline na aerodromu;
- (3) stanje površine poletno-sletne staze i vrsta površine poletno-sletne staze;
- (4) nagib poletno-sletne staze u smjeru polijetanja;
- (5) najviše 50% saopćene čeonke komponente vjetra ili najmanje 150% saopćene leđne komponente vjetra; i
- (6) gubitak, ako do njega dođe, duljine poletno-sletne staze radi poravnavanja aviona prije polijetanja.

CAT.POL.A.405 Izbjegavanje prepreka na polijetanju

(a) Putanja leta na polijetanju sa jednim otkazanim motorom (OEI) određuje se tako da se avionom izbjegnu sve prepreke sa vertikalnim rastojanjem od najmanje 50 ft plus $0,01 \times D$ ili horizontalnim rastojanjem od najmanje 90 m plus $0,125 \times D$, pri čemu je D horizontalna udaljenost koju je avion prešao od kraja TODA. Za avione sa rasponom krila manjim od 60 m, može se koristiti horizontalno rastojanje za izbjegavanje koje je jednako zbiru polovine raspona krila aviona plus 60 m plus $0,125 \times D$.

(b) Putanja leta na polijetanju počinje na visini od 50 ft iznad površine na kraju duljine za polijetanje koja se zahtijeva u CAT.POL.A.400(b) ili (c), prema potrebi, i završava na visini od 1 500 ft iznad površine.

(c) Prilikom dokazivanja usklađenosti sa navedenim pod (a), uzima se u obzir sljedeće:

- (1) masa aviona na početku zaleta pri polijetanju;
- (2) barometarska visina na aerodromu;
- (3) temperatura okoline na aerodromu; i
- (4) najviše 50% prijavljene čeonke komponente vjetra ili najmanje 150% prijavljene leđne komponente vjetra.

(d) Ne dozvoljavaju se promjene putanje 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 bočni nagib aviona nije veći od 15° . Iznad visine od 400 ft može se planirati bočni nagib veći od 15° , ali ne veći od 25° . Mora se odrediti odgovarajuće odstupanje radi utjecaja kuta nagiba aviona na operativne brzine i putanju leta, uključujući povećanje udaljenosti koja je rezultat povećane operativne brzine.

(e) Za one slučajeve u kojim se ne zahtijevaju promjene putanje za više od 15° , operator ne treba uzeti u obzir prepreke čija je bočna udaljenost veća od:

(1) 300 m, ako pilot može da zadržava zahtijevanu navigacijsku preciznost u području u kome može biti prepreka, ili

(2) 600 m za letove u svim drugim uvjetima.

(f) Za one slučajeve u kojim se zahtijevaju promjene putanje za više od 15° , operator ne mora uzeti u obzir prepreke čija je bočna udaljenost veća od:

(1) 600 m, ako pilot može zadržati zahtijevanu navigacijsku preciznost u području u kome može biti prepreka; ili

(2) 900 m za letove u svim drugim uvjetima.

(g) Operator utvrđuje postupke za izvanredne situacije kako bi ispunio zahtjeve navedene od (a) do (f) i predvidio sigurnu putanju, izbjegavajući prepreke, da bi avion mogao ili ispuniti zahtjeve na putanji iz CAT.POL.A.410 ili sletjeti ili na aerodrom polijetanja ili na alternativni aerodrom aerodromu polijetanja.

CAT.POL.A.410 Na rutu – svi motori u pogonu

(a) U očekivanim meteorološkim uvjetima za let, na bilo kojoj točki svoje rute ili bilo kog planiranog preusmjeravanja sa nje, avion mora moći postići brzinu penjanja od najmanje 300 ft u minuti, sa svim motorima u pogonu koji rade maksimalnom specificiranom kontinuiranom snagom, na:

- (1) minimalnim visinama za siguran let u svakoj fazi rute na kojoj se leti ili svakog planiranog preusmjeravanja sa nje, koje su navedene u operativnom priručniku aviona ili su izračunate na temelju podataka iz tog priručnika; i
- (2) minimalnim visinama potrebnim za ispunjavanje uvjeta navedenih u CAT.POL.A.415 i 420, prema potrebi.

CAT.POL.A.415 Na rutu – OEI (otkaz jednog motora na rutu)

(a) U očekivanim meteorološkim uvjetima za let, u slučaju otkaza bilo kog motora na bilo kojoj točki rute ili planiranog skretanja sa rute i sa drugim motorom ili motorima u pogonu, koji rade maksimalnom utvrđenom kontinuiranom snagom, avion mora moći nastaviti let sa visine krstarenja do aerodroma na kome se može izvesti slijetanje u skladu sa CAT.POL.A.430 ili CAT.POL.A.435, prema potrebi. Avion izbjegava prepreke unutar 9,3 km (5 NM) s obje strane planirane putanje, vertikalnim rastojanjem od najmanje:

- (1) 1 000 ft, kada je brzina penjanja jednaka nuli ili veća; ili
- (2) 2 000 ft, kada je brzina penjanja manja od nule.

(b) Putanja leta ima pozitivan nagib na visini od 450 m (1 500 ft) iznad aerodroma predviđenog za slijetanje nakon otkazivanja jednog motora.

(c) Dostupna brzina penjanja aviona za 150 ft u minuti manja je od utvrđene ukupne brzine penjanja.

(d) Širina granica navedenih pod (a) povećava se na 18,5 km (10 NM) ako navigacijska preciznost ne ispunjava najmanje specifikacije navigacije RNAV 5.

(e) Izbacivanje goriva tijekom leta je dozvoljeno do količine koja omogućava dolazak do aerodroma na kojem se pretpostavlja da će avion sletjeti nakon kvara motora, sa zahtijevanim rezervama goriva u skladu sa CAT.OP.MPA.150, odgovarajućim za alternativni aerodrom, ako se upotrebljava sigurnosni postupak.

CAT.POL.A.420 Otkaz dva motora na rutu kod aviona sa tri ili više motora

(a) Avion sa tri ili više motora ne smije ni u kojoj točki duž planirane putanje biti više od 90 minuta udaljen od aerodroma na kojem su zahtjevi za očekivanu masu na

- slijetanju iz CAT.POL.A.230 ili CAT.POL.A.430(a) adekvatno ispunjeni, pri čemu svi motori rade na brzini krstarenja ili potisku, prema potrebi, pri standardnoj temperaturi i bez vjetrova, osim ako ispunjava uvjete navedene od (b) do (f) ove točke.
- (b) Putanja leta aviona sa dva neispravna motora omogućava nastavljanje leta aviona, u očekivanim meteorološkim uvjetima, sa vertikalnim nadvisivanjem prepreka unutar 9,3 km (5 NM) na obje strane planirane putanje, vertikalnim rastojanjem od najmanje 2 000 ft, do aerodroma koji ispunjava zahtjeve u pogledu performanse koji se primjenjuju za očekivanu masu na slijetanju.
- (c) Pretpostavlja se da će dva motora otkazati na najkritičnijoj točki onog dijela rute u kojem je avion, sa svim motorima pri brzini krstarenja ili potisku, prema potrebi, pri standardnoj temperaturi i bez vjetrova, više od 90 minuta leta udaljen od aerodroma navedenog pod (a).
- (d) Očekivana masa aviona na točki na kojoj se predviđa kvar dva 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) neposredno iznad područja za slijetanje i nakon toga za letenje na toj visini još 15 minuta brzinom krstarenja ili potiskom, prema potrebi.
- (e) Smatra se da je raspoloživa brzina penjanja aviona za 150 ft u minuti manja od koja je navedena.
- (f) Širina granica navedene pod (b) povećava se na 18,5 km (10 NM) ako navigacijska preciznost ne ispunjava najmanje specifikaciju navigacije RNAV 5.
- (g) Izbacivanje goriva tijekom leta je dozvoljeno do mjere koja omogućava da se do aerodroma stigne sa zahtjevanim rezervama goriva u skladu sa navedenim pod (d), ako se upotrebljava sigurnosni postupak.

CAT.POL.A.425 Slijetanje - odredišni i alternativni aerodrom

Masa aviona na slijetanju, koja je određena u skladu sa CAT.POL.A.105(a), ne smije biti veća od najveće dopuštene mase na slijetanju koja je određena u AFM za nadmorsku visinu aerodroma i, ako je uzeta u obzir u AFM, očekivanoj temperaturi okoline aerodroma na odredišnom i alternativnom aerodromu u predviđeno vrijeme slijetanja.

CAT.POL.A.430 Slijetanje - suhe poletno-sletne staze

- (a) Masa aviona na slijetanju, određena u skladu sa CAT.POL.A.105(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, uzimajući u obzir:
- (1) nadmorsku visinu aerodroma;
 - (2) najviše 50% čeeone komponente vjetrova ili ne manje od 150% ledne komponente vjetrova;
 - (3) vrstu površine poletno-sletne staze; i
 - (4) nagib poletno-sletne staze u smjeru slijetanja.
- (b) Za otpremu aviona, pretpostavlja se da će:
- (1) avion sletjeti na najpovoljniju poletno-sletnu stazu, bez vjetrova; i
 - (2) avion sletjeti na poletno-sletnu stazu koja će se najvjerojatnije dodijeliti za slijetanje, uzimajući u obzir vjerovatnu brzinu i smjer vjetrova, karakteristike aviona u vezi sa njegovim upravljanjem na zemlji, te druge uvjete, kao što su pomagala za slijetanje i teren.
- (c) Ako operator ne može ispuniti zahtjeve pod (b)(2) za odredišni aerodrom, avion se otprema samo ako je određen alternativni aerodrom koji omogućava potpunu usklađenost sa (a) i (b).

CAT.POL.A.435 Slijetanje - mokre i kontaminirane poletno-sletne staze

- (a) Kada odgovarajuća meteorološka izvješća i/ili prognoze pokazuju da poletno-sletna staza u procijenjeno vrijeme slijetanja može biti mokra, LDA odgovara jednom od sljedećeg:
- (1) duljini za slijetanje navedenoj u AFM za uporabu na mokrim poletno-sletnim stazama u vrijeme otpreme, ali najmanje onoj koja se zahtijeva u CAT.POL.A.430;
 - (2) ako duljina za slijetanje u vrijeme otpreme nije navedena u AFM za uporabu na mokrim poletno-sletnim stazama, najmanje 115% od zahtijevane duljine za slijetanje, utvrđene u skladu sa CAT.POL.A.430.
- (b) Kada odgovarajuća meteorološka izvješća ili prognoze pokazuju da poletno-sletna staza u procijenjeno vrijeme dolaska može biti kontaminirana, duljina za slijetanje nije veća od LDA. Operator navodi u operativnom priručniku podatke o duljini za slijetanje koje primjenjuje.

ODJELJAK 2 Helikopteri POGLAVLJE 1 Opći zahtjevi

CAT.POL.H.100 Primjenjivost

- (a) Helikopterima se izvode operacije u skladu sa primjenjivim zahtjevima performanse klase.
- (b) Helikopterima se izvode operacije performanse klase 1:
- (1) kada se izvode operacije do/od aerodroma ili operativnih površina smještenih u gusto naseljenom neprijateljskom okruženju, osim kada se operacije obavljaju do/od mjesta od javnog interesa (PIS), u skladu sa CAT.POL.H.225; ili
 - (2) kada je MOPSC veći od 19, osim za operacije do/od helikopterske platforme performanse klase 2 na temelju odobrenja u skladu sa CAT.POL.H.305.
- (c) Osim ako je drugačije propisano pod (b), helikopterima čiji je MOPSC 19 ili manje, ali više od devet, operacije se izvode u performansi klase 1 ili 2.
- (d) Osim ako je drugačije propisano pod (b), helikopterima čiji je MOPSC devet ili manje, operacije se izvode u performanse klase 1, 2 ili 3.

CAT.POL.H.105 Općenito

- (a) Masa helikoptera:
- (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 primjenjivi zahtjevi ovog odjeljka za let koji treba izvesti, uzimajući u obzir očekivano smanjenje mase s odmicanjem leta i takvo ispuštanje goriva u zraku koje je predviđeno u odgovarajućem zahtjevu.
- (b) Odobreni podaci o performansama, koji su sadržani u AFM, upotrebljavaju se za utvrđivanje usklađenosti 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 performansama u AFM, kako bi se izbjegla njihova dvostruka primjena.
- (c) Pri dokazivanju usklađenosti sa zahtjevima iz ovog odjeljka, uzimaju se u obzir sljedeći parametri:
- (1) masa helikoptera;
 - (2) konfiguracija helikoptera;

- (3) uvjeti okoline, a posebno:
- (i) barometarska visina i temperatura;
 - (ii) vjetar:
 - (A) za polijetanje, putanju leta pri polijetanju i uvjete slijetanja, računa se najviše 50% bilo koje prijavljene stabilne čeonice komponente vjetra brzine 5 kt ili više, izuzev u slučajevima navedenim pod (c),
 - (B) ako je polijetanje i slijetanje sa lednom komponentom vjetra dozvoljeno u AFM, kao i u svim slučajevima kada se radi o putanji leta u polijetanju, uzima se u obzir najmanje 150% od bilo koje prijavljene ledne komponente vetra; 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 organu dokaže da blizina FATO i poboljšanja preciznosti opreme za mjerenje vjetra pružaju jednaku razinu sigurnosti;
 - (4) operativne tehnike; i
 - (5) uporaba bilo kojih od sustava koji imaju nepovoljan utjecaj na performansu.

CAT.POL.H.110 Uzimanje u obzir prepreka

- (a) Za ispunjenje zahtjeva koji se odnose na izbjegavanje prepreka, uzima se u obzir prepreka koja se nalazi van FATO, na putanji leta u polijetanju ili na putanji leta neuspjelog prilaza, ako njena bočna udaljenost od najbliže točke na površini ispod predviđene putanje leta nije veća od sljedećeg:
- (1) Za operacije prema VFR:
 - (i) polovine minimalne širine određene u AFM – ili, kada ta širina nije određena, " $0,75 \times D$ ", pri čemu je D najveća dimenzija helikoptera tijekom okretanja rotora;
 - (ii) veće od " $0,25 \times D$ " ili "3 m";
 - (iii) plus:
 - (A) $0,10 \times$ udaljenost DR za dnevne operacije prema VFR; ili
 - (B) $0,15 \times$ udaljenost DR za noćne operacije prema VFR.
 - (2) Za operacije prema IFR:
 - (i) "1,5 D" ili 30 m, u ovisnosti od toga šta je veće, plus:
 - (A) $0,10 \times$ udaljenost DR za operacije prema IFR sa preciznim navođenjem kursa;
 - (B) $0,15 \times$ udaljenost DR za noćne operacije prema VFR sa standardnim navođenjem kursa; ili
 - (C) $0,30 \times$ udaljenost DR za noćne operacije prema VFR bez navođenja kursa.
 - (ii) Pri razmatranju putanje leta neuspjelog prilaza, odstupanje od područja u kome se uzimaju u obzir prepreke, primjenjuje se samo nakon kraja raspoložive duljine za polijetanje.
 - (3) Za operacije kod kojih se početno polijetanje obavlja vizualno, te se u prijelaznoj točki prelazi na IFR/IMC, kriteriji zahtijevani pod (1) se primjenjuju do prijelazne točke a kriteriji zahtijevani pod (2) nakon prijelazne točke. Prijelazna točka se ne može nalaziti u prostoru prije kraja zahtijevane duljine za polijetanje (TODRH) za helikoptere kojima se leti u klasi performansi 1 ili

- prije određene točke nakon polijetanja (DPATO) za helikoptere kojima se leti u klasi performansi 2.
- (b) Za polijetanje 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 njena bočna udaljenost od najbliže točke na površini ispod predviđene putanje leta nije veća od sljedećeg:
- (1) polovine minimalne širine određene u AFM, ili, kada ta širina nije određena, " $0,75 \times D$ ";
 - (2) plus, veće od " $0,25 \times D$ " ili "3 m";
 - (3) plus:
 - (i) za dnevne operacije prema VFR, $0,10 \times$ udaljenost koja se pređe od stražnjeg kraja FATO, ili
 - (ii) za noćne operacije prema VFR $0,15 \times$ udaljenost koja se pređe od stražnjeg kraja FATO.
- (c) Prepreke se mogu zanemariti ako se nalaze izvan područja:
- (1) $7 \times$ poluprečnik rotora (R) za dnevne operacije, ako je osigurano da se navigacijska preciznost može postići pomoću odgovarajućih vizualnih orijentira tijekom penjanja;
 - (2) $10 \times$ poluprečnik rotora (R) za noćne operacije, ako je osigurano da se navigacijska preciznost može postići pomoću odgovarajućih vizualnih orijentira tijekom penjanja;
 - (3) 300 m ako se navigacijska preciznost može postići odgovarajućim navigacijskim pomagalima; ili
 - (4) 900 m u svim drugim slučajevima.

POGLAVLJE 2

Performanse klase 1

CAT.POL.H.200 Općenito

Helikopteri koji izvode operacije u performansi klase 1, certificiraju se u kategoriju A ili odgovarajuću kategoriju, koju odredi Agencija.

CAT.POL.H.205 Polijetanje

- (a) Masa na polijetanju ne prelazi najveću dopuštenu masu na polijetanju koja je navedena u AFM za postupak koji će se upotrijebiti.
- (b) Masa na polijetanju mora biti takva, da:
- (1) je moguće prekinuti polijetanje ili slijetanje na FATO u slučaju da se otkazivanje kritičnog motora utvrdi na točki donošenja odluke pri polijetanju (TDP) ili prije te točke;
 - (2) zahtijevana duljina za prekinuto polijetanje (RTODRH) nije veća od raspoložive duljine za prekinuto polijetanje (RTODAH); i
 - (3) TODRH ne premašuje raspoloživu duljinu za polijetanje (TODAH).
 - (4) Bez obzira na navedeno pod (b)(3), TODRH može da premaši TODAH ako helikopter, s otkazom kritičnog motora utvrđenim na TDP, može pri nastavku polijetanja izbjeći sve prepreke do kraja TODRH vertikalnim rastojanjem od najmanje 10,7 m (35 ft).
- (c) Pri dokazivanju usklađenosti sa (a) i (b), uzimaju se u obzir odgovarajući parametri iz CAT.POL.H.105(d) na aerodromu ili operativnoj površini odlaska.
- (d) Dio polijetanja do TDP i uključujući TDP obavlja se sa površinom u vidokrugu, tako da se može izvesti prekinuto polijetanje.
- (e) Za polijetanje za koje se koristi rezervni postupak ili postupak bočnog prijelaza, s otkazom kritičnog motora utvrđenim na TDP ili prije TDP, sve prepreke koje se nalaze u rezervnom području ili u području bočnog prijelaza moraju se nadvisiti odgovarajućim rastojanjem.

CAT.POL.H.210 Putanja leta na polijetanju

- (a) Od kraja TODRH, sa otkazom kritičnog motora utvrđenim na TDP:
- (1) Masa na polijetanju mora biti takva da se putanjom leta na polijetanju osigurava vertikalno nadvisivanje svih prepreka koje se nalaze na putanji penjanja, za najmanje 10,7 m (35 ft) kod operacija prema VFR i $10,7 \text{ m (35 ft)} + 0,01 \times \text{rastojanje DR}$ kod operacija prema IFR. Samo se uvažavaju prepreke navedene u CAT.POL.H.110.
 - (2) Kod promjene smjera veće od 15° , mora se uzeti u obzir utjecaj bočnog nagiba na sposobnost helikoptera da ispunji zahtjeva za izbjegavanja prepreka. Ovaj se zaokret ne smije započeti prije dostizanja visine od 61 m (200 ft) iznad površine polijetanja, osim ako je to dio postupka odobrenog u AFM.
- (b) Pri dokazivanju usklađenosti sa navedenim pod (a), uzimaju se u obzir odgovarajući parametri iz CAT.POL.H.105(c) na aerodromu ili operativnoj površini odlaska.

CAT.POL.H.215 Otkaz kritičnog motora na ruti

- (a) Masa helikoptera i putanja leta na svim točkama duž rute, uz otkaz kritičnog motora i uz meteorološke uvjete očekivane za let, su takvi da omogućavaju usklađenost sa (1), (2) ili (3):
- (1) Ako se planira da se let u bilo kom trenutku obavlja tako da je površina van vidokruga, masa helikoptera omogućava brzinu penjanja najmanje 50 ft/minuti uz otkaz kritičnog motora, 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) sa obje strane predviđene putanje.
 - (2) Ako se planira da se let obavlja tako da površina nije u vidokrugu, putanja leta omogućava da helikopter nastavi let od visine krstarenja na visinu od 300 m (1 000 ft) iznad mjesta slijetanja, na kome se može izvesti slijetanje u skladu sa CAT.POL.H.220. Putanja leta nadvisuje vertikalno za najmanje 300 m (1 000 ft) ili 600 m (2 000 ft) u područjima planinskog terena, cjelokupni teren i prepreke duž rute unutar 9,3 km (5 NM) sa obje strane predviđene putanje. Mogu se koristiti tehnike poniranja tijekom leta.
 - (3) Ako se planira da se let obavlja u VMC tako da je površina u vidokrugu, putanja leta omogućava da helikopter nastavi let sa visine krstarenja na visinu 300 m (1 000 ft) iznad mjesta slijetanja, na kome se može izvesti slijetanje u skladu sa CAT.POL.H.220, a da se pri tome niti u jednom trenutku ne leti ispod odgovarajuće minimalne visine leta. Uvažavaju se prepreke unutar 900 m sa obje strane rute.
- (b) Pri dokazivanju usklađenosti sa navedenim pod (a)(2) ili (a)(3):
- (1) pretpostavlja se da će kritični motor otkazati na najkritičnijoj točki duž rute;
 - (2) uzimaju se u obzir efekti vjetera 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 zahtjevanim rezervama goriva i uporabom sigurnosnog postupka; i
 - (4) izbacivanje goriva tijekom leta ne planira se na visini ispod 1 000 m iznad terena.
- (c) Ako navigacijska preciznost ne može da se postigne za 95% ukupnog vremena letenja, širina granica pod (a)(1) i (a)(2) povećava se na 18,5 km (10 NM).

CAT.POL.H.220 Slijetanje

- (a) Masa helikoptera na slijetanju u procijenjeno vrijeme slijetanja ne smije biti veća od maksimalne mase navedene u AFM za postupak koji će se upotrijebiti.
- (b) U slučaju otkaza kritičnog motora uočenog na bilo kojoj točki prije točke odluke za slijetanje (LDP) ili na toj točki, može se ili sletjeti i zaustaviti unutar FATO, ili izvesti prekinuto slijetanje i nadvisiti sve prepreke na putanji leta vertikalnom marginom od 10,7 m (35 ft). U obzir se uzimaju samo prepreke navedene u CAT.POL.H.110.
- (c) U slučaju otkaza kritičnog motora, uočenog na bilo kojoj točki prije točke odluke za slijetanje (LDP) ili na toj točki, moguće je:
- (1) nadvisivanje svih prepreka na prilaznoj putanji; i
 - (2) slijetanje i zaustavljanje na FATO.
- (d) Pri dokazivanju usklađenosti sa navedenim pod (a) do (c), uzimaju se u obzir odgovarajući parametri iz CAT.POL.H.105(c) za procijenjeno vrijeme slijetanja na određeni aerodrom ili operativnu površinu, ili na bilo koji alternativni aerodrom ili operativnu površinu, ako se zahtijevaju.
- (e) Dio slijetanja od LDP do dodira s tlom obavlja se tako da je površina u vidokrugu.

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 performansi klase 2, bez ispunjavanja zahtjeva iz CAT.POL.H.310(b) ili CAT.POL.H.325(b), pod uvjetom da su ispunjeni svi sljedeći zahtjevi:
- (1) PIS je bio u uporabi prije 1. srpnja 2002;
 - (2) veličina PIS ili sredina u kojoj se nalaze prepreke ne dopuštaju ispunjavanje zahtjeva za operaciju u performansi klase 1;
 - (3) operacija se obavlja helikopterom čiji je MOPSC šest ili manje;
 - (4) operator ispunjava zahtjeve iz CAT.POL.H.305(b)(2) i (b)(3);
 - (5) masa helikoptera ne premašuje maksimalnu masu navedenu u AFM za gradijent penjanja od 8% u mirnom zraku pri odgovarajućoj sigurnoj brzini polijetanja (VTOSS), s kritičnim motorom van pogona, dok preostali motori rade odgovarajućom nominalnom snagom; i
 - (6) operator je za operaciju dobio prethodno odobrenje od nadležnog organa. Prije nego što se takve operacije počnu obavljati u drugoj državi članici, operator mora dobiti odobrenje od nadležnog organa te države.
- (b) U operativnom priručniku treba utvrditi postupke specifične za pojedino mjesto, kako bi se smanjio period tijekom kog bi postojala opasnost za osobe u helikopteru i za osobe na površini, u slučaju otkaza motora tijekom polijetanja i slijetanja.
- (c) Operativni priručnik za svaki PIS sadrži: dijagram ili označenu fotografiju, na kojima su prikazani glavni aspekti, dimenzije, neusklađenosti sa zahtjevima performanse klase 1, glavne opasnosti i plan za nepredviđene situacije u slučaju incidenta.

**POGLAVLJE 3
Performanse klase 2****CAT.POL.H.300 Općenito**

Helikopteri koji izvode operacije performanse klase 2, certificiraju se u kategoriju A ili odgovarajuću kategoriju, prema odluci Agencije.

CAT.POL.H.305 Operacije bez mogućnosti sigurnog prinudnog slijetanja

- (a) Operacije bez mogućnosti sigurnog prinudnog slijetanja tijekom faza polijetanja i slijetanja obavljaju se samo ako je nadležni organ operatoru dao odobrenje.
- (b) Za dobijanje i održavanje takvog odobrenja, operator mora:
 - (1) izvršiti procjenu rizika, navodeći:
 - (i) tip 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 polijetanja i slijetanja u operativni priručnik, ako oni već ne postoje u AFM;
 - (iv) odrediti obuku za letačku posadu; i
 - (v) osigurati sustav za izvješćivanje proizvođača o slučajevima gubitka snage, zaustavljanja motora ili otkaza motora;
- (3) provesti sustav za praćenje uporabe (UMS).

CAT.POL.H.310 Polijetanje

- (a) Masa na polijetanju ne prelazi najveću dopuštenu masu na polijetanju za brzinu penjanja 150 ft/min na 300 m (1 000 ft) iznad razine aerodroma ili operativne površine, sa otkazom kritičnog motora, dok preostali motori rade odgovarajućom nominalnom snagom.
- (b) Za operacije osim onih navedenih u CAT.POL.H.305, polijetanje se može izvesti tako da se sigurno prinudno slijetanje može izvesti do točke od koje je moguće siguran nastavak leta.
- (c) Za operacije u skladu sa CAT.POL.H.305, osim zahtjeva navedenih pod (a):
 - (1) masa pri polijetanju ne prelazi najveću masu navedenu u AFM za lebdjenje 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 veći od 19; ili
 - (ii) bilo kojim helikopterom koji leti s helikopterske platforme smještene u neprijateljskom okruženju, za masu pri polijetanju, uzima se u obzir: postupak; slijetanje van ivice platforme i poniranje prilagođeno visini platforme, pri čemu je(su) kritični motor(i) neispravan, a preostali motori rade odgovarajućom nominalnom snagom.
- (d) Pri dokazivanju usklađenosti sa navedenim pod (a) do (c), uzimaju se u obzir odgovarajući parametri iz CAT.POL.H.105(c) na točki odlaska.
- (e) Onaj dio polijetanja, koji se obavlja prije ispunjavanja zahtjeva iz CAT.POL.H.315, obavlja se u vidokrugu površine.

CAT.POL.H.315 Putanja leta na polijetanju

Od određene točke nakon polijetanja (DPATO), ili alternativno, najkasnije na 200 ft iznad površine polijetanja, sa otkazom kritičnog motora, ispunjeni su zahtjevi iz CAT.POL.H.210(a)(1), (a)(2) i (b).

CAT.POL.H.320 Otkaz kritičnog motora na ruti

Zahtjev iz CAT.POL.H.215 je ispunjen.

CAT.POL.H.325 Slijetanje

- (a) Masa na slijetanju u procijenjeno vrijeme slijetanja ne smije biti veća od maksimalne mase određene za brzinu penjanja od 150 ft/min na 300 m (1 000 ft) iznad razine aerodroma ili operativne površine sa otkazom kritičnog motora i preostalim motorom (-ima) koji rade odgovarajućom nominalnom snagom.
 - (b) Ako kritični motor otkáže na bilo kojoj točki pristupne putanje:
 - (1) može se izvesti prekinuto slijetanje u skladu sa CAT.POL.H.315; ili
 - (2) za operacije, osim onih određenih u CAT.POL.H.305, helikopter može izvesti sigurno prinudno slijetanje.
 - (c) Za operacije u skladu sa CAT.POL.H.305, pored zahtjeva navedenih pod (a):
 - (1) masa na slijetanju ne prelazi najveću masu navedenu u AFM za lebdjenje AEO OGE, u mirnom zraku, pri čemu svi motori rade odgovarajućom nominalnom snagom; ili
 - (2) za operacije koje se obavljaju na helikopterskoj platformi:
 - (i) helikopterom čiji je MOPSC veći od 19; ili
 - (ii) bilo kojim helikopterom kojim se obavlja operacija na helikopterskoj platformi smještenu u neprijateljskom okruženju;
- za masu na slijetanju, uzima se u obzir postupak i poniranje prilagođeno visini platforme, sa otkazom kritičnog motora, a preostali motor(i) radi(-e) odgovarajućom nominalnom snagom.
- (d) Pri dokazivanju usklađenosti sa navedenim od (a) do (c), uzimaju se u obzir odgovarajući parametri iz CAT.POL.H.105(c) na određenoj aerodromu ili bilo kom alternativnom aerodromu, ako se zahtijeva.
 - (e) Onaj dio slijetanja koji se obavlja nakon ispunjavanja zahtjeva pod (b)(1) obavlja se sa površinom u vidokrugu.

POGLAVLJE 4**Performanse klase 3****CAT.POL.H.400 Općenito**

- (a) Helikopteri kojima se izvode operacije u performansi klase 3, certificiraju se u kategoriju A ili odgovarajuću kategoriju, prema odluci Agencije, ili kategoriju B.
- (b) Operacije se obavljaju samo u okruženju koje nije opasno, osim:
 - (1) kada se operacije obavljaju u skladu sa CAT.POL.H.420, ili
 - (2) za fazu polijetanja ili slijetanja, kada se operacije obavljaju u skladu sa navedenim pod (c).
- (c) Pod uvjetom da je operator odobren u skladu sa CAT.POL.H.305, mogu se obavljati operacije na aerodromu ili operativnoj površini smještenim izvan gusto naseljenog opasnog okruženja ili s tih aerodroma ili operativnih površina, bez mogućnosti sigurnog prinudnog slijetanja:
 - (1) tijekom polijetanja, prije dostizanja Vy (brzina za najbolju brzinu penjanja) ili 200 ft iznad površine polijetanja; ili
 - (2) tijekom slijetanja, ispod 200 ft iznad površine za slijetanje.
- (d) Operacije se ne obavljaju:
 - (1) ako površina nije u vidokrugu;
 - (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 na polijetanju je manja od:
 - (1) MCTOM; ili

- (2) najveća dopuštena masa na polijetanju navedena za lebdenje pod utjecajem blizine zemlje, pri čemu svi motori rade na snagu podešenu za polijetanje, ili ako su uvjeti takvi da nije vjerojatno da će se uspostaviti lebdenje pod utjecajem blizine zemlje, masa pri polijetanju navedena za lebdenje bez utjecaja blizine zemlje pri čemu svi motori rade na snagu podešenu za polijetanje.
- (b) Osim kako je predviđeno u CAT.POL.H.400(b), u slučaju otkaza motora helikopter mora moći izvesti sigurno prinudno slijetanje.

CAT.POL.H.410 Na ruti

- (a) Helikopter mora moći, sa svim motorima u radu podešenim na maksimalnu stalnu snagu, nastaviti let duž svoje predviđene rute ili do planiranog preusmjerenja, a da pri tom niti na jednoj točki ne leti ispod odgovarajuće minimalne visine leta.
- (b) Osim kako je predviđeno u CAT.POL.H.420, u slučaju otkaza motora helikopter mora moći izvesti sigurno prinudno slijetanje.

CAT.POL.H.415 Slijetanje

- (a) Masa helikoptera na slijetanju u očekivano vrijeme slijetanja je manja od:
- (1) najveće certificirane mase na slijetanju; ili
 - (2) najveće dopuštene mase na slijetanju navedene za lebdenje pod utjecajem blizine zemlje, pri čemu svi motori rade na snagu podešenu za polijetanje, ili ako su uvjeti takvi da nije vjerojatno da će se uspostaviti lebdenje pod utjecajem blizine zemlje, masa na slijetanju navedena za lebdenje bez utjecaja blizine zemlje pri čemu svi motori rade na snagu podešenu za polijetanje.
- (b) Osim kako je predviđeno u CAT.POL.H.400(b), u slučaju otkaza motora helikopter mora moći izvesti sigurno prinudno slijetanje.

CAT.POL.H.420 Operacije helikoptera iznad opasnog okruženja van gusto naseljenog područja

- (a) Operacije iznad opasnog okruženja van gusto naseljenog područja bez mogućnosti sigurnog prinudnog slijetanja turbinskim helikopterima, čiji je MOPSC šest ili manje, obavljaju se samo ako je operator dobio odobrenje nadležnog organa, izdato na osnovu procjene sigurnosnog rizika koju je izveo operator. Prije nego što se takve operacije počnu obavljati u drugoj državi članici, operator mora dobiti odobrenje nadležnog organa te države.
- (b) Za dobijanje 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 osnovu odobrenja HEMS;
 - (3) mora dokazati da ograničenja helikoptera ili druge opravdavajuće okolnosti onemogućavaju uporabu odgovarajućih kriterija performanse; i
 - (4) mora biti odobren u skladu sa CAT.POL.H.305(b).
- (c) Bez obzira na CAT.IDE.H.240, ovakve operacije se mogu obavljati bez dodatne opreme za kisik, pod uvjetom da se kabina ne nalazi duže od 30 minuta na apsolutnoj visini iznad 10 000 ft i da nikad ne premašuje visinu po tlaku od 13 000 ft.

ODJELJAK 3 Masa i ravnoteža POGLAVLJE 1

Zrakoplov na motorni pogon

CAT.POL.MAB.100 Masa i ravnoteža, opterećenje

- (a) Tijekom bilo koje faze operacije, opterećenje, masa i centar težišta (CG) zrakoplova u skladu su sa ograničenjima navedenim u AFM ili u operativnom priručniku, ako je on više ograničavajući.
- (b) Operator utvrđuje masu i centar težišta svakog zrakoplova stvarnim vaganjem prije početka njegove uporabe i nakon toga u razmacima od četiri godine, ako se koriste mase pojedinačnih zrakoplova, te devet godina, ako se koriste mase za flotu. Ukupni efekat izmjena i popravki na masu i ravnotežu uzimaju se u obzir i odgovarajuće se dokumentiraju. Zrakoplovi se ponovo vagaju, ako efekat izmjena na masu i ravnotežu nije točno poznat.
- (c) Vaganje obavlja proizvođač zrakoplova ili odobrena organizacija za održavanje.
- (d) Operator vaganjem ili uporabom standardnih masa utvrđuje masu svih operativnih dijelova i članova posade uključenih u suhu operativnu masu zrakoplova. Mora se odrediti utjecaj njihovog smještaja na CG zrakoplova.
- (e) Operator utvrđuje masu ukrcanog tereta, uključujući svaki balast, stvarnim vaganjem ili određujući masu ukrcanog tereta u skladu sa standardnim vrijednostima za masu putnika i prtljaga.
- (f) Osim standardnih vrijednosti za masu putnika i prijavljenog prtljaga, operator može upotrijebiti standardne vrijednosti mase i za druge terete, ako dokaže nadležnom organu da taj teret ima istu masu ili da su njihove mase unutar određenih dopuštenih odstupanja.
- (g) Operator utvrđuje masu napunjenog goriva na temelju stvarne gustoće ili, ako ona nije poznata, gustoće izračunate u skladu sa metodom navedenom u operativnom priručniku.
- (h) Operator osigurava:
- (1) da se utovar zrakoplova obavlja pod nadzorom kvalificiranog osoblja; i
 - (2) da je prometni teret u skladu sa podacima upotrijebljenim za izračunavanje mase i ravnoteže zrakoplova.
- (i) Operator ispunjava dodatna strukturna 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 navedene pod (a) do (i). Ovaj sustav mora obuhvatati sve vrste planiranih operacija.

CAT.POL.MAB.105 Podaci i dokumentacija o masi i ravnoteži

- (a) Operator prije svakog leta utvrđuje podatke i dokumentaciju o masi i ravnoteži, navodeći teret i njegov raspored. Dokumentacija o masi i ravnoteži omogućava vođi zrakoplova 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) oznaku, broj i datum leta;
 - (3) ime vode zrakoplova;
 - (4) ime osobe koja je pripremila dokument;
 - (5) suhu operativnu masu i odgovarajući CG zrakoplova;

- (i) za avione performanse klase B i za helikoptere, CG ne mora biti naveden u dokumentaciji o masi i ravnoteži ako je, na primjer, raspored tereta u skladu sa 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) sastav opterećenja uključujući putnike, prtljagu, teret i balast;
- (9) masu na polijetanju, masu na slijetanju i masu bez goriva;
- (10) primjenjive položaje CG zrakoplova; i
- (11) granične vrijednosti mase i CG.
- Navedene informacije su dostupne 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 uporabu.
- (b) Kada se podaci i dokumentacija o masi i ravnoteži izrađuju pomoću računalnog ssustava za masu i ravnotežu, operator:
- (1) provjerava integritet izlaznih podataka kako bi osigurao da su podaci u skladu s ograničenjima iz AFM; i
- (2) navodi upute i postupke za njegovu uporabu u operativnom priručniku.
- (c) Osoba koja nadzire ukrcavanje zrakoplova mora vlastoručnim potpisom ili na drugi odgovarajući način potvrditi da su teret i njegov raspored u skladu sa dokumentacijom o masi i ravnoteži, koja se daje vodi zrakoplova. Vođa zrakoplova 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 vođa zrakoplova 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 izradi nova dokumentacija o masi i ravnoteži, ako se taj najveći broj premaši.

PODDIO D

INSTRUMENTI, PODACI, OPREMA

ODJELjAK 1

Avioni

CAT.IDE.A.100 Instrumenti i oprema – općenito

- (a) Instrumenti i oprema, koji se zahtijevaju ovim poddijelom, odobravaju se u skladu sa primjenjivim zahtjevima za plovidbenost, osim sljedećeg:
- (1) rezervni osigurači;
- (2) prenosive ručne 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 signalizaciju;
- (9) sidra za more i oprema za privezivanje; i
- (10) uređaji za sigurnosno vezivanje djece.
- (c) Instrumenti i oprema koji nisu zahtijevani ovim aneksom (Dio-CAT), kao i sva druga oprema koja nije zahtijevana

ovim pravilnikom, ali se nalazi u zrakoplovu, usklađeni su sa sljedećim zahtjevima:

- (1) članovi letačke posade ne smiju informacije dobijene iz tih instrumenata, opreme ili pribora upotrebljavati za ispunjavanje zahtjeva iz Aneksa kojim se definiraju Bitni zahtjevi za plovidbenost propisa kojim se utvrđuje kontinuirana plovidbenost zrakoplova i zrakoplovnih proizvoda, dijelova i uređaja i o odobravanju organizacija i osoblja koje se bave ovim poslovima ili navedenim u CAT.IDE.A.330, CAT.IDE.A.335, CAT.IDE.A.340 i CAT.IDE.A.345 ovog aneksa;
- (2) instrumenti i oprema ne smiju utjecati na plovidbenost aviona, čak ni u slučaju kvarova ili greške u radu.
- (d) Ako opremu koristi jedan član letačke posade na svom mjestu tijekom leta, ona mora biti spremna za uporabu s tog mjesta. Kada je potrebno da jedan element opreme koristi više članova letačke posade, on mora biti postavljen tako da je spreman za uporabu s bilo kojim mjestu na kom se zahtijeva njegova uporaba.
- (d) Oni instrumenti, koje koristi bilo koji član letačke posade, moraju biti postavljeni tako da član letačke posade može lako vidjeti pokazatelje sa svog mjesta s najmanjim mogućim pomicanjem s mjesta i pravca gledanja koje uobičajeno zauzima kada gleda naprijed u smjeru putanje leta.
- (e) Sva zahtijevana oprema u slučaju opasnosti mora biti lako dostupna za trenutnu uporabu.

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 leti u skladu sa MEL operatora; ili
- (b) operator ima odobrenje nadležnog organa za upravljanje avionom u okviru ograničenja glavne liste minimalne opreme (MMEL) u skladu sa ORO.MLR.105(j) Aneksa III ovog pravilnika.

CAT.IDE.A.110 Rezervni električni osigurači

- (a) Avioni su opremljeni rezervnim električnim osiguračima onih jačina potrebnih za potpunu zaštitu električnog kruga, za zamjenu onih osigurača čija je zamjena dozvoljena tijekom leta.
- (b) Broj rezervnih osigurača koje je potrebno nositi je veći od:
- (1) 10% od broja osigurača svake jačine; ili
- (2) tri osigurača za svaku jačinu.

CAT.IDE.A.115 Operativna svjetla

- (a) Avioni kojim se leti danju, opremljeni su:
- (1) sustavom svjetala za izbjegavanje sudara;
- (2) rasvjetom koja se napaja iz električnog sustava aviona kako bi se osiguralo odgovarajuće osvjetljavanje svih instrumenata i opreme, bitnih za sigurno letenje aviona;
- (3) rasvjetom koja se napaja iz električnog sustava aviona kako bi se osiguralo osvjetljenje putničkih kabina; i
- (4) ručnom prenosivom svjetiljkom za svakog zahtijevanog člana posade, koja je lako dostupna sa mjesta na kome se sjedi.
- (b) Avioni kojim se leti noću, dodatno su opremljeni:
- (1) navigacijskim/pozicionim svjetlima;
- (2) sa dva svjetla za slijetanje ili jednim svjetlom koje se napaja iz dva odvojena električna izvora; i
- (3) svjetlima koja su u skladu sa međunarodnim propisima za sprečavanje sudara na moru, ako se avionom leti kao hidroavionom.

CAT.IDE.A.120 Oprema za čišćenje vjetrobranskog stakla

Avioni sa MCTOM većom od 5 700 kg opremljeni su na svakom pilotskom mjestu sredstvom pomoću kojeg se tijekom padavina dio vjetrobranskog stakla održava čistim.

CAT.IDE.A.125 Dnevne operacije prema VFR - instrumenti za letenje i navigaciju i pripadajuća oprema

(a) Avioni kojim se leti danju prema VFR, opremljeni su sljedećom opremom, koja je dostupna na pilotskom mjestu:

- (1) Uređaji za mjerenje i prikaz:
 - (i) magnetnog pravca;
 - (ii) vremena u satima, minutama i sekundama;
 - (iii) barometarske visine;
 - (iv) indicirane zračne brzine;
 - (v) vertikalne brzine;
 - (vi) zaokreta i klizanja;
 - (vii) uzdužnog položaja;
 - (viii) smjera;
 - (ix) vanjske temperature zraka; i
 - (x) Mahovog broja, kada god su ograničenja brzine izražena Mahovim brojem.
- (2) Uređaj koji pokazuje kada zahtijevani instrumenti za letenje nisu odgovarajuće napajani električnom energijom.

(b) Kada god su za operaciju potrebna dva pilota, drugom pilotu su na raspolaganju posebni uređaji za pokazivanje sljedećeg:

- (1) barometarske visine;
- (2) indicirane zračne brzine;
- (3) vertikalne brzine;
- (4) zaokreta i klizanja;
- (5) uzdužnog položaja; i
- (6) smjera.

(c) Uređaj za sprečavanje greške u radu sustava za pokazivanje zračne brzine usljed kondenzacije ili zaleđivanja, dostupan je za:

- (1) avione s MCTOM većom od 5 700 kg ili MOPSC većim od devet; i
- (2) avione za koje je pojedinačno uvjerenje o plovidbenosti (CofA) prvi put izdato 1. travnja 1999. godine ili kasnije.

(d) Jednomotorni avioni za koje je pojedinačno CofA izdato prije 22. svibnja 1995. godine, izuzimaju se od zahtjeva navedenih pod (a)(1)(vi), (a)(1)(vii), (a)(1)(viii) i (a)(1)(ix) ako bi za postizanje usklađenosti bila potrebna naknadna ugradnja opreme.

CAT.IDE.A.130 Operacije prema IFR ili noću – instrumenti za letenje i navigaciju i pripadajuća oprema

Avioni kojima se leti prema VFR noću ili prema IFR, opremljeni su sljedećom opremom, koja je dostupna na pilotskom mjestu:

- (a) Uređajima za mjerenje i prikaz:
 - (1) magnetnog pravca;
 - (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) Mahovog broja, kada god su ograničenja brzine izražena Mahovim brojem.
- (b) Sa dva uređaja za mjerenje i pokazivanje barometarske visine.

(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 pod (a)(3) i (h)(2), usljed kondenzacije ili zaleđivanja.

(e) Sredstvom za obavještanje letačke posade o kvaru uređaja koji se zahtijeva pod (d), za avione:

- (1) za koje je pojedinačno uvjerenje o plovidbenosti (CofA) izdato 1. travnja 1998. godine ili kasnije; ili
- (2) za koje je pojedinačno CofA izdato prije 1. travnja 1998. godine, čiji je MCTOM veća od 5 700 kg i MOPSC veći od devet.

(f) Sa dva neovisna sustava za statički tlak, osim za elisne avione čiji je MCTOM 5 700 kg ili manje.

(g) Jednim sustvom za statički tlak i jednim alternativnim izvorom statičkog tlaka za elisne avione čiji je MCTOM 5 700 kg ili manje.

(h) Kada god su za operaciju potrebna dva pilota, za drugog pilota posebnim uređajima za pokazivanje:

- (1) barometarske visine;
- (2) indicirane zračne brzine;
- (3) vertikalne brzine;
- (4) zaokreta i klizanja;
- (5) uzdužnog položaja; i
- (6) stabiliziranog smjera.

(i) Za avione sa MCTOM većom od 5 700 kg ili sa MOPSC većim od devet, dodatnim uređajem za mjerenje i pokazivanje uzdužnog položaja, koji se može upotrebljavati sa bilo kog pilotskog mjesta, i koji:

- (1) se neprekidno napaja tijekom uobičajene operacije i koji se, nakon potpunog kvara uobičajenog sustava za opskrbom električnom energijom, napaja iz izvora koji je neovisan od uobičajenog sustava za opskrbom 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 slučajevima opasnosti i operativne postupke;

- (3) radi neovisno od bilo kog drugog uređaja za mjerenje i pokazivanje uzdužnog položaja;

- (4) uključuje se automatski nakon potpunog kvara uobičajenog sustava za opskrbljivanje električnom energijom;

- (5) osvijetljen je na odgovarajući način tijekom svih faza operacije, osim za avione čija je MCTOM 5 700 kg ili manja, koji su 1. travnja 1995. godine već bili registrirani u državi članici i koji su opremljeni pomoćnim pokazivačem uzdužnog položaja na lijevoj strani ploče sa instrumentima;

- (6) omogućava da je letačkoj posadi potpuno jasno kada se dodatni uređaj za pokazivanje uzdužnog položaja napaja iz izvora energije u slučaju opasnosti; i

- (7) kada pomoćni uređaj za pokazivanje uzdužnog položaja ima sopstveno namjensko napajanje energijom, sadrži dodatni pokazatelj, bilo na samom instrumentu ili na instrument tabli, koji pokazuje kada se koristi to napajanje.

(j) držačem karte, koji se nalazi na mjestu na kom se karta može lako očitati i na kom se ona može osvijetliti za noćne letove.

CAT.IDE.A.135 Dodatna oprema za operacije sa jednim pilotom prema IFR

Avioni kojima se obavljaju operacije prema IFR sa jednim pilotom, opremljeni su autopilotom koji, kao minimum, zadržava visinu i smjer letenja.

CAT.IDE.A.140 Sustav za upozoravanje na visinu

- (a) Sljedeći avioni su opremljeni sustavom za upozoravanje na visinu:
- (1) avioni na turboelisi pogon s MCTOM većom od 5 700 kg ili s MOPSC većim od devet; i
 - (2) avioni sa turbomlaznim motorima.
- (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 navedeno pod (a), avioni čija je MCTOM 5 700 kg ili manja, s MOPSC većim od devet, za koje je pojedinačno uvjerenje o plovidbenosti prvi put izdato prije 1. travnja 1972. godine i koji su 1. travnja 1995. godine 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 blizinu terena/tla (TAWS)

- (a) Avioni sa motorom na turbinski pogon sa MCTOM većom od 5 700 kg ili MOPSC većim od devet, opremljeni su TAWS koji ispunjava zahtjeve za opremu klase A, kako je navedeno u prihvatljivom standardu.
- (b) Avioni sa klipnim motorima s MCTOM većom od 5 700 kg ili MOPSC većim od devet, opremljeni su TAWS koji ispunjava zahtjeve za opremu klase B, kako je navedeno u prihvatljivom standardu.
- (c) Avioni sa motorom na turbinski pogon za koje je uvjerenje o plovidbenosti (CofA) prvi put izdato nakon 1. siječnja 2019. godine, a MCTOM im je 5 700 kg ili manja i MOPSC od šest do devet, opremljeni su TAWS koji ispunjava zahtjeve za opremu klase B, kako je navedeno u prihvatljivom standardu.

CAT.IDE.A.155 Sustav za izbjegavanje sudara aviona u zraku (ACAS)

Osim ako je drugačije predviđeno propisom kojim se utvrđuje postupak izbjegavanja sudara u letu, avioni sa motorom na turbinski pogon sa MCTOM većom od 5 700 kg ili MOPSC većim od 19, moraju biti opremljeni sustavom ACAS II.

CAT.IDE.A.160 Zrakoplovna oprema za otkrivanje vremenskih uvjeta

Sljedeći zrakoplovi su opremljeni zrakoplovnom opremom za otkrivanje vremenskih uvjeta kada se njima leti noću ili u IMC u područjima u kojim se duž rute može očekivati oluja sa grmljavinom ili drugi opasni vremenski uvjeti, za koje se smatra da se mogu otkriti zrakoplovnom opremom za otkrivanje vremenskih uvjeta:

- (1) avioni sa kabinom pod tlakom;
- (2) avioni sa kabinom koja nije pod tlakom, sa MCTOM većom od 5 700 kg; i
- (3) avioni sa kabinom koja nije pod tlakom, sa MOPSC većom od devet.

CAT.IDE.A.165 Dodatna oprema za noćne operacije u uvjetima zaledivanja

- (a) Avioni koji lete noću u očekivanim ili stvarnim uvjetima zaledivanja, opremljeni su uređajem za osvjetljavanje ili otkrivanje naslaga leda.

- (b) Uređaj za osvjetljavanje naslaga leda ne smije uzrokovati blještanje ili odsjaj koji bi onemogućili članove posade u obavljanju njihovih dužnosti.

CAT.IDE.A.170 Sustav interfona za letačku posadu

Avioni sa više od jednog člana letačke posade opremljeni su sustavom interfona za letačku posadu, uključujući komplete slušalice i mikrofona za sve članove letačke posade.

CAT.IDE.A.175 Sustav interfona za članove posade

Avioni sa MCTOM većom od 15 000 kg, ili s MOPSC većim od 19, opremljeni su sustavom interfona za članove posade, osim aviona za koje je prvo pojedinačno CofA bilo izdato prije 1. travnja 1965. godine i koji su 1. travnja 1995. godine već bili registrirani u državi članici.

CAT.IDE.A.180 Sustav za obavješćavanje putnika

Avioni sa MOPSC većom od 19 opremljeni su sustavom za obavješćavanje putnika.

CAT.IDE.A.185 Uređaj za snimanje zvuka u pilotskoj kabini

- (a) Uređajem za snimanje zvuka u pilotskoj kabini (CVR) opremljeni su sljedeći avioni:
- (1) avioni sa MCTOM većom od 5 700 kg; i
 - (2) višemotorni turbinski avioni s MCTOM 5 700 kg ili manjom, s MOPSC većim od devet, za koje je pojedinačno CofA prvi put izdato 1. siječnja 1990. godine ili kasnije;
- (b) Do 31. prosinca 2018. godine CVR ima mogućnost zadržavanja podatka snimljenih tijekom najmanje:
- (1) dva posljednja sata, u slučaju aviona navedenih pod (a)(1), kada je pojedinačno CofA bilo izdato 1. travnja 1998. godine ili kasnije;
 - (2) posljednjih 30 minuta za avione navedene pod (a)(1), kada je pojedinačno CofA bilo izdato prije 1. travnja 1998. godine; ili
 - (3) posljednjih 30 minuta u slučaju aviona navedenih pod (a)(2).
- (c) Najkasnije od 1. siječnja 2019. godine CVR ima mogućnost zadržavanja podataka snimljenih tijekom najmanje:
- (1) posljednjih 25 sati za avione čija je MCTOM veća od 27 000 kg i za koje je pojedinačno CofA prvi put izdato 1. siječnja 2022. godine, ili
 - (2) posljednja dva sata u svim drugim slučajevima.
- (d) Najkasnije od 1. siječnja 2019. godine CVR snima na druge medije osim na magnetnoj traci ili magnetnoj žici.
- (e) CVR snima uz navođenje vremena:
- (1) glasovnu komunikaciju poslatu ili primljenu u kabini letačke posade putem radio veze,
 - (2) glasovnu komunikaciju između članova letačke posade uporabom interfonskog sustava i sustava za obavješćavanje putnika, ako su ugrađeni.
 - (3) zvukove iz kabine letačke posade, uključujući, bez prekidanja:
 - (i) za avione za koje je pojedinačno CofA bilo prvi put izdato 1. travnja 1998. godine ili kasnije, zvučne signale primljene iz svakog mikrofona na ručici i svakog mikrofona u maski, koji su u uporabi;
 - (ii) za avione navedene pod (a)(2) za koje je pojedinačno CofA bilo prvi put izdato prije 1. travnja 1998. godine, zvučne signale primljene iz svakog mikrofona na ručici i svakog mikrofona u maski, ako je moguće; i
 - (4) glasovne ili zvučne signale kojima se identificiraju pomoćna sredstva za navigaciju ili prilaz, koji se šalju u slušalice ili zvučnik.

- (f) CVR počinje snimati prije nego što se avion počne kretati na sopstveni pogon i nastavlja snimati do kraja leta kada se zrakoplov više ne može kretati na sopstveni pogon. Osim toga, u slučaju aviona za koje je pojedinačno CofA bilo izdato 1. travnja 1998. godine ili kasnije, CVR počinje automatski snimati prije nego što se avion počne kretati na svoj pogon i nastavlja snimati do kraja leta kada se zrakoplov više ne može kretati na sopstveni pogon.
- (g) Pored zahtjeva navedenih pod (f), u ovisnosti od mogućnosti napajanja električnom energijom, 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, u slučaju:
- (1) aviona navedenih pod (a)(1) za koje je pojedinačno CofA izdato 1. travnja 1998. godine ili kasnije; ili
 - (2) aviona navedenih pod (a)(2).
- (h) ako se CVR ne može odvojiti, CVR ima uređaj koji pomaže pri njegovom pronalaženju u vodi. Najkasnije do 16. lipnja 2018. godine podvodni prijenos sa ovog uređaja ima mogućnost trajanja najmanje 90 dana. Ako se CVR može odvojiti, on ima automatski predajnik za lociranje u slučajevima opasnosti (ELT).
- (i) Avioni sa MCTOM većom od 27 000 kg kojima je pojedinačno CofA prvi put izdato 5. rujna 2022. godine ili kasnije opremljeni su zamjenskim izvorom energije na koji se CVR i neusmjereni mikrofoni u pilotskoj kabini automatski preusmjeravaju u slučaju potpunog prekida napajanja CVR.

CAT.IDE.A.190 Uređaji za snimanje podataka o letu

- (a) Sljedeći avioni opremljeni su uređajem za snimanje podataka o letu (FDR), koji koristi digitalnu metodu snimanja i čuvanje podataka i za koji je dostupna metoda brzog preuzimanja tih podataka sa medija na kojem su sačuvani:
- (1) avioni sa MCTOM većom od 5 700 kg za koje je pojedinačno CofA prvi put izdato 1. lipnja 1990. godine ili kasnije;
 - (2) turbinski avioni sa MCTOM većom od 5 700 kg za koje je pojedinačno CofA prvi put izdato prije 1. lipnja 1990; i
 - (3) višemotorni turbinski avioni sa MCTOM 5 700 kg ili manjom, s MOPSC većim od devet, za koje je pojedinačno CofA prvi put izdato 1. travnja 1998. godine ili kasnije.
- (b) FDR snima:
- (1) vrijeme, visinu, zračnu brzinu, normalno ubrzanje i smjer, i ima mogućnost zadržavanja podataka snimljenih tijekom najmanje prethodnih 25 sati, za avione navedene pod (a)(2) sa MCTOM manjom 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 navedene pod (a)(1) sa MCTOM manjom od 27 000 kg, za koje je pojedinačno CofA prvi put izdato prije 1. siječnja 2016. godine;
 - (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 navedene pod (a)(1) i (a)(2) s MCTOM većom od 27 000 kg, za koje je pojedinačno CofA prvi put izdatoprije 1. siječnja 2016. godine;

- (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 navedenih pod (a)(3) za koje je pojedinačno CofA prvi put izdato prije 1. siječnja 2016. godine; 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 navedene pod (a)(1) i (a)(3), za koje je pojedinačno CofA prvi put izdato 1. siječnja 2016. godine ili kasnije.
- (c) Podaci se dobijaju iz izvora u avionu koji omogućavaju točnu korelaciju sa 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 sopstveni pogon. Osim toga, u slučaju aviona za koje je pojedinačno CofA izdato 1. travnja 1998. godine 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.
- (e) ako se FDR ne može odvojiti, FDR mora imati uređaj koji pomaže pri njegovom pronalaženju u vodi. Najkasnije do 16. juna 2018. godine, prijenos sa ovog uređaja ispod površine vode mora trajati najmanje 90 dana. Ako se FDR može odvojiti, on mora imati automatski predajnik za lociranje u slučajevima opasnosti.

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

- (a) Avioni sa motorom na turbinski pogon čija je MCTOM 2 250 kg ili više i avioni sa MOPSC većim od 9 opremljeni su uređajem za snimanje leta ako su ispunjeni svi sljedeći uvjeti:
- (1) nisu u okviru CAT.IDE.A.190(a);
 - (2) pojedinačno CofA prvi put je izdato 5. rujna 2022. godine ili kasnije.
- (b) Uređaj za snimanje leta bilježi, putem podataka o letu ili slikama, podatke koji su dovoljni za određivanje putanje leta i brzine zrakoplova.
- (c) U uređaju za snimanje leta čuvaju se podaci o letu i slike prikupljeni tijekom najmanje posljednjih pet sati.
- (d) Uređaj za snimanje leta počinje automatski snimati prije nego što se avion može započeti kretati na sopstveni pogon, a snimati automatski prestaje nakon što se avion više ne može kretati na sopstveni pogon.
- (e) Ako uređaj za snimanje leta snima slike ili zvuk u kabini letačke posade, tada se omogućava funkcija kojom može upravljati vođa zrakoplova i koja mijenja slike i zvučne zapise napravljene prije uključivanja te funkcije, tako da se ti snimci ne mogu preuzeti pomoću uobičajene tehnike ponovnog reproduciranja ili kopiranja.

CAT.IDE.A.195 Snimanje podataka sa veze za prijenos podataka

- (a) Avioni za koje je pojedinačno CofA prvi put izdato 8. travnja 2014. godine ili kasnije, koji imaju mogućnost komunikacije sa veze za prijenos podataka i koji su opremljeni CVR, snimaju pomoću uređaja za snimanje, kada je to primjenjivo, sljedeće:
- (1) poruke u okviru komunikacije sa veze za prijenos podataka, povezane komunikacijama s ATS, koje se šalju u avion i iz aviona, uključujući poruke koje se odnose na sljedeće aplikacije:
 - (i) uspostavljanje veze za prijenos podataka;

- (ii) komunikacija između kontrolora i pilota;
 - (iii) ciljani nadzor;
 - (iv) informiranje o letu;
 - (v) praćenje prijenosa podataka iz zrakoplova, koliko je to moguće obzirom na strukturu sustava,
 - (vi) operativne kontrolne podatke zrakoplova, koliko je to moguće obzirom na strukturu sustava,
 - (vii) grafički prikazi, koliko je to moguće obzirom na strukturu sustava;
- (2) informacije koje omogućavaju vezu sa bilo kojim povezanim zapisima u vezi sa komunikacijama sa veze za prijenos podataka i koje se čuvaju odvojeno od aviona; i
- (3) informacije o vremenu i prioritetu poruka unutar komunikacija sa veze za prijenos podataka, uzimajući u obzir strukturu sustava.
- (b) Uređaj za snimanje koristi digitalnu metodu snimanja i čuvanja podataka i informacija, te metodu pretraživanja tih podataka. Metoda snimanja omogućava da se podaci slažu sa podacima snimljenim na zemlji.
- (c) Uređaj za snimanje podataka ima mogućnost zadržavanja snimljenih podataka najmanje onoliko vremena kako je propisano u CAT.IDE.A.185 za CVR.
- (d) Ako se uređaj za snimanje ne može odvojiti, uređaj za snimanje mora imati uređaj koji pomaže pri njegovom pronalaženju u vodi. Najkasnije do 16. juna 2018. godine, prijenos sa ovog uređaja ispod površine vode mora trajati najmanje 90 dana. Ako se uređaj za snimanje može odvojiti, mora imati automatski predajnik za lociranje u slučajevima opasnosti.
- (e) Zahtjevi koji se primjenjuju na pokretanje i zaustavljanje uređaja za snimanje podataka sa veze za prijenos podatka jednaki su zahtjevima koji se primjenjuju na pokretanje i zaustavljanje uređaja za snimanje zvuka u pilotskoj kabini (CVR) iz CAT.IDE.A.185.

CAT.IDE.A.200 Kombinirani uređaj za snimanje

Usklađenost sa zahtjevima u vezi sa CVR i FDR može se postići:

- (a) jednim kombiniranim uređajem za snimanje podataka o letu i zvuka u pilotskoj kabini, u slučaju aviona koji moraju biti opremljeni sa CVR ili FDR;
- (b) jednim kombiniranim uređajem za snimanje podataka o letu i zvuka u pilotskoj kabini, u slučaju aviona s MCTOM 5 700 kg ili manjom koji moraju biti opremljeni CVR i FDR; ili
- (c) sa dva kombinirana uređaja za snimanje podataka o letu i zvuka u pilotskoj kabini, u slučaju aviona s MCTOM većom od 5 700 kg koji moraju biti opremljeni sa CVR i FDR.

CAT.IDE.A.205 Sjedala, pojasevi za vezivanje, sustav za vezivanje i sigurnosni pojasevi za djecu

- (a) Avioni su opremljeni sa:
 - (1) sjedalom ili ležajem za svaku osobu u avionu starosnog uzrasta od 24 mjeseca ili više;
 - (2) pojasevom za vezivanje na svakom putničkom sjedalu i pojasevima za svaki ležaj, osim kako je navedeno pod (3);
 - (3) pojasevom za vezivanje sa sustavom za vezivanje gornjeg dijela trupa na svakom putničkom sjedalu i pojasevima za vezivanje na svakom ležaju, u slučaju aviona sa MCTOM manjom od 5 700 kg i sa MOPSC manjim od devet, kojima je pojedinačno CofA izdato na ili nakon 8. travnja 2015. godine;
 - (4) sigurnosnim pojasevima za djecu (CRD) za svaku osobu u avionu mlađu od 24 mjeseca;
 - (5) pojasevom za vezivanje sa sustavom za vezivanje gornjeg dijela trupa sa ugrađenim uređajem koji pri brzom

kočenju automatski zadržava gornji dio trupa osobe koja sjedi na tom sjedalu;

(i) na svakom sjedalu letačke posade i na svakom sjedalu koje se nalazi pored pilotskog sjedala;

(ii) na svakom sjedalu za promatrača smještenom u pilotskoj kabini;

(6) pojasevom za vezivanje sa sustavom za vezivanje gornjeg dijela trupa na svakom sjedalu za najmanji zahtijevani broj članova kabinske posade.

(b) Pojasevom za vezivanje sa sustavom za vezivanje gornjeg dijela trupa:

(1) ima jednu točku za otkopčavanje;

(2) na sjedalima za najmanji zahtijevani broj članova kabinske posade, uključuje dva kosa ramena pojasa i sigurnosni pojas koji se mogu upotrebljavati zasebno;

(3) na sjedalima letačke posade i na svakom sjedalu koje se nalazi pored sjedala pilota:

(i) dva kosa ramena pojasa i pojas za vezivanje koji se mogu upotrebljavati zasebno;

(ii) dijagonalni kosi rameni pojas i pojas za vezivanje koji se mogu upotrebljavati zasebno za sljedeće avione:

(A) avioni sa MCTOM koja je manja od 5 700 kg, a MOPSC manjim od devet i da su u skladu sa dinamičkim uvjetima prinudnog slijetanja koji su utvrđeni primjenjivim certifikacijskim zahtjevima,

(B) avioni sa MCTOM koja je manja od 5 700 kg, a MOPSC manjim od devet i nisu u skladu sa dinamičkim uvjetima prinudnog slijetanja koji su utvrđeni primjenjivim certifikacijskim zahtjevima i imaju pojedinačno CofA prvi put izdato prije 28. listopada 2014. godine, i

(C) avioni certificirani u skladu sa CS-VLA ili jednakim certifikacijskim zahtjevima i CS-LSA ili jednakim certifikacijskim zahtjevima.

CAT.IDE.A.210 Oznake za vezivanje pojaseva i zabranu pušenja

Avioni u kojim sva putnička sjedala nisu vidljiva sa sjedala letačke posade, opremljeni su uređajem kojim se svim putnicima i kabinskom osoblju pokazuje kada moraju vezati pojaseve za vezivanje i kada pušenje nije dopušteno.

CAT.IDE.A.215 Unutarnja vrata i zavjese

Avioni su opremljeni sa:

- (a) u slučaju aviona sa MOPSC većim od 19, vratima između putničke kabine i pilotske kabine sa natpisom "samo za posadu" i sa mehanizmom za zaključavanje, kako bi se spriječilo da ih putnici otvaraju bez dopuštenja člana letačke posade;
- (b) lako dostupnim mehanizmom za otvaranje svih vrata koja razdvajaju putničku kabinu od nekog drugog odjeljka u kom se nalaze izlazi za slučaj opasnosti;
- (c) mehanizmom za zadržavanje u otvorenom položaju bilo kojih vrata ili zastora, koji razdvajaju putničku kabinu od drugih prostora kojim se mora pristupiti kako bi se došlo do bilo kog potrebnog izlaza u slučaju opasnosti sa svakog putničkog sjedala;
- (d) natpisom na svim unutarnjim vratima ili pored svake zavjese kroz koje se prilazi izlazu u slučaju opasnosti namijenjenom za putnike, a koja ukazuje da ta vrata ili zavjese moraju biti otvoreni tijekom polijetanja i slijetanja, i

- (e) uređajem za svakog člana posade, za otključavanje svih vrata koja su uobičajeno dostupna putnicima i koja putnici mogu zaključati.

CAT.IDE.A.220 Komplet za prvu pomoć

- (a) Avioni su opremljeni kompletima za prvu pomoć, u skladu sa Tablicom 1.

Tablica 1.

Broj potrebnih kompleta za prvu pomoć

Broj ugrađenih putničkih sjedala	Broj potrebnih kompleta za prvu pomoć
0 - 100	1
101 - 200	2
201 - 300	3
301 - 400	4
401 - 500	5
501 ili više	6

- (b) Kompleti za prvu pomoć su:

- (1) lako dostupni za uporabu; i
- (2) redovito obnovljani.

CAT.IDE.A.225 Komplet za hitnu medicinsku pomoć

- (a) Avioni sa MOPSC većom od 30 su opremljeni kompletom za hitnu medicinsku pomoć ako je bilo koja točka na planiranoj ruti udaljena više od 60 minuta letenja pri uobičajenoj brzini krstarenja od aerodroma na kom se može očekivati da je na raspolaganju stručna medicinska pomoć.
- (b) Kapetan zrakoplova osigurava da lijekove daju samo odgovarajuće kvalificirane osobe.
- (c) Komplet za hitnu medicinsku pomoć iz naveden pod (a) je:
- (1) zaštićen od prašine i vlage;
 - (2) prevozi se na takav način da mu je onemogućen neovlašten pristup; i
 - (3) redovito obnovljan.

CAT.IDE.A.230 Kisik za prvu pomoć

- (a) Avioni sa kabinom pod tlakom, koji lete na visinama iznad 25 000 ft, u slučaju operacije za koju se zahtijeva član kabinske posade, opremljeni su zalihom nerazrijeđenog kisika za putnike kojima zbog fizioloških razloga može biti potreban kisik nakon sniženja tlaka zraka u kabini.
- (b) Zaliha kisika navedena pod (a) izračunava se uporabom prosječne brzine protoka od najmanje tri litre pri standardnoj temperaturi, vlažnosti i tlaku (STPD)/minuta/osoba. Ova zaliha kisika mora biti dovoljna za ostatak leta nakon smanjenja tlaka zraka u kabini, kada je visina kabine iznad 8 000 ft ali nije veća od 15 000 ft, za najmanje 2% putnika koji se prevoze, ali ni u kom slučaju za manje od jedne osobe.
- (c) Postoji dovoljan broj jedinica za raspodjelu, ali ni u kom slučaju manje od dvije, sa mehanizmom koji kabinskom osoblju omogućava uporabu zalihe.
- (d) Oprema za kisik za prvu pomoć mora omogućavati stvaranje masovnog protoka do svakog korisnika od najmanje četiri litre u minuti pri STDP.

CAT.IDE.A.235 Dodatni kisik – avioni sa kabinom pod tlakom

- (a) Avioni sa kabinom pod tlakom, kojima se vrše operacije na barometarskim visinama iznad 10 000 ft, opremljeni su dodatnom opremom za kisik, koja omogućava skladištenje i dovod zaliha kisika u skladu sa Tablicom 1.
- (b) Avioni sa kabinom pod tlakom, kojima se vrše operacije na barometarskim visinama iznad 25 000 ft, opremljeni su:
- (1) maskama za brzo opskrbljivanje kisikom, za članove letачke posade;
 - (2) dovoljnim brojem rezervnih dovoda kisika i maski ili prijenosnih jedinica kisika sa maskama, koji su ravnomjerno raspoređeni po putničkoj kabini kako bi se osigurala trenutna dostupnost kisika svakom neophodnom članu kabinske posade;
 - (3) jedinicom za raspodjelu kisika, povezanom sa terminalnim mjestima za opskrbu kisikom, koji su trenutno 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 letачke posade na bilo kakav gubitak tlaka.
- (c) U slučaju aviona sa kabinom pod tlakom, za koje je pojedinačno CofA prvi put izdato nakon 8. studenog 1998. godine i kojim se leti 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 navedene pod (b)(3) automatski se aktiviraju.
- (d) Ukupan broj jedinica za dovod kisika i ispusnih otvora navedenih pod (b)(3) i (c) je najmanje 10% veći od broja sjedala. Dodatne se jedinice ravnomjerno raspoređuju po cijeloj putničkoj kabini.
- (e) Bez obzira na navedeno pod (a), zahtjevi u pogledu opskrbljivanja 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 neophodne 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) Minimalno potrebno opskrbljivanje iz Tablice 1, reda 1, stavke (b)(1) i reda 2. obuhvata onu količinu kisika koja je potrebna za stalnu brzinu spuštanja sa najviše certificirane visine leta aviona na 10 000 ft u 10 minuta, nakon čega slijedi 20 minuta leta na 10 000 ft.
- (g) Minimalno potrebno opskrbljivanje iz Tablice 1, reda 1, stavke (b)(2) obuhvata onu količinu kisika koja je potrebna za stalnu brzinu spuštanja sa najviše certificirane visine leta aviona na 10 000 ft u 10 minuta, nakon čega slijedi 110 minuta leta na 10 000 ft.
- (h) Minimalno zahtijevano opskrbljivanje iz Tablice 1, reda 3, obuhvata onu količinu kisika koja je potrebna za stalnu brzinu spuštanja sa najviše certificirane visine leta aviona na 15 000 ft u 10 minuta.

Tablica 1
Minimalni zahtjevi za kisik za avione sa kabinom pod tlakom

Opskrbljivanje za	Trajanje i barometarska visina kabine
1. Osobe koje su na svojoj dužnosti u pilotskoj kabini i sjede na sjedalima u pilotskoj kabini	(a) Sve vrijeme leta kada barometarska visina kabine prelazi 13 000 ft. (b) Preostalo 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 kom slučaju manje od: (1) 30-minutne opskrbe za avione certificirane za let na visinama koje ne prelaze 25 000 ft; (2) dvosatna snaopskrbadijevanje za avione certificirane za let na visinama iznad 25 000 ft
2. Potrebne članove kabinske posade	(a) Sve vrijeme leta kada barometarska visina kabine prelazi 13 000 ft, ali ne manje od 30-minutnog opskrbljivanja. (b) Sve vrijeme leta kada barometarska visina kabine veća od 10 000 ft, ali ne prelazi 13 000 ft nakon prvih 30 minuta na tim visinama.
3. 100% putnika (1)	Sve vrijeme leta kada barometarska visina kabine prelazi 15 000 ft, ali ni u kom slučaju manje od 10-minutnog opskrbljivanja.
4. 30% putnika (1)	Sve vrijeme leta kada barometarska visina kabine prelazi 14 000 ft, ali ne prelazi 15 000 ft.
5. 10% putnika (1)	Preostalo vrijeme leta kada barometarska visina kabine prelazi 10 000 ft, ali ne prelazi 14 000 ft nakon prvih 30 minuta na tim visinama.

(1) Broj putnika u Tablici 1 odnosi se na putnike koji se zaista prevoze u kabini, uključujući osobe mlađe od 24 mjeseca.

CAT.IDE.A.240 Dodatni kisik – avioni sa kabinom koja nije pod tlakom

Avioni sa kabinom koja nije pod tlakom, kojim se vrše operacije na barometarskim visinama iznad 10 000 ft, opremljeni su dodatnom opremom za kisik, koja omogućava skladištenje i dovod zalihe kisika u skladu sa Tablicom 1.

Tablica 1
Minimalni zahtjevi za kisik za avione sa kabinom koja nije pod tlakom

Opskrbljivanje 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	Sve vrijeme leta na barometarskim visinama iznad 10 000 ft.
2. Potrebne članove kabinske posade	Sve vrijeme leta na barometarskim visinama iznad 13 000 ft i za svaki period duži od 30 minuta na barometarskim visinama iznad 10 000 ft, ali ne iznad 13 000 ft.
3. Dodatne članove posade i 100 % putnika (1)	Sve vrijeme leta na barometarskim visinama iznad 13 000 ft.
4. 10 % putnika (1)	Sve vrijeme leta nakon 30 minuta na barometarskim visinama većim od 10 000 ft, ali ne većim od 13 000 ft.

(1) Broj putnika u Tablici 1 odnosi se na putnike koji se zaista prevoze u kabini, uključujući osobe mlađe od 24 mjeseca.

CAT.IDE.A.245 Zaštitna oprema za disanje za posadu

- (a) Svi avioni sa kabinom pod tlakom i avioni sa kabinom koja nije pod tlakom sa MCTOM većom od 5 700 kg ili sa MOPSC većim od 19 sjedala, opremljeni su zaštitnom opremom za disanje (PBE - Protective Breathing Equipment), za zaštitu očiju, nosa i usta, i najmanje 15 minuta osigurava:
- (1) kisik za svakog člana letačke posade na dužnosti u pilotskoj kabini;
 - (2) plin za disanje za svakog potrebnog člana kabinske posade, pored njegovog dodijeljenog mjesta; i
 - (3) plin za disanje iz prijenosnog PBE za jednog člana letačke posade, pored njegovog dodijeljenog mjesta, u slučaju kada se avionom leti sa 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 trenutnu uporabu svakom potrebnom članu letačke posade na njegovom dodijeljenom mjestu.

- (c) PBE namijenjen za kabinsku posadu ugrađuje se pored dodijeljenog mjesta za svakog potrebnog člana kabinske posade.
- (d) Avioni su opremljeni dodatnim prijenosnim PBE ugrađenim pored ručnog aparata za gašenje požara navedenog u CAT.IDE.A.250 ili pored ulaza u odjeljak za teret, u slučaju kada je aparat za gašenje požara smješten unutar odjeljka za teret.
- (e) Tijekom uporabe, PBE ne sprečava uporabu komunikacijskih uređaja iz CAT.IDE.A.170, CAT.IDE.A.175, CAT.IDE.A.270 i CAT.IDE.A.330.

CAT.IDE.A.250 Ručni aparati za gašenje požara

- (a) Avioni su opremljeni najmanje jednim ručnim aparatom za gašenje požara u pilotskoj kabini.
- (b) Najmanje jedan ručni aparat za gašenje požara je smješten ili lako dostupan za uporabu u svakom bifeu koji se ne nalazi u glavnoj putničkoj kabini.
- (c) Najmanje jedan ručni aparat za gašenje požara je dostupan za uporabu u svakom odjeljku za teret ili prtljagu klase A ili klase B, i u svakome odjeljku za teret klase E, kojem članovi posade mogu pristupiti tijekom leta.

- (d) Vrsta i količina sredstva za gašenje za potrebne aparate za gašenje požara su primjereni vrsti požara koji se može dogoditi u odjeljku u kom se predviđa uporaba aparata, a u odjeljcima u kojim se nalaze ljudi moraju biti takvi da se opasnost od koncentracije štetnog plina svede na najmanju moguću mjeru.
- (e) Avioni su opremljeni najmanje onim brojem ručnih aparata za gašenje požara u skladu sa Tablicom 1, koji su smješteni na odgovarajući način kako bi bili lako dostupni za uporabu u svakoj putničkoj kabini.

Tablica 1
Broj ručnih aparata za gašenje požara

Najveći odobreni broj putničkih sjedala MOPSC	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

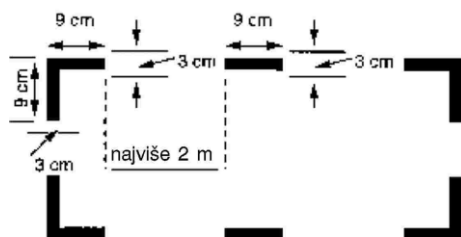
CAT.IDE.A.255 Sjekira i željezna poluga za razbijanje

- (a) Avioni sa MCTOM većom od 5 700 kg ili sa MOPSC većim od devet, opremljeni su najmanje jednom sjekicom ili željeznom polugom za razbijanje, smještenom u pilotskoj kabini.
- (b) U slučaju aviona sa MOPSC većim od 200, imaju dodatnu sjekiru ili željeznu polugu za razbijanje u zadnjem bifeu ili u njegovoj blizini.
- (c) Sjekire i željezne poluge za razbijanje, smještene u putničkoj kabini, ne smiju biti vidljive putnicima.

CAT.IDE.A.260 Označavanje mjesta za prodor u avion

Ako su na trupu aviona označena mjesta odgovarajuća za prodor spasilačkih ekipa u avion u slučajevima opasnosti, takva se mjesta označavaju na način prikazan na Slici 1.

Slika 1



CAT.IDE.A.265 Oprema za evakuaciju u slučaju opasnosti

- (a) Avioni sa izlazima za putnike u slučaju opasnosti, čiji se prag nalazi na visini većoj od 1,83 metra (6 ft) iznad zemlje, opremljeni su na svakom takvom izlazu opremom koja omogućava putnicima i posadi da se u slučaju opasnosti sigurno spuste na tlo.
- (b) Bez obzira na navedeno pod (a), takva oprema se ne zahtijeva na izlazima iznad krila ako je mjesto na kome se završava put izlaza u slučaju opasnosti koje je označeno na konstrukciji aviona, manje od 1,83 metra (6 ft) iznad tla dok je avion na zemlji, stajni trap izvučen, a zakrilca u položaju za polijetanje ili slijetanje, u ovisnosti od toga koji je od položaja zakrilaca viši u odnosu na zemlju.
- (c) Avioni koji moraju imati odvojeni izlaz u slučaju opasnosti za letaćku posadu, kod kojih je najniža točka izlaza u slučaju

opasnosti više od 1,83 metra (6 ft) iznad zemlje, opremljeni su opremom koja svim članovima letaćke posade pomaže pri sigurnom spuštanju na zemlju u slučajevima opasnosti.

- (d) Visine navedene pod (a) i (c) mjere se:
- (1) sa izvučenim stajnim trapom; i
 - (2) u slučaju aviona sa potvrdom o tipu koja je izdata nakon 31. ožujka 2000. godine, nakon loma ili neuspjelog izvlačenja jedne ili više nogu stajnog trapa.

CAT.IDE.A.270 Megafoni

Avioni sa MOPSC većim od 60 i sa najmanje jedanim ukrucanim putnikom, opremljeni su sljedećim brojem prijenosnih baterijskih megafona, koji su tijekom evakuacije u slučaju opasnosti lako dostupni članovima posade za uporabu:

- (a) Za svaku putničku kabinu:

Tablica 1
Broj megafona

Broj putničkih sjedala	Broj megafona
61 do 99	1
100 ili više	2

- (b) Za avione sa više od jedne putničke kabine, u svim slučajevima kada je ukupni broj putničkih sjedala veći od 60, najmanje jedan megafon je potreban.

CAT.IDE.A.275 Osvjetljenje i oznake u slučaju opasnosti

- (a) Avioni sa MOPSC većim od devet, opremljeni su sustavom za osvjetljavanje u slučaju opasnosti koji ima zasebno napajanje energijom, radi olakšavanja evakuacije iz aviona.
- (b) U slučaju aviona sa MOPSC većim od 19, sustav za osvjetljavanje u slučaju opasnosti navedenim pod (a) uključuje:
- (1) izvore općeg osvjetljenja kabine;
 - (2) unutarnje osvjetljenje u područjima izlaza u slučaju opasnosti na razini poda;
 - (3) osvijetljene oznake izlaza u slučaju opasnosti i znakova za određivanje položaja;
 - (4) u slučaju aviona za koje je zahtjev za potvrdu o tipu ili odgovarajući zahtjev bio predat prije 1. svibnja 1972. godine, kada lete noću, vanjsko osvjetljenje u slučaju opasnosti na svim izlazima iznad krila i na izlazima na kojim se zahtijeva oprema za pomoć pri silaženju;
 - (5) u slučaju aviona za koje je zahtjev za potvrdu o tipu ili odgovarajući zahtjev bio predat nakon 30. travnja 1972. godine, kada lete noću, vanjsko osvjetljenje u slučaju opasnosti na svim izlazima u slučaju opasnosti za putnike; i
 - (6) u slučaju aviona za koje je potvrda o tipu bio prvi put izdata 31. prosinca 1957. godine ili kasnije, sustav za označavanje puta za spašavanje u blizini poda u putničkim kabinama.
- (c) U slučaju aviona čiji je MOPSC 19 ili manje i za koje je potvrda o tipu izdata na temelju certifikacijskih zahtjeva Agencije, sustav za osvjetljavanje u slučaju opasnosti naveden pod (a) uključuje opremu navedenu pod (b)(1), (2) i (3).
- (d) U slučaju aviona čiji je MOPSC 19 ili manje i za koje je potvrda o tipu nije izdata na osnovu certifikacijskih zahtjeva Agencije, sustav za osvjetljavanje u slučaju opasnosti naveden pod (a) uključuje opremu navedenu pod (b)(1).
- (e) Avioni čiji je MOPSC devet ili manje, kojim se leti noću, opremljeni su izvorom za opće osvjetljenje kabine za olakšavanje evakuacije iz aviona.

CAT.IDE.A.280 Predajnik za lociranje u slučajevima opasnosti (ELT)

- (a) Avioni sa MOPSC većim od 19, opremljeni su sa najmanje:

- (1) dva ELT, od kojih je jedan automatski, ili jednim ELT i jednim uređajem za lociranje zrakoplova koji ispunjava zahtjeve iz CAT.GEN.MPA.210 u slučaju aviona za koje je pojedinačno CofA prvi put izdato nakon 1. srpnja 2008. godine; ili
 - (2) jednim automatskim ELT ili sa dva ELT bilo kog tipa, ili jednim uređajem za lociranje zrakoplova koji ispunjava zahtjeve iz CAT.GEN.MPA.210 u slučaju aviona za koje je pojedinačno CofA prvi put izdato 1. srpnja 2008. godine ili ranije.
- (b) Avioni čiji je MOPSC 19 ili manji, opremljeni su sa najmanje:
- (1) jednim automatskim ELT ili jednim uređajem za lociranje zrakoplova koji ispunjava zahtjeve iz CAT.GEN.MPA.210, u slučaju aviona za koje je pojedinačno CofA prvi put izdato nakon 1. srpnja 2008. godine; ili
 - (2) jednim ELT bilo kog tipa ili jednim uređajem za lociranje zrakoplova koji ispunjava zahtjeve iz CAT.GEN.MPA.210, u slučaju aviona za koje je pojedinačno CofA prvi put izdato 1. srpnja 2008. godine ili ranije.
- (c) ELT bilo kog tipa ima mogućnost da neprekidno šalje signal na frekvenciji 121,5 MHz i na 406 MHz.

CAT.IDE.A.285 Let iznad vode

- (a) Sljedeći avioni opremljeni su prslucima za spašavanje za svaku osobu koja se nalazi u avionu ili odgovarajućim plutajućim uređajima za svaku osobu u avionu mlađu od 24 mjeseca, smještenim na mjestu koje je lako dostupno sa sjedala ili ležaja osobe za čiju je uporabu predviđen:
- (1) kopneni avioni koji lete iznad vode na udaljenosti većoj od 50 NM od obale ili ako polijeću ili slijeću na aerodrom na kom je poletna ili prilazna putanja smještena iznad vode, tako da postoji vjerojatnoća prinudnog slijetanja na vodu; i
 - (2) hidroavioni koji lete iznad vode.
- (b) Svaki prsluk za spašavanje ili odgovarajući pojedinačni plutajući uređaj opremljen je električnim osvjetljenjem, u svrhu olakšavanja pronalaza osoba.
- (c) Hidroavioni koji izvode operacije iznad vode opremljeni su sa:
- (1) sidrom i drugom opremom potrebnom za omogućavanje privezivanja, sidrenja ili manevrisanja hidroaviona na vodi, koji su odgovarajući za njegovu veličinu, težinu i karakteristikama u vezi s njegovim upravljanjem; i
 - (2) opremom za davanje zvučnih signala koji su propisani u međunarodnim propisima za sprečavanje sudara na moru, kada je to primjenjivo.
- (d) Avioni koji izvode operacije iznad vode na udaljenosti od kopna koje je pogodno za prinudno slijetanje, koja je veća od one koja odgovara:
- (1) 120 minuta pri brzini krstarenja ili 400 NM, u ovisnosti od toga što je manje, u slučaju aviona kojim se može nastaviti let do aerodroma ako kritični motor(-i) otkáže(-u) na bilo kojoj točki duž rute ili planiranog preusmjeravanja; ili
 - (2) za sve ostale avione, 30 minuta pri brzini krstarenja ili 100 NM, u ovisnosti od toga što je manje,
- opremljeni su opremom navedenom pod (e).
- (e) U avionima koji su u skladu sa (d) nosi se sljedeća oprema:
- (1) dovoljan broj čamaca za spašavanje za prihvat svih osoba iz zrakoplova, koje su smještene tako da se mogu trenutno upotrijebiti u slučaju opasnosti i čija je veličina dovoljna za prihvat svih preživjelih u slučaju

- gubitka jednog čamca za spašavanje s najvećim nominalnim kapacitetom;
 - (2) svjetlo za određivanje položaja preživjelih u svakom čamcu za spašavanje;
 - (3) oprema za spašavanje života, primjerena predviđenom letu, uključujući sredstva za održavanje na životu; i
 - (4) najmanje dva ELT za preživljavanje (ELT(S)).
- (f) Najkasnije od 1. siječnja 2019. godine, avioni sa MCTOM većom od 27 000 kg, a MOPSC manjim od 19 i svi avioni sa MCTOM većom od 45 500 kg opremljeni su uređajima koji su sigurno pričvršćeni za podvodno lociranje, a koji radi na frekvenciji od 8,8 kHz \pm 1 kHz, osim ako:
- (1) avion leti na rutama na kojima ni u jednoj točki nije na rastojanju većem od 180 NM od obale, ili
 - (2) avion je opremljen otpornim i automatskim sredstvima kojim se, nakon nesreće u kojoj je avion teško oštećen, točno određuje položaj krajnje točke leta.

CAT.IDE.A.305 Oprema za preživljavanje

- (a) Avioni koji lete iznad područja u kojim bi potraga i spašavanje bili izuzetno otežani, opremljeni su sa:
- (1) signalnom opremom za odašiljanje signala za opasnost;
 - (2) najmanje jednim ELT(S); i
 - (3) dodatnom opremom za preživljavanje za rutu kojom se leti, uzimajući u obzir broj osoba u avionu.
- (b) Dodatna oprema za preživljavanje, navedena pod (a)(3), ne treba se nositi ako avion:
- (1) ostaje unutar udaljenosti od područja na kom potraga i spašavanje nisu izuzetno otežani, koja odgovara vremenu od:
 - (i) 120 minuta pri brzini krstarenja s jednim motorom van pogona (OEI) ako kritični motor(-i) otkáže(-u) na bilo kojoj točki duž rute ili planiranog preusmjeravanja; ili
 - (ii) 30 minuta pri brzini krstarenja za sve ostale avione;
 - (2) ostaje unutar udaljenosti od područja koja je odgovarajuća za prinudno slijetanje, koja nije veća od one koja odgovara letu u trajanju od 90 minuta pri brzini krstarenja, za avione certificirane u skladu sa primjenjivim standardom plovidbenosti.

CAT.IDE.A.325 Slušalice

- (a) Avioni su opremljeni slušalicama s ugrađenim mikrofonom ili mikrofonom koji se nosi oko vrata ili sličnim uređajem za svakog člana letačke posade na njihovim dodijeljenim mjestima u pilotskoj kabini.
- (b) Avioni, koji lete prema IFR ili noću, opremljeni su tasterom za aktiviranje predajnika, na ručnoj komandi za upravljanje bočnim i uzdužnim nagibom, za svakog potrebnog člana letačke posade.

CAT.IDE.A.330 Radio-komunikacijska oprema

- (a) Avioni su opremljeni radio-komunikacijskom opremom koja se zahtijeva u skladu sa primjenjivim zahtjevima za zračni prostor.
- (b) Radio-komunikacijska oprema omogućava komunikaciju na zrakoplovnoj frekvenciji za slučaj opasnosti od 121,5 MHz.

CAT.IDE.A.335 Ploča za izbor zvuka

Avioni koji lete prema IFR opremljeni su pločom za izbor zvuka, koju može upotrebljavati svaki potrební član letačke posade sa svog mjesta.

CAT.IDE.A.340 Radio-oprema za operacije prema VFR na rutama na kojim se navigacija obavlja prema vizualnim orijentirima na zemlji

Avioni koji lete prema VFR na rutama na kojim se navigacija obavlja prema vizualnim orijentirima na zemlji, opremljeni su radio-komunikacijskom opremom neophodnom u uobičajenim uvjetima širenja radio-talasa, da omoguće sljedeće:

- (a) komunikaciju sa odgovarajućim zemaljskim stanicama;
- (b) komunikaciju sa odgovarajućim ATC stanicama s bilo koje točke u kontroliranom zračnom prostoru unutar kojeg se namjerava letjeti; i
- (c) primanje meteoroloških informacija.

CAT.IDE.A.345 Oprema za komunikaciju, navigaciju i nadzor za operacije prema IFR ili prema VFR na rutama na kojim se navigacija ne obavlja prema vizualnim orijentirima na zemlji

- (a) Avioni koji izode operacije prema IFR ili prema VFR na rutama na kojim se navigacija ne može obavljati prema vizualnim orijentirima na zemlji, opremljeni su opremom za radio-komunikaciju, navigaciju i nadzor u skladu sa primjenjivim zahtjevima za zračni prostor.
- (b) Radio-komunikacijska oprema uključuje najmanje dva neovisna radio-komunikacijska sustava, koji su u uobičajenim operativnim uvjetima potrebni za komunikaciju s odgovarajućom zemaljskom stanicom sa bilo koje točke na ruti, uključujući skretanja sa rute.
- (c) Bez obzira na navedeno pod (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 opremljeni su najmanje jednim komunikacijskim sustavom velikog dometa, ako su za predmetni zračni prostor objavljeni alternativni komunikacijski postupci.
- (d) Avioni imaju dovoljnu opremu za navigaciju, kako bi se osiguralo da u slučaju kvara jednog elementa opreme u bilo kojoj fazi leta, preostala oprema omogućava sigurnu navigaciju u skladu sa planom leta.
- (e) Avioni koji izvode letove u kojim se planira slijetanje u IMC, opremljeni su odgovarajućom opremom koja omogućava navođenje do točke od koje se može izvesti vizualno slijetanje za svaki aerodrom na koji je planirano slijetanje u IMC i za bilo koji određeni alternativni aerodrom.
- (f) Za PBN operacije zrakoplov ispunjava certifikacijske zahtjeve za plovidbenost za odgovarajuće navigacijske specifikacije.

CAT.IDE.A.350 Transponder

Avioni su opremljeni sekundarnim nadzornim radarom (SSR) za izvješćivanje o barometarskoj visini i bilo kojom drugom mogućnošću SSR transpondera koja se zahtijeva za rutu na kojoj se leti.

CAT.IDE.A.355 Upravljanje bazama zrakoplovnih podataka

- (a) Baze zrakoplovnih podataka koje se koriste u aplikacijama certificiranih sustava zrakoplova ispunjavaju zahtjeve u pogledu kvaliteta podataka koji su odgovarajući za predviđenu uporabu podataka.
- (b) Operator osigurava blagovremenu 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 Pravilniku o izvješćivanju o događajima u civilnom zrakoplovstvu, 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 obavještava letačku posadu i ostalo predmetno osoblje i osigurava da se predmetni podaci ne upotrebljavaju.

ODJELJAK 2 Helikopteri

CAT.IDE.H.100 Instrumenti i oprema - općenito

- (a) Instrumenti i oprema koji se zahtijevaju ovim poddjelom, odobravaju se u skladu sa primjenjivim zahtjevima iz plovidbenosti, osim sljedećih stavki:
 1. samostalne prenosive svjetiljke;
 2. točan mjerač vremena;
 3. držač za karte;
 4. komplet za prvu pomoć;
 5. megafoni;
 6. oprema za preživljavanje i signalizaciju;
 7. sidra za more i oprema za privezivanje; i
 8. sigurnosni pojasevi za djecu.
- (b) Instrumenti i oprema koji se ne zahtijevaju ovim aneksom (dio-CAT) i sva druga oprema koja nije propisana ovim pravilnikom, ali se nalazi u zrakoplovu, u skladu su sa sljedećim zahtjevima:
 - (1) članovi letačke posade ne smiju informacije dobijene iz tih instrumenata, opreme ili pribora upotrebljavati za ispunjavanje zahtjeva iz Aneksa kojim se definiraju Bitni zahtjevi za plovidbenost propisa kojim se utvrđuje kontinuirana plovidbenost zrakoplova i zrakoplovnih proizvođača, dijelova i uređaja i odobravanje organizacija i osoblja koje se bave ovim poslovima ili iz CAT.IDE.H.330, CAT.IDE.H.335, CAT.IDE.H.340 i CAT.IDE.H.345 ovog aneksa.
 - (2) instrumenti i oprema ne smiju utjecati na plovidbenost helikoptera, čak ni u slučaju kvarova ili grešaka u radu.
- (c) Ako opremu koristi jedan član letačke posade na svom mjestu tijekom leta, ona mora biti spremna za uporabu s tog mjesta. Kada je potrebno da jedan element opreme koristi više članova letačke posade, on mora biti postavljen tako da je spreman za uporabu sa bilo kojeg mjesta na kojem se zahtijeva njegova uporaba.
- (d) Oni instrumenti, koje koristi bilo koji član letačke posade, postavljeni su tako da član letačke posade može lako vidjeti pokazatelje sa svog mjesta s najmanjim mogućim pomicanjem sa mjesta i pravca gledanja u odnosu na smjer leta.
- (e) Sva zahtijevana oprema za slučaj opasnosti lako je dostupna za trenutnu uporabu.

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 leti u skladu sa listom minimalne opreme (MEL) operatora; ili
- (b) operator ima odobrenje nadležnog organa za letenje helikopterom u okviru ograničenja glavne liste minimalne opreme (MMEL) u skladu sa ORO.MLR.105(j) Aneksa III ovog pravilnika.

CAT.IDE.H.115 Operativna svjetla

- (a) Helikopteri, koji lete danju prema VFR, opremljeni su sustavom svjetala za izbjegavanje sudara.
- (b) Helikopteri koji lete noću ili prema IFR, uz zahtjev iz naveden pod (a), su dodatno opremljeni sa:
 - (1) osvjetljenjem koje se napaja iz električnog sustava helikoptera, radi odgovarajućeg osvjetljenje svih instrumenata i opreme, bitnih za sigurnu operaciju helikoptera;

- (2) osvijetljenjem koje se napaja iz električnog sustava helikoptera radi osvijetljenja u svim prostorima za putnike;
- (3) samostalnom prenosivom svjetiljkom za svakog zahtijevanog člana posade, lako dostupnom članovima posade kada sjede na svojim dodijeljenim mjestima;
- (4) navigacijskim/pozicionim svjetlima;
- (5) sa dva svjetla 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 sa međunarodnim propisima za sprečavanje sudara na moru, ako je helikopter amfibijski.

CAT.IDE.H.125 Dnevne operacije prema VFR – letaćki i navigacijski instrumenti i pripadajuća oprema

- (a) Helikopteri, koji lete danju prema VFR, opremljeni su sljedećom opremom, koja je na raspolaganju na pilotskom mjestu:
 - (1) Uređaji za mjerenje i pokazivanje:
 - (i) magnetnog pravca;
 - (ii) vremena u satima, minutama i sekundama;
 - (iii) barometarske visine;
 - (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 ima na raspolaganju posebne uređaje za pokazivanje sljedećeg:
 - (1) barometarske visine;
 - (2) indicirane zračne brzine;
 - (3) vertikalne brzine; i
 - (4) klizanja.
- (c) Helikopteri sa MCTOM većom od 3 175 kg i helikopteri koji lete iznad vode izvan vidnog dometa kopna, ili kada je vidljivost manja od 1 500 m, opremljeni su uređajem za mjerenje i pokazivanje:
 - (1) uzdužnog položaja; i
 - (2) smjera.
- (d) Kod helikoptera sa MCTOM većom od 3 175 kg ili MOPSC većim od devet, na raspolaganju je oprema za sprečavanje kvarova sustava za pokazivanje zračne brzine radi kondenzacije ili zaledivanja.

CAT.IDE.H.130 Operacije prema IFR ili noću – letaćki i navigacijski instrumenti i pripadajuća oprema

Helikopteri koji lete prema VFR noću ili prema IFR, opremljeni su sljedećom opremom, koja je dostupna na pilotskom mjestu:

- (a) Uređajima za mjerenje i pokazivanje:
 - (1) magnetnog pravca;
 - (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.
- (b) Dva uređaja za mjerenje i pokazivanje barometarske visine. Kod noćnih operacija prema VFR s jednim pilotom, jedan barometarski visinomjer može se zamijeniti radio-visinomjerom.

- (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 pod (a)(3) i pod (h)(2), usljed kondenzacije ili zaledivanja.
- (e) Sredstvom za obavještanje letačke posade o kvaru uređaja koji se zahtijeva pod (d), za helikoptere:
 - (1) za koje je pojedinačno CofA izdato 1. kolovoza 1999. godine ili kasnije; ili
 - (2) za koje je pojedinačno CofA izdato prije 1. kolovoza 1999. godine, čiji je MCTOM veća 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 opskrbljivanje električnom energijom, napaja iz izvora koji je zaseban od uobičajenog sustava za opskrbljivanje električnom energijom;
 - (2) radi neovisno od bilo kojeg drugog uređaja za mjerenje i pokazivanje uzdužnog položaja;
 - (3) se može koristiti s bilo kog pilotskog mjesta;
 - (4) uključuje se automatski nakon potpunog kvara uobičajenog sustava za opskrbljivanje električnom energijom;
 - (5) nakon potpunog kvara uobičajenog sustava za opskrbljivanje električnom energijom, uzimajući u obzir druga opterećenja sustava za opskrbljivanje električnom energijom u slučajevima opasnosti i operativne postupke, omogućava pouzdanu operaciju još najmanje 30 minuta ili, u slučaju leta iznad opasnog terena ili iznad mora, onoliko vremena koliko je potrebno da se dođe do odgovarajućeg alternativnog mjesta za slijetanje, u ovisnosti od toga šta je više;
 - (6) osvijetljen je na odgovarajući način tijekom svih faza operacije; i
 - (7) povezan je sa uređajem za upozoravanje letačke posade da se napajanje vrši iz namjenskog izvora napajanja, uključujući upozorenje da se napajanje vrši iz izvora energije za slučajevne opasnosti.
- (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:
 - (1) barometarske visine;
 - (2) indicirane zračne brzine;
 - (3) vertikalne brzine;
 - (4) klizanja;
 - (5) uzdužnog položaja; i
 - (6) stabiliziranog smjera.
- (i) Za operacije prema IFR, držačem karte koji se nalazi na mjestu na kom se karta može lako očitati i na kom se ona može osvijetliti za noćne letove.

CAT.IDE.H.135 Dodatna oprema za operacije sa jednim pilotom prema IFR

Helikopteri, koji izvode operacije prema IFR sa jednim pilotom, opremljeni su autopilotom koji, najmanje, održava visinu i smjer letenja.

CAT.IDE.H.145 Radio-visinomjer

- (a) Helikopteri koji lete iznad vode opremljeni su radio-visinomjerom, 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 dometa kopna;
 - (2) pri vidljivosti manjoj od 1 500 m;

- (3) noću; ili
- (4) na udaljenosti od kopna, koja odgovara vremenu dužem od tri minute letenja pri uobičajenoj brzini krstarenja.

CAT.IDE.H.160 Helikopterska oprema za otkrivanje vremenskih uvjeta

Helikopteri sa MOPSC većim od devet, koji leti prema IFR ili noću, opremljeni su sa helikopterskom opremom za otkrivanje vremenskih uvjeta kada trenutna 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, koji lete noću u očekivanim ili stvarnim uvjetima zaleđivanja, opremljeni su uređajem za osvjetljavanje ili otkrivanje naslaga leda.
- (b) Uređaj za osvjetljavanje naslaga leda ne smije uzrokovati blještanje ili odsjaj koji bi onesposobili članove posade u obavljanju njihovih dužnosti.

CAT.IDE.H.170 Sustav interfona za letачku posadu

Helikopteri sa više od jednog člana letачke posade opremljeni su sustavom interfona za letачku posadu, uključujući kompletne slušalice i mikrofona koji se nose na glavi, za sve članova letачke posade.

CAT.IDE.H.175 Sustav interfona za člana posade

Helikopteri su opremljeni sustavom interfona za člana posade ako se u helikopteru nalazi član posade koji nije član letачke posade.

CAT.IDE.H.180 Sustav za obavješćavanje putnika

- (a) Helikopteri sa MOPSC većim od devet opremljeni su sustavom za obavješćavanje putnika, izuzev navedenog pod (b).
- (b) Bez obzira na navedeno pod (a), helikopteri sa MOPSC većim od devet i manjim od 20 izuzimaju se od zahtjeva za opremljenošću sustavom za obavješćavanje putnika, ako:
 - (1) je helikopter projektiran bez pregradnog zida 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) opremljene su sljedeće vrste helikoptera:
 - (1) svi helikopteri sa MCTOM većom od 7 000 kg; i
 - (2) helikopteri sa MCTOM većom od 3 175 kg, za koje je pojedinačno CofA prvi put izdato 1. siječnja 1987. godine ili kasnije.
- (b) CVR ima mogućnost čuvanja podatka snimljenih tijekom najmanje:
 - (1) dva posljednja sata za helikoptere navedene pod (a)(1) i (a)(2), ako je pojedinačno CofA prvi put izdato 1. siječnja 2016. godine ili kasnije;
 - (2) posljednji sat za helikoptere navedene pod (a)(1), kada je pojedinačno CofA prvi put izdato 1. kolovoza 1999. godine ili kasnije i prije 1. siječnja 2016. godine;
 - (3) posljednjih 30 minuta za helikoptere navedene pod (a)(1), kada je pojedinačno CofA prvi put izdatao prije 1. kolovoza 1999. godine; ili
 - (4) posljednjih 30 minuta za helikoptere navedene pod (a)(2), kada je pojedinačno CofA prvi put izdato prije 1. siječnja 2016. godine.

- (c) Najkasnije od 1. siječnja 2019. godine, CVR snima i na drugim medijima osim na magnetnim trakama ili magnetnim žicama.

- (d) CVR, uz navođenje vremena, snima:
 - (1) glasovnu komunikaciju u pilotskoj kabini poslatu ili primljenu radio-vezom;
 - (2) glasovnu komunikaciju članova letачke posade uporabom sustava interfona i sustava za obavješćavanje putnika, ako su ugrađeni;
 - (3) zvučno okruženje pilotske kabine, uključujući, bez prekidanja:
 - (i) za helikoptere, za koje je pojedinačno CofA prvi put izdato 1. kolovoza 1999. godine ili kasnije, zvučne signale primljene iz mikrofona svakog člana posade;
 - (ii) za helikoptere, za koje je pojedinačno CofA prvi put izdato prije 1. kolovoza 1999. godine, zvučne signale primljene iz mikrofona svakog člana posade, ako je moguće;
 - (4) glasovne ili zvučne signale kojim se identificiraju pomoćna sredstva za navigaciju ili prilaznje, koji se šalju u slušalice ili zvučnik.

- (e) CVR 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 na sopstveni pogon.

- (f) Osim zahtjeva pod (d), za helikoptere iz (a)(2), za koje je pojedinačno CofA prvi put izdato 1. kolovoza 1999. godine ili kasnije:
 - (1) CVR počinje automatski snimati prije nego što se helikopter počne kretati na sopstveni pogon i nastavlja snimati do kraja leta kada se helikopter više ne može kretati na sopstveni pogon; i
 - (2) u ovisnosti od 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 odvojiti, CVR ima uređaj koji pomaže pri njegovom pronalazanju u vodi. Najkasnije do 1. siječnja 2020. godine, prijenos sa ovog uređaja ispod površine vode mora trajati najmanje 90 dana. Ako se CVR može odvojiti, mora imati automatski predajnik za lociranje u slučajevima opasnosti.

- (f) Osim zahtjeva pod (d), za helikoptere iz (a)(2), za koje je pojedinačno CofA prvi put izdato 1. kolovoza 1999. godine ili kasnije:
 - (1) CVR počinje automatski snimati prije nego što se helikopter počne kretati na sopstveni pogon i nastavlja snimati do kraja leta kada se helikopter više ne može kretati na sopstveni pogon; i
 - (2) u ovisnosti od 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 odvojiti, CVR ima uređaj koji pomaže pri njegovom pronalazanju u vodi. Najkasnije do 1. siječnja 2020. godine, prijenos sa ovog uređaja ispod površine vode mora trajati najmanje 90 dana. Ako se CVR može odvojiti, mora imati automatski predajnik za lociranje u slučajevima opasnosti.

- (g) ako se CVR ne može odvojiti, CVR ima uređaj koji pomaže pri njegovom pronalazanju u vodi. Najkasnije do 1. siječnja 2020. godine, prijenos sa ovog uređaja ispod površine vode mora trajati najmanje 90 dana. Ako se CVR može odvojiti, mora imati automatski predajnik za lociranje u slučajevima opasnosti.

- (g) ako se CVR ne može odvojiti, CVR ima uređaj koji pomaže pri njegovom pronalazanju u vodi. Najkasnije do 1. siječnja 2020. godine, prijenos sa ovog uređaja ispod površine vode mora trajati najmanje 90 dana. Ako se CVR može odvojiti, mora imati automatski predajnik za lociranje u slučajevima opasnosti.

CAT.IDE.H.190 Uređaji za snimanje podataka o letu – FDR

- (a) Sljedeći helikopteri opremljeni su FDR, koji koristi digitalnu metodu snimanja i čuvanja podataka i za koji je na raspolaganju metoda brzog dohvata tih podataka sa medija na kojem se čuvaju:
 - (1) helikopteri sa MCTOM većim od 3 175 kg, za koje je individualna CofA prvi put izdata 1. kolovoza 1999. ili kasnije;
 - (2) helikopteri sa MCTOM većim od 7 000 kg ili s MOPSC većim od devet, za koje je pojedinačno CofA prvi put izdato 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 navedene pod (a)(1) za koje je pojedinačno CofA prvi put izdato 1. siječnja 2016. godine 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 navedene pod (a)(1), za koje je pojedinačno CofA prvi put izdato prije 1. siječnja 2016. godine;
- (3) putanje leta, brzine, uzdužnog položaja, snage motora i operacije, i ima mogućnost zadržavanja podataka snimljenih tijekom najmanje prethodnih pet sati, za helikoptere navedene pod (a)(2).
- (c) Podaci se dobijaju iz izvora u helikopteru koji omogućavaju preciznu povezanost sa informacijama koje su prikazane letačkoj posadi.
- (d) FDR počinje automatski snimati podatke prije nego što se helikopter može kretati na sopstveni pogon i automatski prestaje snimati nakon što se helikopter više ne može kretati na sopstveni pogon.
- (e) ako se FDR ne može odvojiti, FDR mora imati uređaj koji pomaže pri njegovom pronalaženju u vodi. Najkasnije do 1. siječnja 2020. godine prijenos ispod površine vode sa ovog uređaja mora trajati najmanje 90 dana. Ako se FDR može odvojiti, mora imati automatski predajnik za lociranje u slučajevima opasnosti.

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

- (a) Turbinski helikopteri čija je MCTOM 2 250 kg ili više opremljeni su uređajem za snimanje leta ako su ispunjeni svi sljedeći uvjeti:
- (1) nisu obuhvaćeni navedenim pod CAT.IDE.H.190(a);
 - (2) CofA im je prvi put izdato 5. rujna 2022. godine ili kasnije.
- (b) Uređajem za snimanje leta snimaju se podaci o letu odnosno snimaju se slike koje su dovoljne za određivanje putanje leta i brzine zrakoplova.
- (c) U uređaju za snimanje leta čuvaju se podaci o letu i slike prikupljeni tijekom najmanje posljednjih pet sati.
- (d) Uređaj za snimanje leta počinje automatski snimati prije nego što se helikopter može započeti kretati na sopstveni pogon, a snimati automatski prestaje nakon što se helikopter više ne može kretati na sopstveni pogon.
- (e) Ako uređaj za snimanje leta snima slike ili zvuk u pilotskoj kabini, vodi je na raspolaganju funkcija koja slikovne i zvučne zapise načinjene prije uključivanja te funkcije mijenja tako da se ti zapisi ne mogu normalnim tehnikama ni reproducirati ni kopirati.

CAT.IDE.H.195 Snimanje podataka sa veze za prijenos podataka

- (a) Helikopteri za koje je pojedinačno CofA prvi put izdato 8. travnja 2014. godine ili kasnije, koji imaju mogućnost komunikacije sa veze za prijenos podataka i koji su opremljeni CVR, snimaju pomoću uređaja za snimanje, kada je to primjenjivo, sljedeće:
- (1) poruke u okviru komunikacije sa veze za prijenos podataka, povezane sa komunikacijama sa ATS, koje se šalju u helikopter i iz helikoptera, uključujući poruke koje se odnose na sljedeće aplikacije:
 - (i) uspostavljanje veze za prijenos podataka;
 - (ii) komunikacija između kontrolora i pilota;
 - (iii) ciljani nadzor;
 - (iv) informacije o letu;
 - (v) koliko je to moguće, obzirom na strukturu sustava, nadzor nad prijenosom iz zrakoplova;
 - (vi) koliko je to moguće, obzirom na strukturu sustava, operativni kontrolni podaci zrakoplova;
 - (vii) koliko je to moguće, obzirom na strukturu sustava, grafički prikazi.
 - (2) informacije koje omogućavaju vezu sa bilo kojim povezanim zapisima u vezi sa komunikacijama sa veze za prijenos podataka koji su sačuvani odvojeno od helikoptera; i

- (3) informacije o vremenu i prioritetu poruka unutar komunikacija sa veze za prijenos podataka, uzimajući u obzir strukturu sustava.
- (b) Uređaj za snimanje koristi digitalnu metodu snimanja i čuvanja podataka i informacija, kao i metod brzog pretraživanja tih podataka. Metoda snimanja omogućava da se podaci slažu sa podacima snimljenim na zemlji.
- (c) Uređaj za snimanje podataka ima mogućnost čuvanja snimljenih podataka najmanje onoliko vremena koliko je utvrđeno za CVR u CAT.IDE.H.185.
- (d) Ako se uređaj za snimanje ne može odvojiti, mora imati uređaj koji pomaže pri njegovom pronalaženju u vodi. Najkasnije do 1. siječnja 2020. godine prijenos sa ovog uređaja ispod površine vode mora trajati najmanje 90 dana. Ako se uređaj za snimanje može odvojiti, mora imati automatski predajnik za lociranje u slučaju opasnosti.
- (e) Zahtjevi, koji se primjenjuju na pokretanje i zaustavljanje uređaja za snimanje, jednaki su zahtjevima koji se primjenjuju na pokretanje i zaustavljanje CVR navedenim u CAT.IDE.H.185 (d) i (e).

CAT.IDE.H.200 Kombinirani uređaj za snimanje podataka o letu i zvuka u pilotskoj kabini

Usklađenost sa zahtjevima za CVR i FDR može se postići uporabom jednog kombiniranog uređaja za snimanje.

CAT.IDE.H.205 Sjedala, sigurnosni pojasevi na sjedalima, sustavi za vezivanje i pojasevi za vezivanje djece

- (a) Helikopteri su opremljeni sa:
- (1) sjedalom ili ležajem za svaku osobu u helikopteru starosnog uzrasta od 24 mjeseca ili više;
 - (2) pojasom za vezivanje na svakom putničkom sjedalu i pojasevima za vezivanje za svaki ležaj;
 - (3) pojasom za vezivanje sa sustavom za vezivanje gornjeg dijela trupa na svakom putničkom sjedalu za svakog putnika starosnog uzrasta od 24 mjeseca i više, za helikoptere za koje je pojedinačno CofA prvi put izdato 1. kolovoza 1999. godine ili kasnije;
 - (4) pojaseve za vezivanje djece (CRD) za svaku osobu u helikopteru mlađu od 24 mjeseca;
 - (5) pojasom vezivanje sa sustavom za vezivanje gornjeg dijela trupa, sa ugrađenim uređajem koji pri naglom kočenju automatski zadržava gornji dio trupa osobe koja sjedi na tom sjedalu, na svakom sjedalu letačke posade;
 - (6) pojasom za vezivanje sa sustavom za vezivanje gornjeg dijela trupa na svakom sjedalu za najmanji zahtijevani broj članova kabinske posade.
- (b) Pojas za vezivanje sa sustavom za zadržavanje gornjeg dijela trupa:
- (1) ima jednu točku za otpočavanje; i
 - (2) na sjedalima za letačku posadu i na sjedalima za najmanji zahtijevani broj članova kabinske posade, uključuje dva kosa ramena pojasa i sigurnosni pojas, koji se mogu upotrebljavati zasebno.

CAT.IDE.H.210 Oznake za vezivanje pojaseva i zabranu pušenja

Helikopteri, u kojima sa sjedala letačke posade nisu vidljiva sva putnička sjedala, opremljeni su uređajem kojima se svim putnicima i kabinskom osoblju pokazuje kada moraju zavezati pojaseve za vezivanje i kada pušenje nije dozvoljeno.

CAT.IDE.H.220 Komplet za prvu pomoć

- (a) Helikopteri su opremljeni najmanje jednim kompletom za prvu pomoć.
- (b) Kompleti za prvu pomoć:
- (1) su lako dostupni za uporabu;

(2) redovito se obnavljaju.

CAT.IDE.H.240 Dodatni kisik – helikopteri bez održavanja tlaka

Helikopteri sa kabinom koja nije pod tlakom, kojim se vrše operacije na visini po tlaku iznad 10 000 ft, opremljeni su dodatnom opremom za kisik, kojom se osigurava skladištenje i dovod zalihe kisika, u skladu sa sljedećim tablicama:

Tablica 1

Minimalni zahtjevi za kisik za kompleksne helikoptere bez održavanja tlaka

Opskrbljivanje za	Trajanje leta i visina po tlaku 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	Sve vrijeme leta na visini po tlaku iznad 10 000 ft.
2. Zahtijevane članove kabinske posade	Sve vrijeme leta na visini po tlaku iznad 13 000 ft i za svaki period duži od 30 minuta na visini po tlaku iznad 10 000 ft, ali ne iznad 13 000 ft.
3. Dodatne članove posade i 100% putnika (1)	Sve vrijeme leta na visini po tlaku iznad 13 000 ft.
4. 10 % putnika (1)	Sve vrijeme leta nakon 30 minuta na visini po tlaku većim od 10 000 ft, ali ne većim od 13 000 ft.

(1) Broj putnika u Tablici 1 odnosi se na putnike koji se zaista prevoze u helikopteru, uključujući osobe mlađe od 24 mjeseca.

Tablica 2

Minimalni zahtjevi za kisik za nekompleksne helikoptere čija kabina nije pod tlakom

Opskrbljivanje za	Trajanje leta i visina po tlaku 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	Sve vrijeme leta na visini po tlaku iznad 13 000 ft i za svaki period duži od 30 minuta na visini po tlaku iznad 10 000 ft, ali ne iznad 13 000 ft.
2. Dodatne članove posade i 100% putnika (1)	Sve vrijeme leta na visini po tlaku iznad 13 000 ft.
3. 10% putnika (1)	Sve vrijeme leta nakon 30 minuta na visini po tlaku većim od 10 000 ft, ali ne većim od 13 000 ft.

(1) Broj putnika u Tablici 2 odnosi se na putnike koji se zaista prevoze u helikopteru, uključujući osobe mlađe od 24 mjeseca.

CAT.IDE.H.250 Ručni aparati za gašenje požara

- Helikopteri su opremljeni najmanje jednim ručnim aparatom za gašenje požara u pilotskoj kabini.
- Najmanje jedan ručni aparat za gašenje požara je smješten u svakom bifeu koji se ne nalazi u glavnoj putničkoj kabini ili lako dostupan za uporabu u njemu.
- Najmanje jedan ručni aparat za gašenje požara je na raspolaganju za uporabu u svakome odjeljku za teret, koji je dostupan članovima posade tijekom leta.
- Vrsta i količina sredstva za gašenje za zahtijevane aparate za gašenje požara je primjerena vrsti požara koji se može dogoditi u odjeljku u kom se predviđa uporaba aparata, a u odjeljcima u kojim se nalaze ljudi moraju biti takvi da se opasnost od koncentracije štetnog plina svede na najmanju moguću mjeru.
- Helikopteri su opremljeni najmanje brojem ručnih aparata za gašenje požara u skladu sa Tablicom 1, koji su smješteni na odgovarajući način kako bi bili adekvatno dostupni za uporabu u svakoj putničkoj kabini.

Tablica 1.

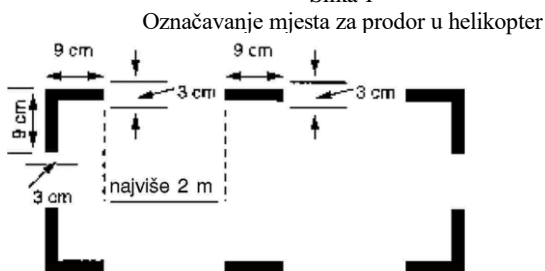
Broj ručnih aparata za gašenje požara

MOPSC	Broj aparata za gašenje požara
7 - 30	1
31 - 60	2
61 - 200	3

CAT.IDE.H.260 Označavanje mjesta za prodor u helikopter

Ako su na trupu helikoptera označena mjesta odgovarajuća za prodor spasilačkih ekipa u helikopter u slučajevima opasnosti, takva se mjesta označuju na način prikazan na Slici 1.

Slika 1



CAT.IDE.H.270 Megafoni

Helikopteri sa MOPSC većim od 19 opremljeni su sa jednim prijenosnim baterijskim megafonom, koji je tijekom evakuacije u slučajevima opasnosti lako dostupan članovima posade za uporabu.

CAT.IDE.H.275 Osvjetljenje i oznake u slučaju opasnosti

- Helikopteri sa MOPSC većim od 19, opremljeni su sa:
 - sustavom za osvjetljenje u slučajevima opasnosti koji ima zasebno napajanje energijom, kako bi se osigurao izvor općeg osvjetljenja kabine i za olakšavanje evakuacije helikoptera; i
 - oznakama izlaza u slučaju opasnosti i znakovima za određivanje položaja koji su vidljivi pri dnevnom svjetlu ili u mraku.
- Helikopteri su opremljeni oznakama za izlaz u slučaju opasnosti koji su vidljivi pri dnevnom svjetlu ili u mraku:
 - u performansi klase 1 ili 2 na letovima iznad vode na udaljenosti od kopna, koja odgovara vremenu dužem od 10 minuta letenja pri uobičajenoj brzini krstarenja;
 - u performansi klase 3 na letovima iznad vode, na udaljenosti koja odgovara vremenu dužem od tri minuta letenja pri uobičajenoj brzini krstarenja.

CAT.IDE.H.280 Predajnik za lociranje u slučajevima opasnosti (ELT)

- Helikopteri su opremljeni najmanje jednim automatskim ELT.
- ELT bilo kog tipa ima mogućnost da istodobno šalje signal na 121,5 MHz i na 406 MHz.

CAT.IDE.H.290 Prsluci za spašavanje

- Helikopteri su opremljeni prslucima za spašavanje za svaku osobu koja se nalazi u helikopteru ili odgovarajućim plutajućim uređajima za svaku osobu u helikopteru mlađu od 24 mjeseca, smještenim na mjestu koje je lako dostupno sa sjedala ili ležaja osobe za čiju je uporabu predviđen, kada se obavljaju operacije u:
 - klasi performanse 1 ili 2 na letovima iznad vode na udaljenosti od kopna, koja odgovara vremenu dužem od 10 minuta letenja pri uobičajenoj brzini krstarenja;

- (2) klasi performanse 3 na letovima iznad vode, na udaljenosti od kopna većoj od udaljenosti koju helikopter preleti usljed autorotacije;
 - (3) klasi performanse 2 ili 3 kada se polijeće ili slijeće na aerodrom ili operativnu površinu na kojim je putanja polijetanja ili putanja slijetanja iznad vode.
- (b) Svaki prsluk za spašavanje ili odgovarajući pojedinačni uređaj za plutanje opremljen je električnim osvjetljenjem, u svrhu olakšavanja pronalazjenja osoba.

CAT.IDE.H.295 Odijela za preživljavanje za posadu

Svaki član posade na sebi nosi odijelo za preživljavanje dok obavlja operacije u klasi performanse 3 na letu iznad vode na udaljenosti od kopna većoj od autorotacijske udaljenosti ili udaljenosti od kopna za sigurno prinudno slijetanje, kada vremensko izvješće ili prognoze koje su na raspolaganju vodi zrakoplova pokazuju da će temperatura mora tijekom leta biti manja od plus 10° C.

CAT.IDE.H.300 Čamci za spašavanje, ELT za preživljavanje i oprema za preživljavanje na produženim letovima iznad vode

Helikopteri koji izvode operacije:

- (a) u performansu klase 1 ili 2 na letu iznad vode na udaljenosti od kopna koja odgovara vremenu dužem od 10 minuta letenja pri uobičajenoj brzini krstarenja;
- (b) u performansu klase 3 na letu iznad vode na udaljenosti koja odgovara vremenu dužem od tri minuta letenja pri uobičajenoj brzini krstarenja, opremljeni su sa:
 - (1) u slučaju helikoptera u kom se prevozi manje od 12 osoba, najmanje jednim čamcem za spašavanje, čiji nominalni kapacitet nije manji od maksimalnog broja osoba u helikopteru, koji je smješten tako da u slučajevima opasnosti omogućava trenutnu uporabu;
 - (2) u slučaju helikoptera u kom se prevozi više od 11 osoba, najmanje sa dva čamca za spašavanje koji su smješteni tako da u slučajevima opasnosti omogućavaju trenutnu uporabu, i koji su oba zajedno dovoljni za prihvatanje svih osoba koje se mogu nalaziti u helikopteru i, ako se jedan od njih izgubi, preostali čamac(ci) za spašavanje ima(ju) kapacitet prekoračenja dovoljan za prihvatanje svih osoba u helikopteru;
 - (3) najmanje jednim ELT za preživljavanje (ELT(S)) za svaki zahtijevani čamac za spašavanje;
- (4) opremom za spašavanje života, uključujući sredstva za održavanje u životu, koja je odgovarajuća za predviđeni let.

CAT.IDE.H.305 Oprema za preživljavanje

Helikopteri kojim se leti iznad područja u kojim bi potraga i spašavanje bili izuzetno otežani, opremljeni su sa:

- (a) signalnom opremom za odašiljanje signala za opasnost;
- (b) najmanje jednim ELT(S); i
- (c) dodatnom opremom za preživljavanje za rutu na kojoj se leti, uzimajući u obzir broj osoba u helikopteru.

CAT.IDE.H.315 Helikopteri certificirani za operacije na vodi – razna oprema

Helikopteri certificirani za operacije na vodi opremljeni su sa:

- (a) sidrom i drugom opremom potrebnom za omogućavanje privezivanja, sidrenja ili manevrisanja helikoptera na vodi, koji su primjereni njegovoj veličini, težini i karakteristikama u vezi s njegovim upravljanjem; i

- (b) opremom za davanje zvučnih signala koji su propisani u međunarodnim propisima za sprečavanje sudara na moru, kada je primjenjivo.

CAT.IDE.H.320 Svi helikopteri na letovima iznad vode – prinudno slijetanje na vodu

- (a) Helikopteri su projektirani za slijetanje na vodu ili certificirani za prinudno slijetanje na vodu, u skladu sa relevantnim certifikacijskim zahtjevima, kada se upotrebljavaju za operacije klase performanse 1 ili 2 za let iznad vode u neprijateljskom okruženju na udaljenosti od kopna koja odgovara vremenu dužem od 10 minuta letenja pri uobičajenoj brzini krstarenja.
- (b) Helikopteri su projektirani za slijetanje na vodu ili certificirani za prinudno slijetanje na vodu u skladu sa relevantnim certifikacijskim zahtjevima, ili imaju opremu za plutanje u slučaju opasnosti kada se njima obavlja operacije u:
 - (1) u performansu klase 1 ili 2 na letu iznad vode u okruženju koje nije opasno, na udaljenosti od kopna koja odgovara vremenu dužem od 10 minuta letenja pri uobičajenoj brzini krstarenja;
 - (2) u performansu klase 2, kada polijeću ili slijeću iznad vode, osim u slučaju operacija helikopterske hitne medicinske pomoći (HEMS) s ciljem smanjenja izloženosti, slijetanje ili polijetanje na operativnoj površini HEMS smještenoj u gusto naseljenom području, obavlja iznad vode;
 - (3) u performansu klase 3 na letu iznad vode na udaljenosti od kopna koja je veća od sigurne udaljenosti za prinudno slijetanje.

CAT.IDE.H.325 Slušalice

Kada god se zahtijeva radio-komunikacijski i/ili radio-navigacijski sustav, helikopteri su opremljeni slušalicama sa 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 Radio-komunikacijska oprema

- (a) Helikopteri su opremljeni radio-komunikacijskom opremom koja se zahtijeva u skladu sa primjenjivim zahtjevima za zračni prostor.
- (b) Radio-komunikacijska oprema osigurava komunikaciju na zrakoplovnoj frekvenciji u slučaju hitnosti od 121,5 MHz.

CAT.IDE.H.335 Ploča za izbor zvuka

Helikopteri koji lete prema IFR, opremljeni su pločom za izbor zvuka, koja se može upotrebljavati sa mjesta svakog zahtijevanog člana letačke posade.

CAT.IDE.H.340 Radio-oprema za operacije prema VFR na rutama na kojim se navigacija obavlja prema vizualnim orijentirima

Helikopteri koji lete prema VFR na rutama na kojim se navigacija može obavljati prema vizualnim orijentirima, opremljeni su radio-komunikacijskom opremom, koja u uobičajenim uvjetima širenja radio-talasa omogućava sljedeće:

- (a) komunikaciju s odgovarajućim zemaljskim stanicama;
- (b) komunikaciju s odgovarajućim ATC stanicama iz bilo koje točke u kontroliranom zračnom prostoru unutar kog se namjerava letjeti; i
- (c) primanje meteoroloških informacija.

CAT.IDE.H.345 Oprema za komunikaciju, navigaciju i nadzor za operacije prema IFR ili prema VFR na rutama na kojim se navigacija ne obavlja prema vizualnim orijentirima

- Helikopteri koji lete prema IFR ili prema VFR na rutama na kojim se navigacija ne može obavljati prema vizualnim orijentirima, opremljeni su radio-komunikacijskom i navigacijskom opremom, u skladu sa primjenjivim zahtjevima za zračni prostor.
- Radio-komunikacijska oprema uključuje najmanje dva zasebna radio-komunikacijska sustava, koji su u uobičajenim operativnim uvjetima potrebni za komunikaciju sa odgovarajućom zemaljskom stanicom iz bilo koje točke na ruti, uključujući skretanja sa rute.
- Helikopteri imaju dovoljno opreme za navigaciju kako bi se osiguralo da, u slučaju kvara jednog elementa opreme u bilo kojoj fazi leta, preostala oprema omogućava sigurnu navigaciju, u skladu sa planom leta.
- Helikopteri koji se upotrebljavaju za letove u kojim se planira slijetanje u IMC, opremljeni su sa odgovarajućom opremom koja omogućava navođenje do točke od koje se može izvesti vizualno slijetanje za svaki aerodrom na koji je planirano slijetanje u IMC i za bilo koji određeni alternativni aerodrom.
- Za PBN operacije zrakoplov mora ispuniti certifikacijske zahtjeve za plovidbenost za odgovarajuće specifikacije navigacije.

CAT.IDE.H.350 Transponder

Helikopteri su opremljeni sekundarnim nadzornim radarom za izvješćivanje o barometarskoj visini (SSR) i bilo kojom drugom mogućnošću SSR transpondera koja se zahtijeva za rutu na kojoj se leti.

CAT.IDE.H.355 Upravljanje bazama zrakoplovnih podataka

- Baze zrakoplovnih podataka koje se upotrebljavaju u aplikacijama na certificiranim sustavima zrakoplova ispunjavaju zahtjeve za kvalitet podataka koji su odgovarajući za predviđenu uporabu podataka.
- Operator osigurava blagovremenu raspodjelu i uključivanje aktuelnih i neizmijenjenih baza zrakoplovnih podataka za sve zrakoplove kojima su potrebni.
- Bez obzira na sve druge zahtjeve koji se odnose na izvješćivanja o događajima utvrđene u propisu kojim se uređuje izvješćivanje o događajima u civilnom zrakoplovstvu Bosne i Hercegovine, operator prijavljuje pružatelju baze podataka slučajeve pogrešnih, nedosljednih ili nedostajućih podataka za koje je opravdano očekivati da bi mogli predstavljati opasnost za sigurnost leta.

U takvim slučajevima operator obavještava letačku posadu i ostalo predmetno osoblje i osigurava da se predmetni podaci ne upotrebljavaju.

**ANEKS V
POSEBNA ODOBRENJA
[DIO-SPA]
PODDIO A
OPĆI ZAHTEVI**

SPA.GEN.100 Nadležni organ

- Nadležni organ za izdavanje posebnog odobrenja je:
 - za komercijalnog operatora, nadležni organ u kojoj operator ima glavno sjedište poslovanja;
 - za nekomercijalnog operatora, organ države u kojoj operator ima glavno sjedište poslovanja, je osnovan ili ima prebivalište/boravište.
- Bez obzira na navedeno pod (a)(2), primjenjivi uvjeti iz ovog aneksa za odobrenje sljedećih operacija ne primjenjuju se na

nekomercijalnog operatora koji upravlja zrakoplovom registriranim u trećoj zemlji ako je država registra treća zemlja koja je izdala ta odobrenja:

- navigacija temeljena na performansama (PBN);
- specifikacije za minimalne navigacijske performanse (MNPS);
- smanjenog minimuma vertikalnog razdvajanja zračnog prostora (RVSM).
- operacije pri smanjenoj vidljivosti (LVO).

SPA.GEN.105 Zahtjev za posebno odobrenje

- Operator, koji podnosi zahtjev za prvo izdavanje posebnog odobrenja, dostavlja nadležnom organu dokumentaciju koja se zahtijeva u odgovarajućem poddijelu, zajedno sa sljedećim informacijama:
 - ime, adresa i adresa za dostavu poštanskih pošiljki podnosioca zahtjeva;
 - opis predviđene operacije.
- Operator dostavlja nadležnom organu sljedeće dokaze:
 - dokaz o usklađenosti sa zahtjevima iz odgovarajućeg poddijela;
 - dokaz da su u obzir uzeti odgovarajući elementi određeni u obaveznom dijelu podataka o operativnoj podobnosti utvrđenih u skladu sa propisom kojim se utvrđuje certifikacija plovidbenosti i ekološka certifikacija zrakoplova i zrakoplovnih proizvoda, dijelova i uređaja i za certifikaciju projektnih i proizvodnih organizacija.
- Operator čuva evidencije koje se odnose na navedeno pod (a) i (b) najmanje tijekom trajanja operacije za koju se zahtijeva posebno odobrenje, ili, prema potrebi, u skladu sa Aneksom III (Dio-ORO) ovog pravilnika.

SPA.GEN.110 Privilegije operatora koji ima posebno odobrenje

Opseg aktivnosti za čije obavljanje operator ima odobrenje dokumentuje se i navodi:

- za operatore koji imaju potvrdu zračnog operatora (AOC) u operativnim specifikacijama AOC.
- za ostale operatore u listi posebnih odobrenja.

SPA.GEN.115 Promjene posebnog odobrenja

Kada promjene utječu na uvjete posebnog odobrenja, operator nadležnom organu dostavlja relevantnu dokumentaciju i pribavlja prethodno odobrenje za operaciju.

SPA.GEN.120 Trajno važenje posebnog odobrenja

Posebna odobrenja izdaju se na neograničeni rok i važe sve dok operator ispunjava zahtjeve koji se odnose na posebna odobrenja i poštuje odgovarajuće elemente definirane u obaveznom dijelu podataka o operativnoj podobnosti utvrđenih u skladu propisom kojim se utvrđuje certifikacija plovidbenosti i ekološka certifikacija zrakoplova i zrakoplovnih proizvoda, dijelova i uređaja i certifikacija projektnih i proizvodnih organizacija.

**PODDIO B
OPERACIJE TEMELJENE NA NAVIGACIJI
TEMELJENOJ NA PERFORMANSAMA (PBN)**

SPA.PBN.100 Operacije PBN

- Odobrenje je potrebno za svaku od sljedećih PBN specifikacija:
 - RNP AR APCH, i
 - RNP 0.3 za operacije helikopterom.
- Odobrenjem za RNP AR APCH operacije dopuštene su operacije u skladu sa javnim postupcima instrumentalnog prilaza koje ispunjavaju primjenjive ICAO kriterije za projektiranje postupaka.

- (c) Posebno odobrenje za određeni postupak RNP AR APCH i RNP 0.3 zahtijeva se za privatne instrumentalne postupke prilaza ili za bilo koji javni postupak instrumentalnog prilaza koji ne ispunjava primjenjive ICAO kriterije za projektiranje postupaka ili ako je tako zahtijevano u Zborniku zrakoplovnih podataka (AIP) ili od strane nadležnog organa.

SPA.PBN.105 Operativno odobrenje za PBN

Kako bi od nadležnog organa dobio posebno odobrenje za PBN, operator dostavlja dokaze da:

- relevantno odobrenje za plovidbenost, koje je odgovarajuće za predviđenu operaciju PBN, navedeno je u AFM ili u drugom dokumentu koji je odobren od strane certifikacijskog tijela kao dijela procjene plovidbenosti ili je temeljeno na takvom odobrenju;
- uspostavljen je program za obuku letačkog osoblja i odgovarajućeg osoblja uključenog u pripremu leta;
- izvršena je procjena sigurnosti;
- uspostavljeni su operativni postupci, navodeći:
 - opremu koja se nalazi u zrakoplovu, uključujući njihova operativna ograničenja i odgovarajuće unose u listu minimalne opreme (MEL),
 - sastav, kvalifikacije i iskustvo letačkog osoblja,
 - postupke u uobičajenim, neuobičajenim i izvanrednim situacijama, i
 - upravljanje elektroničkim navigacijskim podacima.
- lista događaja o kojima treba podnijeti izvješće je navedena;
- upravljanje programom nadzora RNP je uspostavljen za RNP AR APCH operacije, ako je primjenjivo.

PODDIO C

OPERACIJE SA UTVRĐENOM MINIMALNOM NAVIGACIJSKOM PERFORMANSOM (MNPS)

SPA.MNPS.100 Operacije MNPS

Zrakoplov može da obavlja operacije u određenom zračnom prostoru u kojem se primjenjuju specifikacije minimalne navigacijske performanse (MNPS), u skladu sa dopunskim regionalnim procedurama, kada su uspostavljene specifikacije minimalne navigacijske performanse samo ako je operator dobio odobrenje nadležnog organa za izvođenje takvih operacija.

SPA.MNPS.105 Operativno odobrenje za MNPS

Kako bi od nadležnog organa dobio operativno odobrenje za MNPS, operator dostavlja dokaze:

- da navigacijska oprema ispunjava zahtjeve koji se odnose na performanse;
- da su navigacijski ekrani, indikatori i komande vidljivi i da ih može koristiti svaki pilot kada sjedi na svom sjedalu;
- da je uspostavljen program obuke za članove letačke posade koji su uključeni u obavljanje tih operacija;
- da su uspostavljeni operativni postupci, koji obuhvataju:
 - opremu koja se nosi u zrakoplovu, uključujući njena operativna ograničenja i odgovarajuće unose u MEL;
 - sastav letačke posade i zahtjeve u pogledu njihovog iskustva;
 - uobičajene postupke;
 - postupke u izvanrednim situacijama, uključujući one koje je odredio nadležni organ koji je odgovoran za taj zračni prostor;
 - praćenje i prijavljivanje incidenata.

PODDIO D

OPERACIJE U ZRAČNOM PROSTORU SA SMANJENIM MINIMUMIMA VERTIKALNOG RAZDVAJANJA (RVSM)

SPA.RVSM.100 Operacije RVSM

Zrakoplov može da obavlja operacije u određenom zračnom prostoru u kojem se između razine leta (FL) 290 i (FL) 410,

isključivo, primjenjuje minimum vertikalnog razdvajanja od 300 m (1 000 ft) samo ako je operator dobio odobrenje nadležnog organa za obavljanje takvih operacija.

SPA.RVSM.105 Operativno odobrenje za RVSM

Kako bi od nadležnog organa dobio operativno odobrenje za RVSM, operator dostavlja dokaze:

- da je dobio odgovarajuće odobrenje o plovidbenosti za RVSM;
- da su uspostavljeni postupci za praćenje i prijavljivanje grešaka pri održavanju visine;
- da je uspostavljen program obuke za članove letačke posade koji su uključeni u obavljanje tih operacija;
- da su uspostavljeni operativni postupci, koji obuhvataju:
 - opremu koja se nosi u zrakoplovu, uključujući njena operativna ograničenja i odgovarajuće unose u MEL;
 - sastav letačke posade i zahtjeve u pogledu njihovog iskustva;
 - planiranje leta;
 - postupke prije polijetanja;
 - postupke prije ulaza u RVSM zračni prostor;
 - postupke tijekom leta;
 - postupke poslije leta;
 - prijavlivanje incidenata;
 - posebne regionalne operativne postupke.

SPA.RVSM.110 Zahtjevi u pogledu opreme za RVSM

Zrakoplov koji se upotrebljava za RVSM zračni prostor opremljen je sa:

- dva zasebna sustava za mjerenje visine;
- sustavom za upozoravanje na visinu.
- automatskim sustavom za kontrolu visine;
- 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 Greške u RVSM u vezi sa održavanjem visine

- Operator izvješćuje o snimljenim ili saopćenim greškama u vezi sa održavanjem visine, koje su uzrokovane kvarom opreme zrakoplova ili su operativne prirode, a koje su jednake ili veće od:
 - ukupne vertikalne greške (TVE), koja je ± 90 m (± 300 ft);
 - greške sustava za mjerenje visine (ASE), koja je ± 75 m (± 245 ft); i
 - dodijeljenog odstupanja od visine (AAD), koje je ± 90 m (± 30 ft).
- Izvješća o ovakvim događajima šalju se nadležnom organu u roku od 72 sata. Izvješća uključuju početnu analizu uzročnih faktora i mjere koje su poduzete za sprečavanje ponavljanja događaja.
- Kada su snimljene greške u održavanju visine ili o njoj primi obavještenje, operator trenutno poduzima mjere za otklanjanje uvjeta koji su uzrokovali greške i podnosi izvješće o daljim mjerama, ako nadležni organ to zahtijeva.

PODDIO E

OPERACIJE U UVJETIMA SMANJENE VIDLJIVOSTI (LVO) I OPERACIJE SA DODATNIM OPERATIVNIM ODOBRENJIMA

SPA.LVO.100 Operacije u uvjetima smanjene vidljivosti

Operator izvodi sljedeće operacije samo ako ih odobri nadležni organ:

- operacije polijetanja sa uvjetima vidljivosti manjim od 400 m RVR;

- (b) operacije instrumentalnog prilaza u uvjetima smanjene vidljivosti; i
- (c) operacije sa operativnim odobrenjima, osim operacija EFVS 200, koje nisu predmet posebnog odobrenja.

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 prilaza u uvjetima smanjene vidljivosti, operacije LVTO u RVR manjem od 125 m i operacije sa operativnim odobrenjima zrakoplov certificiran za planirane operacije;
- (b) da su članovi letačke posade osposobljeni za izvođenje predviđene operacije i da je uspostavljen program osposobljavanja i provjere za članove letačke posade i relevantno osoblje uključeno u pripremu leta u skladu sa 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 koji osiguravaju prikladnost aerodroma, uključujući postupke instrumentalnog letenja, za predviđene operacije, u skladu sa SPA.LVO.110; i
- (g) da je za predviđene operacije provedena provjera sigurnosti i utvrđeni pokazatelji performansi s ciljem praćenja razine sigurnosti.

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

Operator osigurava da samo aerodromi, uključujući postupke instrumentalnog letenja, koji su prikladni za predviđene operacije upotrebljavaju za LVO i operacije sa operativnim odobrenjima.

SPA.LVO.120 Kompetencije 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 obuku i provjeru za sve vrste LVO i operacija sa operativnim odobrenjima za koje je izdato odobrenje. Takva obuka i provjera:
 - (1) uključuje početnu i periodičnu obuku i provjeru;
 - (2) uključuje uobičajene, neuobičajene i postupke u slučaju opasnosti;
 - (3) su prilagođene vrstama tehnologija koje se upotrebljavaju u predviđenim operacijama;
 - (4) uzimaju u obzir rizik ljudskog faktora povezanog sa predviđenim operacijama.
- (c) Operator vodi zapise o obukama i kvalifikacijama članova letačke posade.
- (d) Obuku i provjeru provodi odgovarajuće kvalificirano osoblje. U slučaju obuka i provjera tijekom leta ili na simulatoru leta, osoblje koje provodi obuke i provjere je kvalificirano u skladu sa Aneksom I (Dio-FCL) propisa kojim se utvrđuju tehnički zahtjevi i upravni postupci u vezi sa letačkim osobljem u civilnom zrakoplovstvu.

SPA.LVO.125 Operativni postupci

- (a) Operator uspostavlja postupke i upute koji se upotrebljavaju za LVO. Ti postupci i upute su uključeni u operativni priručnik ili priručnik o postupcima i sadrže zadatke članova letačke posade tijekom voženja po zemlji, polijetanja, prilaznja, ravnjanja, slijetanja, zaustavljanja i neuspjelog prilaza, prema potrebi.
- (b) Prije započinjanja LVO, vođa zrakoplova/kapetan mora se uvjeriti:
 - (1) da je status vizualne i nevizualne opreme dovoljan;

- (2) da su na snazi odgovarajući LVP u skladu sa informacijama koje dostavlja služba usluga u zračnom prometu (ATS);
- (3) da su članovi letačke posade odgovarajuće kvalificirani.

SPA.LVO.130 Minimalna oprema

- (a) Operator uključuje minimalnu opremu, koja mora biti u ispravnom stanju na početku obavljanja LVO, u skladu sa letačkim priručnikom zrakoplova (AFM) ili drugim odobrenim dokumentom u operativnom priručniku ili priručniku o postupcima, kako je primjenjivo.
- (b) Vođa zrakoplova/kapetan mora se uvjeriti da su status zrakoplova i relevantnih sustava u njemu odgovarajući za posebnu operaciju koju namjerava izvesti.

PODDIO F

OPERACIJE DVOMOTORNIM AVIONIMA SA PRODUŽENIM DOLETOM (ETOPS)

SPA.ETOPS.100 ETOPS

U operacijama komercijalnog zračnog prijevoza, dvomotornim avionima se obavljaju operacije preko praga udaljenosti određene u skladu sa CAT.OP.MPA.140, samo ako je nadležni organ operatoru izdao operativno odobrenje za ETOPS.

SPA.ETOPS.105 Operativno odobrenje za ETOPS

Kako bi od nadležnog organa dobio operativno odobrenje za ETOPS, operator dostavlja dokaz:

- (a) da za kombinaciju aviona/motora ima odobrenje projekta tipa i pouzdanosti za ETOPS, za predviđenu operaciju;
- (b) da je uspostavljen program obuke za članove letačke posade i drugo operativno osoblje uključeno u ove operacije i da su članovi letačke posade i drugo uključeno operativno osoblje odgovarajuće 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 aerodrom na ruti za ETOPS

- (a) Alternativni aerodrom na ruti za ETOPS smatra se odgovarajućim ako je aerodrom u očekivano vrijeme uporabe na raspolaganju i ako je opremljen potrebnim pomoćnim uslugama, kao što su usluge u zračnom prometu (ATS), dovoljna rasvjeta, komunikacije, meteorološka izvješća, navigacijska podrška i usluge u slučaju opasnosti i, ako ima na raspolaganju, najmanje jedan postupak instrumentalnog prilaza.
- (b) Prije obavljanja ETOPS leta, operator osigurava da je dostupan odgovarajući alternativni aerodrom na ruti za ETOPS, bilo unutar vremena preusmjeravanja koje je odobrio operator ili unutar vremena preusmjeravanja koje se temelji na statusu upotrebljivosti aviona dobijenom na temelju MEL, u ovisnosti od toga šta je kraće.
- (c) Operator navodi u operativnom planu leta i ATS planu leta bilo koji(e) zahtijevani(e) alternativni(-e) alternativni aerodrom(e) na ruti za ETOPS(e).

SPA.ETOPS.115 Minimumi za planiranje alternativnog aerodroma na ruti za ETOPS

- (a) Operator bira aerodrom kao alternativni aerodrom na ruti za ETOPS samo kada odgovarajuće meteorološko izvješće ili prognoze, ili bilo koja njihova kombinacija, pokazuju da će u periodu 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 u operativni priručnik uključuje metodu za određivanje operativnih minimuma na planiranom alternativnom aerodromu na ruti za ETOPS.

Tablica 1

Minimumi za planiranje alternativnog aerodroma na ruti za ETOPS

Vrsta prilaza	Minimumi za planiranje
Precizni prilaz	DA/H + 200 ft RVR/VIS + 800 m ⁽¹⁾
Neprecizni prilaz ili kružni prilaz	MDA/H + 400 ft ⁽¹⁾ RVR/VIS + 1 500 m

⁽¹⁾ VIS: vidljivost; MDA/H: minimalna apsolutna visina/visina poniranja.

PODDIO G

PRIJEVOZ OPASNE ROBE

SPA.DG.100 Prijevoz opasne robe

Osim kako je predviđeno u Aneksu IV (Dio-CAT), Aneksu VI (Dio-NCC), Aneksu VII (Dio-NCO) i Aneksu VIII (Dio-SPO), operator može obavljati zračni prijevoz opasnih roba samo ako ima odobrenje nadležnog organa.

SPA.DG.105 Odobrenje za prijevoz opasne robe

Kako bi dobio odobrenje za prijevoz opasnih roba, operator u skladu sa tehničkim uputama:

- uspostavlja i održava program obuke za svo uključeno osoblje i dokazaju nadležnom organu da je sve osoblje odgovarajuće osposobljeno;
- uspostavlja operativne postupke, kako bi omogućio sigurno rukovanje opasnim robama u svim fazama zračnog prijevoza, koji sadrže informacije i upute o:
 - polici operatora u pogledu prijevoza opasnih roba;
 - zahtjevima za prihvatanje, rukovanje, utovar, smještaj i razdvajanje opasnih roba;
 - mjerama koje se poduzimaju u slučaju nesreće ili incidenta zrakoplova kada se prevoze opasne robe;
 - reakcijama u situacijama opasnosti koje uključuju opasne robe;
 - odstranjivanju bilo kog mogućeg kontaminiranja;
 - dužnostima svog uključenog osoblja, posebno u vezi sa zemaljskim opsluživanjem i opsluživanjem zrakoplova;
 - pregledu radi otkrivanja oštećenja, curenja ili kontaminiranja;
 - obavještanju o nesrećama i incidentima sa opasnim robama.

SPA.DG.110 Informacije i dokumentacija o opasnim robama

Operator u skladu sa tehničkim uputama:

- vođi zrakoplova/kapetanu osigurava pisane informacije:
 - o opasnim robama koje će se prevoziti u zrakoplovu;
 - za uporabu pri poduzimanju mjera u slučajevima opasnosti tijekom leta;
- koristi kontrolnu listu provjere za prihvatanje;
- osigurava 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;
- kada je prijevozna isprava predata u pisanom obliku, osigurati da se preslika isprave zadrži na zemlji gdje će joj se moći pristupiti u razumnom periodu, dok roba ne stigne na konačno odredište;
- osigurati da se preslika informacija, datih vođi zrakoplova/kapetanu, zadrži na zemlji, i da se toj preslici ili informacijama, koje su u njoj sadržane, može trenutno pristupiti na aerodromima posljednjeg odlaska i sljedećeg

planiranog dolaska do kraja leta na koji se informacije odnose;

- čuvati kontrolnu listu za prihvatanje, prijevoznu ispravu i informacije date vođi zrakoplova/kapetanu najmanje tri mjeseca nakon završetka leta;
- čuvati evidencije o obukama osoblja najmanje tri godine.

PODDIO H

HELIKOPTERSKE OPERACIJE SA SUSTAVOM ZA NOĆNO OSMATRANJE

SPA.NVIS.100 Operacije sa sustavom za noćno osmatranje (NVIS)

- Helikopterima obavljaju noćne operacije prema VFR uporabom NVIS samo ako operator ima odobrenje nadležnog organa.
- Za dobijanje odobrenja od nadležnog organa, operator:
 - obavlja operacije u komercijalnom zračnom prijevozu (CAT) i ima CAT AOC u skladu sa Aneksom III (Dio-ORO);
 - dokaže nadležnom organu:
 - usklađenost sa primjenjivim zahtjevima sadržanim u ovom poddjelu;
 - uspješnu integraciju svih elemenata NVIS.

SPA.NVIS.110 Zahtjevi koji se odnose na opremu za NVIS operacije

- Prije izvođenja NVIS operacija, za svaki helikopter i za svu pripadajuću opremu za NVIS izdato je relevantno odobrenje o plovidbenosti u skladu sa propisom kojim se utvrđuje certifikacija plovidbenosti i ekološka certifikacija zrakoplova i zrakoplovnih proizvoda, dijelova i uređaja i certifikacija projektnih i proizvodnih organizacija.
- Radio-visoromjer.* Helikopter je opremljen radio-visoromjerom koji može da emituje zvučno upozorenje na visini ispod unaprijed određene visine, te zvučno i vizualno upozorenje na visini koju odabere pilot, koji se mogu trenutno prepoznati tijekom svih faza NVIS leta.
- Osvjetljenje zrakoplova kompatibilno sa NVIS.* Za ublažavanje smanjenih perifernih vizualnih pokazatelja i radi potrebe za poboljšanjem sagledavanja situacije, potrebno je osigurati sljedeće:
 - reflektorsko osvjetljenje ploče sa instrumentima koje je kompatibilno sa NVIS, ako je instalirano, kojim se mogu osvijetliti svi bitni instrumenti za let,
 - funkcionalna svjetla kompatibilna sa NVIS,
 - prenosiva baterijska lampa kompatibilna sa NVIS; i
 - sredstva za otklanjanje ili gašenje unutarnjih svjetala koja nisu kompatibilna sa NVIS.
- Dodatna oprema za NVIS.* Potrebno je osigurati sljedeću dodatnu opremu za NVIS:
 - rezervni ili sekundarni izvor energije za naočale za noćno gledanje (NVG);
 - kacigu sa odgovarajućim dodacima za NVG.
- Svi zahtijevani NVG za NVIS let pripadaju istoj vrsti, generaciji i modelu.
- Kontinuirana plovidbenost.*
 - Postupci za kontinuiranu plovidbenost uključuju informacije potrebne za obavljanje tekućeg održavanja i inspekcija opreme za NVIS ugrađene u helikopter i obuhvataju najmanje sljedeće:
 - vjetrobranska stakla i prozirne površine helikoptera;
 - rasvjetu za NVIS;
 - NVG, i
 - bilo koju dodatnu opremu za podršku operacija NVIS.

- (2) Sve naknadne izmjene ili održavanje zrakoplova u skladu su sa odobrenjem o plovidbenosti za NVIS.

SPA.NVIS.120 Operativni minimumi NVIS

- (a) Operacije se ne izvode ispod vremenskih minimuma za vrstu noćnih operacija koje se izvode.
- (b) Operator određuje minimalnu visinu prijelaza od koje se let može nastaviti prijelazom na potpomognuti let/iz potpomognutog leta.

SPA.NVIS.130 Zahtjevi koji se odnose na posadu za operacije NVIS

- (a) *Izbor*: Operator uspostavlja kriterije za izbor članova posade za zadatke u vezi sa NVIS.
- (b) *Iskustvo*: Minimalno iskustvo za vođu zrakoplova ne smije biti manje od 20 sati noćnog leta helikopterom prema VFR u ulozi vođe zrakoplova/kapetana prije započinjanja obuke.
- (c) *Operativna obuka*. Svi piloti imaju završenu operativnu obuku u skladu sa postupcima NVIS sadržanim u operativnom priručniku.
- (d) *Nedavno iskustvo*. Svi piloti i članovi tehničke posade za NVIS, koji izvode operacije NVIS, imaju obavljena tri NVIS leta u posljednjih 90 dana. Nedavno iskustvo se može ponovo uspostaviti letom za vježbu u helikopteru ili na odobrenom simulatoru cijelog leta (FFS), koji uključuje elemente iz (f)(1).
- (e) *Sastav posade*. Minimalan broj posade je veći od navedenih:
- (1) u letačkom priručniku zrakoplova (AFM);
 - (2) za osnovnu djelatnost; ili
 - (3) u operativnom odobrenju za operacije NVIS.
- (f) *Obuka i provjera*.
- (1) Obuka i provjera se izvode u skladu sa detaljnim nastavnim planom koji je odobrio nadležni organ i koji je uključen u operativni priručnik.
 - (2) *Članovi posade*.
 - (i) Programima obuke posade: unapređuje se znanje o radnim uvjetima i opremi za NVIS; unapređuje se koordinacija posade; uključene su mjere za smanjenje rizika povezanih sa dolaženjem u uvjetima smanjene vidljivosti i sa uobičajenim i postupcima u slučaju opasnosti NVIS.
 - (ii) Mjere iz (f)(2)(i), procjenjuju se tijekom:
 - (A) provjera stručnosti u noćnim uvjetima; i
 - (B) linijskih provjera.

SPA.NVIS.140 Informacije i dokumentacija

Operator osigurava da se, kao dio njegovog postupka analize i upravljanja rizikom, smanje rizici povezani sa okruženjem NVIS, tako da se u operativnom priručniku navede: izbor, sastav i obuka posada; nivoi 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 SA DIZALICOM

SPA.HHO.100 Helikopterske operacije sa dizalicom (HHO)

- (a) Helikopteri se upotrebljavaju za potrebe CAT operacija sa dizalicom samo ako operator ima odobrenje nadležnog organa.
- (b) Za dobijanje takvog odobrenja od nadležnog organa, operator:
- (1) obavlja operacije u komercijalnom zračnom prijevozu (CAT) i posjeduje CAT AOC u skladu sa Aneksom III (Dio-ORO);
 - (2) dokazuje nadležnom organu usklađenost sa zahtjevima sadržanim u ovom poddjelu.

SPA.HHO.110 Zahtjevi koji se odnose na opremu za HHO

- (a) Za ugradnju cjelokupne helikopterske opreme za operacije sa dizalicom, uključujući svu radio-opremu u skladu sa SPA.HHO.115 i sve naknadne izmjene, izdato je odobrenje o plovidbenosti za predviđenu funkciju. Pomoćna oprema je projektirana i ispitana u skladu sa odgovarajućim standardom, kako to zahtijeva nadležni organ.
- (b) Upute za održavanje opreme i sustava HHO utvrđuje operator u suradnji s proizvođačem i one su uključene u program operatora za održavanje helikoptera, kako se zahtijeva Pravilnikom o kontinuiranoj plovidbenosti zrakoplova i zrakoplovnih proizvoda, dijelova i uređaja i odobravanju organizacija i osoblja koje se bave ovim poslovima.

SPA.HHO.115 Komunikacija za HHO

Uspostavljena je dvosmjerna radio-komunikacija sa organizacijom za koju se obavlja HHO i, kada je to moguće, komunikacija sa zemaljskim osobljem na području HHO 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 odnosu na performanse za HHO

Osim za HHO na operativnoj površini HEMS, HHO ima mogućnost da, u slučaju otkaza kritičnog motora, sa preostalim motorom (motorima) održi odgovarajuću snagu ne dovodeći u opasnosti osobu(-e)/teret pričvršćene za dizalicu, treće strane ili imovinu.

SPA.HHO.130 Zahtjevi u odnosu na posadu za HHO

- (a) *Izbor*: Operator uspostavlja kriterije za izbor članova letačke posade za zadatke u vezi sa HHO, uzimajući u obzir prethodno iskustvo.
- (b) *Iskustvo*: Minimalno iskustvo za kapetana, koji izvodi HHO letove, ne smije biti manje od:
- (1) Na moru:
 - (i) 1 000 sati kao vođa zrakoplova/kapetan ili 1 000 sati kao kopilot u HHO, od čega 200 sati kao vođa zrakoplova pod nadzorom; i
 - (ii) 50 ciklusa sa dizalicom izvedenih na moru, od čega 20 ciklusa izvedenih noću ako se izvode noćne operacije, pri čemu ciklus sa dizalicom znači jedan ciklus spuštanja i podizanja kuke dizalice.
 - (2) Na kopnu:
 - (i) 500 sati kao vođa zrakoplova/kapetan, ili 500 sati kao kopilot u HHO od čega 100 sati kao vođa zrakoplova pod nadzorom;
 - (ii) 200 sati operativnog iskustva na helikopterima, stečenog u operativnim uvjetima sličnim predviđenoj operaciji; i
 - (iii) 50 ciklusa sa dizalicom, od čega 20 ciklusa izvedenih noću ako se obavljaju noćne operacije.
- (c) *Operativna obuka i iskustvo*. Uspješno završena obuka, u skladu sa postupcima HHO sadržanim u operativnom priručniku, i relevantno iskustvo u ulozi i u uvjetima u kojim se obavljaju HHO;
- (d) *Nedavno iskustvo*. Svi piloti i članovi posade HHO završili su u posljednjih 90 dana:
- (1) pri vršenju dnevnih operacija: bilo koju kombinaciju od tri dnevna ili noćna ciklusa sa dizalicom, od kojih svaki uključuje prijelaz u lebdenje i iz lebdenja;
 - (2) pri vršenju noćnih operacija: tri noćna ciklusa sa dizalicom, od kojih svaki uključuje prijelaz u lebdenje i iz lebdenja.

- (e) *Sastav posade.* Minimalna posada za dnevne i noćne operacije navedena je u operativnom priručniku. Minimalna posada ovisi od tipa helikoptera, vremenskih prilika, vrsti zadataka i, osim toga, za operacije na moru, o okruženju mjesta obavljanja HHO, stanja mora i kretanju plovila. U svakom slučaju, minimalna posada se sastoji najmanje od jednog pilota i jednog člana posade za HHO.
- (f) *Obuka i provjera posade*
- (1) Obuka i provjera se izvode u skladu sa detaljnim nastavnim planom koji je odobrio nadležni organ i koji je uključen u operativni priručnik.
 - (2) Članovi posade:
 - (i) Programima obuke posade: unapređuje se znanje o radnim uvjetima i opremi za HHO; unapređuje se koordinacija posade; uključene su mjere za smanjenje rizika povezanih sa uobičajenim i postupcima u slučaju opasnosti pri HHO i elektrostatičkim pražnjenjem.
 - (ii) Mjere navedene pod (f)(2)(i) procjenjuju se tijekom dnevnih provjera stručnosti u vizualnim meteorološkim uvjetima (VMC) ili tijekom noćnih provjera stručnosti u VMC ako operator obavlja noćne HHO.

SPA.HHO.135 Informiranje putnika pri HHO

Prije svakog leta ili niza letova u okviru HHO, putnicima HHO se daju upute, i upoznaju se sa opasnostima od elektrostatičkog pražnjenja i sa drugim aspektima HHO.

SPA.HHO.140 Informacije i dokumentacija

- (a) Operator osigurava da se, kao dio njegovog postupka analize i upravljanja rizikom, smanje rizici povezani sa okruženjem HHO, tako da se u operativnom priručniku navede: izbor, sastav i obuka 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 izvodi iz operativnog priručnika stavljaju se na raspolaganje organizaciji za koju se vrši HHO.

PODDIO J OPERACIJE HELIKOPTERSKE HITNE MEDICINSKE POMOĆI

SPA.HEMS.100 Operacije helikopterske hitne medicinske pomoći (HEMS)

- (a) Helikopteri se koriste samo za potrebe operacija HEMS ako operator ima odobrenje nadležnog organa.
- (b) Za dobijanje takvog odobrenja od nadležnog organa, operator:
 - (1) vrši operacije u komercijalnom zračnom prijevozu (CAT) i ima CAT AOC u skladu sa Aneksom III (Dio-ORO);
 - (2) dokazuje nadležnom organu usklađenost sa zahtjevima sadržanim u ovom poddjelu.

SPA.HEMS.110 Zahtjevi u odnosu na opremu za operacije HEMS

Ugradnja cjelokupne namjenske helikopterske medicinske opreme i bilo koje naknadne izmjene te, prema potrebi, njena uporaba, odobreni su u skladu sa propisom kojim se utvrđuje certifikacija plovidbenosti i ekološka certifikacija zrakoplova i zrakoplovnih proizvoda, dijelova i uređaja i certifikacija projektnih i proizvodnih organizacija.

SPA.HEMS.115 Komunikacija

Osim zahtjeva iz CAT.IDE.H, helikopteri kojim se izvode letovi za potrebe HEMS imaju komunikacijsku opremu sa mogućnošću dvosmjerne komunikacije sa organizacijom za koju se obavlja HEMS i, kada je to moguće, za komunikaciju sa osobljem zemaljske hitne službe.

SPA.HEMS.120 Operativni minimumi HEMS

- (a) Letovi HEMS, koji se obavljaju u performansi klase 1 i 2, usklađuju se sa minimumima iz Tablice 1 za otpremu i za fazu leta HEMS na ruti. U slučaju da se tijekom faze leta na ruti vremenski uvjeti padnu ispod vrijednosti navedenih minimuma za bazu oblaka ili vidljivost, helikopteri, koji su certificirani samo za letove u uvjetima VMC, napuštaju let ili se vraćaju 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 preći na let koji se obavlja prema instrumentalnim pravilima letenja (IFR) pod uvjetom da je letačka posada za to odgovarajuće 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 za zračni prostor	500 ft i više	Kako je određeno u primjenjivim minimumima VFR za zračni prostor
499 – 400 ft	1 000 m ⁽¹⁾	499 – 400 ft	2 000 m
399 – 300 ft	2 000 m	399 – 300 ft	3 000 m
NOĆ			
Baza oblaka	Vidljivost	Baza oblaka	Vidljivost
1 200 ft ⁽²⁾	2 500 m	1 200 ft ⁽²⁾	3 000 m

⁽¹⁾ U fazi na ruti, ako je kopno u vidnom dometu, vidljivost se može tijekom kratkih perioda smanjiti do 800 m ako se helikopterom upravlja brzinom koja na odgovarajući način omogućava pravovremeno zapažanje bilo kakvih prepreka i izbjegavanje sudara.

⁽²⁾ U fazi na ruti, tijekom kratkih perioda, baza oblaka se može sniziti na 1 000 ft.

- (b) Vremenski minimumi za otpremu i za fazu leta HEMS na ruti koja se obavlja u performansi klase 3 su: baza oblaka 600 ft i vidljivost 1 500 m. Ako je kopno u vidnom dometu, vidljivost se može tijekom kratkih perioda 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 odnosu na performanse za operacije HEMS

- (a) Operacije performanse klase 3 ne smiju se obavljati iznad opasnog okruženja.
- (b) Polijetanje i slijetanje
- (1) Helikopterima, koji izvode operacije na područje završnog prilaza i polijetanja (FATO) ili sa FATO u okviru bolnice koja je smještena u gusto naseljenom neprijateljskom okruženju i koja se upotrebljava kao operativna baza za HEMS, operacije se obavljaju u skladu sa zahtjevima za performansu klase 1.
 - (2) Helikopterima, koji izvode operacije na FATO ili sa FATO koji je smješten u gusto naseljenom neprijateljskom okruženju i nije operativna baza za HEMS, operacije se obavljaju u skladu sa zahtjevima za performansu klase 1, osim ako operator ima odobrenje u skladu sa CAT.POL.H.225.
 - (3) Helikopterima, koji izvode operacije na ili sa operativne površine za HEMS smještene u neprijateljskom okruženju, obavljaju se operacije u skladu sa zahtjevima za performansu klase 2 i oni se izuzimaju od zahtjeva za odobrenje iz CAT.POL.H.305(a) pod uvjetom da je dokazana usklađenost sa CAT.POL.H.305(b)(2) i (b)(3).
 - (4) Operativna površina za HEMS je dovoljno velika kako bi se osigurala odgovarajuća udaljenost od svih prepreka. Za noćne operacije, operativna površina je osvijetljena, kako bi se omogućilo prepoznavanje same operativne površine i bilo kakvih prepreka.

SPA.HEMS.130 Zahtjevi koji se odnose na posadu

- (a) *Izbor*: Operator uspostavlja kriterije za izbor članova letačke posade za zadatke povezane sa HEMS, uzimajući u obzir prethodno iskustvo.
- (b) *Iskustvo*: Minimalno iskustvo za kapetana koji obavlja letove HEMS ne smije biti manje od:
- 1) jednog od dvije navedene stavke:
 - (i) 1 000 sati kao vođa zrakoplova/kapetan, od čega 500 sati kao vođa zrakoplova/kapetan; ili
 - (ii) 1 000 sati kao kopilot u operacijama HEMS, od čega 500 sati kao vođa zrakoplova pod nadzorom i 100 sati kao vođa zrakoplova/kapetan 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 tijekom noći kao vođa zrakoplova/kapetan.
- (c) *Operativna obuka*. Uspješno završena operativna obuka u skladu sa postupcima HEMS sadržanim u operativnom priručniku.
- (d) *Nedavno iskustvo*. Svi piloti koji obavljaju operacije HEMS, završili su u posljednjih šest mjeseci najmanje 30 minuta letenja isključivo pomoću instrumenata u helikopteru ili na FSTD.
- (e) *Sastav posade*.
- (1) *Dnevni let*. Minimalna posada za dnevne operacije sastoji se od jednog pilota i jednog člana tehničke posade HEMS.
 - (i) Taj se broj može smanjiti na samo jednog pilota:
 - (A) kada se na operativnoj površini HEMS od kapetana zahtijeva da donese dodatni medicinski materijal. U tom slučaju, član tehničke posade HEMS može ostati, kako bi pružio pomoć bolesnim ili ozlijeđenim osobama dok kapetan obavlja ovaj let;

- (B) kada nakon dolaska na operativnu površinu HEMS, postavljanje nosila onemogućava članu tehničke posade HEMS da zauzme prednje sjedalo; ili
 - (C) kada je tijekom leta putniku medicinske struke potrebna pomoć člana tehničke posade HEMS.
- (ii) U slučaju opisanog pod (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 SPA.HEMS.120.
 - (iii) Kapetan može sletjeti na operativnu površinu HEMS bez člana tehničke posade, koji mu pomaže sa prednjeg sjedala, samo u slučaju opisanog pod (i)(A).
- (2) *Noćni let*. Minimalna posada tijekom noći sastoji se od:
- (i) dva pilota; ili
 - (ii) jednog pilota i jednog člana tehničke posade HEMS u određenim geografskim područjima koje je operator odredio u operativnom priručniku, uzimajući u obzir sljedeće:
 - (A) odgovarajuće orijentire na tlu;
 - (B) sustav za praćenje leta tijekom misije HEMS;
 - (C) pouzdanost opreme za izvješćivanje o vremenu;
 - (D) listu minimalne opreme za HEMS;
 - (E) kontinuitet koncepta posade;
 - (F) minimalnu kvalifikaciju posade, početnu i periodičnu obuku;
 - (G) operativne postupke, uključujući koordinaciju posade;
 - (H) vremenske minimume; i
 - (I) dodatne aspekte zbog posebnih lokalnih uvjeta
- (f) *Obuka i provjera posade*.
- (1) Obuka i provjera izvode se u skladu sa detaljnim nastavnim planom koji je odobrio nadležni organ i koji je uključen u operativni priručnik.
 - (2) *Članovi posade*
 - (i) Programima obuke posade: unapređuje se znanje o radnim uvjetima i opremi za HEMS; unapređuje se koordinacija posade; uključene su mjere za smanjenje rizika povezanih sa prijelazom u uvjetima smanjene vidljivosti na ruti, izborom operativne površine HEMS i profila prilaza i odlaska.
 - (ii) Mjere iz (f)(2)(i), procjenjuju se tijekom:
 - (A) dnevnih provjera stručnosti u VMC ili tijekom noćnih provjera stručnosti u VMC ako operator obavlja noćne operacije HEMS; i
 - (B) linijskih provjera.

SPA.HEMS.135 Informiranje putnika medicinske struke i drugog osoblja HEMS

- (a) *Putnik medicinske struke*. Prije bilo kog leta ili niza letova u okviru HEMS, putnicima medicinske struke daju se upute, kako bi se osiguralo da su upoznati sa radnim okruženjem i opremom HEMS, kako bi u helikopteru mogli koristiti medicinsku opremu i opremu za hitnu pomoć, te kako bi mogli učestvovati u uobičajenim i postupcima ulaska i izlaska u slučaju opasnosti.
- (b) *Osoblje zemaljske hitne službe*. Operator poduzima sve opravdane mjere kako bi osigurao da je osoblje zemaljske

hitne službe upoznato sa radnim okruženjem i opremom HEMS, te sa rizicima povezanim sa zemaljskim operacijama na operativnoj površini HEMS.

- (c) *Pacijent*. Bez obzira na 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, smanje rizici povezani sa okruženjem HEMS, tako da se u operativnom priručniku navede: izbor, sastav i obuka posade; razine kriterija za opremu i otpremu; operativni postupci i minimumi, tako da su opisane uobičajene i moguće neuobičajene operacije i odgovarajuće ublažavanje.
- (b) Relevantni izvodi iz operativnog priručnika stavljaju se na raspolaganje organizaciji za koju se obavlja HEMS.

SPA.HEMS.145 Oprema operativne baze za HEMS

- (a) Ako se od članova posade zahtijeva da budu u pripravnosti sa vremenom reakcije kraćim od 45 minuta, u blizini svake operativne baze osiguran je namjenski prikladan smještaj.
- (b) U svakoj operativnoj bazi piloti imaju opremu za dobijanje informacija o aktuelnim meteorološkim informacijama i vremenskim prognozama, te zadovoljavajuće komunikacije sa odgovarajućom jedinicom operativnih usluga u zračnom prometu (ATS). Na raspolaganju je odgovarajuća oprema za planiranje svih zadataka.

SPA.HEMS.150 Opskrbljivanje goriva/energije – olakšice

Kao alternativa navedenom pod CAT.OP.MPA.191 (b), (c) i (d), kad se misija helikopterske hitne medicinske pomoći (HEMS) provodi u skladu sa pravilima vizualnog letenja (VFR) unutar lokalnog i definiranog geografskog područja, politika goriva/energije osigurava 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 dok se rotorima okreću osigurava se u skladu sa CAT.OP.MPA.200 "Posebno punjenje zrakoplova gorivom ili pražnjenje goriva iz zrakoplova.

PODDIO K

HELIKOPTERSKE OPERACIJE NA MORU

SPA.HOFO.100 Helikopterske operacije na moru (HOFO)

Zahtjevi ovog poddjela primjenjuju se na:

- (a) operatora komercijalnog zračnog prijevoza koji ima važeću potvrdu zračnog operatora (AOC) u skladu sa Dijelom-ORO;
- (b) operatora specijaliziranih operacija koji je prijavio svoju aktivnost u skladu sa Dijelom-ORO, ili
- (c) nekomercijalnog operatora koji je prijavio svoju aktivnost u skladu sa Dijelom-ORO.

SPA.HOFO.105 Odobrenje za helikopterske operacije na moru

- (a) Prije početka operacija, u skladu sa ovim poddjelom, nadležni organ operatoru izdaje posebno odobrenje.
- (b) Za dobijanje takvog odobrenja, operator podnosi zahtjev nadležnom organu u skladu sa SPA.GEN.105 te dokazuje usklađenost sa zahtjevima ovog poddjela.
- (c) Prije obavljanja operacija iz države članice, a koja nije država članica koja je izdala odobrenje u skladu sa

navedenim pod (a), operator o predviđenoj operaciji obavještava nadležne organe obje države članice.

SPA.HOFO.110 Operativni postupci

- (a) Operator, kao dio svog procesa upravljanja sigurnošću, ublažava i smanjuje rizike i opasnosti koji su specifični za helikopterske operacije na moru. Operator u operativnom priručniku navodi:
- (1) izbor, sastav i obuku posade;
 - (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 da:
- (1) je prije svakog leta pripremljen operativni plan leta;
 - (2) sigurnosne upute putnicima uključuju sve specifične informacije povezane sa letovima iznad vode, i da su im saopćena prije ukrcavanja u helikopter;
 - (3) da svaki član letačke posade na sebi nosi odobreno odijelo za preživljavanje:
 - (i) kada vremensko izvješće ili prognoze koje vođa zrakoplova/kapetan ima na raspolaganju pokazuju da će temperatura mora tijekom leta biti manja od 10° C, ili
 - (ii) kada predviđeno vrijeme za spašavanje premašuje predviđeno vrijeme preživljavanja, ili
 - (iii) kada se let planira izvesti po noći u neprijateljskom okruženju;
 - (4) tamo gdje je uspostavljeno, prati se struktura rute iznad mora koju pruža odgovarajuća usluga zračnog prometa (ATS);
 - (5) da piloti optimalno upotrebljavaju sustave za automatsku kontrolu leta (AFCS) tijekom cijelog leta;
 - (6) da su utvrđeni specifični profili prilaza na moru, uključujući parametre za stabilan prilaz te korektivne radnje koje treba poduzeti ako prilaz postane nestabilan;
 - (7) za operacije sa posadama sa više pilota, da su uspostavljeni postupci prema kojima član letačke posade prati instrumente za letenje tijekom leta iznad vode, posebno tijekom prilaza ili odlaska, kako bi se osiguralo ostajanje na sigurnoj putanji leta;
 - (8) da letačka posada poduzima trenutne i odgovarajuće radnje u slučaju aktiviranja upozorenja koje se odnosi na visinu leta;
 - (9) da su uspostavljeni postupci prema kojima su sustavi za plutanje za slučaj opasnosti u pripravnosti, kada je sigurno staviti ih u pripravnost, tijekom svih dolazaka i odlazaka iznad vode; i
 - (10) da se operacije izvode u skladu sa svim ograničenjima ruta ili područja operacije koje utvrdi nadležni organ 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 za tip helikoptera i za predmetnu vrstu operacija.

SPA.HOFO.120 Odabir aerodroma i operativnih površina

- (a) *Alternativni odredišni aerodrom na kopnu*. Bez obzira na CAT.OP.MPA.192, NCC.OP.152 i SPO.OP.151, vođa zrakoplova/kapetan ne treba u operativnom planu leta navesti alternativni odredišni aerodrom kada izvodi letove sa 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;
- (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 sa koje nema povratka (PNR) i kada alternativni odredišni aerodrom na kopnu nije dostupan obzirom na geografski položaj. Prije PNR upotrebljava se alternativni odredišni aerodrom na kopnu;
 - (2) alternativna odredišna helikopterska platforma na moru je takva da se na nju može sletjeti sa jednim neispravnim motorom (OEI);
 - (3) u onoj mjeri u kojoj je to moguće, dostupnost platforme osigurava se prije PNR. Dimenzije, konfiguracija i nadvisivanje prepreka pojedinačne helikopterske platforme ili druge površine su prikladni za njenu uporabu 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 sadrži posebne elemente za tu vrstu operacije;
 - (6) alternativna odredišna helikopterska platforma na moru bira se samo ako je operator utvrdio postupak u operativnom priručniku.

SPA.HOFO.125 Postupci standardnog prilaza na moru (OSAP)

- (a) Operator uspostavlja postupke kojim osigurava da se postupci standardnog prilaza na moru (OSAP) 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 radio-visorijera ili uređaja koji osigurava ekvivalentne performanse; ili
 - (ii) primjenjuje se minimalna apsolutna visina spuštanja (MDA) i uključuje odgovarajuću marginu;
- (b) Ako operator prati OSAP na platforme ili plovila u tranzitu, let se izvodi u višepilotnim operacijama.
- (c) Područje odluke osigurava odgovarajuće nadvisivanje prepreka pri neuspjehom prilazu iz bilo kojeg odredišta za koje se planira OSAP.
- (d) Prilaz se nastavlja izvan područja odluke ili ispod minimalne apsolutne visine spuštanja ili visine spuštanja (MDA/H) samo ako je odredište u vizualnom doletu.
- (e) Za operacije sa jednim pilotom, visini MDA/H i području odluke 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 pozicije u navigacijskom sustavu, za povećanje sigurnosti OSAP koristi se GNSS/navigacijski sustav.
- (g) Operator uključuje OSAP u svoje programe početne i periodične obuke i provjera.

SPA.HOFO.130 Meteorološki uvjeti

Bez obzira na 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

	Noć		Dan	
	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 sa vjetrom za operacije do lokacija na moru

Operacija do lokacije na moru obavlja se samo ako prijavljena brzina vjetra na helikopterskoj platformi nije veća od 60 čvorova, uključujući nalete vjetra.

SPA.HOFO.140 Zahtjevi u odnosu na performansu na lokacijama na moru

Helikopterima koji polijeću i slijeću na lokacije na moru upravlja se u skladu sa zahtjevima u odnosu na performansu iz odgovarajućeg aneksa prema vrsti operacije koju obavljaju.

SPA.HOFO.145 Sustav za praćenje podataka o letu (FDM)

- (a) Pri izvođenju operacija komercijalnog zračnog prijevoza helikopterom opremljenim uređajem za snimanje podataka o letu, operator uspostavlja i održava sustav za praćenje podataka o letu, kao dio svog integriranog sustava upravljanja, do 1. siječnja 2019. godine.
- (b) Sustav za praćenje podataka o letu nije represivan te sadrži odgovarajuće zaštitne mehanizme za zaštitu identiteta izvora podataka.

SPA.HOFO.150 Sustav za praćenje zrakoplova

Operator uspostavlja i održava sustav za praćenje zrakoplova tijekom operacija na moru u neprijateljskom okruženju u periodu od polijetanja do slijetanja helikoptera na njegovo konačno odredište.

SPA.HOFO.155 Sustav za praćenje vibracija (VHM)

- (a) Sljedeći helikopteri koji izvode operacije komercijalnog zračnog prijevoza na moru u neprijateljskom okruženju opremljeni su sustavom za VHM koji može pratiti stanje kritičnih sustava rotora i pogona rotora do 1. siječnja 2019. godine.
 - (1) kompleksni helikopteri na motorni pogon kojima je pojedinačno uvjerenje o plovidbenosti (CofA) prvi put izdato nakon 31. prosinca 2016. godine;
 - (2) svi helikopteri sa konfiguracijom najvećeg operativnog broja putničkih sjedala (MOPSC) većom od devet kojima je pojedinačno uvjerenje o plovidbenosti prvi put izdato prije 1. siječnja 2017. godine;

- (3) svi helikopteri kojima je pojedinačno uvjerenje o plovidbenosti prvi put izdato nakon 31. prosinca 2018. godine.
- (b) Operator ima sustav za:
- (1) prikupljanje podataka, uključujući upozorenja koja generiše sustav;
 - (2) analizu i utvrđivanje funkcionalnosti sastavnih dijelova, i
 - (3) odgovor na otkrivene početne kvarove.

SPA.HOFO.160 Zahtjevi za opremu

- (a) Operator ispunjava sljedeće zahtjeve za opremu:
- (1) sustav za obavještanje putnika (PA) u helikopterima koji se upotrebljavaju za operacije komercijalnog zračnog prijevoza i nekomercijalne operacije sa kompleksnim helikopterima na motorni pogon (NCC):
 - (i) helikopteri sa konfiguracijom najvećeg operativnog broja putničkih sjedala (MOPSC) većom od devet opremljeni su sustavom za obavještanje putnika,
 - (ii) helikopteri čiji je MOPSC devet ili manji ne moraju biti opremljeni sustavom za obavještanje putnika ako operator može dokazati da je glas pilota razumljiv sa svih putničkih sjedala tijekom leta;

(2) radio-visitomjer:

Helikopteri su opremljeni radio-visitomjerom koji može emitirati zvučno upozorenje na visini ispod unaprijed određene visine i vizualno upozorenje na visini koju odabere pilot.

(b) Izlazi u slučaju opasnosti

Svi izlazi u slučaju opasnosti, uključujući izlaze u slučaju opasnosti 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 navođenje 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, sa najvećom dopuštenom masom pri polijetanju većom od 3 175 kg ili s MOPSC većim od devet, kojima je pojedinačno uvjerenje o plovidbenosti prvi put izdato nakon 31. prosinca 2018. godine, opremljeni su HTAWS koji ispunjava zahtjeve za opremu klase B u skladu sa prihvatljivim standardom.

SPA.HOFO.165 Dodatni postupci i oprema za operacije u neprijateljskom okruženju

- (a) *Prsluci za spašavanje*
 Odobrene prsluke za spašavanje sve 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.
- (b) *Odjela za preživljavanje*
 Svi putnici u helikopteru nose na sebi odobreno odijelo za preživljavanje:
- (1) kada vremensko izvješće ili prognoze koje voda zrakoplova/kapetan 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 slučaju opasnosti*
 Sve osobe u helikopteru moraju imati sustav za disanje u slučaju opasnosti te moraju biti upućene sa njegovom uporabom.
- (d) *Čamci za spašavanje*

- (1) Svi čamci za spašavanje smješteni su tako da su upotrebljivi u uvjetima na moru u kojima su svojstva helikoptera povezana sa prinudnim slijetanjem na vodu, plutanjem i uravnoteživanjem ocijenjena za potrebe certifikacije.
 - (2) Svi čamci za spašavanje u helikopteru smješteni su tako da omogućavaju njihovu brzu uporabu u slučaju opasnosti.
 - (3) Broj instaliranih čamaca za spašavanje:
 - (i) u slučaju helikoptera u kojem se nalazi manje od 12 osoba, najmanje jedan čamac 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 dva čamca za spašavanje koji su zajedno dovoljni za prihvatanje svih osoba koje se mogu nalaziti u helikopteru pri čemu, ako se jedna od njih izgubi, preostali čamac za spašavanje (ili više njih) ima kapacitet prekoračenja dovoljan za prihvatanje svih osoba u helikopteru.
 - (4) Svaki čamac za spašavanje ima najmanje jedan predajnik za lociranje u slučajevima opasnosti (ELT(S)), i
 - (5) Svaki čamac za spašavanje ima opremu za spašavanje života, uključujući sredstva za održavanje na životu, koja su odgovarajuća za predviđeni let.
- (e) *Osvjetljavanje kabine u slučaju opasnosti*
 Helikopter je opremljen sustavom za osvjetljavanje u slučaju opasnosti koji ima zaseban izvor električne energije za opće osvjetljenje kabine radi olakšavanja evakuacije helikoptera.
- (f) *Automatski aktivirani predajnik za lociranje u slučajevima opasnosti (ELT(AD))*
 Helikopter je opremljen ELT(AD) koji može slati 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 u slučaju opasnosti pri prinudnom slijetanju na vodu, 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 prinudno slijetanje i plutanje.
- (h) *Izlazi u slučaju opasnosti i otvori za spašavanje*
 Svi izlazi u slučaju opasnosti, uključujući izlaze u slučaju opasnosti za posadu, i sva vrata, prozori ili drugi otvori pogodni za bijeg pod vodom opremljeni su tako da se mogu upotrijebiti u slučaju opasnosti.
- (i) Ne uzimajući u obzir navedeno pod (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 slučaju opasnosti djelomično ili da ih ne nose uopće na letovima kad se vraćaju sa lokacije na moru ili na letovima između lokacija na moru.

SPA.HOFO.170 Zahtjevi za posadu

- (a) Operator utvrđuje:
- (1) kriterije za izbor članova letачke posade, uzimajući u obzir prethodno iskustvo članova letачke posade;
 - (2) minimalnu razinu iskustva za kapetana/vođu zrakoplova koji namjerava obavljati operacije na moru, i
 - (3) program obuke i provjere letачke posade koje svaki član letачke posade uspješno završava. Takav je program prilagođen okolini na moru i uključuje postupke u uobičajenim, neuobičajenim i izvanrednim

- situacijama, obuku za upravljanje posadom, ulazak vode i preživljavanje na moru.
- (b) *Zahtjevi u odnosu na nedavno iskustvo*
Pilot upravlja helikopterom koji prevozi putnike:
- (1) na lokaciji na moru kao kapetan ili vođa zrakoplova ili kopilot samo ako je u prethodnih 90 dana obavio najmanje tri polijetanja, odlaska, prilaza 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 kapetan/vođa zrakoplova ili kopilot samo ako je u prethodnih 90 dana obavio najmanje tri polijetanja, odlaska, prilaza i slijetanja tijekom noći na lokacije na moru u helikopteru istog tipa ili simulatoru cijelog leta (FFS) koji predstavlja taj tip helikoptera.

Navedena tri polijetanja i slijetanja mogu se obaviti u operacijama sa jednim pilotom ili sa posadom od više pilota, ovisno od operacije koju treba obaviti.

- (c) Posebni zahtjevi za komercijalni zračni prijevoz (CAT)
- (1) Period od 90 dana naveden pod (b)(1) i (2) može se produžiti 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 navedene pod (1), dužan je obaviti let osposobljavanja u helikopteru ili simulatoru cijelog leta (FFS) koji predstavlja tip helikoptera koji će se upotrebljavati, što uključuje najmanje zahtjeve navedene pod (b)(1) i (2), prije nego može koristiti svoje privilegije.

PODDIO L
OPERACIJE JEDNOMOTORNIM AVIONA SA
TURBINSKIM MOTOROM NOĆU ILI U
INSTRUMENTALNIM METEOROLOŠKIM UVJETIMA
(SET-IMC)

SPA.SET-IMC.100 Operacije SET-IMC

U operacijama komercijalnog zračnog prijevoza (CAT), jednomotornim avionima sa turbinskim motorom dopušteno je upravljati noću ili u instrumentalnim meteorološkim uvjetima samo ako je nadležni organ izdao SET-IMC odobrenje.

SPA.SET-IMC.105 Odobrenje za operacije SET-IMC

Kako bi od nadležnog organa pribavio SET-IMC odobrenje, operator dostavlja dokaze o ispunjenju svih sljedećih uvjeta:

- (a) ostvarena je prihvatljiva razina pouzdanosti turbinskog motora koji je u redovitoj uporabi u svijetu, za pojedinačnu kombinaciju zrakoplovne konstrukcije/motora;
- (b) uspostavljene su posebne upute i postupci za održavanje kako bi se osigurale potrebne razine kontinuirane plovidbenosti i pouzdanosti aviona i njegovog pogonskog sustava, te su uključeni u operatorov program održavanja zrakoplova u skladu sa Pravilnikom o kontinuiranoj plovidbenosti zrakoplova i zrakoplovnih proizvoda, dijelova i uređaja i odobravanju organizacija i osoblja koje se bave ovim poslovima, uključujući sve od sljedećeg:
 - (1) program praćenja kretanja parametara motora, osim za avione kojima je prvo pojedinačno uvjerenje o plovidbenosti izdato nakon 31. prosinca 2004. godine i koji imaju automatski sustav praćenja kretanja tih parametara;
 - (2) program osiguravanja pouzdanosti pogonskog sustava i pripadajućih sustava;
- (c) uspostavljen je sastav letačke posade i program obuke/provjere za članove letačke posade koji učestvuju u tim operacijama;
- (d) uspostavljeni su operativni postupci, navodeći:

- (1) opremu koja se nosi u zrakoplovu, uključujući njena operativna ograničenja i odgovarajuće unose u MEL;
 - (2) planiranje letova;
 - (3) uobičajene postupke;
 - (4) postupke u izvanrednim situacijama, uključujući postupke u slučaju kvara pogonskog sustava, kao i postupke za prinudno slijetanje u svim vremenskim uvjetima;
 - (5) praćenje i prijavljivanje nezgoda;
- (e) izvršena je procjena sigurnosti, uključujući utvrđivanje dopuštenog perioda rizika, ako ga operator namjerava primjenjivati.

SPA.SET-IMC.110 Zahtjevi u odnosu na opremu za operacije SET-IMC

Avioni koji se koriste za operacije SET-IMC opremljeni su sa svom sljedećom opremom:

- (a) dva zasebna izvora električne energije, svaki dovoljan za napajanje svih neophodnih letnih instrumenata, navigacijskih sustava i avionskih sustava neophodnih za nastavak leta do odredišta ili alternativnog aerodroma;
- (b) dva indikatora položaja zrakoplova napajana iz zasebnih izvora;
- (c) za operacije prijevoza putnika, rameni pojas ili sigurnosni pojas sa dijagonalnom ramenom trakom za svako putničko sjedalo;
- (d) zrakoplovna oprema za bilježenje vremenskih uvjeta;
- (e) u avionima sa kabinom pod tlakom, dovoljno dodatnog kisika za sve osobe u slučaju spuštanja zbog kvara motora pri najvećoj dopuštenoj visini krstarenja, 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 sa pozicijama mjesta slijetanja i koji letačkom osoblju pruža lateralno navođenje do tih mjesta;
- (g) radio-vidinomjer;
- (h) svjetla za slijetanje dovoljna za osvjjetljavanje točke dodira piste sa udaljenosti od 200 ft na putanji spuštanja sa ugašenim motorima;
- (i) sustav električnog napajanja u izvanrednim okolnostima, u slučaju gubitka sve generirane električne energije, dovoljnog kapaciteta i trajanja napajanja pod dodatnim opterećenjem za sljedeće:
 - (1) neophodne letne instrumente i instrumente za prostornu navigaciju neophodne tijekom spuštanja sa maksimalne operativne visine nakon kvara motora;
 - (2) sredstva za jedan pokušaj ponovnog pokretanja motora;
 - (3) izvlačenje stajnog trapa i zakrilaca, prema potrebi;
 - (4) uporabu radio-vidinomjera tijekom prilaza za slijetanje;
 - (5) svjetla za slijetanje;
 - (6) jedan grijač pitot cijevi;
 - (7) ako je ugrađeno, električno sredstvo koje pilotima pruža dovoljnu zaštitu vidljivosti za slijetanje;
- (j) sustav paljenja koji se aktivira automatski ili se s njim 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 sa neposrednim kvarom komponente pogonskog sklopa, uključujući pokazivač upozorenja u pilotskoj kabini;
- (l) uređaj za kontrolu snage motora u slučaju opasnosti, koji omogućava upravljanje motorom u dovoljnom rasponu snage da sigurno završi let u slučaju bilo kojeg opravdana

vjerojatnog kvara jedinice za kontrolu dotoka goriva/opskrbe energijom.

PODDIO M

ELEKTRONIČKI UREĐAJ LETAČKE POSADE (EFB) SPA.EFB.100 Uporaba elektroničkih uređaja letačke posade (EFB) — operativno odobrenje

- (a) Operator komercijalnog zračnog prijevoza upotrebljava aplikaciju EFB tipa B samo ako mu je nadležni organ izdao odobrenje za tu uporabu.
- (b) Kako bi dobio operativno odobrenje od nadležnog organa za uporabu aplikacije EFB tipa B operator dostavlja dokaze da je:
- (1) provedena procjena rizika u pogledu uporabe uređaja EFB na kojem se nalazi aplikacija i aplikacije EFB i sa njom povezanih funkcija, te su utvrđeni povezani rizici i primjereno upravljanje tim rizicima i njihovo ublažavanje;
 - (2) interfejs (sučelje) čovjeka i stroja uređaja EFB i aplikacija EFB procijenjeno je u odnosu na načela ljudskih faktora;
 - (3) uspostavio administrativni sustav EFB i da su uspostavljeni i provedeni postupci i zahtjevi u pogledu obuke za administraciju i uporabu uređaja EFB i aplikacije EFB; to uključuje postupke za:
 - (i) korištenje EFB;
 - (ii) upravljanje promjenama EFB;
 - (iii) upravljanje podacima EFB;
 - (iv) održavanje EFB; i
 - (v) sigurnost EFB;
 - (4) domaćin EFB prikladan za predviđenu namjenu aplikacije EFB.

Ta je demonstracija specifična za aplikaciju EFB i domaćina EFB na koji je aplikacija postavljena.

PODDIO N

HELIKOPTERSKI PRILAZI SA REFERENTNOM TOČKOM I POLIJETANJE SA SMANJENIM MINIMUMIMA VFR (PINS-VFR)

SPA.PINS-VFR.100 Helikopterski prilazi sa referentnom točkom (PinS) i polijetanje sa smanjenim minimumima VFR

- (a) Operator upotrebljava smanjene operativne minimume VFR samo ako je operatoru izdato odobrenje nadležnog organa.
- (b) Smanjeni operativni minimumi VFR primjenjuju se samo na helikopterski let koji uključuje segment koji leti prema IFR i samo u jednom od sljedećih slučajeva:
- (1) segment leta koji se leti prema VFR odvija se odmah nakon PinS prilaza helikopterom s namjerom slijetanja na obližnji heliđrom ili operativnu površinu;
 - (2) segment leta koji se leti prema VFR odvija se odmah nakon PinS prilaza helikopterom s namjerom izvođenja operacije sa helikopterskom dizalicom na obližnjoj površini HEC ili HHO;
 - (3) segment leta koji se leti prema VFR je odlazak sa namjerom prelaska na IFR na obližnjoj točki odlaska.
- (c) Operator utvrđuje operativne postupke koji se primjenjuju na letovima sa smanjenim operativnim minimumima VFR.
- (d) Operator osigurava da članovi letačke posade imaju iskustvo i osposobljavanje potrebno za rad sa smanjenim operativnim minimumima VFR.

ANEKS VI NEKOMERCIJALNE LETAČKE OPERACIJE SA KOMPLEKSNIM ZRAKOPLOVIMA NA MOTORNI POGON [DIO NCC] PODDIO A OPĆI ZAHITJEVI

NCC.GEN.100 Nadležni organ

Nadležni organ je organ koji imenuje država članica u kojoj operator ima glavno mjesto poslovanja ili prebivalište.

NCC.GEN.105 Odgovornosti posade

- (a) Član posade odgovoran je za ispravno izvršavanje 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 vođa zrakoplova to smatra potrebnim u interesu sigurnosti, član posade sjedi na svom dodijeljenom mjestu i izvodi samo one radnje koje su potrebne za sigurnu operaciju zrakoplova.
- (c) Član letačke posade tijekom leta je na svom mjestu vezan sigurnosnim pojasom.
- (d) Sve 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 zamora, kako je navedeno pod 7.5 Aneksa IX ovog pravilnika ili se na neki drugi način ne osjeća dovoljno dobro, zbog čega let može biti ugrožen; ili
 - (2) ako je pod utjecajem psihoaktivnih materija ili alkohola, odnosno, ostalih razloga kako je navedeno pod 7.6 Aneksa IX ovog pravilnika.
- (f) Član posade koji obavlja dužnosti za više od jednog operatora:
- (1) vodi posebne evidencije u vezi sa vremenima letenja i radnog vremena i uvjetima za odmor kako je navedeno u Aneksu III (Dio-ORO), Poddijelu FTL ovog pravilnika; i
 - (2) svakom operatoru dostavlja podatke potrebne za planiranje aktivnosti u skladu sa primjenjivim zahtjevima FTL.
- (g) Član posade prijavljuje vođi zrakoplova:
- (1) svaki nedostatak, kvar, neispravnost ili oštećenje za koje vjeruje da mogu utjecati na plovidbenost ili sigurnu operaciju zrakoplova, uključujući sustave u slučaju opasnosti; i
 - (2) svaki incident, koji je ugrozio ili je mogao ugroziti sigurnost operacije.

NCC.GEN.101 Dodatni zahtjevi za organizacije za letačku obuku

Ovlaštene organizacije za obuku od kojih se zahtijeva da su usklađene sa ovim aneksom također su usklađene sa:

- (a) ORO.GEN.310, prema potrebi; i
- (b) ORO.MLR.105.

NCC.GEN.106 Odgovornosti i ovlaštenja vođe zrakoplova

- (a) Vođa zrakoplova odgovoran je:
- (1) za sigurnost zrakoplova i svih članova posade, putnika i tereta u zrakoplovu tijekom leta zrakoplova kako je navedeno pod 1.3 Aneksa IX ovog pravilnika;
 - (2) za početak, nastavak, kraj ili preusmjeravanje leta u interesu sigurnosti;
 - (3) da osigura da se poštuju sve upute, operativni postupci i kontrolne liste u skladu sa operativnim priručnikom kako je navedeno pod 1.2 Aneksa IX ovog pravilnika;

- (4) za započinjanje leta samo ako je uvjeren da su ispunjena sva sljedeća operativna ograničenja navedena pod 2 (c) Aneksa IX ovog pravilnika, odnosno:
- (i) zrakoplov je plovidben;
 - (ii) zrakoplov je propisno registriran;
 - (iii) instrumenti i oprema potrebni za izvođenje odgovarajućeg leta ugrađeni su u zrakoplov i ispravni su, osim ako lista minimalne opreme (MEL) ili istovjetan dokument dopušta da se let obavi sa neispravnom opremom kako se zahtijeva u NCC.IDE.A.105 ili NCC.IDE.H.105;
 - (iv) masa zrakoplova i centar gravitacije takvi su da omogućavaju izvođenje leta u okviru ograničenja iz dokumentacije o zračnoj plovidbi;
 - (v) cjelokupni ručni i predati prtljag 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) svaki član letačke posade ima važeću dozvolu u skladu sa propisom o utvrđivanju tehničkih zahtjeva i upravnih postupaka u vezi sa letačkim osobljem u civilnom zrakoplovstvu;
 - (viii) članovi letačke posade imaju ispravna ovlaštenja i ispunjavaju zahtjeve u pogledu osposobljenosti i skorašnjeg iskustva; i
 - (ix) svaka baza navigacijskih podataka potrebna za PBN je odgovarajuća i važeća.
- (5) da ne započinje let ako bilo koji član letačke posade nije sposoban da obavlja dužnosti zbog, na primjer, ozljeda, bolesti, zamora ili posljedica djelovanja psihoaktivnih materija;
- (6) da let nastavlja samo do najbližeg aerodroma ili operativnog mjesta na kome vremenski uvjeti dozvoljavaju sigurno slijetanje ako je sposobnost bilo kog člana letačke posade za obavljanje dužnosti bitno smanjena zbog zamora, bolesti ili manjka kisika;
- (7) da odlučuje o prihvatanju zrakoplova sa neispravnostima u skladu sa listom odstupanja od konfiguracije (CDL) ili listom minimalne opreme (MEL), po potrebi;
- (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
- (9) da osigura da uređaji za snimanje leta:
- (i) tijekom leta nisu onesposobljeni ili isključeni;
 - (ii) da u slučaju događaja, izuzev nesreće ili ozbiljnog incidenta, izvješće o događaju podnesu u skladu sa ORO.GEN.160(a), a zapisi uređaja za snimanje podataka u letu ne smiju biti obrisani;
 - (iii) u slučaju nesreće ili ozbiljnog incidenta, ili ako je čuvanje zapisa uređaja za snimanje podataka u letu zahtijevano od strane nadležnog organa za istrage:
 - (A) zapisi sa uređaja za snimanje u letu ne smiju biti namjerno izbrisani;
 - (B) uređaj za snimanje podataka u letu isključiti se odmah nakon završetka leta; i
 - (C) da se prije napuštanja pilotske kabine poduzmu mjere predostrožnosti kako bi se sačuvali zapisi sa uređaja za snimanje podataka u letu.
- (b) Vođa zrakoplova ima ovlaštenje da odbije prevoženje ili iskrcaj svake osobe, prtljage ili tereta koji može predstavljati potencijalnu opasnost za sigurnost zrakoplova i osoba koje se u njemu nalaze.
- (c) Vođa zrakoplova, što je prije moguće, odgovarajućoj jedinici za pružanje usluga u zračnom prometu (ATS) prijavljuje sve nastale opasne vremenske uvjete ili uvjete letenja koji mogu utjecati na sigurnost drugog zrakoplova.
- (d) Ne uzimajući u obzir odredbu navedenu pod (a)(6), pri operaciji sa višečlanom posadom, vođa zrakoplova može nastaviti let preko najbližeg aerodroma sa povoljnim vremenskim uvjetima ako su uspostavljeni adekvatni postupci za umanjene rizika.
- (e) Vođa zrakoplova, u slučaju opasnosti koji zahtijeva trenutno odlučivanje i postupanje bez odlaganja, poduzima sve radnje koje smatra neophodnim u skladu sa navedenim pod 7.3 Aneksa X ovog pravilnika. U tim slučajevima, u interesu sigurnosti, on može odstupiti od pravila, operativnih postupaka i metoda.
- (f) Vođa zrakoplova nadležnom organu šalje bez odlaganja izvješće o nezakonitom ometanju i obavještava lokalni nadležni organ.
- (g) Vođa zrakoplova obavještava najbliži odgovarajući nadležni organ najbržim dostupnim sredstvima o svim nesrećama, u kojima učestvuje zrakoplov, koje za posljedicu imaju ozbiljnu ozljedu ili smrt bilo koje osobe ili znatno oštećenje zrakoplova ili imovine.
- NCC.GEN.110 Usklađenost sa zakonima, propisima i postupcima**
- (a) Vođa zrakoplova poštuje zakone, propise i postupke država u kojim se operacije izvode.
- (b) Vođa zrakoplova upoznat je sa zakonima, propisima i postupcima kojima se uređuje obavljanje njegovih zadataka i koji se primjenjuju na područja preleta, aerodroma ili operativnih površina koje će koristiti, kao i sa povezanom zrakoplovnom navigacijskom opremom kako je navedeno pod 1.1 Aneksa IX ovog pravilnika.
- NCC.GEN.115 Zajednički jezik**
- Operator osigurava da svi članovi posade mogu komunicirati na zajedničkom jeziku.
- NCC.GEN.119 Voženje po zemlji (rulanje) zrakoplova**
- Operator utvrđuje postupke za voženje po zemlji (rulanje) kojim se garantiraju sigurne operacije i povećava sigurnost na poletno-sletnoj stazi.
- NCC.GEN.120 Voženje po zemlji (rulanje) aviona**
- Operator osigurava da se avion na operativnoj površini aerodroma vozi samo ako je osoba za upravljačem:
- (a) odgovarajuće kvalificirani pilot, ili
 - (b) imenovana od strane operatora, i:
 - (1) osposobljena za voženje aviona po zemlji;
 - (2) osposobljena za korištenje radio-telefona, ako se zahtijeva radio-komunikacija;
 - (3) primila upute u vezi sa 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 aviona 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 Prenosivi elektronički uređaji

Operator ni jednoj osobi u zrakoplovu ne dopušta uporabu prenosivog elektroničkog uređaja (PED) koji bi mogao štetno utjecati na performanse zrakoplovnih sustava i opreme.

NCC.GEN.131 Uporaba elektroničkih uređaja letачke posade (EFB)

- (a) Kada se EFB upotrebljava u zrakoplovu, operator osigurava da on nema štetan utjecaj na performanse sustava ili opreme zrakoplova ili na sposobnost člana letачke posade da upravlja zrakoplovom.
- (b) Prije uporabe tipa B EFB aplikacije operator:
 - (1) provodi procjenu rizika u vezi sa korištenjem EFB uređaja u kome se nalazi aplikacija, kao i o predmetnoj EFB aplikaciji i njenim povezanim funkcijama, kako bi se utvrdili povezani rizici i osiguralo odgovarajuće upravljanje tim rizicima i njihovo ublažavanje; procjena rizika odnosi se na rizike povezane sa sučeljem čovjek-stroj EFB uređaja i predmetnom EFB aplikacijom; i
 - (2) uspostavlja sustav administracije EFB, uključujući postupke i zahtjeve u vezi sa obukom za administraciju i uporabu uređaja EFB i aplikacije EFB.

NCC.GEN.135 Podaci o opremi u slučaju opasnosti i za preživljavanje u zrakoplovu

Operator u svakom trenutku ima na raspolaganju liste sa podacima o opremi u slučaju opasnosti i za preživljavanje, koje se nalaze u zrakoplovu radi hitnog obavještanja spasilačko-kordinacijskih centara (RCCs).

NCC.GEN.140 Dokumenti, priručnici i informacije koji se nalaze u zrakoplovu

- (a) Na svakom letu u zrakoplovu nalaze se originali ili preslike sljedećih dokumenata, priručnika i informacija, osim ako nije navedeno drukčije:
 - (1) AFM ili istovjetan dokument/i;
 - (2) originalno uvjerenje o registraciji zrakoplova;
 - (3) originalno uvjerenje o plovidbenosti (CofA);
 - (4) potvrda o zaštiti od buke;
 - (5) izjava navedena u Aneksu III (Dio O-ORO), ORO.DEC.100 ovog pravilnika;
 - (6) lista posebnih odobrenja, ako postoji;
 - (7) dozvola za radio-stanicu u zrakoplovu, ako postoji;
 - (8) polica(e) o osiguranju od odgovornosti prema trećim osobama;
 - (9) dnevnik putovanja ili istovjetan dokument za zrakoplov;
 - (10) podaci iz podnijetog ATS plana leta, ako je primjenjivo;
 - (11) važeće i odgovarajuće 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 kojim se koristi presretnač i presretnuti zrakoplov;
 - (13) informacije o uslugama 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) odgovarajuća dokumentacija za izvješćivanje NOTAM (obavještenja pilotu) i AIS (služba za zrakoplovne podatke);
 - (17) odgovarajući meteorološki podaci;
 - (18) tovarni list i/ili spisak putnika, ako je primjenjivo; 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 od (a)(2) do (a)(8), operacija se može nastaviti dok zrakoplov ne stigne na svoje odredište ili na mjesto gdje se mogu osigurati zamjenski dokumenti.

NCC.GEN.145 Čuvanje, izrada, zaštita i uporaba zapisa sa uređaja za snimanje podataka o letu

- (a) Nakon nesreće, ozbiljnog incidenta ili događaja, koje je utvrdio organ za istrage, operator zrakoplova čuva originalne podatke snimljene uređajima za snimanje podataka o letu u periodu od 60 dana, osim ako organ za istrage ne odredi drugačije.
- (b) Operator provodi operativne provjere i procjenu zapisa kako bi osigurao neprestanu ispravnost uređaja za snimanje leta koje treba imati.
- (c) Operator osigurava čuvanje zapisa podatka o letu i komunikacijskih poruka sa veze za prijenos podataka za koje je propisano da se snimaju uređajima za snimanje podataka o letu. Međutim, za potrebe ispitivanja i održavanja tih uređaja za snimanje podataka o letu, u vrijeme testiranja mogu se izbrisati najstariji zabilježeni podaci u trajanju do jednog sata.
- (d) Operator čuva i održava ažurnom dokumentaciju koja sadrži podatke neophodne za konvertiranje neobrađenih podataka FDR u parametre koji su izraženi u tehničkim jedinicama.
- (e) Operator stavlja na raspolaganje sve zapise sa uređaja za snimanje podataka o letu koji su bili sačuvani, ako je tako odredio nadležni organ.
- (f) Ne dovodeći u pitanje propis kojim se uređuje istraživanje nesreća i ozbiljnih incidenata zrakoplova i propis kojim se uređuje zaštita osobnih podataka Bosne i Hercegovine:
 - (1) Osim za osiguravanje ispravnosti uređaja za snimanje zvuka, zvučni zapisi iz uređaja za snimanje podatka mogu 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 transkriptima;
 - (ii) uz prethodnu suglasnost svih članova posade i osoblja za održavanje na koje se zapisi odnose;
 - (iii) takvi zvučni zapisi koriste se samo za održavanje ili unapređenje sigurnosti.
 - (1a) Kada se zvučni zapisi sa uređaja za snimanje podatka o letu pregledaju u cilju osiguranja ispravnosti tih uređaja, operator je dužan štiti privatnost tih zvučnih zapisa i osigurati da se ne objavljuju niti koriste ni u kakve druge svrhe osim za osiguranje ispravnosti uređaja za snimanje podatka o letu.
 - (2) Ni parametri leta ni komunikacijske poruke sa veze za prijenos podataka zabilježeni na uređaju za snimanje podataka o letu ne smiju se koristiti u druge svrhe osim za istraživanje nesreće ili incidenta koji su predmet obaveznog izvješćivanja, osim ako takvi zapisi ispunjavaju neki od sljedećih uvjeta:
 - (i) operator ih upotrebljava isključivo u svrhu plovidbenosti ili održavanja;
 - (ii) zapisi se upotrebljavaju anonimno; ili
 - (iii) objavljeni su u skladu sa sigurnosnim postupcima.
 - (3) Osim za osiguranje ispravnosti uređaja za snimanje podataka o letu, slike pilotske kabine snimljene 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 unapređenje sigurnosti.
- (3a) Kada se slike pilotske kabine snimljene uređajem za snimanje leta pregledavaju radi osiguranja ispravnosti tog uređaja:
- (i) ne smiju se otkrivati ni koristiti u druge svrhe osim za osiguranje ispravnosti uređaja za snimanje podatka o letu;
 - (ii) ako je vjerojatno da će dijelovi tijela članova posade biti vidljivi na slikama, operator osigurava privatnost tih slika.

NCC.GEN.150 Prijevoz opasne robe

- (a) Prijevoz opasne robe zrakom provodi se u skladu sa Aneksom 18 Čikaške konvencije kako je zadnje izmijenjena i proširena Tehničkim uputama za siguran zračni prijevoz opasne robe (dokument ICAO 9284-AN/905), uključujući dopune i dodatke ili ispravke.
- (b) Opasnu robu prevozi operator odobren u skladu sa Aneksom V (Dio-SPA), Poddijelom G ovog pravilnika, osim ako:
 - (1) nije podložan Tehničkim uputama u skladu sa Dijelom 1 tih uputa; ili
 - (2) ga prevoze putnici ili članovi posade ili je u prtljagu, u skladu s Dijelom 8 Tehničkih uputa.
- (c) Operator utvrđuje postupke kojim osigurava da su poduzete sve razumne mjere za sprečavanje nenamjernog prijevoza opasne robe u zrakoplovu.
- (d) Operator osoblju pruža potrebne informacije koje omogućavaju da osoblje izvodi svoje obveze kako to zahtijevaju Tehničke upute.
- (e) Operator, u skladu sa Tehničkim uputama, bez odlaganja obavještava nadležni organ i odgovarajući nadležni organ države događaja u slučaju nesreće ili incidenta koji uključuju opasnu robu.
- (f) Operator osigurava da se u skladu sa Tehničkim uputama putnicima pružaju informacije o opasnoj robi.
- (g) Operator osigurava da se u skladu sa Tehničkim uputama na mjestima za prihvatanje tereta nalaze obavještenja sa informacijama o prijevozu opasne robe.

PODDIO B

OPERATIVNI POSTUPCI

NCC.OP.100 Uporaba aerodroma i operativni površine

Operator upotrebljava samo aerodrome i operativne površine koji odgovaraju tipu zrakoplova i predmetnoj operaciji.

NCC.OP.101 Provjera i podešavanja visinomjera

- (a) Operator utvrđuje postupke za provjeru visinomjera prije svakog odlaska.
- (b) Operator utvrđuje postupke za podešavanje visinomjera za sve faze leta, koji uzimaju u obzir postupke koje je utvrdila država aerodroma ili država zračnog prostora, ako je primjenjivo.

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 sa prihvatljivim vremenskim uvjetima:

- (a) duže od 60 minuta za avione sa klipnim motorom;
- (b) duže od 90 minuta za avione sa turbinskim motorom;

NCC.OP.110 Operativni minimumi aerodroma – općenito

- (a) Operator određuje operativne minimume aerodroma za svaki polazni, odredišni ili alternativni aerodrom koji se planira koristiti kako bi se osiguralo razdvajanje zrakoplova od terena i prepreka i kako bi se smanjio rizik od gubitka vizualnih referenci tijekom vizualnog segmenta leta operacija instrumentalnog prilaza.
- (b) Metoda koja se koristi za utvrđivanje operativnih minimuma aerodroma uzima u obzir sve sljedeće elemente:
 - (1) tip, performanse i karakteristike upravljanja zrakoplovom;
 - (2) dostupna oprema u zrakoplovu u svrhu navigacije, dobijanja vizualnih referenci i/ili kontrole putanje leta tijekom polijetanja, prilaza, slijetanja i neuspjelog prilaza;
 - (3) svi uvjeti ili ograničenja navedeni u letačkom priručniku zrakoplova (AFM);
 - (4) dimenzije i karakteristike poletno-sletne staze/područja završnog prilaza i polijetanja (FATO) koji bi se mogli izabrati za uporabu;
 - (5) adekvatnost i performanse vizualnih ili nevizualnih sredstava za navođenje i infrastrukture;
 - (6) apsolutnu visinu/visinu nadvisivanja prepreka (OCA/H) za postupke instrumentalnog prilaza (IAP);
 - (7) prepreke u područjima početnog penjanja i potrebne margine nadvisivanja prepreka;
 - (8) sve nestandardne karakteristike aerodroma, postupke instrumentalnog prilaza (IAP) ili životne sredine;
 - (9) sastav, stručnost i iskustvo letačke posade;
 - (10) postupak instrumentalnog prilaza (IAP);
 - (11) karakteristike aerodroma i dostupne usluge u zračnoj plovidbi (ANS);
 - (12) svi minimumi koje može objaviti država aerodroma;
 - (13) uvjeti propisani u bilo kom posebnom odobrenju za operacije u uvjetima smanjene smanjenoj vidljivosti (LVO) ili operacije sa 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 avionima

- (a) MDH za operacije kružnog prilaza avionima nije manji od najviših 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 prethodne operacije instrumentalnog prilaza;
- (b) Minimalna vidljivost za operacije kružnog prilaza avionima nije manja od najviše od navedenih vrijednosti:
 - (1) vidljivosti pri kruženju za kategoriju aviona ako je objavljena; ili
 - (2) najmanje vidljivosti iz Tablice 1.

Tablica 1

	Kategorija aviona			
	A	B	C	D
MDH (ft)	400	500	600	700
Minimalna meteorološka vidljivost (m)	1 500	1 600	2 400	3 600

NCC.OP.113 Operativni minimumi aerodroma — kružne operacije helikopterima na kopnu

MDH za kružne operacije helikopterima na kopnu nije niža od 250 ft, a meteorološka vidljivost nije niža od 800 m.

NCC.OP.115 Postupci za odlazak i prilaz

- (a) Vođa zrakoplova koristi postupke za odlazak i prilaz koje je utvrdila država aerodroma ako su takvi postupci objavljeni za predviđenu poletno-sletnu stazu ili završni prilaz i područje za polijetanje (FATO).
- (b) Ne uzimajući u obzir navedeno pod (a), vođa zrakoplova prihvata 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 cjelosti vodi računa o operativnim uvjetima; ili
 - (2) ako ga jedinica ATC usmjerava preko radara.
- (c) U svakom slučaju, segment završnog prilaza izvodi se vizualno u skladu sa objavljenim postupcima za prilaz.

NCC.OP.116 Navigacija temeljena na performansama (PBN) - avioni i helikopteri

Kada se na planiranoj ruti ili u postupku letenja zahtijeva PBN, operator osigurava da su:

- (a) relevantne specifikacije PBN navedene u AFM ili drugom dokumentu koji je odobren od strane certifikacijskog nadležnog organa kao dio procjene plovidbenosti ili je temeljen na takvom odobrenju;
- (b) da se zrakoplov koristi u skladu sa relevantnim navigacijskim specifikacijama i ograničenjima iz AFM ili drugog prethodno navedenog dokumenta.

NCC.OP.120 Postupci za smanjenje buke

Operator izrađuje operativne postupke uzimajući u obzir potrebu smanjenja utjecaja buke zrakoplova, te istodobno osigurava da sigurnost ima prednost u odnosu na smanjenje buke.

NCC.OP.125 Minimalna visina za nadvisivanje prepreka - IFR letovi

- (a) Operator navodi metodu za utvrđivanje minimalnih visina letenja za sve segmente rute na kojoj se leti koje osiguravaju propisano nadvisivanje terena prema pravilima IFR.
- (b) Vođa zrakoplova utvrđuje minimalne visine leta za svaki let na temelju te metode. Minimalne visine leta nisu niže od visina koje objavi država iznad koje se leti.

NCC.OP.130 Plan za gorivo/energiju – avioni i helikopteri

- (a) Operator uspostavlja, provodi i održava plan za gorivo/energiju koji sadrži:
 - (1) politike planiranja goriva/energije i ponovnog planiranja goriva/energije tijekom leta; i
 - (2) politike upravljanja gorivom/energijom tijekom leta.
- (b) Plan za gorivo/energiju:
 - (1) je odgovarajući vrstama obavljenih operacija; i
 - (2) odgovara sposobnostima operatora da podrži njegovo provođenje.

NCC.OP.131 Plan za gorivo/energiju – politika planiranja goriva/energije i ponovnog planiranja goriva/energije tijekom leta – avioni i helikopteri

- (a) Kao dio plana 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 najmanje sljedećim elementima:
 - (1) postupcima koji su sadržani u operativnom priručniku, kao i:
 - (i) postojećim podacima specifičnima za zrakoplov, koji su dobijeni iz sustava za praćenje potrošnje goriva/energije ili, ako ti podaci nisu dostupni;

- (ii) podacima koje daje proizvođač zrakoplova; i
- (2) operativnim uvjetima pod kojima će se let izvesti, uključujući:
 - (i) podatke o potrošnji goriva/energije zrakoplova;
 - (ii) predviđene mase;
 - (iii) predviđene meteorološke uvjete;
 - (iv) efekte stavki odloženog održavanja ili konfiguracijskih odstupanja, ili oboje; i
 - (v) očekivana kašnjenja.
- (c) Za avione, operator osigurava da prepoletni proračun iskoristivog goriva/energije koji se zahtijeva za let uključuje:
 - (1) gorivo/energiju za rulanje/voženje koje nije 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 određeni aerodrom;
 - (3) količinu goriva/energije za nepredviđene situacije koja je potrebna za kompenzaciju nepredviđenih faktora;
 - (4) gorivo/energiju za alternativno određište:
 - (i) ako se let izvodi sa najmanje jednim alternativnim određišnim aerodromom, to je količina goriva/energije potrebna za let od određišnog aerodroma do alternativnog određišnog aerodroma; ili
 - (ii) ako se let izvodi bez alternativnog određišnog aerodroma, to je količina goriva/energije koja se zahtijeva da se nalazi na određišnom aerodromu zbog kompenzovanja nepostojanja alternativnog određišnog 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 sa procijenjenom masom zrakoplova pri dolasku na alternativni određišni aerodrom, ili određišni aerodrom ako se ne zahtijeva alternativni određišni aerodrom, a koja nije manja od:
 - (i) količine goriva/energije za 45 minuta letenja za zrakoplove sa klipnim motorima koji lete u skladu sa pravilima vizualnog letenja (VFR), pravilima noćnog letenja i pravilima instrumentalnog letenja (IFR); ili
 - (ii) količine goriva/energije za 30 minuta letenja za zrakoplove sa klipnim motorima koji lete u skladu sa pravilima vizualnog letenja (VFR) danju;
 - (iii) za avione sa turbinskim motorima, količine goriva/energije za 30 minuta leta;
 - (6) dodatno gorivo, ako je potrebno za vrstu operacije; to je količina goriva/energije koja zrakoplovu omogućava sigurno slijetanje na alternativni aerodrom na ruti za gorivo/energiju (kritični scenarij ERA za gorivo/energiju) u slučaju kvara motora ili dekompresije, ovisno od toga šta 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 izračunata u skladu sa navedenim od (c)(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;
 - (8) diskrecijsko gorivo/energiju, ako to zahtijeva kapetan zrakoplova.

- (d) Za helikoptere, operator osigurava da pretpoletni proračun 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 je količina goriva/energije koja je potrebna za neuspjeli prilaz aerodromu ili operativnoj površini predviđenog slijetanja i nakon toga za let do određenog alternativnog odredišta, te prilaz i slijetanje; i
 - (3) konačnu rezervu goriva/energije koja nije manja od:
 - (i) za letove prema VFR, količine goriva/energije za letenje najmanje 20 minuta pri brzini najvećeg dometa; ili
 - (ii) za letove prema IFR, 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 prvobitno planiran, operator osigurava dostupnost postupaka ponovnog planiranja tijekom leta za proračun potrebnog iskoristivog goriva/energije i da su postupci u skladu sa navedenim od (c)(2) do (7) za avione, odnosno navedenim pod (d) za helikoptere;
- (f) Vođa zrakoplova započinje polijetanje ili nastavlja let u slučaju ponovnog planiranja tijekom leta samo ako je uvjeren da zrakoplov nosi najmanje planiranu količinu iskoristivog goriva/energije i ulja potrebnu za sigurno završavanje leta.

NCC.OP.135 Smještaj prtljage i tereta

Operator utvrđuje postupke kojim osigurava da:

- (a) se u putničku kabinu unosi samo ručni prtljag koji se može složiti na odgovarajući i siguran način; i
- (b) su sav prtljag i teret u zrakoplovu, koji mogu uzrokovati ozljedu ili štetu, ili zakrčiti prolaze ili izlaze ako nisu na svom mjestu, smješteni tako da sprečavaju pomijeranje.

NCC.OP.140 Davanje uputa putnicima

Vođa zrakoplova osigurava da:

- (a) su putnici prije polijetanja upoznati sa lokacijom i uporabom sljedećeg:
 - (1) pojaseva za vezivanje na sjedalu,
 - (2) izlaza u slučaju opasnosti, i
 - (3) pisanih uputa namijenjenih putnicima u slučaju opasnosti,
 i ako je primjenjivo:
 - (4) prsluka za spašavanje,
 - (5) opremom za dovod kisika,
 - (6) čamaca za spašavanje, i
 - (7) ostale opreme u slučaju opasnosti koja je predviđena za osobnu uporabu putnika; i
- (b) u slučaju opasnosti tijekom leta, putnicima se daju upute o mjerama koje mogu biti primjerene u datim okolnostima.

NCC.OP.145 Priprema leta

- (a) Prije početka leta vođa zrakoplova svim primjerenim dostupnim sredstvima provjerava da su satelitska oprema, oprema na zemlji i/ili vodi, uključujući komunikacijsku opremu i sredstva za navigaciju, dostupna na takvom letu i izravno zahtijevana za takav let radi sigurnog rada zrakoplova, adekvatna vrsti operacije u okviru koje se let izvodi.
- (b) Prije početka leta, vođa zrakoplova upoznat je sa svim raspoloživim meteorološkim podacima koji su primjereni za

predvideni let. Priprema za let izvan bliže okoline mjesta odlaska i za sve letove prema pravilima IFR uključuje:

- (1) proučavanje raspoloživih aktualnih meteoroloških izvješća i prognoza; i
- (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 ne navodi kao alternativni odredišni aerodrom ukoliko dostupni meteorološki podaci ukazuju da, za period 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 od toga koji je manji period:

- (a) za alternativni aerodrom sa dostupnim operacijama instrumentalnog prilaza sa DH manjim od 250 ft,
 - (1) gornju granicu baze oblaka od najmanje 200 ft iznad DH ili MDH povezanom sa operacijom instrumentalnog prilaza; i
 - (2) vidljivost koja nije manja od veće od 1 500 m i 800 m iznad minimuma RVR/VIS za operaciju instrumentalnog prilaza; ili
- (b) za alternativni aerodrom sa operacijom instrumentalnog prilaza sa DH ili MDH većom od 250 ft,
 - (1) gornju granicu baze oblaka od najmanje 400 ft iznad DH ili MDH povezanom sa operacijom instrumentalnog prilaza; i
 - (2) vidljivost od najmanje 3 000 m; ili
- (c) za alternativni aerodrom bez postupka instrumentalnog prilaza,
 - (1) gornju granicu baze oblaka koja nije manja od veće vrijednosti od 2 000 ft i minimalne sigurne visine IFR; i
 - (2) vidljivost od najmanje 5 000 m.

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

Operator odabira aerodrom kao alternativni odredišni aerodrom samo ako dostupni meteorološki podaci ukazuju da, za period od jednog sata prije do jednog sata nakon predviđenog vremena dolaska, ili od stvarnog vremena polaska do jednog sata nakon predviđenog vremena dolaska, ovisno od toga koji je manji period:

- (a) za alternativni aerodrom sa postupkom instrumentalnog prilaza (IAP):
 - (1) gornju granicu baze oblaka od najmanje 200 ft iznad DH ili MDH povezanog s IAP; i
 - (2) vidljivost od najmanje 1 500 m dnevno ili 3 000 m noću; ili
- (b) za alternativni aerodrom bez IAP:
 - (1) gornju granicu baze oblaka od najmanje 2 000 ft ili najmanju sigurnu visinu IFR – ovisno od toga što je veće; i
 - (2) vidljivost od najmanje 1 500 m dnevno ili 3 000 m noću.

NCC.OP.150 Alternativni aerodromi za polijetanje - avioni

- (a) Za letove prema pravilima IFR, vođa zrakoplova u planu leta navodi najmanje jedan alternativni aerodrom sa pogodnim vremenskim uvjetima 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.
- (b) Alternativni aerodrom za polijetanje udaljen je od aerodroma odlaska najviše:

- (1) za avione sa dva motora, najviše jedan sat letenja pri brzini krstarenja sa jednim motorom u standardnim uvjetima bez vjetra; i
 - (2) za avione s tri ili više motora, najviše dva sata letenja pri brzini krstarenja sa jednim neispravnim motorom (OEI) u skladu sa priručnikom o letenju zrakoplova pri standardnim uvjetima bez vjetra.
- (c) Za aerodrom koji se odabere kao alternativni aerodrom za polijetanje, raspoložive informacije ukazuju da će, u predviđenom vremenu uporabe, uvjeti za tu operaciju biti na razini ili iznad operativnih minimuma aerodroma.

NCC.OP.151 Alternativni odredišni aerodromi - avioni

Za letove prema pravilima IFR, vođa zrakoplova u planiranju leta navodi najmanje jedan aerodrom alternativnog odredišta sa pogodnim vremenskim uvjetima, osim ako:

- (a) dostupni meteorološki podaci ukazuju da za period od jednog sata prije do jednog sata poslije od predviđenog vremena dolaska, ili od stvarnog vremena polaska do jednog sata nakon predviđenog vremena dolaska, pri čemu se u obzir uzima kraći period, prilaz i slijetanje mogu se izvesti u vizualnim meteorološkim uvjetima (VMC); ili
- (b) mjesto predviđeno za slijetanje je označeno je kao izolirani aerodrom i:
 - (1) za aerodrom predviđen za slijetanje propisan je postupak instrumentalnog prilaza; i
 - (2) dostupni meteorološki podaci ukazuju da će u periodu od dva sata prije do dva sata nakon predviđenog vremena dolaska preovladavati sljedeći meteorološki uvjeti:
 - (i) baza oblaka najmanje 300 m (1 000 stopa) iznad minimuma za postupak instrumentalnog prilaza; i
 - (ii) vidljivost najmanje 5,5 km ili 4 km veća od minimuma za postupak.

NCC.OP.152 Alternativni odredišni aerodromi - helikopteri

Za letove prema pravilima IFR, vođa zrakoplova u planiranju leta navodi najmanje jedan aerodrom alternativnog odredišta sa pogodnim vremenskim uvjetima, osim ako:

- (a) za aerodrom predviđen za slijetanje propisan je postupak instrumentalnog prilaza i aktualni dostupni meteorološki podaci ukazuju da će u periodu 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 kraći period, vladati sljedeći meteorološki uvjeti:
 - (1) baza oblaka najmanje 120 m (400 ft) iznad minimuma za postupak instrumentalnog prilaza; 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 prilaza;
 - (2) dostupni meteorološki podaci ukazuju da će u periodu 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 prilaza;
 - (ii) vidljivost najmanje 1 500 m veća od minimuma za postupak; i

NCC.OP.153 Odredišni aerodrom – postupak instrumentalnog prilaza

Vođa zrakoplova osigurava dovoljno sredstava koja su dostupna za navigaciju i slijetanje na odredišni aerodrom ili bilo

koji alternativni odredišni aerodrom u slučaju gubitka sposobnosti za predviđenu operaciju prilaza i slijetanja.

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 (*wide-cut*) ili mješavinom tih vrsta goriva dok se putnici ukrcavaju, iskrcavaju ili su u zrakoplovu.
- (b) Za sve druge vrste goriva/energije poduzimaju se neophodne mjere opreza, a u zrakoplovu je odgovarajuće osposobljeno osoblje koje je spremno za započinjanje i izvođenje evakuacije zrakoplova najpraktičnijim i najbržim dostupnim sredstvima.

NCC.OP.157 Punjenje gorivom dok se motori i/ili rotori okreću - helikopteri

- (a) Punjenje gorivom dok su motori i/ili rotori okreću izvodi se 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) sa 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 sa punjenjem gorivom dok se motori i/ili rotori okreću.
- (c) Operator uspostavlja odgovarajuće postupke kojih se pridržava svo uključeno osoblje, kao što su članovi posade i osoblje za zemaljske operacije.
- (d) Operator obučava članove svoje posade i osigurava odgovarajuću osposobljenost uključenog osoblja za zemaljske operacije.
- (e) Operator osigurava da su postupci punjenja gorivom helikoptera dok se motori i/ili rotori okreću opisani u operativnom priručniku. Ovaj postupak i svaka njegova promjena zahtijeva prethodno odobrenje nadležnog organa.

NCC.OP.160 Uporaba slušalice

- (a) Svaki član letačke posade, koji obavlja dužnost u pilotskoj kabini, nosi slušalice sa ugrađenim mikrofonom ili odgovarajući uređaj. Slušalice se upotrebljavaju kao glavni uređaj za glasovnu komunikaciju sa ATS:
 - (1) na zemlji:
 - (i) pri primanju odobrenja za odlazak od ATC putem glasovne komunikacije; i
 - (ii) kad su motori upaljeni;
 - (2) tijekom leta:
 - (i) ispod prelazne apsolutne visine; ili
 - (ii) 10 000 ft, u ovisnosti koja je vrijednost veća; i
 - (3) kad god vođa zrakoplova to smatra potrebnim.
- (b) U uvjetima navedenim pod (a) ugrađeni mikrofon ili odgovarajući uređaj je u položaju kojim se omogućava uporaba za dvosmjernu radio-komunikaciju.

NCC.OP.165 Prijevoz putnika

- Operator utvrđuje postupke kojima se osigurava da:
- (a) su putnici smješteni na sjedalima gdje, u slučaju hitne evakuacije, mogu najbolje pomoći, a ne ometaju evakuaciju iz zrakoplova;
 - (b) prije i tijekom vožnja, polijetanja i slijetanja ili kad god vođa zrakoplova to smatra potrebnim u interesu sigurnosti, svaki putnik u zrakoplovu je na svom sjedalu ili ležaju pravilno vezan sigurnosnim pojasom ili sustavom za vezivanje; i
 - (c) višestruko zauzimanje sjedala dopušteno je samo na određenim sjedalima zrakoplova na kojim sjede jedna

odrasla osoba i jedno dijete koje je pravilno vezano dodatnim pojasom ili drugim sustavom za vezivanje.

NCC.OP.170 Osiguranje putničke kabine i bifea u zrakoplovu

Vođa zrakoplova osigurava da:

- (a) svi izlazi i prolazi za izlaz, prije voženja, polijetanja i slijetanja su prohodni; i
- (b) prije polijetanja i slijetanja i kad god se to smatra potrebnim u interesu sigurnosti, sva oprema i prtljaga su ispravno zaštićeni.

NCC.OP.175 Pušenje u zrakoplovu

Vođa 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 zemlji, osim ako je operator odredio postupke kojim se smanjuju rizici za vrijeme operacija na zemlji;
- (d) izvan označenih pušačkih zona, u prolazu (prolazima) ili u klozetu (klozetima);
- (e) u odjeljcima za teret i/ili drugim prostorima u kojim se prevozi teret koji nije skladišten u ambalaži otpornoj na vatru ili pokriven platnom otpornim na plamen; i
- (f) u dijelovima putničke kabine u koje se dovodi kisik.

NCC.OP.180 Meteorološki uvjeti

- (a) Vođa zrakoplova započinje ili nastavlja let prema pravilima VFR samo ako najnoviji dostupni meteorološki podaci ukazuju 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.
- (b) Vođa zrakoplova započinje ili nastavlja let prema pravilima IFR prema aerodromu planiranog odredišta ako najnoviji dostupni meteorološki podaci ukazuju da su vremenski uvjeti na odredištu u predviđeno vrijeme dolaska ili na najmanje na jednom aerodromu alternativnog odredišta, na razini ili iznad primjenjivih operativnih minimuma.
- (c) Ako let sadrži segmente VFR i IFR, primjenjuju se, u opsegu u kome je to neophodno, meteorološki podaci navedeni pod (a) i (b).

NCC.OP.185 Led i drugi kontaminanti - postupci na zemlji

- (a) Operator utvrđuje postupke koje treba slijediti kada je potrebno odlediti ili spriječiti zaleđivanje zrakoplova i obaviti preglede zrakoplova kako bi se omogućio siguran rad zrakoplova.
- (b) Vođa zrakoplova započinje polijetanje samo ako je zrakoplov čist od bilo kakvih naslaga koje mogu štetno djelovati na performanse ili mogućnost kontroliranja zrakoplova, osim u slučajevima dozvoljenim u postupcima navedenim pod (a) i u skladu sa priručnikom o letenju zrakoplova (AFM).

NCC.OP.190 Led i drugi kontaminanti - postupci tijekom leta

- (a) Operator utvrđuje postupke za letove u očekivanim ili stvarnim uvjetima zaleđivanja.
- (b) Vođa zrakoplova započinje let ili namjerno leti u očekivanim ili stvarnim uvjetima zaleđivanja samo ako je zrakoplov certificiran i opremljen za takve uvjete kako je navedeno pod 2(e) Aneksa X ovog pravilnika.
- (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, vođa zrakoplova bez odlaganja napušta uvjete zaleđivanja

mijenjanjem razina i/ili rute, i ako je potrebno obavještava ATC o slučaju opasnosti.

NCC.OP.195 Uvjeti za polijetanje - avioni i helikopteri

Prije započinjanja polijetanja, vođa zrakoplova uvjeren je da:

- (a) meteorološki uvjeti na aerodromu ili operativnoj površini i stanje poletno-sletne staze/FATO koje namjerava koristiti neće spriječiti sigurno polijetanje i odlazak; i
- (b) su odabrani operativni minimumi aerodroma u skladu sa svim sljedećim:
 - (1) operativnom zemaljskom opremom;
 - (2) operativnim sustavima zrakoplova;
 - (3) performansama zrakoplova;
 - (4) kvalifikacijama letačke posade.

NCC.OP.200 Simulirane situacije tijekom leta

- (a) Vođa zrakoplova osigurava da se prijevozom putnika ili tereta ne simuliraju:
 - (1) situacije za koje je potrebna primjena postupaka za neobične situacije ili u slučaju opasnosti; ili
 - (2) letovi u instrumentalnim meteorološkim uvjetima (IMC).
- (b) Ne uzimajući u obzir navedeno pod (a), ako letove za obuku provodi organizacija za obuku iz članka 27. propisa o utvrđivanju tehničkih zahtjeva i upravnih postupaka u vezi sa letačkim osobljem u civilnom zrakoplovstvu, takve se situacije mogu simulirati kada se u zrakoplovu nalazi pilot učenik.

NCC.OP.205 Plan za gorivo/energiju – politika upravljanja gorivom/energijom tijekom leta

- (a) Operator utvrđuje postupke kojim osigurava da se tijekom leta obavljaju provjere goriva/energije i upravljanje gorivom/energijom.
- (b) Vođa 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) Vođa zrakoplova 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 sa manje od planirane konačne rezerve goriva/energije.
- (d) Vođa zrakoplova proglašava "hitnu situaciju sa gorivom/energijom" emitiranjem poruke "MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL" ako je iskoristivo gorivo/energija koje je izračunato kao dostupno pri slijetanju na najbliži aerodrom na kojem se može izvesti sigurno slijetanje manje od planirane konačne rezerve goriva/energije.

NCC.OP.210 Uporaba dodatnog kisika

Vođa zrakoplova osigurava da on i članovi letačke posade, koji su uključeni u obavljanje dužnosti neophodnih za siguran let zrakoplova, tijekom leta upotrebljavaju dodatni kisik svaki put kada kabina prelazi visinu 10 000 ft u periodu dužem od 30 minuta i kada kabina prelazi visinu 13 000 ft.

NCC.OP.215 Opažanje blizine zemlje

Kada član letačke posade ili sustav za upozorenje o blizini zemlje primijeti nepredviđenu blizinu zemlje, pilot koji upravlja

zrakoplovom odmah započinje sa korektivnim radnjama radi uspostavljanja sigurnih uvjeta za let.

NCC.OP.220 Sustav za izbjegavanje sudara u zraku (ACAS)

Kada je ACAS ugrađen i funkcionalan, operator utvrđuje operativne postupke i programe obuke kako bi letačka posada bila odgovajuće osposobljena za izbjegavanje sudara u zraku i za korištenje opreme ACAS II.

NCC.OP.225 Uvjeti za prilaz i slijetanje – avioni i helikopteri

Prije započinjanja operacije prilaza, vođa zrakoplova se uvjerava da:

- (a) da meteorološki uvjeti na aerodromu ili operativnoj površini i stanje poletno-sletne staze/FATO koje namjerava koristiti neće spriječiti siguran prilaz, 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) operativnom zemaljskom opremom;
 - (2) operativnim sustavima zrakoplova;
 - (3) performansama zrakoplova; i
 - (4) kvalifikacijama letačke posade.

NCC.OP.226 Uvjeti za prilaz i slijetanje - helikopteri

Prije započinjanja prilaza za slijetanje, vođa zrakoplova se uvjerava da, u skladu sa dostupnim informacijama, vremenski uvjeti na aerodromu ili operativnoj površini i stanje područja završnog prilaza i polijetanje (fATO) koji se namjeravaju koristiti neće spriječiti siguran prilaz, slijetanje ili postupak neuspjelog prilaza.

NCC.OP. 230 Zapčinjanje i nastavak prilaza

- (a) Za avione, ako je objavljena vidljivost (VIS) ili kontrola RVR za poletno-sletnu stazu koja se upotrebljava za slijetanje manja od primjenjivih minimuma, operacija instrumentalnog prilaza se ne nastavlja:
 - (1) nakon točke na kojoj je avion 1 000 ft iznad nadmorske visine aerodroma; ili
 - (2) u završni segment prilaza (FAS) u slučaju kada je DH ili MDH viša od 1 000 ft.
- (b) Za helikoptere, ako je objavljeni RVR manji od 550 m ili kontrola RVR za poletno-sletnu stazu koja se upotrebljava za slijetanje manja od primjenjivih minimuma, operacija instrumentalnog prilaza 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 DH ili MDH viša od 1 000 ft.
- (c) Ako nije utvrđena potrebna vizualna referenca, neuspjeli prilaz izvodi se na ili prije DA/H ili MDA/H.
- (d) Ako se potrebna vizualna referenca ne održava nakon DA/H ili MDA/H, produžavanje se izvršava odmah.
- (e) Neovisno od navedenog pod (a), u slučaju kada nema objavljenog RVR, a objavljeni VIS je manji od primjenjivog minimuma, ali je konvertirana meteorološka vidljivost (CMV) jednaka primjenjivom minimumu ili veća, instrumentalni prilaz može se nastaviti do DA/H ili MDA/H.
- (f) Neovisno od navedenog pod (a) i (b), ako ne postoji namjera za slijetanje instrumentalni prilaz može se nastaviti do DA/H ili MDA/H. Neuspjeli prilaz izvodi se na ili prije DA/H ili MDA/H.

NCC.OP.235 Operacije EFVS 200

- (a) Operator koji namjerava izvoditi operacije EFVS 200 sa operativnim odobrenjima i bez posebnog odobrenja osigurava:
 - (1) da je zrakoplov certificiran za predviđene operacije;

- (2) da se koriste samo poletno-sletne staze, FATO i postupci instrumentalnog prilaza (IAP) koji su prikladni za operacije EFVS;
 - (3) da su članovi letačke posade osposobljeni za izvođenje predviđene operacije i da je uspostavljen program obuke i provjere za članove letačke posade i za 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 koristi.
- (b) Operator ne izvodi operacije EFVS 200 dok izvodi LVO.
 - (c) Neovisno od navedenog pod (a)(1), operator može koristiti EVS koji ispunjavaju minimalne kriterije za izvođenje operacija EFVS 200, pod uvjetom da to odobri nadležni organ.

PODDIO C

PERFORMANSE 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 AFM ili u operativnom priručniku, ako su u njemu navedeni stroži zahtjevi.
- (b) Oznake, spiskovi, oznake instrumenata ili njihove kombinacije, koji sadrže operativna ograničenja propisana u AFM za vizualnu prezentaciju, istaknuti su na zrakoplovu.

NCC.POL.105 Masa i ravnoteža, opterećenje

- (a) Operator utvrđuje masu i centar gravitacije (CG) za svaki zrakoplov stvarnim vaganjem prije prve uporabe zrakoplova. Ukupni utjecaj izmjena i popravki na masu i ravnotežu potrebno je uzeti u obzir i ispravno dokumentirati. Zrakoplov se ponovo vaga ako efekat izmjena na masu i ravnotežu nije točno poznat.
- (b) Vaganje obavlja ili proizvođač zrakoplova ili odobrena organizacija za održavanje.
- (c) Operator stvarnim vaganjem, uključujući sav prtljag 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 ručni prtljag, za članove letačke posade/tehničkog osoblja; i
 - (2) 75 kg za članove kabinske posade.
- (d) Operator utvrđuje postupke kojima omogućava da vođa 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 prtljaga; ili
 - (3) proračunom mase putnika na temelju izjave svakog putnika ili u ime svakog putnika, dodajući toj vrijednosti unaprijed određenu masu za ručni prtljag i odjeću ako je broj raspoloživih putničkih sjedala na zrakoplovu:
 - (i) manji od deset za avione; 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 uključen ručni prtljag i masa svakog djeteta koje putuje sa odraslom osobom na jednom sjedalu:

Tablica 1

Standardne mase za putnike — zrakoplov sa ukupnim brojem putničkih sjedala od 20 ili više

Putnička sjedala:	20 i više		30 i više
	Muškarci	Žene	Svi odrasli
Odrasli	88 kg	70 kg	84 kg
Djeca	35 kg	35 kg	35 kg

Tablica 2

Standardne mase za putnike — zrakoplov sa ukupnim brojem putničkih sjedala od 19 ili manje

Putnička sjedala	1 – 5	6 – 9	10 – 19
Muškarci	104 kg	96 kg	92 kg
Žene	86 kg	78 kg	74 kg
Djeca	35 kg	35 kg	35 kg

- (2) za prtljag:

- (i) za avione, ako je ukupni broj raspoloživih putničkih sjedala na avionu 20 ili više, standardne vrijednosti mase za prijavljeni prtljag iz Tablice 3;

Tablica 3

Standardne mase za prtljag — avioni sa ukupnim brojem putničkih sjedala od 20 ili više

Vrsta leta	Standardna masa prtljaga
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 prijavljeni prtljag koja iznosi 13 kg;

- (f) Za zrakoplove sa 19 putničkih sjedala ili manje stvarna masa prijavljenog prtljaga određuje se:

- (1) vaganjem; ili
 (2) proračunom na temelju izjave svakog putnika ili u ime svakog putnika. Ako to nije izvodljivo, upotrebljava se minimalna standardna masa koja iznosi 13 kg.

- (g) Operator utvrđuje postupke kojim se omogućava da vođa zrakoplova odredi masu ukrcanog goriva upotrebljavajući stvarnu gustinu ili, ako ona nije poznata, gustinu izračunatu u skladu sa metodom koja je navedena u operativnom priručniku.

- (h) Vođa zrakoplova osigurava da je utovar:
 (1) zrakoplova izvršen pod nadzorom kvalificiranog osoblja; i
 (2) teret koji se prevozi u skladu sa podacima za izračunavanje mase i ravnoteže zrakoplova.

- (i) Operator utvrđuje postupke kojima omogućava da vođa zrakoplova ispunjava dodatna konstrukcijska ograničenja, kao što su ograničenje u vezi sa jačinom poda, najvećim opterećenjem po dužnom metru, najvećom masom za odjeljak za teret i ograničenje u vezi sa najvećim brojem sjedala.

- (j) Operator u operativnom priručniku navodi načela i metode koji se odnose na opterećenje i na sustav mase i ravnoteže,

koji ispunjavaju zahtjeve sadržane pod (a) do (i). Ovim sustavom obuhvataju se sve vrste planiranih operacija.

NCC.POL.110 Podaci o masi i ravnoteži i dokumentacija

- (a) Operator 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 sadrži sljedeće podatke:

- (1) registraciju zrakoplova i vrstu;
 (2) identifikacijski broj leta i datum, ako je primjeljivo;
 (3) ime vođe zrakoplova;
 (4) ime osobe koja je pripremila dokument;
 (5) suhu operativnu masu i odgovarajući CG zrakoplova;
 (6) masu goriva/energije na polijetanju i masu goriva/energije za putovanje;
 (7) masu drugih potrošnih materijala osim goriva/energije, po potrebi;
 (8) komponente tereta, uključujući putnike, prtljag, teret i balast;
 (9) masu na polijetanju, masu na slijetanju i masu bez goriva/energije;
 (10) položaje CG u zrakoplovu koji se primjenjuju; i
 (11) ograničavajuće vrijednosti mase i CG.

- (b) Kada se podaci i dokumentacija za masu i ravnotežu izrađuju pomoću računarskog sustava za masu i ravnotežu, operator provjerava integritet izlaznih podataka.

- (c) Ako vođa zrakoplova ne nadzire utovar zrakoplova, osoba koja nadzire utovar zrakoplova vlastoručnim potpisom ili na istovjetan način potvrđuje da su teret i njegov raspored u skladu sa dokumentacijom za masu i ravnotežu koju je pripremio vođa zrakoplova. Vođa zrakoplova vlastoručnim potpisom ili na istovjetan način potvrđuje prihvata.

- (d) Operator navodi postupke za promjene tereta u posljednjem trenutku i osigurava:

- (1) da se, nakon izrade dokumentacije za masu i ravnotežu, u dokumente za planiranje leta, koji sadrže dokumentaciju za masu i ravnotežu, unesu sve promjene u posljednjem trenutku;
 (2) da se točno navede najveća dopuštena promjena broja putnika ili tereta u posljednjem trenutku; i
 (3) pripremu nove dokumentacije za masu i ravnotežu ako se taj najveći broj premaši.

NCC.POL.111 Podaci o masi i ravnoteži i dokumentacija - olakšice

Izuzimajući navedeno u NCC.POL.110 (a)(5), položaj CG ne treba navesti u dokumentaciji za masu i ravnotežu ako je raspored tereta u skladu sa unaprijed izračunatom tablicom za ravnotežu ili ako je moguće dokazati da je za planirane operacije moguće osigurati pravilnu ravnotežu, bez obzira koliki je stvarni teret.

NCC.POL.115 Performanse - općenito

Vođa zrakoplova upravlja zrakoplovom samo ako performanse zrakoplova omogućavaju ispunjavanje zahtjeva u vezi sa pravilima letenja i svih drugih ograničenja koja se primjenjuju na let, korišteni zračni prostor, aerodrome ili operativne površine, vodeći računa o točnosti svih upotrijebljenih karata i mapa.

NCC.POL.120 Ograničenja mase na polijetanju - avioni

Operator osigurava da:

- (a) masa aviona na početku polijetanja ne premašuje ograničenja mase:
 (1) pri polijetanju u skladu sa zahtjevima iz NCC.POL.125;

- (2) na ruti sa jednim neispravnim motorom (OEI) u skladu sa zahtjevima iz NCC.POL.130; i
- (3) na slijetanju u skladu sa zahtjevima iz NCC.POL.135, dopuštajući očekivana smanjenja mase sa odmicanjem leta, kao i ispuštanjem goriva u zraku.
- (b) masa na početku polijetanja nikad ne premašuje najveću masu pri polijetanju koja je navedena u AFM za visinu tlaka koja je primjerena nadmorskoj visini aerodroma ili operativne površine, a ako se upotrebljava 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 operativnom mjestu predviđenom za slijetanje ili na bilo kojem aerodromu alternativnog odredišta nikad ne premašuje najveću masu pri slijetanju koja je navedena u AFM za visinu tlaka koja je primjerena nadmorskoj visini tih aerodroma ili operativnih površina ako se upotrebljava kao mjerilo za određivanje najveće mase pri slijetanju, po bilo kojim drugim lokalnim atmosferskim uvjetima.

NCC.POL.125 Polijetanje - avioni

- (a) Prilikom određivanja najviše mase pri polijetanju, vođa zrakoplova uzima u obzir sljedeće:
 - (1) izračunata duljina za polijetanje ne prelazi raspoloživu duljinu za polijetanje, pri čemu duljina pretpolja ne prelazi polovinu raspoložive staze za polijetanje;
 - (2) izračunata duljina zaleta u polijetanju ne prelazi raspoloživu duljinu zaleta u polijetanju;
 - (3) jedinstvena vrijednost V_1 upotrebljava 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 poletno-sletnoj stazi, masa pri polijetanju ne prelazi masu koja je dopuštena za polijetanje na suhoj poletno-sletnoj stazi pod istim uvjetima.
- (b) Izuzev aviona sa turboelisnim motorima i najvišom dopuštenom masom od 5 700 kg ili manjom pri polijetanju, u slučaju kvara motora za vrijeme polijetanja, vođa zrakoplova osigurava da avion može:
 - (1) prekinuti polijetanje i zaustaviti se u okviru raspoložive duljine za ubrzavanje i zaustavljanje (ASDA) ili raspoložive poletno-sletne staze; ili
 - (2) nastaviti polijetanje i nadvisiti sve prepreke u smjeru putanje leta na odgovarajućem rastojanju dok avion nije u poziciji da ispuni zahtjeve iz NCC.POL.130.

NCC.POL.130 Otkaz jednog motora na ruti - avioni

Vođa zrakoplova osigurava da u slučaju otkaza bilo kog motora na bilo kojoj točki rute, zrakoplov sa više motora je u mogućnosti da nastavi let do odgovarajućeg aerodroma ili operativne površine, a da ni u kojoj točki ne leti ispod minimalne visine za nadvisivanje prepreka.

NCC.POL.135 Slijetanje - avioni

Vođa zrakoplova osigurava da na svakom aerodromu ili operativnom mjestu, nakon nadvisivanja svih prepreka na prilaznoj putanji na sigurnoj visini, avion može da sleti i zaustavi se; hidro-avion može da ostvari zadovoljavajuću nisku brzinu u okviru raspoložive duljine za slijetanje. Dozvoljena su odstupanja za očekivane razlike u tehnikama prilaza i slijetanja ako se nisu poštovala prilikom određivanja performansi.

PODDIO D INSTRUMENTI, PODACI I OPREMA

ODJELJAK 1

Avioni

NCC.IDE.A.100 Instrumenti i oprema - općenito

- (a) Instrumenti i oprema koji se zahtijevaju u ovom poddjelu odobravaju se u skladu sa primjenjivim zahtjevima za plovidbenost ako:
 - (1) ih upotrebljava letačka posada za kontrolu putanje leta;
 - (2) se upotrebljavaju za ispunjenje zahtjeva iz NCC.IDE.A.245;
 - (3) se upotrebljavaju za ispunjenje zahtjeva iz NCC.IDE.A.250; ili
 - (4) su ugrađeni u avion.
- (b) Sljedeće predmete, ako se zahtijevaju u ovom poddjelu, nije potrebno odobriti kao opremu:
 - (1) rezervne osigurače,
 - (2) ručne prenosive svjetiljke,
 - (3) točni mjerač vremena,
 - (4) držač karte,
 - (5) pribor za prvu pomoć,
 - (6) oprema za preživljavanje i signalizaciju,
 - (7) sidro za more i opremu za priveživanje, i
 - (8) sustave za vezivanje djece.
- (c) Instrumenti i oprema ili pribor koji nisu propisani ovim aneksom, i sva druga oprema koja nije propisana ovim pravilnikom, ali se nalazi u zrakoplovu, u skladu je sa sljedećim zahtjevima:
 - (1) članovi letačke posade ne smiju informacije dobijene iz tih instrumenata, opreme ili pribora upotrebljavati za ispunjenje zahtjeva iz Aneksa koji definira Bitne zahtjeve za plovidbenost iz propisa o kontinuiranoj plovidbenosti zrakoplova i zrakoplovnih proizvoda, dijelova i uređaja i o odobravanju organizacija i osoblja koji se bave ovim poslovima ili iz NCC.IDE.A.245 i NCC.IDE.A.250 ovog aneksa;
 - (2) instrumenti i oprema ne utječu na plovidbenost aviona, čak ni u slučaju kvarova ili zastoja u radu.
- (d) Instrumenti i oprema spremni su za uporabu ili su dostupni sa mjestna na kojem sjedi član letačke posade koji ih treba upotrebljavati.
- (e) Oni instrumenti koje koristi član letačke posade raspoređeni su tako da dopuštaju članu letačke posade da jasno vidi oznake sa svog mjesta, sa najmanjim mogućim skretanjem sa položaja i linije vida, koju obično zauzima kada gleda naprijed u smjeru putanje leta.
- (f) Sva zahtijevana oprema za slučaj opasnosti lako je dostupna za trenutnu uporabu.

NCC.IDE.A.105 Minimalna oprema za let

Let se ne započinje ako je bilo koji od instrumenata aviona, predmeta opreme ili funkcija koji se zahtijevaju za predviđeni let neispravan ili nedostaje, osim ako:

- (a) avion se koristi u skladu sa listom minimalne opreme (MEL);
- (b) ima odobrenje nadležnog organa da upravlja avionom u okviru ograničenja glavne liste minimalne opreme (MMEL) u skladu sa ORO.MLR.105(j) Aneksa III ovog pravilnika; ili
- (c) avion ima odobrenje za letenje koje je izdato u skladu sa primjenjivim zahtjevima za plovidbenost.

NCC.IDE.A.110 Rezervni električni osigurači

Avioni su opremljeni rezervnim električnim osiguračima, jačine potrebne za potpuno zaštitu električnog kola, za zamjenu osigurača koje je dopušteno zamijeniti tijekom leta.

NCC.IDE.A.115 Operativna svjetla

Avioni koji lete noću opremljeni su:

- (a) sustavom svjetala za izbjegavanje sudara;
- (b) navigacijskim/pozicionim svjetlima;
- (c) svjetlima za slijetanje;
- (d) osvjetljenjem koje se napaja iz električnog sustava aviona radi odgovarajućeg osvjetljenja svih instrumenata i opreme potrebnih za sigurno korištenje aviona;
- (e) osvjetljenjem koje se napaja iz električnog sustava aviona radi osvjetljenja u svim putničkim kabinama;
- (f) ručnom prenosivom svjetiljkom za svako mjesto člana posade; i
- (g) svjetlima koja su u skladu sa Međunarodnim propisima za sprečavanje sudara na moru ako je u pitanju hidroavion.

NCC.IDE.A.120 Operacije prema pravilima VFR – letački i navigacijski instrumenti i pripadajuća oprema

- (a) Avioni koji izvode operacije prema pravilima VFR tijekom dana opremljeni su uređajem za mjerenje i prikaz:
 - (1) magnetnog pravca,
 - (2) vremena u satima, minutama i sekundama,
 - (3) barometarske visine,
 - (4) indicirane brzine,
 - (5) klizanja, i
 - (6) Mahovog broja - kada su ograničenja brzine izražena Mahovim brojem.
- (b) Avioni koji izvode operacije u vizualnim meteorološkim uvjetima (VMC) iznad vode i izvan vidokruga kopna, u vizualnim meteorološkim uvjetima noću (VMC) ili u uvjetima kada avion nije moguće zadržati na željenoj putanji leta bez jednog ili više dodatnih instrumenata, uz opremu navedenu pod (a) opremljeni su i:
 - (1) uređajem za mjerenje i prikaz:
 - (i) skretanja i klizanja,
 - (ii) položaja,
 - (iii) vertikalne brzine, i
 - (iv) stabiliziranog smjera,
 - (2) uređajem za pokazivanje nedovoljnog opskrbljivanja električnom energijom žiroskopskih instrumenata; i
 - (3) uređajem za sprečavanje kvarova na sustavu za pokazivanje brzine, u skladu sa zahtjevima navedenim pod (a)(4), zbog kondenzacije ili zaleđivanja.
- (c) Kad god su za operaciju potrebna dva pilota, avioni su opremljeni dodatnim posebnim uređajem za prikaz:
 - (1) barometarske visine,
 - (2) indicirane brzine,
 - (3) klizanja, skretanja i klizanja, ako je primjenjivo,
 - (4) položaja, ako je primjenjivo,
 - (5) vertikalne brzine, ako je primjenjivo,
 - (6) stabiliziranog smjera, ako je primjenjivo, i
 - (7) Mahovog broja - kada su ograničenja brzine izražena Mahovim brojem, ako je primjenjivo.

NCC.IDE.A.125 Operacije prema pravilima IFR - letački i navigacijski instrumenti i pripadajuća oprema

Avioni koji izvode operacije prema pravilima IFR opremljeni su:

- (a) uređajem za mjerenje i prikaz:
 - (1) magnetnog pravca,
 - (2) vremena u satima, minutama i sekundama,
 - (3) barometarske visine,
 - (4) indicirane brzine,
 - (5) vertikalne brzine,
 - (6) zaokreta i klizanja,
 - (7) uzdužnog položaja,
 - (8) stabiliziranog smjera,

- (9) vanjske temperature zraka, i
- (10) Mahovog broja - kada su ograničenja brzine izražena Mahovim brojem;
- (b) uređajem za pokazivanje nedovoljnog napajanja električnom energijom žiroskopskih instrumenata;
- (c) kad god su za operaciju potrebna dva pilota, dodatnim posebnim uređajem za drugog pilota za prikaz:
 - (1) barometarske visine,
 - (2) indicirane brzine,
 - (3) vertikalne brzine,
 - (4) zaokreta i klizanja,
 - (5) uzdužnog položaja,
 - (6) stabiliziranog smjera, i
 - (7) Mahovog broja - kada su ograničenja brzine izražena Mahovim brojem, ako je primjenjivo;
- (d) uređajem za sprečavanje kvarova na sustavima za pokazivanje brzine u skladu sa zahtjevima iz (a)(4) i (c)(2) zbog kondenzacije ili zaleđivanja;
- (e) kompleksni zrakoplovi na motorni pogon kojima se leti po instrumentalnim pravilima letenja su, uz zahtjeve iz (a), (b), (c) i (d), dodatno opremljeni:
 - (1) alternativnim izvorom statičkog tlaka;
 - (2) držačem karte, koji se nalazi na mjestu na kojem se karta lako očita i na kojem se ona može osvijetliti za noćne letove;
 - (3) drugim posebnim uređajem za mjerenje i prikaz visine, osim ako nije već postavljena s ciljem usklađenosti sa (e)(1); i
- (f) napajanjem u slučaju opasnosti koji je neovisan od glavnog sustava za napajanje električnom energijom za potrebe funkcioniranja i osvjetljenja sustava za prikaz položaja najmanje 30 minuta. Napajanje u slučaju opasnosti automatski se pokreće nakon potpunog kvara glavnog sustava za napajanje električnom energijom i na instrumentu ili ploči sa instrumentima mora se jasno istaknuti da indikator položaja radi uz pomoć napajanja u slučaju opasnosti.

NCC.IDE.A.130 Dodatna oprema za operacije sa jednim pilotom prema pravilima IFR

Avioni koji lete prema pravilima IFR sa jednim pilotom opremljeni su autopilotom koji može, kao minimum, održavati visinu i smjer.

NCC.IDE.A.135 Sustav za upozoravanje i prepoznavanje terena (TAWS)

Avioni sa turbinskim pogonom sa 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 sa prihvatljivim standardom, u slučaju aviona kojima je pojedinačno uvjerenje o plovidbenosti (CofA) prvi put izdato nakon 1. siječnja 2011. godine; ili
- (b) opremu klase B u skladu sa prihvatljivim standardom u slučaju aviona kojima je pojedinačno uvjerenje o plovidbenosti (CofA) prvi put izdato 1. siječnja 2011. godine ili prije.

NCC.IDE.A.140 Sustav za izbjegavanje sudara u zraku (ACAS)

Osim ako propisom o postupku izbjegavanja sudara u letu nije predviđeno drugačije, avioni sa turbinskim pogonom sa 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 Oprema za uočavanje vremenskih uvjeta

Sljedeći avioni opremljeni su opremom za uočavanje vremenskih uvjeta ako zrakoplov izvodi operacije 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 opremom za uočavanje vremenskih uvjeta:

- (a) avioni sa kabinom pod tlakom;
- (b) avioni sa kabinom koja nije pod tlakom sa najvećom dopuštenom masom pri polijetanju (MCTOM) većom od 5 700 kg; i
- (c) avioni sa kabinom koja nije pod tlakom s najvećim operativnim brojem putničkih sjedala (MOPSC) većim od 9 sjedala.

NCC.IDE.A.150 Dodatna oprema za operacije noću u uvjetima zaleđivanja

- (a) Avioni koji izvode operaciju noću u očekivanim ili stvarnim uvjetima zaleđivanja opremljeni su sredstvima koja osvijetljavaju ili otkrivaju stvaranje leda.
- (b) Sredstva koja osvijetljavaju 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

Avioni, kojima upravlja posada sa više od jednog člana, opremljeni su sustavom interfona za letačku posadu, uključujući slušalice i mikrofone koje koriste svi članovi letačke posade.

NCC.IDE.A.160 Uređaj za snimanje zvuka u pilotskoj kabini

- (a) Sljedeći avioni opremljeni su uređajem za snimanje zvuka u pilotskoj kabini (CVR):
 - (1) avioni sa najvećom dopuštenom masom pri polijetanju (MCTOM) većom od 27 000 kg, kojima je pojedinačno uvjerenje o plovidbenosti (CofA) prvi put izdato 1. siječnja 2016. godine ili kasnije; i
 - (2) avioni sa najvećom dopuštenom masom pri polijetanju (MCTOM) većom od 2 250 kg:
 - (i) certificirani za operaciju sa minimalnom posadom koja uključuje najmanje dva pilota;
 - (ii) opremljeni turbomlaznim motorom/motorima ili sa više od jednog turboelasnog motora; i
 - (iii) za koje je potvrda o tipu prvi put izdata 1. januara 2016. godine ili kasnije.
- (b) Uređaj za snimanje zvuka u pilotskoj kabini (CVR) u mogućnosti je da čuva snimljene podatke tijekom najmanje:
 - (1) posljednjih 25 sati za avione čija je MCTOM veća od 27 000 kg i kojima je prvo pojedinačno CofA izdato 1. siječnja 2022. godine ili kasnije,
 - (2) posljednjih dva sata u svim drugim slučajevima.
- (c) Uređaj za snimanje zvuka u pilotskoj kabini (CVR) vremenskim redoslijedom snima:
 - (1) glasovnu komunikaciju poslatu ili primljenu u pilotsku kabinu radio-vezom;
 - (2) glasovnu komunikaciju članova letačke posade u pilotskoj kabini koji koriste sustav interfona i sustav za obavještanje putnika, ako je ugrađen;
 - (3) zvukove u pilotskoj kabini, uključujući bez prekidanja zvučne signale, primljene sa svakog mikrofona na ručici i mikrofona u maski koji se upotrebljavaju; i
 - (4) glasovne ili zvučne signale za prepoznavanje pomoćnih sredstava za navigaciju ili prilaz koji se odašilju u slušalicu ili zvučnik.
- (d) Uređaj za snimanje zvuka u pilotskoj kabini (CVR) automatski počinje snimati prije nego što se avion počne

kretati na svoj pogon i nastavlja snimati do kraja leta kada se avion više ne može kretati vlastitim pogonom.

- (e) Osim zahtjeva navedenih pod (d), u ovisnosti od dostupnosti 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.
- (f) Ako se CVR ne može odvojiti, CVR sadrži uređaj koji pomaže pri njegovom pronalaženju u vodi. Najkasnije do 1. siječnja 2020. godine, podvodni prijenos sa ovog uređaja mora trajati najmanje 90 dana. Ako se CVR može odvojiti, on sadrži automatski predajnik za lociranje u slučajevima opasnosti.

NCC.IDE.A.165 Uređaj za snimanje podataka o letu

- (a) Avioni sa najvećom dopuštenom masom pri polijetanju (MCTOM) većom od 5 700 kg, kojima je pojedinačno uvjerenje o plovidbenosti (CofA) prvi put izdato 1. siječnja 2016. godine ili kasnije, opremljeni su uređajem za snimanje podataka o letu (FDR) koji upotrebljava digitalnu metodu snimanja i čuvanja 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 aviona, brzine, položaja, snage motora, konfiguracije i rada zrakoplova, i može čuvati snimljene podatke tijekom najmanje prethodnih 25 sati.
- (c) Podaci se dobijaju iz izvora u avionu koji omogućavaju točno podudaranje sa podacima prikazanim letačkoj posadi.
- (d) Uređaj za snimanje podataka o letu (FDR) automatski počinje snimati podatke prije nego što se avion pokrene vlastitim pogonom i automatski prestaje snimati kada se avion više ne može kretati vlastitim pogonom.
- (e) Ako se FDR ne može odvojiti, FDR sadrži uređaj koji pomaže pri njegovom pronalaženju u vodi. Najkasnije do 1. siječnja 2020. godine, podvodni prijenos sa ovog uređaja mora trajati najmanje 90 dana. Ako se FDR može odvojiti, on sadrži automatski predajnik za lociranje u slučajevima opasnosti.

NCC.IDE.A.170 Snimanje podataka sa veze za prijenos podataka

- (a) Avioni, kojima je pojedinačno uvjerenje o plovidbenosti (CofA) prvi put izdato 1. siječnja 2016. godine ili kasnije, a koji imaju mogućnost komunikacije sa veze za prijenos podataka i od kojih se zahtjeva da su opremljeni uređajem za snimanje zvuka u pilotskoj kabini (CVR), uređajem za snimanje snimaju, ako je primjenjivo:
 - (1) poruke u okviru komunikacije sa veze za prijenos podataka, povezane sa komunikacijama sa ATS, koje se šalju u avion i iz aviona, uključujući poruke koje se odnose na sljedeće aplikacije:
 - (i) uspostavljanje veze za prijenos podataka;
 - (ii) komunikaciju između kontrolora i pilota;
 - (iii) ciljano praćenje;
 - (iv) informacije o letu;
 - (v) nadzor nad odašiljanjem iz zrakoplova, ako je moguće, obzirom na strukturu sustava;
 - (vi) podatke o operativnom nadzoru leta, ako je moguće, obzirom na strukturu sustava;
 - (vii) grafiku, ako je moguće, obzirom na strukturu sustava;
 - (2) informacije koje omogućavaju povezanost sa svim pripadajućim zapisima o komunikaciji putem veze za prijenos podatka koje se čuvaju posebno izvan aviona;

- (3) informacije o vremenu i prioritetu komunikacijskih poruka sa veze za prijenos podataka, uzimajući u obzir strukturu sustava.
- (b) Uređaj za snimanje upotrebljava digitalnu metodu snimanja i čuvanja podataka i informacija i metodu kojom se ti podaci mogu brzo pretraživati. Metodom snimanja omogućava se podudaranje sa podacima koji su snimljeni na zemlji.
- (c) Uređaj za snimanje je u mogućnosti da čuva snimljene podatke najmanje za period jednak periodu utvrđenom u NCC.IDE.A.160 za uređaje za snimanje zvuka u pilotskoj kabini (CVR).
- (d) Ako se uređaj za snimanje ne može odvojiti, on sadrži uređaj koji pomaže pri njegovom pronalaženju u vodi. Najkasnije od 1. siječnja 2020. godine, prijenos sa ovog uređaja ispod površine vode mora trajati najmanje 90 dana. Ako se uređaj za snimanje može odvojiti, on sadrži automatski predajnik za lociranje u slučajevima opasnosti.
- (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(d) i (e).

NCC.IDE.A.175 Kombinirani uređaj za snimanje podataka o letu i zvuka u pilotskoj kabini

Usklađenost 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 avion mora biti opremljen uređajem CVR ili FDR; ili
- (b) dva kombinirana uređaja za snimanje podataka o letu i zvuka u pilotskoj kabini ako avion mora biti opremljen uređajem CVR i FDR.

NCC.IDE.A.180 Sjedala, sigurnosni pojasevi za vezivanje na sjedalima, sustavi za vezivanje i pojasevi za vezivanje djece

- (a) Avioni su opremljeni:
- (1) sjedalom ili ležajem za sve osobe u zrakoplovu starosti od 24 mjeseca ili više;
 - (2) pojansom za vezivanje na svakom putničkom sjedalu i sustavom za vezivanje za svaki ležaj;
 - (3) sustavima za vezivanje za djecu (CRD) za sve osobe u zrakoplovu mlađe od 24 mjeseca;
 - (4) pojansom sa sustavom vezivanja gornjeg dijela trupa koji uključuje uređaj za automatsko zadržavanje trupa osobe koja na tom mjestu sjedi u slučaju naglog usporavanja:
 - (i) na svakom sjedalu letачke posade i na svim sjedalima pored pilotskog; i
 - (ii) na svakom sjedalu promatrača u pilotskoj kabini; i
 - (5) pojansom sa sustavom vezivanja gornjeg dijela trupa na sjedalima najmanjeg zahtijevanog broja kabinske posade u slučaju aviona kojima je pojedinačno uvjerenje o plovidbenosti (CofA) prvi put izdato nakon 31. prosinca 1980. godine.
- (b) Pojas sa sustavom vezivanja gornjeg dijela trupa:
- (1) ima jednostupansko otkopčavanje; i
 - (2) na sjedalima letачke posade, za najmanji zahtijevani broj kabinske posade, dva kosa ramena pojasa i sigurnosni pojas koji se može upotrebljavati zasebno;
 - (3) na sjedalima letачke posade i na svakom sjedalu koje se nalazi pored pilotskog sjedala:
 - (i) dva kosa ramena pojasa i pojas za vezivanje na sjedalu koji se može upotrebljavati zasebno,

- (ii) dijagonalni pojas preko ramena i pojas za vezivanje na sjedalu koji se može upotrebljavati za sljedeće avione:

- (A) avioni sa MCTOM manjim od 5 700 kg i MOPSC manjim od devet, koji su u skladu sa dinamičkim uvjetima prinudnog slijetanja, a koji su utvrđeni u primjenjivim certifikacijskim zahtjevima;
- (B) avioni sa MCTOM manjim od 5 700 kg i MOPSC manjim od devet, koji nisu u skladu sa dinamičkim uvjetima prinudnog slijetanja, a koji su utvrđeni u primjenjivim certifikacijskim zahtjevima i imaju pojedinačno CofA prvi put izdato prije 25. kolovoza 2016. godine.

NCC.IDE.A.185 Oznake za vezivanje sigurnosnih pojaseva i zabranu pušenja

Avioni, u kojima sva putnička sjedala nisu vidljiva sa sjedala letačke posade, opremljeni su uređajem za upozorenje putnicima i kabinskoj posadi kada treba zavezati sigurnosne pojaseve i na zabranu pušenja.

NCC.IDE.A.190 Pribor za prvu pomoć

- (a) Avioni su opremljeni priborima za prvu pomoć u skladu sa 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) redovito se dopunjuju.

NCC.IDE.A.195 Dodatni kisik - avioni sa kabinom pod tlakom

- (a) Avioni sa kabinom pod tlakom, namijenjeni letovima na visinama letenja za koje se zahtijeva opskrba kisikom u skladu sa navedenim pod (b), opremljeni su uređajem za skladištenje i raspodjelu kisika koji može čuvati i raspodijeliti potrebne zalihe kisika.
- (b) Avioni sa kabinom pod tlakom, namijenjeni letovima iznad visina letenja na kojim je visina tlaka u putničkim odjeljcima iznad 10 000 ft, nose dovoljno kisika za disanje za opskrbu:
- (1) svih članova posade, i:
 - (i) 100% putnika za svaki period ako visina tlaka kabine prelazi 15 000 ft, ali ni u kom slučaju manje od desetominutnog opskrbljivanja;
 - (ii) najmanje 30% putnika za svaki period ako će pri gubitku tlaka i uzimajući u obzir okolnosti leta visina tlaka u putničkoj kabini biti između 14 000 ft i 15 000 ft; i
 - (iii) najmanje 10% putnika za svaki period duži od 30 minuta ako će visina tlaka u putničkoj kabini biti između 10 000 ft i 14 000 ft;
 - (2) svih osoba u putničkoj kabini za najmanje 10 minuta za avione namijenjene letovima na visinama tlaka iznad 25 000 ft, ili namijenjene letovima ispod te visine, ali u uvjetima u kojim se unutar četiri minute ne mogu spustiti na visinu tlaka od 13 000 ft.

- (c) Avioni sa kabinom pod tlakom, namijenjeni letovima iznad 25 000 ft, dodatno su opremljeni:
- (1) uređajem za upozorenje letačke posade o gubitku tlaka, i
 - (2) maskama za članove letačke posade koje se brzo stavljaju.

NCC.IDE.A.200 Dodatni kisik - avioni sa kabinom koja nije pod tlakom

- (a) Avioni sa kabinom, koja nije pod tlakom, namijenjeni letovima na visinama letenja za koje se zahtijeva opskrbljivanje kisikom u skladu sa navedenim pod (b), opremljeni su uređajem za skladištenje i raspodjelu kisika koji može čuvati i raspodijeliti potrebne zalihe kisika.
- (b) Avioni sa kabinom, koja nije pod tlakom, namijenjeni letovima iznad visina letenja na kojim je visina tlaka u putničkoj kabini iznad 10 000 ft, nose dovoljno kisika za disanje za opskrbljivanje:
- (1) svih članova posade i najmanje 10% putnika za svaki period duži od 30 minuta ako će visina tlaka u putničkoj kabini biti između 10 000 ft i 13 000 ft; i
 - (2) svih članova posade i putnika za svaki period u kom će visina tlaka u putničkoj kabini biti iznad 13 000 ft.

NCC.IDE.A.205 Ručni aparati za gašenje požara

- (a) Avioni 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 kojim borave osobe.

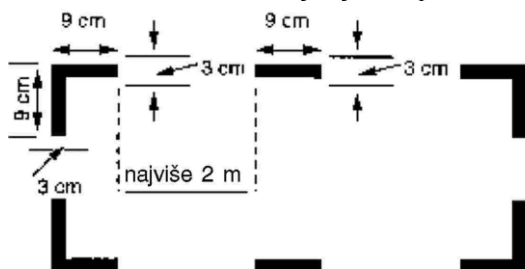
NCC.IDE.A.206 Sjekira i željezna poluga

- (a) Avioni sa 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 sjekicom ili željeznom polugom smještenoj u pilotskoj kabini.
- (b) Za avione sa najvećim operativnim brojem putničkih sjedala (MOPSC) više od 200 sjedala dodatna sjekira ili željezna poluga ugrađena je u ili u blizini bifea koji se nalazi u zadnjem dijelu zrakoplova.
- (c) Sjekire i željezne poluge u putničkoj kabini nisu vidljive putnicima.

NCC.IDE.A.210 Označavanje mjesta za prodor

Ako su na avionu označena mjesta na trupu odgovarajuća za prodor spasilačkih ekipa u zrakoplov u slučaju opasnosti, takva su mjesta označena kako je prikazano na Slici 1.

Slika 1
Označavanje mjesta za prodor/



NCC.IDE.A.215 Predajnik za lociranje u slučaju opasnosti (ELT)

- (a) Avioni su opremljeni sa:
- (1) predajnikom za lociranje u slučaju opasnosti (ELT) bilo koje vrste ili uređajem za lociranje koji ispunjava zahtjeve iz Aneksa IV (Dio-CAT), CAT.GEN.MPA.210 ovog pravilnika, ako je pojedinačno uvjerenje o plovidbenosti (CofA) prvi put izdato 1. srpnja 2008. godine ili prije;
 - (2) automatskim predajnikom za lociranje u slučaju opasnosti (ELT) ili uređajem za lociranje koji ispunjava zahtjeve iz Aneksa IV (Dio-CAT), CAT.GEN.MPA.210 ovog pravilnika, ako je pojedinačno uvjerenje o plovidbenosti (CofA) prvi put izdato nakon 1. srpnja 2008. godine.
- (b) Predajnik za lociranje u slučaju opasnosti (ELT) bilo koje vrste ima mogućnost da neprekidno šalje signal na 121,5 MHz i 406 MHz.

NCC.IDE.A.220 Let iznad vode

- (a) Sljedeći avioni opremljeni su prslukom za spašavanje za sve osobe u zrakoplovu ili sličnim posebnim uređajem za plutanje za sve osobe u zrakoplovu mlađe od 24 mjeseca, smještene na mjestu koje je dostupno sa sjedala ili ležaja osoba 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 operativnom mjestu, na kojem je, po mišljenju vođe zrakoplova, poletna ili prilazna putanja smještena iznad vode, tako da bi u slučaju nesreće zrakoplov mogao prinudno sletjeti na vodu; i
 - (2) hidroavioni namijenjeni letovima iznad vode.
- (b) Svaki prsluk za spašavanje ili sličan poseban uređaj za plutanje opremljen je uređajem električnog osvjetljavanja u svrhu olakšavanja lociranja osoba.
- (c) Hidroavioni namijenjeni letovima iznad vode opremljeni su:
- (1) sidrom ili drugom opremom koja je neophodna za olakšavanje vezivanja, sidrenja ili manevrisanja avionom na vodi, primjerenim veličini i težini aviona, te karakteristikama u vezi sa njegovim upravljanjem; i
 - (2) opremom za davanje zvučnih signala, kako je propisano Međunarodnim propisima za sprečavanje sudara na moru, ako je primjenjivo.
- (d) Vođa zrakoplova koji leti na udaljenosti od kopna koje je pogodno za prinudno slijetanje, a koja je veća od rastojanja koje avion preleti za 30 minuta leta pri uobičajenoj brzini krstarenja ili 50 NM, u ovisnosti od toga šta je manje, utvrđuje rizike za preživljavanje osoba iz aviona u slučaju prinudnog slijetanja na vodi, na temelju čega odlučuje o potrebi da se u avionu nalazi:
- (1) oprema za davanje signala za pomoć;
 - (2) dovoljan broj čamaca za spašavanje za prijevoz svih osoba iz zrakoplova koje su smještene tako da omogućuju njihovu uporabu u slučaju opasnosti; i
 - (3) oprema za spašavanje koja sadrži sredstva za održavanje na životu primjerene predviđenom letu.

NCC.IDE.A.230 Oprema za preživljavanje

- (a) Avioni, namijenjeni letovima iznad područja na kojima bi potraga i spašavanje bili posebno teški, opremljeni su:
- (1) signalnom opremom za davanje signala za pomoć;
 - (2) najmanje jednim predajnikom za lociranje u slučajevima opasnosti (ELT(S)); i

- (3) dodatnom opremom za preživljavanje na ruti kojom se leti, uzimajući u obzir broj osoba u avionu.
- (b) Na avionu nije potrebno nositi dodatnu opremu za preživljavanje koja je navedena pod (a)(3) ako zrakoplov:
- (1) ostaje unutar udaljenosti od područja na kom potraga i spašavanje nisu posebno teški i koje odgovara:
 - (i) 120 minuta pri brzini krstarenja sa jednim neispravnim motorom (OEI) za avione koji mogu nastaviti let do aerodroma pri otkazu kritičnog motora/kritičnih motora na bilo kojoj točki rute ili ruta planiranog odstupanja; ili
 - (ii) 30 minuta pri brzini krstarenja za sve ostale avione;
- ili
- (2) ostaje unutar udaljenosti ne većoj od 90 minuta pri brzini krstarenja od područja pogodnog za prinudno slijetanje, za avione certificirane u skladu sa primjenjivim standardima za plovidbenost.

NCC.IDE.A.240 Slušalice

- (a) Avioni su opremljeni slušalicama sa ugrađenim mikrofonom ili odgovarajućim uređajem za svakog člana letачke posade na njihovom dodijeljenom mjestu u pilotskoj kabini.
- (b) Avioni koji izvode operacije prema pravilima IFR ili noću opremljeni su tasterom za aktiviranje odašiljača na ručnoj komandi za upravljanje bočnim i uzdužnim nagibom za svakog zahtijevanog člana letачke posade.

NCC.IDE.A.245 Oprema za radio-komunikaciju

- (a) Avioni koji lete prema pravilima IFR ili noću, ili ako je to u skladu sa primjenjivim zahtjevima za zračni prostor, opremljeni su opremom za radio-komunikaciju kojom se u uobičajenim uvjetima radio-prijenosa omogućava:
 - (1) izvođenje dvosmjerne komunikacije za potrebe kontrole aerodroma;
 - (2) prijem meteoroloških podataka bilo kada tijekom leta;
 - (3) izvođenje dvosmjerne komunikacije bilo kada tijekom leta sa aeronautičkim stanicama na frekvencijama koje propisuje nadležni organ; i
 - (4) omogućiti komunikacija u slučajevima opasnosti na zrakoplovnoj frekvenciji od 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.

NCC.IDE.A.250 Oprema za navigaciju

- (a) Avioni su opremljeni opremom za navigaciju kojom će se omogućiti nastavak leta u skladu sa:
 - (1) ATS planom leta, ako je primjenjivo; i
 - (2) primjenjivim zahtjevima za zračni prostor.
- (b) Avioni imaju dovoljno opreme za navigaciju kojom se osigurava da, u slučaju kvara jednog dijela opreme u bilo kojoj fazi leta, preostala oprema omogućava sigurnu navigaciju u skladu sa navedenim pod (a) ili sigurno izvođenje odgovarajuće radnje za nepredviđene situacije.
- (c) Avioni namijenjeni letovima prilikom kojih se namjerava izvršiti slijetanje u instrumentalnim meteorološkim uvjetima (IMC), opremljeni su odgovarajućom opremom kojom se može obaviti navođenje do točke sa koje se može izvesti vizualno slijetanje. Ta oprema omogućava navođenje na svaki aerodrom na kojem se namjerava izvršiti slijetanje u instrumentalnim meteorološkim uvjetima (IMC) i za sve utvrđene alternativne aerodrome.
- (d) Za PBN operacije zrakoplov ispunjava certifikacijske zahtjeve o plovidbenosti za odgovarajuće navigacijske specifikacije.

- (e) Avioni su opremljeni sa opremom za nadzor u skladu sa primjenjivim zahtjevima za zračni prostor.

NCC.IDE.A.255 Transponder

Avioni su opremljeni transponderom sekundarnog nadzornog radara (SSR) za izvješćivanje o visini po tlaku i drugim transponderom SSR sa karakteristikama koje se zahtijevaju za rutu na kojoj se leti.

NCC.IDE.A.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 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 kako je utvrđeno u propisu o izvješćivanju o događajima u civilnom zrakoplovstvu Bosne i Hercegovine, operator izvješćuje pružatelja baze podataka o slučajevima pogrešnih, nedosljednih ili nedostajućih podataka za koje je opravdano očekivati da bi mogli predstavljati opasnost za sigurnost leta.
- U takvim slučajevima operator obavještava letачku posadu i ostalo predmetno osoblje i osigurava da se predmetni podaci ne upotrebljavaju.

ODJELJAK 2**Helikopteri****NCC.IDE.H.100 Instrumenti i oprema - općenito**

- (a) Instrumenti i oprema koji se zahtijevaju ovim poddijelom odobravaju se u skladu sa primjenjivim zahtjevima za plovidbenost ako:
 - (1) ih upotrebljava letачka posada za upravljanje putanjom leta;
 - (2) se upotrebljavaju za ispunjenje zahtjeva iz NCC.IDE.H.245;
 - (3) se upotrebljavaju za ispunjenje 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 prenosiva svjetiljka,
 - (2) točni mjerac vremena,
 - (3) držač karte,
 - (4) pribor za prvu pomoć,
 - (5) oprema za preživljavanje i signalizaciju,
 - (6) sidro za more i oprema za privezivanje; i
 - (7) sustave vezivanja za djecu.
- (c) Instrumenti i oprema ili pribor koji nisu propisani ovim aneksom, i sva druga oprema koja nije propisana ovim pravilnikom, ali se nalazi u zrakoplovu, u skladu je sa sljedećim zahtjevima:
 - (1) članovi letачke posade ne koriste informacije dobijene iz tih instrumenata, opreme ili pribora za ispunjenje zahtjeva iz Aneksa koji definira Bitne zahtjeve za plovidbenost iz propisa kojim se utvrđuje kontinuirana plovidbenost zrakoplova i zrakoplovnih proizvoda, dijelova i uređaja i odobravanje organizacija i osoblja koji se bave ovim poslovima ili iz NCC.IDE.H.245 i NCC.IDE.H.250 ovog aneksa;
 - (2) instrumenti i oprema ne utječu na plovidbenost helikoptera, čak ni u slučaju kvarova ili otkaza.
- (d) Instrumenti i oprema spremni su za uporabu ili su dostupni sa mjesta na kojem sjedi član letачke posade koji ih treba upotrebljavati.

- (e) Oni instrumenti koje koristi član letačke posade raspoređeni su tako da dopuštaju članu letačke posade da jasno vidi oznake sa svog mjesta, sa najmanjim mogućim skretanjem sa položaja i linije vida, koju obično zauzima kada gleda naprijed u smjeru putanje leta.
- (f) Sva zahtijevana oprema za spašavanje lako je dostupna za trenutnu uporabu.

NCC.IDE.H.105 Minimalna oprema za let

Let se ne započinje ako je bilo koji od instrumenata helikoptera, dijelova opreme ili funkcija koji se zahtijevaju za predviđeni let neispravan ili nedostaje, osim ako:

- (a) helikopter se koristi u skladu sa listom minimalne opreme (MEL);
- (b) operator ima odobrenje nadležnog organa za upravljanje helikopterom u okviru ograničenja glavne liste minimalne opreme (MMEL) u skladu sa ORO.MLR.105(j) Aneksa III ovog pravilnika; ili
- (c) helikopter ima dozvolu za letenje koja je izdata u skladu sa primjenjivim zahtjevima za plovidbenost.

NCC.IDE.H.115 Operativna svjetla

Helikopteri koji lete noću opremljeni su:

- (a) sustavom svjetala za izbjegavanje sudara;
- (b) navigacijskim/pozicionim svjetlima;
- (c) svjetlima za slijetanje;
- (d) osvijetljenjem koje se napaja iz električnog sustava helikoptera, radi odgovarajućeg osvijetljenja svih instrumenata i opreme potrebnih za sigurno korištenje helikoptera;
- (e) osvijetljenjem koje se napaja iz električnog sustava helikoptera radi osvijetljenja u svim putničkim odjeljcima;
- (f) ručnom prenosivom svjetiljkom za sva mjesta članova posade; i
- (g) svjetlima koja su u skladu sa Međunarodnim propisima za sprečavanje sudara na moru ako je helikopter amfibijski.

NCC.IDE.H.120 Operacije prema pravilima VFR - instrumenti za letenje i navigaciju i pripadajuća oprema

- (a) Helikopteri koji izvode operacije prema pravilima VFR tijekom dana opremljeni su uređajem za mjerenje i prikaz:
- (1) magnetnog pravca,
 - (2) vremena u satima, minutama i sekundama,
 - (3) barometarske visine,
 - (4) indicirane brzine, i
 - (5) klizanja.
- (b) Helikopteri, koji se koriste 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 jednog ili više dodatnih instrumenata, uz opremu navedenu pod (a) opremljeni su i:
- (1) uređajem za mjerenje i prikaz:
 - (i) uzdužnog položaja,
 - (ii) vertikalne brzine,
 - (iii) stabiliziranog smjera,
 - (2) uređajem za pokazivanje nedovoljnog opskrbljivanja električnom energijom žiroskopskih instrumenata, i
 - (3) uređajem za sprečavanje kvarova na sustavu za pokazivanje brzine u skladu sa zahtjevima navedenim pod (a)(4) zbog kondenzacije ili zaleđivanja.
- (c) Kad god su za operaciju potrebna dva pilota, helikopteri su opremljeni dodatnim posebnim uređajem za prikaz:
- (1) barometarske visine,
 - (2) indicirane brzine,
 - (3) klizanja,

- (4) uzdužnog položaja, ako je primjenjivo,
- (5) vertikalne brzine, ako je primjenjivo, i
- (6) stabiliziranog smjera, ako je primjenjivo.

NCC.IDE.H.125 Operacije prema pravilima IFR - letački i navigacijski instrumenti i pripadajuća oprema

Helikopteri koji lete prema pravilima IFR opremljeni su:

- (a) uređajem za mjerenje i prikaz:
- (1) magnetnog pravca,
 - (2) vremena u satima, minutama i sekundama,
 - (3) barometarske visine,
 - (4) indicirane brzine,
 - (5) vertikalne brzine,
 - (6) klizanja,
 - (7) položaja,
 - (8) stabiliziranog smjera, i
 - (9) vanjske temperature zraka;
- (b) uređajem za pokazivanje nedovoljnog opskrbljivanja električnom energijom žiroskopskih instrumenata;
- (c) kad god su za operaciju potrebna dva pilota, dodatnim posebnim uređajem za prikazivanje:
- (1) barometarske visine,
 - (2) indicirane brzine,
 - (3) vertikalne brzine,
 - (4) klizanja,
 - (5) uzdužnog položaja, i
 - (6) stabiliziranog smjera;
- (d) uređajem za sprečavanje kvarova na sustavima za pokazivanje brzine u skladu sa zahtjevima navedenim pod (a)(4) i (c)(2) zbog kondenzacije ili zaleđivanja;
- (e) alternativnim izvorom statičnog tlaka;
- (f) držačem karte, koji se nalazi na mjestu na kom se karta lako očita i na kom se ona može osvijetliti za noćne letove; i
- (g) dodatnim uređajem za mjerenje i prikaz uzdužnog položaja kao pomoćnim instrumentom.

NCC.IDE.H.130 Dodatna oprema za operacije sa jednim pilotom prema pravilima IFR

Helikopteri koji lete prema pravilima IFR sa jednim pilotom opremljeni su autopilotom koji može, kao minimum, zadržati visinu i smjer.

NCC.IDE.H.145 Oprema za uočavanje vremenskih uvjeta

Helikopteri sa najvećim operativnim brojem putničkih sjedala (MOPSC) većim od 9 sjedala i koji lete prema pravilima IFR ili noću opremljeni su opremom za uočavanje vremenskih uvjeta za otkrivanje vremenskih uvjeta ako aktualna vremenska izvješća pokazuju da se može očekivati da tijekom rute nastane gmljavinsko nevrijeme ili drugi potencijalno opasni vremenski uvjeti, za koje se smatra da se mogu otkriti opremom za uočavanje vremenskih uvjeta.

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 osvijetljavaju ili otkrivaju stvaranje leda.
- (b) Sredstva koja osvijetljavaju 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 kojim upravlja posada sa više od jednog člana opremljeni su sustavom interfona za letačku posadu, uključujući slušalice i mikrofone koje koriste svi članovi letačke posade.

NCC.IDE.H.160 Uređaj za snimanje zvuka u pilotskoj kabini

- (a) Helikopteri sa najvećom dopuštenom masom pri polijetanju (MCTOM) većom od 7 000 kg, kojima je pojedinačno uvjerenje o plovidbenosti (CofA) prvi put izdato 1. siječnja 2016. godine ili kasnije, opremljeni su uređajem za snimanje zvuka u pilotskoj kabini (CVR).
- (b) Uređaj za snimanje zvuka u pilotskoj kabini (CVR) u mogućnosti je zadržati snimljene podatke tijekom najmanje prethodna dva sata.
- (c) Uređaj za snimanje zvuka u pilotskoj kabini (CVR) vremenskim redoslijedom snima:
 - (1) glasovnu komunikaciju poslatu ili primljenu u pilotsku kabinu radio-vezom;
 - (2) glasovnu komunikaciju članova letačke posade u pilotskoj kabini koji koriste sustav interfona i sustav za obavještanje putnika ako je ugrađen;
 - (3) zvukove iz pilotske kabine, uključujući bez prekidanja zvučne signale, primljene sa svakog mikrofona posade; i
 - (4) glas ili zvučni signal identifikacije navigacijskog ili prilaznog sredstva, koji je dobijen posredstvom slušalica ili zvučnika.
- (d) Uređaj za snimanje zvuka u pilotskoj kabini (CVR) automatski 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.
- (e) Osim zahtjeva navedenih pod (d), u ovisnosti od 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.
- (f) Ako se CVR ne može odvojiti, CVR sadrži uređaj koji pomaže pri njegovom pronalaženju u vodi. Najkasnije do 1. siječnja 2020. godine, podvodni prijenos sa ovog uređaja mora trajati najmanje 90 dana. Ako se CVR može odvojiti, CVR sadrži automatski predajnik za lociranje u slučajevima opasnosti.

NCC.IDE.H.165 Uređaj za snimanje podataka o letu

- (a) Helikopteri sa najvećom dopuštenom masom na polijetanju (MCTOM) većom od 3 175 kg, kojima je pojedinačno uvjerenje o plovidbenosti (CofA) prvi put izdato 1. siječnja 2016. godine ili kasnije opremljeni su uređajem za snimanje podataka o letu (FDR) koji upotrebljava digitalnu metodu snimanja i skladištenja podataka i za koje postoji metoda kojom se ti podaci mogu brzo pretraživati.
- (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, i ima mogućnost zadržavanja snimljenih podataka tijekom najmanje prethodnih 10 sati.
- (c) Podaci se dobijaju iz izvora u helikopteru koji omogućavaju točno podudaranje sa podacima prikazanim 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.
- (e) Ako se FDR ne može odvojiti, FDR sadrži uređaj koji pomaže pri njegovom pronalaženju u vodi. Najkasnije do 1. siječnja 2020. godine, podvodni prijenos sa ovog uređaja ima trajanje od najmanje 90 dana. Ako se FDR može odvojiti, FDR sadrži automatski predajnik za lociranje u slučajevima opasnosti.

NCC.IDE.H.170 Snimanje podataka sa veze za prijenos podataka

- (a) Helikopteri, kojim je pojedinačno uvjerenje o plovidbenosti (CofA) prvi put izdato 1. siječnja 2016. godine ili kasnije, a koji imaju mogućnost komunikacije sa veze za prijenos podataka i opremljeni su uređajem za snimanje zvuka u pilotskoj kabini (CVR), uređajem za snimanje snimaju, kada je primjenjivo:
 - (1) poruke u okviru komunikacije sa veze za prijenos podataka, povezane sa komunikacijama sa ATS, koje se šalju u helikopter i iz helikoptera, uključujući poruke koje se odnose na sljedeće aplikacije:
 - (i) uspostavljanje veze za prijenos podataka;
 - (ii) komunikaciju između kontrolora i pilota;
 - (iii) ciljani nadzor;
 - (iv) informacije o letu;
 - (v) nadzor nad odašiljanjem iz zrakoplova, ako je moguće, obzirom na strukturu sustava;
 - (vi) podatke o operativnom nadzoru leta, ako je moguće, obzirom na strukturu sustava; i
 - (vii) grafiku, ako je moguće, obzirom na strukturu sustava;
 - (2) informacije koje omogućavaju povezanost sa svim povezanim zapisima o komunikaciji sa veze za prijenos podataka koji se čuvaju odvojeno od helikoptera; i
 - (3) informacije o vremenu i prioritetu komunikacijskih poruka sa veze za prijenos podataka, uzimajući u obzir strukturu sustava.
- (b) Uređaj za snimanje upotrebljava digitalnu metodu snimanja i skladištenja podataka i informacija i metodu kojom se ti podaci mogu brzo pretraživati. Metodom snimanja omogućava se povezivanje sa podacima koji su snimljeni na zemlji.
- (c) Uređaj za snimanje u mogućnosti je zadržati snimljene podatke najmanje za period jednak periodu utvrđenom u NCC.IDE.H.160 za uređaje za snimanje zvuka u pilotskoj kabini (CVR).
- (d) Ako se uređaj za snimanje ne može odvojiti, on sadrži uređaj koji pomaže pri njegovom pronalaženju u vodi. Najkasnije do 1. siječnja 2020. godine podvodni prijenos sa ovog uređaja mora trajati najmanje 90 dana. Ako se uređaj za snimanje može odvojiti, on sadrži automatski predajnik za lociranje u slučajevima opasnosti.
- (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(f) i (e).

NCC.IDE.H.175 Kombinirani uređaj za snimanje podataka o letu i zvuka u pilotskoj kabini

Usklađenost 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 na sjedalima, sustavi za vezivanje i pojasevi za vezivanje djece

- (a) Helikopteri su opremljeni:
 - (1) sjedalom ili ležajem za sve osobe u zrakoplovu starosti od 24 mjeseca ili više;
 - (2) pojasom za vezivanje na svakom putničkom sjedalu i sustavom za vezivanje za svaki ležaj;
 - (3) za helikoptere kojim je pojedinačno uvjerenje o plovidbenosti (CofA) prvi put izdato nakon 31. prosinca 2012. godine, pojasom sa sustavom vezivanja

gornjeg dijela trupa za svakog putnika starosti od 24 mjeseca ili više;

- (4) pojaseve za vezivanje za djecu (CRD) za sve osobe u zrakoplovu mlađe od 24 mjeseca;
 - (5) pojasom sa sustavom vezivanja gornjeg dijela trupa, koji uključuje uređaj za automatsko zadržavanje trupa osobe koja na tom mjestu sjedi u slučaju naglog usporavanja na svakom sjedalu letачke posade; i
 - (6) pojasom sa sustavom vezivanja gornjeg dijela trupa na sjedalima najmanjeg zahtijevanog broja kabinske posade u slučaju helikoptera kojima je pojedinačno uvjerenje o plovidbenosti (CofA) prvi put izdato nakon 31. prosinca 1980. godine.
- (b) Pojas sa sustavom vezivanja gornjeg dijela trupa:
- (1) ima jednostupanjsko otkopčavanje; i
 - (2) na sjedalima letачke posade, svim sjedalima pored pilotskog i na sjedalima najmanjeg zahtijevanog broja kabinske posade uključuje dva kosa ramena pojasa i pojas za vezivanje koji se može upotrebljavati zasebno.

NCC.IDE.H.185 Oznake za vezivanje pojaseva i zabranu pušenja

Helikopteri u kojim sva putnička mjesta nisu vidljiva sa sjedala letачke posade opremljeni su uređajem za upozorenje putnicima i kabinskoj posadi kada treba vezati pojaseve i na zabranu pušenja.

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) redovito se dopunjuju.

NCC.IDE.H.200 Dodatni kisik - helikopteri sa kabinom koja nije pod tlakom

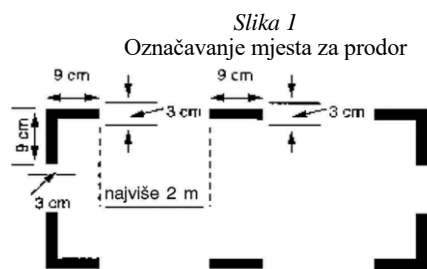
- (a) Helikopteri sa kabinom koja nije pod tlakom, namijenjeni letovima na visinama letenja za koje se zahtijeva opskrbljivanje kisikom u skladu sa navedenim pod (b), opremljeni su uređajem za skladištenje i raspodjelu kisika koji može čuvati i raspodijeliti potrebne zalihe kisika.
- (b) Helikopteri sa kabinom koja nije pod tlakom, namijenjeni letovima iznad visina letenja na kojim je visina tlaka u putničkim odjeljcima iznad 10 000 ft, nose dovoljno kisika za disanje za opskrbljivanje:
 - (1) svih članova posade i najmanje 10% putnika za svaki period duži od 30 minuta ako će visina tlaka u putničkoj kabini biti između 10 000 ft i 13 000 ft; i
 - (2) svih članova posade i putnika za svaki period u kom će visina tlaka u putničkoj kabini 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 letачkoj 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 kojim borave osobe.

NCC.IDE.H.210 Označavanje mjesta za prodor

Ako su na helikopteru označena mjesta na trupu odgovarajuća za prodor spasilačkih ekipa u helikopter u slučaju opasnosti, takva su mjesta označena kako je prikazano na Slici 1.



NCC.IDE.H.215 Predajnik za lociranje u slučajevima opasnosti (ELT)

- (a) Helikopteri su opremljeni najmanje jednim automatskim predajnikom za lociranje u slučajevima opasnosti (ELT).
- (b) Predajnik za lociranje u slučajevima opasnosti (ELT) bilo koje vrste u mogućnosti je da neprekidno šalje signale 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 istim posebnim 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 osoba za čiju su uporabu predviđeni ako:
 - (1) su namijenjeni letovima iznad vode na udaljenosti od kopna većoj od 10 minuta letenja pri uobičajenoj brzini krstarenja, 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 operativnu površinu na kojima je poletna ili prilazna putanja iznad vode.
- (b) Svaki prsluk za spašavanje ili isti posebni uređaj za plutanje opremljen je uređajem električnog osvjetljavanja u svrhu olakšavanja lociranja osoba.

NCC.IDE.H.226 Odijela za preživljavanje posade

Svaki član posade na sebi nosi odijelo za preživljavanje ako tako odluči vođa zrakoplova na temelju procjene rizika, uzimajući u obzir sljedeće uvjete:

- (a) letovi iznad vode na udaljenosti od kopna koje je izvan autorotacijske udaljenosti ili udaljenosti za sigurno prinudno slijetanje, pri čemu helikopter u slučaju kvara ključnog motora ne može zadržati horizontalni let, i
- (b) vremensko izvješće ili prognoze koje kapetan/vođa zrakoplova ima na raspolaganju pokazuju da će temperatura mora tijekom leta biti manja od 10°C.

NCC.IDE.H.227 Čamci za spašavanje, predajnici za lociranje u slučajevima opasnosti (ELT) za preživljavanje i oprema za preživljavanje na produženim letovima iznad vode

Helikopteri namijenjeni:

- (a) letovima iznad vode na udaljenosti od kopna većoj od 10 minuta letenja pri uobičajenoj brzini krstarenja, pri čemu helikopteru slučaju kvara ključnog motora može zadržati horizontalni let; ili
- (b) letovima iznad vode na udaljenosti od kopna većoj od 3 minute letenja pri uobičajenoj brzini krstarenja, pri čemu helikopter u slučaju kvara ključnog motora ne može zadržati horizontalni let i ako tako odluči vođa zrakoplova na temelju procjene rizika, opremljeni su:
 - (1) u slučaju helikoptera na kojim je manje od 12 osoba, najmanje jednim čamcem za spašavanje sa nominalnim

- kapacitetom koji odgovara najmanje najvećem broju osoba u helikopteru, a smješten je tako da omogućava brzu uporabu u slučaju opasnosti;
- (2) u slučaju helikoptera na kojim je više od 11 osoba, najmanje sa dva čamca za spašavanje, koji su smješteni tako da omogućavaju brzu uporabu u slučaju opasnosti, a zajedno su dovoljni da smjeste sve osobe koje se mogu prevoziti u helikopteru, pri čemu u slučaju gubitka jednog čamca za spašavanje preostali čamci za spašavanje raspolažu dovoljnim kapacitetom za smještaj svih osoba u helikopteru;
 - (3) najmanje jednim predajnikom za lociranje u slučajevima opasnosti 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 kojim bi potraga i spašavanje bili posebno otežani opremljeni su:

- (a) signalnom opremom za davanje signala za pomoć;
- (b) najmanje jednim predajnikom za lociranje u slučajevima opasnosti ELT ((ELT(S)); i
- (c) dodatnom opremom za preživljavanje na ruti kojom se leti, uzimajući u obzir broj osoba u helikopteru.

NCC.IDE.H.232 Helikopteri certificirani za operacije na vodi - razna oprema

Helikopteri certificirani za operacije na vodi opremljeni su:

- (a) sidrom za more ili drugom opremom koja je neophodna za omogućavanje privezivanja, sidrenja ili manevarisanja helikopterom na vodi, primjerenim veličini i težini helikoptera, te karakteristikama u vezi sa njegovim upravljanjem; i
- (b) opremom za davanje zvučnih signala kako je propisano Međunarodnim propisima za sprečavanje sudara na moru, ako je primjenjivo.

NCC.IDE.H.235 Svi helikopteri na letovima iznad vode - prinudno slijetanje na vodi

Helikopteri su projektirani za slijetanje na vodi ili certificirani za prinudno slijetanje na vodi u skladu sa odgovarajućim certifikacijskim zahtjevima za let ili opremljeni opremom za plutanje na vodi u slučaju opasnosti ako su namijenjeni letovima iznad vode u nepovoljnom okruženju na udaljenosti od kopna većoj od 10 minuta letenja pri uobičajenoj brzini krstarenja.

NCC.IDE.H.240 Slušalice

Ako se zahtijeva radio-komunikacija i/ili radio-navigacijski sustav, helikopteri su opremljeni slušalicama sa ugrađenim mikrofonom ili odgovarajućim uređajem i tasterom za prijenos na letačkim komandama za svakog zahtijevanog pilota i/ili člana letačke posade na njegovom dodijeljenom mjestu.

NCC.IDE.H.245 Oprema za radio-komunikaciju

- (a) Helikopteri koji izvode operacije prema pravilima IFR ili noću, ili ako je to u skladu sa primjenjivim zahtjevima za zračni prostor, opremljeni su opremom za radio-komunikaciju kojom se u uobičajenim uvjetima radio-prijenosa omogućava:
 - (1) izvođenje dvosmjerne komunikacije za potrebe kontrole aerodroma;
 - (2) prijem meteoroloških podataka;
 - (3) izvođenje dvosmjerne komunikacije bilo kada tijekom leta sa zrakoplovnim stanicama na frekvencijama koje propisuje nadležni organ; i

- (4) omogućavanje komunikacije u slučajevima opasnosti na zrakoplovnoj frekvenciji 121,5 MHz.
- (b) Ako se zahtijeva više od jednog kompleta opreme za komunikaciju, svaki je zaseban od druge opreme do mjere da kvar jedne opreme neće dovesti do kvara na drugoj opremi.
- (c) Ako se zahtijeva radio-komunikacijski sustav, helikopteri su opremljeni sustavom interfona za letačku posadu u skladu sa zahtjevima iz NCC.IDE.H.155 i tasterom za prijenos na letačkim komandama za svakog zahtijevanog pilota i člana letačke posade na njegovom dodijeljenom mjestu.

NCC.IDE.H.250 Oprema za navigaciju

- (a) Helikopteri su opremljeni opremom za navigaciju kojom će se omogućiti nastavak leta u skladu sa:
 - (1) ATS planom leta, ako je primjenjivo; i
 - (2) primjenjivim zahtjevima za zračni prostor.
- (b) Helikopteri imaju dovoljno opreme za navigaciju kojom se osigurava da u slučaju kvara jednog dijela opreme u bilo kojoj fazi leta preostala oprema omogućava sigurnu navigaciju u skladu sa navedenim pod (a) ili sigurno izvođenje odgovarajuće radnje za nepredviđene situacije.
- (c) Helikopteri namijenjeni letovima, prilikom kojih se namjerava izvršiti slijetanje u instrumentalnim meteorološkim uvjetima (IMC), opremljeni su opremom za navigaciju kojom se može obaviti navođenje do točke sa koje se može izvesti vizualno slijetanje. Ta oprema omogućava obavljanje tog navođenja za svaki aerodrom na kom se namjerava izvršiti slijetanje u instrumentalnim meteorološkim uvjetima (IMC) i za sve određene alternativne aerodrome.
- (d) Za PBN operacije zrakoplov ispunjava certifikacijske zahtjeve za plovidbenost za odgovarajuće navigacijske specifikacije.

NCC.IDE.H.255 Transponder

Helikopteri su opremljeni transponderom sekundarnog nadzornog radara (SSR) za obavještanje o visini i drugim transponderom SSR sa karakteristikama koje se zahtijevaju za rutu kojom se leti.

NCC.IDE.H.260 Upravljanje bazama zrakoplovnih podataka

- (a) Baze zrakoplovnih podataka koje se upotrebljavaju u aplikacijama na certificiranim sustavima zrakoplova ispunjavaju zahtjeve u pogledu kvaliteta 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 utvrđenih u propisu o izvješćivanju o događajima, operator izvješćuje pružatelja baze podataka o slučajevima pogrešnih, nedosljednih ili nedostajućih podataka za koje je opravdano očekivati da bi mogli predstavljati opasnost za sigurnost leta.

U takvim slučajevima operator obavještava letačku posadu i ostalo predmetno osoblje i osigurava da se predmetni podaci ne upotrebljavaju.

**ANEKS VII
NEKOMERCIJALNE LETAČKE OPERACIJE
ZRAKOPLOVIMA KOJI NISU KOMPLEKSNI
ZRAKOPLOVI NA MOTORNI POGON
[DIO-NCO]
PODDIO A
OPĆI ZAHTRAJEVI**

NCO.GEN.100 Nadležni organ

- (a) Nadležni organ je organ koji imenuje država članica u kojoj je zrakoplov registriran.

(b) Ako je zrakoplov registriran izvan Bosne i Hercegovine, nadležni organ je organ koji imenuje država članica u kojoj operator ima glavno mjesto poslovanja, gdje je osnovan ili ima prebivalište/boravište.

NCO.GEN.101 Načini usklađivanja

Alternativne načine usklađivanja, u odnosu na one koje je donijela Agencija, operator može koristiti kako bi uspostavio usklađenost sa ovim pravilnikom i drugim propisima kojima se regulira ova oblast.

NCO.GEN.103 Uvodni letovi

Uvodni letovi iz članka 9. stavak (2) točka 3) ovog pravilnika, kada se izvode u skladu sa ovim aneksom, su letovi koji:

- počinju i završavaju se na istom aerodromu ili operativnoj površini,
- izvode se po danu prema pravilima VFR;
- su pod nadzorom osobe koja je imenovana kao odgovorna za njihovu sigurnost; i
- su usklađeni sa svim drugim uvjetima koje je utvrdio nadležni organ.

NCO.GEN.104 Uporaba zrakoplova sadržanog u potvrđi zračnog operatora (AOC) od strane operatora nekomercijalnih operacija (NCO)

- Operator nekomercijalnih operacija može upotrebljavati zrakoplove koji nisu kompleksni zrakoplovi na motorni pogon navedene u AOC operatora u svrhu izvođenja nekomercijalnih operacija u skladu sa ovim aneksom.
- Operator nekomercijalnih operacija, koji upotrebljava zrakoplov u skladu sa navedenim pod (a), utvrđuje postupak:
 - u kojem je jasno opisano kako se operativna kontrola zrakoplova prenosi između nositelja AOC i operatora nekomercijalnih operacija kako je navedeno u ORO.GEN.310 Aneksa III ovog pravilnika;
 - u kojem je opisan postupak primopredaje prilikom vraćanja zrakoplova nositelju AOC.

Taj postupak je dio ugovora između nositelja AOC i operatora nekomercijalnih operacija.

Operator nekomercijalnih operacija osigurava da je sa tim postupkom poznato relevantno osoblje.

- Kontinuiranu plovidbenost zrakoplova, koji se upotrebljava u skladu sa navedenim pod (a), vodi organizacija odgovorna za kontinuiranu plovidbenost zrakoplova koji je uključen u AOC, u skladu sa propisom o kontinuiranoj plovidbenosti zrakoplova i zrakoplovnih proizvoda, dijelova i uređaja i odobranju organizacija i osoblja koje se bave ovim poslovima.
- Operator nekomercijalnih operacija koji upotrebljava zrakoplov u skladu sa navedenim pod (a) osigurava sljedeće:
 - da se svaki let koji se izvodi pod njegovom operativnom kontrolom zabilježi u sustavu tehničke knjige zrakoplova;
 - da se ne uvode promjene u zrakoplovnim sustavima ili konfiguraciji;
 - da se svaka greška ili tehnički kvar koji nastanu dok je zrakoplov pod njegovom operativnom kontrolom prijavi organizaciji navedenoj pod (c) neposredno nakon leta;
 - da nositelj AOC dobije presliku svakog izvješća o događaju povezanog sa letovima koji se izvode tim zrakoplovom, a koji je sastavljen u skladu sa propisom kojim se uređuje izvješćivanje o događajima u civilnom zrakoplovstvu.

NCO.GEN.105 Odgovornosti i ovlaštenja vođe zrakoplova

- Vođa zrakoplova odgovoran je za:

- sigurnost zrakoplova i svih članova posade, putnika i tereta u zrakoplovu tijekom operacija zrakoplova kako je navedeno pod 1.3. Aneksa IX ovog pravilnika;
- početak, nastavak, kraj ili preusmjerenje leta u interesu sigurnosti;
- osiguravanje da se poštuju svi operativni postupci i kontrolne liste kako je navedeno pod 1.2. Aneksa IX ovog pravilnika;
- započinjanje leta samo ako je uvjeren da su ispunjena sva sljedeća operativna ograničenja navedena pod 2.(c) Aneksa IX ovog pravilnika, kako slijedi:
 - zrakoplov je plovidben;
 - zrakoplov je propisno registriran;
 - instrumenti i oprema potrebni za izvođenje odgovarajućeg leta ugrađeni su u zrakoplov i ispravni su, osim ako je operacija sa opremom koja ne radi dozvoljena u listi minimalne opreme (MEL) ili u istovjetnom dokumentu, ako je primjenjivo, kako se zahtijeva u NCO.IDE.A.105, NCO.IDE.H.105 ili NCO.IDE.H.105;
 - masa zrakoplova i položaj centra gravitacije su takvi da omogućavaju izvođenje leta u okviru ograničenja iz dokumentacije o plovidbenosti;
 - sva oprema, prtljag i teret pravilno su ukrcani i osigurani i evakuacija u slučaju opasnosti je moguća; i
 - operativna ograničenja za zrakoplov iz priručnika o letenju zrakoplova (AFM) neće biti prekoračena za vrijeme leta;
 - svaka navigacijska baza podata za PBN je odgovarajuća i važeća.
- da ne započinje let ako nije sposoban da obavlja dužnosti zbog, na primjer, ozljeda, bolesti, zamora ili posljedica djelovanja psihoaktivnih materija;
- da let nastavlja samo do najbližeg aerodroma ili operativne površine sa pogodnim vremenskim uvjetima ako je njegova sposobnost za obavljanje dužnosti bitno smanjena zbog zamora, bolesti ili manjka kisika;
- da odlučuje o prihvatanju zrakoplova sa kvarovima, u skladu sa listom odstupanja od konfiguracije (CDL) ili listom minimalne opreme (MEL), ako je primjenjivo; i
- 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.
- Vođa zrakoplova osigurava da u ključnoj fazi leta ili kad god se to smatra potrebnim u interesu sigurnosti, svi članove posade sjede na svom dodijeljenom mjestu i izvode samo one radnje koje su potrebne za sigurnu oparaciju zrakoplova.
- Vođa zrakoplova ima ovlaštenje odbiti prijevoz ili iskrcati bilo koju osobu, prtljag ili teret koji može predstavljati potencijalnu opasnost za sigurnost zrakoplova i osoba koje se u njemu nalaze.
- Vođa zrakoplova, što je prije moguće, odgovarajućoj jedinici za pružanje usluga zračnog prometa (ATS) prijavljuje bilo kakve nastale opasne vremenske uvjete ili uvjete letenja koji mogu utjecati na sigurnost drugog zrakoplova.
- Vođa zrakoplova, u slučajevima opasnosti koji zahtijevaju donošenje odluke i postupanje bez odlaganja, poduzima sve radnje koje smatra neophodnim u skladu sa 7.3 Aneksa IX ovog pravilnika. U takvim slučajevima može u interesu sigurnosti letenja odstupiti od pravila, operativnih postupaka i metoda.
- Vođa zrakoplova tijekom leta:

- (1) na svom je mjestu zavezan sigurnosnim pojasom, i
- (2) sve vrijeme ostaje za upravljačem zrakoplova, osim ako upravljač preuzme drugi pilot.
- (g) Vođa zrakoplova nadležnom organu šalje, bez odlaganja, izvješće o nezakonitom ometanju i obavještava imenovani lokalni nadležni organ.
- (h) Vođa zrakoplova obavještava najbliži odgovarajući nadležni organ najbržim dostupnim sredstvima o svim nesrećama u kojim je zrakoplov učestvovao, koje su za posljedicu imale ozbiljnu ozljedu ili smrt bilo koje osobe ili znatno oštećenje zrakoplova ili imovine.

NCO.GEN.110 Uskladenost sa zakonima, propisima i postupcima

- (a) Vođa zrakoplova poštuje zakone, propise i postupke država u kojim se operacije izvode.
- (b) Vođa zrakoplova upoznat je sa zakonima, propisima i postupcima kojima se uređuje obavljanje njegovih zadataka i koji se primjenjuju na područja preleta, aerodroma ili operativnih površina koje će koristiti, kao i sa povezanom zrakoplovnom navigacijskom opremom kako je navedeno pod 1.1 Aneksa IX ovog pravilnika.

NCO.GEN.115 Voženje/rulanje aviona po zemlji

Voženje/rulanje aviona na operativnoj površini aerodroma dopušteno je samo ako je osoba za upravljačem:

- (a) odgovarajuće kvalificirani pilot ili
- (b) imenovana od strane operatora i:
 - (1) osposobljena za rulanje aviona;
 - (2) osposobljena za korištenje radio-telefona ako se zahtijeva radio-komunikacija;
 - (3) primila upute u vezi sa 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 aviona na aerodromu.

NCO.GEN.120 Uporaba rotora - helikopteri

Rotor helikoptera uključen je za potrebe letenja samo ako je za upravljačem kvalificirani pilot.

NCO.GEN.125 Prenosivi elektronički uređaji

Vođa zrakoplova nikome u zrakoplovu ne dopušta uporabu prenosivog elektroničkog uređaja u zrakoplovu, uključujući EFB koji bi mogao štetno utjecati na performanse zrakoplovnih sustava i opreme ili na sposobnost člana letачke posade da upravlja zrakoplovom.

NCO.GEN.130 Podaci o opremi u slučaju opasnosti i preživljavanje u zrakoplovu

Operator u svakom trenutku ima na raspolaganju liste sa podacima o opremi u slučaju opasnosti i za preživljavanje, koje se nalaze u zrakoplovu, dostupne za neposredno obavještavanje centara za koordinaciju spašavanja, osim za zrakoplove koji polijeću i slijeću na istom aerodromu/operativnoj površini.

NCO.GEN.135 Dokumenti, priručnici i informacije koje treba imati u zrakoplovu

- (a) Na svakom letu u zrakoplovu se nalaze originali ili preslike sljedećih dokumenata, priručnika i informacija, osim ako nije navedeno drugačije.
 - (1) AFM ili istovjetan dokument/i;
 - (2) originalna potvrda o registraciji zrakoplova;
 - (3) originalno uvjerenje o plovidbenosti (CofA);
 - (4) potvrda o buci, ako je primjenjivo;
 - (5) lista posebnih odobrenja, ako je primjenjivo;

- (6) dozvola za radio-stanicu u zrakoplovu, ako je primjenjivo;
- (7) potvrda/potvrde o osiguranju od odgovornosti prema trećim osobama;
- (8) dnevnik putovanja ili istovjetan dokument za zrakoplov;
- (9) pojedinosti o planu leta, koji se predaje kontroli zračnog prometa, ako je primjenjivo;
- (10) aktualne i odgovarajuće zrakoplovne karte za zračnu rutu područja predviđenog leta i za sve zračne rute za koje se opravdano može očekivati da bi let mogao biti preusmjeren;
- (11) informacije o postupcima i vizualnim znakovima koje koristi presretač i presretnuti zrakoplov;
- (12) MEL ili CDL, ako je primjenjivo; i
- (13) sva druga dokumentacija koja se odnosi na let ili je zahtijevaju države obuhvaćene letom.

- (b) Ne uzimajući u obzir navedeno pod (a), na letovima:

- (1) za koje su polijetanje i slijetanje predviđeni na istom aerodromu/operativnoj površini; ili
- (2) koji ostaju na udaljenosti ili području koje je odredio nadležni organ,

dokumenti i informacije iz (a)(2) do (a)(8) mogu se zadržati na aerodromu ili operativnoj površini.

- (c) Vođa zrakoplova u razumnom roku, od kada je nadležni organ zatražio da to učini, predočava dokumentaciju koja se mora nositi u zrakoplovu.

NCO.GEN.140 Prijevoz opasne robe

- (a) Prijevoz opasne robe zrakom provodi se u skladu sa Aneksom 18 Čikaške konvencije kako je zadnje izmijenjena i proširena Tehničkim uputama za siguran prijevoz opasne robe zrakom (dokument ICAO 9284-AN/905), uključujući dopune i dodatke ili ispravke.
- (b) Opasnu robu prevozi operator odobren u skladu sa Aneksom V (Dio-SPA), Poddijelom G ovog pravilnika, osim ako:
 - (1) nije podložan Tehničkim uputama u skladu sa Dijelom 1 tih uputa; ili
 - (2) ga prevoze putnici ili vođa zrakoplova ili je u prtljagu u skladu sa Dijelom 8 Tehničkih uputa;
 - (3) ga prevoze operatori zrakoplovi tipa ELA2.
- (c) Operator poduzima sve opravdane mjere za sprečavanje nenamjernog prijevoza opasne robe na zrakoplovu.
- (d) Vođa zrakoplova u skladu sa Tehničkim uputama bez odlaganja obavještava nadležni organ i odgovarajući nadležni organ države događaja u slučaju nezgoda i nesreća koje uključuju opasnu robu.
- (e) Vođa zrakoplova osigurava da se u skladu sa Tehničkim uputama putnicima pružaju informacije o opasnoj robi.
- (f) Pribvatljiva količina predmeta i materija koja se obično svrstava pod opasne robe, a koja se koriste da omoguće sigurnost leta, pri čemu njihovo nošenje u zrakoplovu je preporučljivo iz razloga pravovremene uporabe istih u operativne svrhe, smatraju se odobrenim u skladu sa navedenim pod 1;2.2.1(a) Tehničkih uputa. Bez obzira da li ti predmeti i materije trebaju ili ne trebaju da se nalaze na zrakoplovu ili su namijenjeni za uporabu u vezi sa određenim letom.

Za pakiranje i utovar prethodno navedenih predmeta i materija u zrakoplov odgovoran je vođa zrakoplova, na takav način da se smanji rizik za članove posade, putnike, teret ili na zrakoplov tijekom izvođenja operacija.

NCO.GEN.145 Trenutni odgovor na sigurnosni problem

- Operator provodi:
 - (a) sve sigurnosne mjere koje nalaže nadležni organ u skladu sa ARO.GEN.135(c); i

- (b) sve odgovarajuće obvezne sigurnosne podatke koje je izdala Agencija, uključujući naredbe za plovidbenost.

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 istovjetnog dokumenta.

NCO.GEN.155 Lista minimalne opreme

- (a) Moguće je izraditi listu minimalne opreme uzimajući u obzir sljedeće:
- (1) u dokumentu se predviđa operacija zrakoplova, prema navedenim uvjetima, pomoću određenih instrumenata, predmeta opreme ili funkcija koje su neispravne na početku leta;
 - (2) dokumenti se pripremaju za svaki individualni zrakoplov, uzimajući u obzir operatorove 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 utvrđenim u skladu sa propisom kojim se utvrđuje certifikacija plovidbenosti i ekološka certifikacija zrakoplova i zrakoplovnih proizvoda, dijelova i uređaja i certifikacija projektnih i proizvodnih organizacija i nije manje ograničavajuća od MMEL.
- (b) O listi minimalne opreme i svim njenim izmjenama i dopunama obavještava se nadležni organ.

PODDIO B

OPERATIVNI POSTUPCI

NCO.OP.100 Uporaba aerodroma i operativnih površina

Vođa zrakoplova upotrebljava samo aerodrome i operativne površine koji su odgovarajući za predmetni tip zrakoplova i operacije.

NCO.OP.101 Provjera i postavke visinomjera

- (a) Vođa zrakoplova prije svakog odlaska provjerava ispravnost rada visinomjera.
- (b) Vođa zrakoplova koristi 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), vođa zrakoplova utvrđuje operativne minimume aerodroma za svaki polazni, određeni ili alternativni aerodrom koji planira koristiti kako bi se osiguralo odvajanje zrakoplova od terena i prepreka i kako bi se smanjio rizik od gubitka vizualnih referenci tijekom vizualnog segmenta leta operacija instrumentalnog prilaza.
- (b) Za operativne minimume aerodroma uzimaju se u obzir sljedeći elementi, ako je relevantno:
- (1) tip, performanse i karakteristike upravljanja zrakoplovom;
 - (2) dostupna oprema u zrakoplovu u svrhu navigacije, dobijanja vizualnih referenci i/ili kontrole putanje leta tijekom polijetanja, prilaza, slijetanja i neuspjelog prilaza;
 - (3) svi uvjeti ili ograničenja navedeni u letaćkom priručniku zrakoplova (AFM);
 - (4) dimenzije i karakteristike poletno-sletne staze/područja završnog prilaza i polijetanja (FATO) koji bi se mogli odabrati za uporabu;
 - (5) adekvatnost i performanse vizualnih ili nevizualnih pomoćnih sredstava i infrastrukture;

- (6) apsolutnu visina/visina nadvisivanja prepreka (OCA/H) za postupke instrumentalnog prilaza, ako su utvrđeni;
- (7) prepreke u područjima početnog penjanja i margine nadvisivanja prepreka;
- (8) stručnost i relevantno operativno iskustvo vođe 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 kom posebnom odobrenju za operacije u uvjetima smanjene vidljivosti (LVO) ili operacije sa operativnim odobrenjima.

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

- (a) Visina odluke (DH) namijenjena za operaciju 3D prilaza ili operaciju 2D prilaza koja se izvodi tehnikom završnog prilaza neprekidnim spuštanjem (CDFA) nije niža od najviše od navedenih vrijednosti:
- (1) visina nadvisivanja prepreka (OCH) za kategoriju zrakoplova;
 - (2) objavljeni postupak prilaza 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 (AFM) ili ekvivalentnom dokumentu, ako je navedeno.
- (b) MDH za operaciju 2D prilaza koja se izvodi bez tehnike CDFA nije manja od najveće od navedenih vrijednosti:
- (1) OCH za kategoriju zrakoplova;
 - (2) MDH objavljenog postupka prilaza, ako je primjenjivo;
 - (3) minimum sustava koji je naveden u Tablici 1;
 - (4) minimalni MDH iz AFM, ako je naveden.

Tablica 1

Minimumi sustava

Oprema	Najmanji DH/MDH (ft)
ILS/MLS/ GLS	200
GNSS/SBAS (LPV)	200
Radar za precizni prilaz (PAR)	200
GNSS/SBAS (LP)	250
GNSS (LNAV)	250
GNSS/Baro-VNAV (LNAV/VNAV)	250
Helikopterski prilaz sa referentnom točkom	250
LOC sa DME ili bez DME	250
SRA (završetak na " 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 avionima

- (a) MDH za operacije kružnog prilaza avionima nije manja od najveće 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.
- (b) Minimalna vidljivost za operacije kružnog prilaza avionima nije manja 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
Minimalna meteorološka vidljivost VIS (m)	1 500	1 500	2 400	3 600

NCO.OP.113 Operativni minimumi aerodroma - operacije kruženja helikopterima na kopnu

MDH za operacije kruženja helikopterima na kopnu nije niži od 250 ft, a meteorološka vidljivost nije niža od 800 m.

NCO.OP.115 Postupci odlaska i prilaza - avioni i helikopteri

- (a) Vođa zrakoplova koristi postupke za odlazak i prilaz koje je utvrdila država aerodroma ako su takvi postupci objavljeni za predviđenu poletno-sletnu stazu ili područje za završni prilaz i polijetanje (FATO).
- (b) Vođa zrakoplova može odstupiti od objavljene odlazne rute, dolazne rute ili postupka prilaza:
- (1) pod uvjetom da se mogu uzeti u obzir kriteriji za nadvisivanje prepreka, da se u potpunosti vodi računa o operativnim uvjetima i da se poštuju sva odobrenja ATC; ili
 - (2) samo ako ga jedinica ATC usmjerava preko radara.

NCO.OP.116 Navigacija temeljena na performansama (PBN) - avioni i helikopteri

Kada se na ruti ili u postupku letenja zahtjeva PBN, vođa zrakoplova dužan je osigurati:

- a) relevantne PBN navigacijske specifikacije koje su navedene u AFM ili u drugom dokumentu koji je odobren od strane certifikacijskog tijela kao dio procjene plovidbenosti ili je temeljen na takvom odobrenju;
- b) da se zrakoplovom vrše operacije u skladu sa relevantnim navigacijskim specifikacijama i ograničenjima iz AFM ili drugog dokumenta koji je prethodno naveden.

NCO.OP.120 Postupci za smanjenje buke - avioni i helikopteri

Vođa zrakoplova uzima u obzir objavljene postupke za smanjenje buke kako bi se smanjio utjecaj buke zrakoplova, te istodobno omogućava da sigurnost ima prednost u odnosu na smanjenje buke.

NCO.OP.125 Opskrbljivanje gorivom/energijom i uljem – avioni i helikopteri

- (a) Vođa zrakoplova osigurava da je količina goriva/energije i ulja u zrakoplovu dovoljna uzimajući u obzir meteorološke uvjete, sve elemente koji utječu na performanse zrakoplova, sva kašnjenja koja se očekuju tijekom leta i sve nepredviđene situacije za koje se opravdano može očekivati da će utjecati na let.
- (b) Vođa zrakoplova 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, vođa zrakoplova uzima u obzir sve navedeno i prema sljedećem redoslijedu prioriteta:
- (1) ozbiljnost opasnosti za osobe ili imovinu koja može nastati zbog prinudnog slijetanja nakon potpunog iskorištavanja goriva/energije; i
 - (2) vjerojatnoću neočekivanih okolnosti u kojima konačna rezerva goriva/energije više ne može biti zaštićena.

(c) Vođa zrakoplova 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 sa 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 sa konačnom rezervom goriva/energije.

NCO.OP.130 Informiranje putnika

Vođa zrakoplova osigurava da prije ili, ako je potrebno, tijekom leta putnici dobiju upute u vezi sa opremom i postupcima u slučaju opasnosti.

NCO.OP.135 Priprema leta

- (a) Prije početka leta vođa zrakoplova svim primjerenim dostupnim sredstvima provjerava da je satelitska oprema, oprema na zemlji i/ili vodi, uključujući komunikacijske uređaje i sredstva za navigaciju koja su dostupna i izravno zahtijevana za takav let zbog sigurne operacije zrakoplova, odgovarajuća za vrstu operacije u okviru koje se let izvodi.
- (b) Prije početka leta, vođa zrakoplova upoznat je sa svim dostupnim meteorološkim podacima koji su primjereni za predviđeni let. Priprema za let izvan bliže okoline mjesta odlaska i za sve letove prema pravilima IFR uključuje:
- (1) proučavanje dostupnih aktualnih meteoroloških izvješća 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, vođa zrakoplova utvrđuje u planu leta najmanje jedan alternativni odredišni aerodrom, osim ako dostupni meteorološki podaci za odredište ukazuju da za period od jednog sata prije do jednog sata nakon predviđenog vremena dolaska, ili od stvarnog vremena polaska do jednog sata nakon predviđenog vremena dolaska, u ovisnosti od toga koji period je manji, na gornju granicu baze oblaka od najmanje 1 000 ft iznad DH/MDH za dostupni IAP i vidljivost od najmanje 5 000 m.

NCO.OP.141 Alternativni odredišni aerodromi - helikopteri

Za letove prema pravilima IFR, vođa zrakoplova u planiranju leta navodi najmanje jedan alternativni odredišni aerodrom, osim ako dostupni meteorološki podaci za odredište ukazuju da za period od jednog sata prije do jednog sata nakon predviđenog vremena dolaska, ili od stvarnog vremena polaska do jednog sata nakon predviđenog vremena dolaska, u ovisnosti od toga koji period je manji, na gornju granicu baze oblaka od najmanje 1 000 ft iznad DH/MDH za dostupni IAP i vidljivost od najmanje 3 000 m.

NCO.OP.142 Odredišni aerodrom – operacije instrumentalnog prilaza

Vođa zrakoplova odabira 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 u zrakoplovu je sposobna za SBAS;
 - (2) odredišni aerodrom, svaki alternativni odredišni aerodrom i ruta između njih nalaze se unutar područja usluga SBAS;
 - (3) predviđa se da će sustav ABAS biti dostupan u slučaju neočekivane nedostupnosti SBAS;

- (4) odabran je IAP (na određišnom ili alternativnom određišnom aerodromu) koji se ne oslanja na dostupnost SBAS;
- (5) odgovarajuća mjera za nepredviđene situacije omogućava siguran završetak leta u slučaju nedostupnosti GNSS.

NCO.OP.143 Minimumi za planiranje alternativnih određišnih aerodroma – avioni

Aerodrom se ne navodi kao alternativni određišni aerodrom osim ako dostupni meteorološki podaci ukazuju, da za period od jednog sata prije do jednog sata nakon predviđenog vremena dolaska, ili od stvarnog vremena polaska do jednog sata nakon predviđenog vremena dolaska, u ovisnosti od toga koji period je manji,

- (a) za alternativni aerodrom sa dostupnim operacijama instrumentalnog prilaza sa DH manjom od 250 ft,
 - (1) gornja granica baze oblaka od najmanje 200 ft iznad visine odluke (DH) ili minimalne visine spuštanja (MDH) povezane sa operacijom instrumentalnog prilaza; i
 - (2) vidljivost od najmanje 1 500 m; ili
- (b) za alternativni aerodrom sa operacijom instrumentalnog prilaza sa DH ili MDH većom od 250 ft,
 - (1) gornju granicu baze oblaka od najmanje 400 ft iznad DH ili MDH povezanog sa operacijom instrumentalnog prilaza; i
 - (2) vidljivost od najmanje 3 000 m; ili
- (c) za alternativni aerodrom bez IAP,
 - (1) gornju granicu baze oblaka koja nije manja od veće od 2 000 ft i minimalne sigurne visine IFR; i
 - (2) vidljivost od najmanje 5 000 m.

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

Aerodrom se ne navodi kao alternativni određišni aerodrom osim ako dostupni meteorološki podaci ukazuju da za period od jednog sata prije do jednog sata kasnije nakon predviđenog vremena dolaska, ili od stvarnog vremena polaska do jednog sata nakon predviđenog vremena dolaska, u ovisnosti od toga koji period je manji,

- (a) za alternativni aerodrom sa IAP:
 - (1) gornju granicu baze oblaka od najmanje 200 ft iznad DH ili MDH povezanom sa operacijom instrumentalnog prilaza;
 - (2) vidljivost od najmanje 1 500 m dnevno ili 3 000 m noću; ili
- (b) za alternativni aerodrom bez IAP:
 - (1) gornju granicu baze oblaka koja nije manja od veće od 2 000 ft i minimalne sigurne visine IFR; i
 - (2) vidljivost od najmanje 1 500 m dnevno ili 3 000 m noću.

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.
- (b) Zrakoplovi se ne pune nijednim drugim vrstama goriva/energijom dok se putnici ukrcavaju, iskrcavaju ili su u zrakoplovu ako nije prisutan vođa zrakoplova ili drugo osposobljeno osoblje koje je spremno za započinjanje i izvođenje evakuacije zrakoplova najpraktičnijim i najbržim dostupnim sredstvima.

NCO.OP.147 Punjenje gorivom dok motori(i) rade i/ili rotori se okreću – helikopteri

Punjenje gorivom dok motori(i) rade i/ili rotori se okreću dopušteno je samo ako su istodobno ispunjeni svi sljedeći uvjeti:

- (a) nije praktično isključiti ili ponovo pokrenuti motor;
- (b) postupak je u skladu sa svim posebnim postupcima i ograničenjima u letačkom priručniku zrakoplova (AFM);
- (c) dopušteno je samo punjenje vrstama goriva JET A ili JET A-1;
- (d) u zrakoplovu nema putnika ni stručnjaka za izvršenje zadatka niti se oni ukrcavaju ili iskrcavaju;
- (e) ako operator aerodroma ili operativna površina dopušta takve operacije;
- (f) na raspolaganju su odgovarajući objekti ili oprema za spasilačke i protupožarne službe; i
- (g) postupak se provodi u skladu sa kontrolnom listom koja sadrži:
 - (1) uobičajene postupke i postupke u izvanrednim situacijama;
 - (2) potrebnu opremu;
 - (3) sva ograničenja; i
 - (4) odgovornosti i dužnosti vođe zrakoplova i, prema potrebi, članova posade i stručnjaka za izvršenje zadatka.

NCO.OP.150 Prijevoz putnika

Vođa zrakoplova osigurava da se prije i tijekom voženja/rulanja, polijetanja i slijetanja ili kad god se to smatra potrebnim u interesu sigurnosti, svaki putnik u zrakoplovu nalazi na svom sjedalu ili ležaju pravilno vezan sigurnosnim pojasom za vezivanje ili sustavom za vezivanje.

NCO.OP.155 Pušenje u zrakoplovu - avioni i helikopteri

Vođa zrakoplova ne dopušta pušenje u zrakoplovu:

- (a) kad god se to smatra potrebnim u interesu sigurnosti; i
- (b) za vrijeme punjenja zrakoplova gorivom.

NCO.OP.160 Meteorološki uvjeti

- (a) Vođa zrakoplova započinje ili nastavlja let prema pravilima VFR samo ako najnoviji dostupni meteorološki podaci ukazuju da će vremenski uvjeti tijekom rute i na predviđenom određištu u predviđenom vremenu uporabe biti na razini ili iznad primjenjivih operativnih minimuma za letove prema pravilima VFR.
- (b) Vođa zrakoplova započinje ili nastavlja let prema pravilima IFR prema aerodromu planiranog određišta ako najnoviji dostupni meteorološki podaci ukazuju da su vremenski uvjeti na određištu u predviđeno vrijeme dolaska ili na najmanje jednom alternativnom određišnom aerodromu, na razini ili iznad primjenjivih operativnih minimuma.
- (c) Ako let sadrži segmente VFR i IFR, primjenjuju se, u opsegu u kojem je to neophodno, meteorološki podaci navedeni pod (a) i (b).

NCO.OP.165 Led i drugi kontaminanti - postupci na zemlji

Vođa zrakoplova započinje polijetanje samo ako je zrakoplov čist od bilo kakvih naslaga koje mogu štetno djelovati na izvođenje ili mogućnost kontroliranja zrakoplova, osim ako je u skladu sa priručnikom o letenju zrakoplova.

NCO.OP.170 Led i drugi kontaminanti - postupci tijekom leta

- (a) Vođa zrakoplova započinje let ili namjerno leti u očekivane ili stvarne uvjete zaleđivanja samo ako je zrakoplov certificiran i opremljen za takve uvjete kako je navedeno pod točkom 2. (e) Aneksa IX ovog pravilnika.
- (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, vođa zrakoplova bez odlaganja napušta uvjete zaleđivanja mijenjanjem razine i/ili rute, i ako je potrebno, obavještava kontrolu zračnog prometa (ATC) o slučaju opasnosti.

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

- Prije započinjanja polijetanja, vođa zrakoplova je uvjeren da:
- (a) u skladu sa dostupnim informacijama, meteorološki uvjeti na aerodromu ili operativnoj površini i stanje poletno-sletne staze/FATO, koje namjerava koristiti, neće spriječiti sigurno polijetanje i odlazak; i
 - (b) da su odabrani operativni minimumi aerodroma u skladu sa svim sljedećim:
 - (1) operativnom zemaljskom opremom;
 - (2) operativnim sustavima zrakoplova;
 - (3) performansama zrakoplova;
 - (4) kvalifikacijama letačke posade.

NCO.OP.180 Simulirane situacija tijekom leta

- (a) Vođa zrakoplova osigurava da se tijekom prijevoza putnika ili tereta ne simuliraju:
 - (1) situacije za koje je potrebna primjena postupaka za izvanredne situacije ili postupaka u slučaju opasnosti; ili
 - (2) letovi u instrumentalnim meteorološkim uvjetima (IMC).
- (b) Izuzetno od navedenog pod (a), ako letove za osposobljavanje izvodi organizacija za obuku iz članka 27. propisa kojim se utvrđuju tehnički zahtjevi i upravni postupci u vezi sa letačkim osobljem u civilnom zrakoplovstvu, takve se situacije mogu simulirati sa pilotom učenikom u zrakoplovu.

NCO.OP.185 Upravljanje gorivom/energijom tijekom leta

- (a) Vođa 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.
- (b) Vođa zrakoplova 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 sa manje od planirane konačne rezerve goriva/energije.
- (c) Vođa zrakoplova kontroliranog leta proglašava "hitnu situaciju sa gorivom/energijom" emitiranjem poruke "MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL" ako je iskoristivo gorivo/energija, koja je utvrđena kao dostupna pri slijetanju na najbliži aerodrom na kojem se može izvesti sigurno slijetanje, manja od planirane konačne rezerve goriva/energije.

NCO.OP.190 Uporaba dodatnog kisika

- (a) Vođa zrakoplova osigurava da svi članovi letačke posade, koji su uključeni u izvršavanje dužnosti neophodnih za sigurnu operaciju zrakoplova, tijekom leta neprekidno upotrebljavaju dodatni kisik kada god utvrdi da bi nedostatak kisika na predviđenoj visini leta mogao dovesti do narušavanja sposobnosti letačkog osoblja, te osigurava da je dodatni kisik dostupan putnicima kada bi nedostatak kisika mogao štetno utjecati na njih.

- (b) U bilo kom drugom slučaju kada vođa zrakoplova ne može utvrditi kako bi nedostatak kisika mogao utjecati na osobe koje nalaze u zrakoplovu, osigurava da:
 - (1) svi članovi letačke posade koji su uključeni u vršenje dužnosti neophodnih za sigurnu operaciju zrakoplova tijekom leta upotrebljavaju dodatni kisik u svakom periodu dužem od 30 minuta kada visina po tlaku u putničkoj kabini bude između 10 000 ft i 13 000 ft, i
 - (2) sve osobe u zrakoplovu koriste dodatni kisik za svaki period kada visina po tlaku u putničkoj kabini premaši visinu od 13 000 ft.

NCO.OP.195 Otkrivanje blizine zemlje

Kada vođa zrakoplova ili sustav za upozorenje blizine zemlje primijeti nepredviđenu blizinu zemlje, vođa zrakoplova odmah započinje sa korektivnim radnjama radi uspostavljanja sigurnih uvjeta za let.

NCO.OP.200 Sustav za izbjegavanje sudara u zraku (ACAS II)

Kada se koristi sustav ACAS II, operativni postupci i obuke u skladu su sa propisom o postupku izbjegavanja sudara u letu.

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

Prije započinjanja operacije prilaza, vođa zrakoplova je uvjeren da:

- (a) u skladu sa dostupnim informacijama, meteorološki uvjeti na aerodromu ili operativnoj površini i stanje poletno-sletne staze koju namjerava koristiti neće spriječiti siguran prilaz, slijetanje ili neuspjeli prilaz; i
- (b) su odabrani operativni minimumi aerodroma u skladu sa svim sljedećim:
 - (1) operativnom zemaljskom opremom;
 - (2) operativnim sustavima zrakoplova;
 - (3) performansama zrakoplova, i
 - (4) kvalifikacijama letačke posade.

NCO.OP.206 Uvjeti za prilaz i slijetanje - helikopteri

Prije započinjanja prilaza za slijetanje, vođa zrakoplova se uvjerava da:

- (a) u skladu sa dostupnim informacijama, meteorološki uvjeti na aerodromu ili operativnoj površini i stanje područja završnog prilaza i polijetanja (FATO) predviđenih za korištenje neće spriječiti siguran prilaz, slijetanje ili neuspjeli prilaz; i
- (b) izabrani operativni minimum aerodroma su u skladu sa svim sljedećim:
 - (1) operativnom opremom na zemlji;
 - (2) operativnim sustavima zrakoplova;
 - (3) performansama zrakoplova;
 - (4) kvalifikacijama letačke posade.

NCO.OP.210 Početak i nastavak prilaza – avioni i helikopteri

- (a) Ako je RVR za kontrolu poletno-sletne staze koja se koristi za slijetanje manji od 550 m (ili bilo koja niža vrijednost utvrđena u skladu sa odobrenjem u skladu sa SPA.LVO), operacija instrumentalnog prilaza se ne nastavlja:
 - (1) nakon točke na kojoj je zrakoplov 1 000 ft iznad nadmorske visine aerodroma; ili
 - (2) u završni segment prilaza u slučaju kada je DH ili MDH veći od 1 000 ft.
- (b) Ako nije utvrđena potrebna vizualna referenca, neuspjeli prilaz izvodi se na ili prije DA/H ili MDA/H.
- (c) Ako se potrebna vizualna referenca ne održava nakon DA/H ili MDA/H, odmah se izvršava produžavanje.

NCO.OP.220 Sustav za izbjegavanje sudara u zraku (ACAS II)

Kada se upotrebljava ACAS II, vođa zrakoplova primjenjuje odgovarajuće operativne postupke i adekvatno je osposobljen.

**PODDIO C
PERFORMANSE ZRAKOPLOVA I OPERATIVNA
OGRAIČENJA**

NCO.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 istovjetnom dokumentu.
- (b) Oznake, spiskovi, oznake instrumenata ili njihove kombinacije, koji sadrže operativna ograničenja propisana priručnikom o letenju zrakoplova za vizualnu prezentaciju, prikazani su na zrakoplovu.

NCO.POL.105 Vaganje

- (a) Operator osigurava da su masa i centar gravitacije (CG) za svaki zrakoplov utvrđeni stvarnim vaganjem prije prve uporabe zrakoplova. Ukupni utjecaj izmjena i popravki na masu i ravnotežu potrebno je uzeti u obzir i ispravno dokumentirati. Navedene informacije stavljaju se na raspolaganje vođi zrakoplova. Zrakoplov se ponovo vaga ako efekat izmjena na masu i ravnotežu nije točno poznat.
- (b) Vaganje obavlja ili proizvođač zrakoplova ili odobrena organizacija za održavanje.

NCO.POL.110 Performanse - općenito

Vođa zrakoplova upravlja zrakoplovom samo ako performanse zrakoplova omogućavaju ispunjenje zahtjeva u vezi sa pravilima letenja i svih drugih ograničenja koja se primjenjuju na let, korišteni zračni prostor, aerodrome ili operativne površine, vodeći računa o preciznost svih upotrijebljenih karata i mapa.

**PODDIO D
INSTRUMENTI, PODACI I OPREMA
ODJELJAK 1**

Avioni**NCO.IDE.A.100 Instrumenti i oprema - općenito**

- (a) Instrumenti i oprema koji se zahtijevaju ovim podijelom odobravaju se u skladu sa primjenjivim zahtjevima za plovidbenost ako:
- (1) ih upotrebljava letačka posada za upravljanje putanjom leta;
 - (2) se upotrebljavaju za ispunjenje zahtjeva iz NCO.IDE.A.190;
 - (3) se upotrebljavaju za ispunjenje zahtjeva iz NCO.IDE.A.195; ili
 - (4) su ugrađeni u avion.
- (b) Sljedeće predmete, ako se zahtijevaju ovim podijelom, nije potrebno odobriti kao opremu:
- (1) rezervni osigurači,
 - (2) ručne prenosive svjetiljke,
 - (3) točni mjerač vremena,
 - (4) pribor za prvu pomoć,
 - (5) oprema za preživljavanje i signalizaciju,
 - (6) sidro za more i oprema za privezivanje, i
 - (7) sustavi za vezivanje za djecu,
 - (8) jednostavni PCDS koji koristi stručnjak za izvršenje zadataka kao uređaj za sigurnosno vezivanje.
- (c) Instrumenti i oprema koji se ne zahtijevaju Aneksom VII (Dio–NCO) ovog pravilnika, kao i sva druga oprema koja se ne zahtijeva ovim pravilnikom, ali se nosi na letu, ispunjavaju sljedeće zahtjeve:

- (1) članovi letačke posade ne koriste informacije dobijene iz tih instrumenata ili opreme za ispunjenje zahtjeva iz Aneksa kojim se definiraju Bitni zahtjevi za plovidbenost iz propisa kojim se utvrđuje kontinuirana plovidbenost zrakoplova i zrakoplovnih proizvoda, dijelova i uređaja i odobravanje organizacija i osoblja koji se bave ovim poslovima ili točaka NCO.IDE.A.190 i NCO.IDE.A.195 iz Aneksa VII ovog pravilnika;
 - (2) instrumenti i oprema ne utječu na plovidbenost aviona, čak ni u slučaju otkaza ili kvarova.
- (d) Instrumenti i oprema spremni su za uporabu ili su dostupni sa 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 aviona, dijelova opreme ili funkcija koji se zahtijevaju za predviđeni let neispravan ili nedostaje, osim ako:

- (a) avionom se upravlja u skladu sa listom minimalne opreme, ako je utvrđena; ili
- (b) avion ima dozvolu za letenje koja je izdata u skladu sa primjenjivim zahtjevima za plovidbenost.

NCO.IDE.A.110 Rezervni električni osigurači

Avioni su opremljeni rezervnim električnim osiguračima, jačine potrebne za potpunu zaštitu električnog kola, za zamjenu osigurača koje je dopušteno zamijeniti tijekom leta.

NCO.IDE.A.115 Operativna svjetla

Avioni koji izvode operacije noću opremljeni su:

- (a) sustavom svjetala za izbjegavanje sudara;
- (b) navigacijskim/pozicionim svjetlima;
- (c) svjetlima za slijetanje;
- (d) osvjetljenjem koje se napaja iz električnog sustava aviona, radi adekvatnog osvjetljenja svih instrumenata i opreme potrebnih za sigurnu operaciju aviona;
- (e) osvjetljenjem koje se napaja iz električnog sustava aviona radi osvjetljenja u svim putničkim odjeljcima;
- (f) ručnom prenosivom svjetiljkom za sva mjesta članova posade; i
- (g) svjetlima koja su u skladu sa Međunarodnim propisima za sprečavanje sudara na moru ako je u pitanju hidroavion.

NCO.IDE.A.120 Operacije prema pravilima VFR - instrumenti za letenje i navigaciju i pripadajuća oprema

- (a) Avioni koji izvode operacije prema pravilima VFR tijekom dana opremljeni su uređajem za mjerenje i prikaz:
- (1) magnetnog pravca,
 - (2) vremena u satima, minutama i sekundama,
 - (3) barometarske visine,
 - (4) indicirane brzine, i
 - (5) Mahovog broja - kada su ograničenja brzine izražena Mahovim brojem.
- (b) Avioni koji izvode operacije u vizualnim meteorološkim uvjetima (VMC) noću, ili u uvjetima kada avion nije moguće zadržati na željenoj putanji leta bez jednog ili više dodatnih instrumenata, uz opremu navedenu pod (a) opremljeni su i:
- (1) uređajem za mjerenje i prikaz:
 - (i) zaokreta i klizanja,
 - (ii) uzdužnog položaja,
 - (iii) vertikalne brzine, i
 - (iv) stabiliziranog smjera;

- i
- (2) uređajem za pokazivanje nedovoljnog napajanja električnom energijom žiroskopskih instrumenata.
- (c) Avioni kojim se koriste u uvjetima u kojima nije moguće održavati željenu putanju leta bez jednog ili više dodatnih instrumenata, uz opremu navedenu pod (a) i (b), opremljeni su i uređajem za sprečavanje kvarova na sustavima za pokazivanje brzine u skladu sa zahtjevima navedenim pod (a)(4) zbog kondenzacije ili zaleđivanja.

NCO.IDE.A.125 Operacije prema pravilima IFR - instrumenti za letenje i navigaciju i pripadajuća oprema

Avioni koji lete prema pravilima IFR opremljeni su:

- (a) uređajem za mjerenje i prikaz:
- (1) magnetnog pravca,
 - (2) vremena u satima, minutama i sekundama,
 - (3) barometarske visine,
 - (4) indicirane brzine,
 - (5) vertikalne brzine,
 - (6) zaokreta i klizanja,
 - (7) uzdužnog položaja,
 - (8) stabiliziranog smjera,
 - (9) vanjske temperature zraka, i
 - (10) Mahovog broja - kada su ograničenja brzine izražena Mahovim brojem;
- (b) uređajem za pokazivanje nedovoljnog napajanja električnom energijom žiroskopskih instrumenata; i
- (c) uređajem za sprečavanje kvarova na sustavu za pokazivanje brzine u skladu sa zahtjevima navedenim pod (a)(4) zbog kondenzacije ili zaleđivanja.

NCO.IDE.A.130 Sustav za upozoravanje i prepoznavanje terena (TAWS)

Avioni sa turbinskim pogonom, certificirani za najveći broj putničkih sjedala većim od devet sjedala, opremljeni su sustavom TAWS koji ispunjava zahtjeve za:

- (a) opremu klase A, u skladu sa prihvatljivim standardom u slučaju aviona kojima je pojedinačno uvjerenje o plovidbenosti (CofA) prvi put izdato nakon 1. siječnja 2011. godine; ili
- (b) opremu klase B, u skladu sa prihvatljivim standardom u slučaju aviona kojima je pojedinačno uvjerenje o plovidbenosti (CofA) prvi put izdato 1. siječnja 2011. godine ili prije tog datuma.

NCO.IDE.A.135 Sustav interfona za letaćku posadu

Avioni kojima upravlja posada sa više od jednog člana opremljeni su sustavom interfona za letaćku posadu, uključujući slušalice i mikrofone koje koriste svi članovi letaćke posade.

NCO.IDE.A.140 Sjedala, pojasevi za vezivanje, sustav za vezivanje i sustavi za vezivanje djece

- (a) Avioni su opremljeni:
- (1) sjedalom ili ležajem za sve osobe u zrakoplovu starosti od 24 mjeseca ili više;
 - (2) pojasom za vezivanje na svakom putničkom sjedalu i sustavom vezivanja za svaki ležaj;
 - (3) sustavima za vezivanje za djecu (CRD) za sve osobe u zrakoplovu mlađe od 24 mjeseca, i
 - (4) pojasom za vezivanje sa sustavom za vezivanje gornjeg dijela trupa na svakom sjedalu letaćke posade sa jednostupanjskim otkopčavanjem za avione čije je CofA prvi put izdato 25. kolovoza 2016. godine ili poslije tog datuma.

NCO.IDE.A.145 Pribor za prvu pomoć

- (a) Avioni su opremljeni priborom za prvu pomoć.
- (b) Pribor za prvu pomoć:

- (1) je lako dostupan za uporabu, i
- (2) redovito se dopunjava.

NCO.IDE.A.150 Dodatni kisik - avioni sa kabinom pod tlakom

- (a) Avioni sa kabinom pod tlakom, namijenjeni letovima na visinama letenja za koje se zahtijeva opskrbljivanje kisikom u skladu sa navedenim pod (b), opremljeni su uređajem za skladištenje i raspodjelu kisika koji može čuvati i raspodijeliti zahtijevane zalihe kisika.
- (b) Avioni sa kabinom pod tlakom, namijenjeni letovima iznad visina letenja na kojim je visina tlaka u putničkoj kabini iznad 10 000 ft, nose dovoljno kisika za disanje za opskrbljivanje:
- (1) svih članova posade i:
 - (i) 100% putnika za svaki period ako visina tlaka kabine prelazi 15 000 ft, ali ni u kom slučaju manje od desetominutnog opskrbljivanja;
 - (ii) najmanje 30% putnika za svaki period ako će pri gubitku tlaka i uzimajući u obzir okolnosti leta visina tlaka u putničkoj kabini biti između 14 000 ft i 15 000 ft; i
 - (iii) najmanje 10% putnika za svaki period duži od 30 minuta ako će visina tlaka u putničkoj kabini biti između 10 000 ft i 14 000 ft;
 - i
 - (2) svih osoba putničke kabine za najmanje 10 minuta, za avione namijenjene letovima na visinama tlaka iznad 25 000 ft, ili namijenjene letovima ispod te visine, ali u uvjetima u kojim se unutar četiri minute ne mogu spustiti na visinu tlaka od 13 000 ft.
- (c) Avioni sa kabinom pod tlakom namijenjeni letovima iznad 25 000 ft opremljeni su i uređajem za upozoravanje letaćke posade o gubitku tlaka.

NCO.IDE.A.155 Dodatni kisik - avioni sa kabinom koja nije pod tlakom

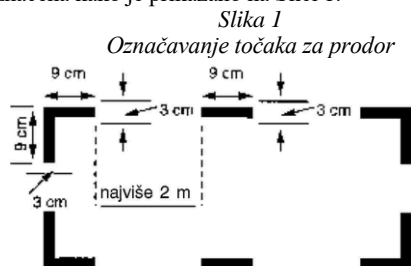
- (a) Avioni sa kabinom koja nije pod tlakom, namijenjeni letovima na visinama letenja za koje se zahtijeva opskrbljivanje kisikom u skladu sa NCO.OP.190, opremljeni su sa uređajem za skladištenje i raspodjelu kisika koji može čuvati i raspodijeliti zahtijevane zalihe kisika.
- (b) Avioni sa kabinom koja nije pod tlakom, namijenjeni letovima iznad visina letenja na kojim je visina tlaka u putničkoj kabini iznad 10 000 ft, nose dovoljno kisika za disanje za opskrbljivanje:
- (1) svih članova posade i najmanje 10% putnika za svaki period duži od 30 minuta ako će visina tlaka u putničkoj kabini biti između 10 000 ft i 13 000 ft; i
 - (2) svih članova posade i putnika za svaki period u kom će visina tlaka u putničkoj kabini biti iznad 13 000 ft.

NCO.IDE.A.160 Ručni aparati za gašenje požara

- (a) Avioni, izuzev 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 letaćkoj 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 kojim borave osobe.

NCO.IDE.A.165 Označavanje točaka za prodor

Ako su na avionu označena mjesta na trupu odgovarajuća za prodor spasilačkih ekipa u zrakoplov u slučaju opasnosti, takva su mjesta označena kako je prikazano na Slici 1.

**NCO.IDE.A.170 Predajnik za lociranje u slučaju opasnosti (ELT)**

- (a) Avioni su opremljeni:
- (1) predajnikom za lociranje u slučaju opasnosti (ELT) bilo koje vrste ako je pojedinačno uvjerenje o plovidbenosti (CofA) prvi put izdato 1. srpnja 2008. godine ili prije tog datuma;
 - (2) automatskim predajnikom za lociranje u slučaju opasnosti (ELT) ako je pojedinačno uvjerenje o plovidbenosti (CofA) prvi put izdato nakon 1. srpnja 2008. godine; ili
 - (3) predajnik za lociranje u slučaju opasnosti ELT (ELT(S)) ili osobnim uređajem za lociranje (PLB) koji na sebi ima član posade ili putnik ako je zrakoplov certificiran za najveći broj putničkih sjedala do šest ili manje.
- (b) Predajnici za lociranje u slučaju opasnosti (ELT) bilo koje vrste i osobni uređaji za lociranje (PLB) ima/ju mogućnost odašiljati signale istodobno na 121,5 MHz i 406 MHz.

NCO.IDE.A.175 Let iznad vode

- (a) Sljedeći avioni opremljeni su prslukom za spašavanje za sve osobe u zrakoplovu ili istovjetnim posebnim 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 sa jednim motorom ako:
 - (i) lete iznad vode na udaljenosti od kopna koja je van udaljenosti za jedrenje; ili
 - (ii) polijeću ili slijeću na aerodrom ili operativnu površinu na kojima je, po mišljenju vode zrakoplova, poletna ili prilazna putanja smještena iznad vode, tako da bi u slučaju nesreće zrakoplov mogao prinudno sletjeti na vodu;
 - (2) hidroavioni namijenjeni letovima iznad vode; i
 - (3) avioni koji lete na većoj udaljenosti od kopna na koje je moguće prinudno slijetanje od udaljenosti koju avion preleti za 30 minuta pri uobičajenoj brzini krstarenja ili 50 NM, u ovisnosti koja je udaljenost manja.
- (b) Hidroavioni koji lete iznad vode opremljeni su:
- (1) jednim sidrom;
 - (2) jednim morskim sidrom (padobran za kočenje i/ili stabilizaciju), ako je potrebno kao pomoć pri manevrisanju; i
 - (3) opremom za davanje zvučnih signala, kako je propisano Međunarodnim propisima za sprečavanje sudara na moru, kada je primjenjivo.
- (c) Vođa zrakoplova koji leti na udaljenosti od kopna pogodnim za prinudno slijetanje, a koja je veća od udaljenosti koju avion preleti za 30 minuta pri uobičajenoj brzini krstarenja ili 50 NM, u ovisnosti od toga što je manje, utvrđuje rizike

za preživljavanje osoba iz aviona u slučaju prinudnog slijetanja na vodi, na temelju čega odlučuje o potrebi nošenja:

- (1) opreme za davanje signala za pomoć;
- (2) dovoljnog broja čamaca za spašavanje za prijevoz svih osoba iz zrakoplova koji su smješteni tako da omogućavaju njihovu uporabu u slučaju opasnosti; i
- (3) opreme za spašavanje koja sadrži sredstva za održavanje na životu odgovarajuće predviđenom letu.

NCO.IDE.A.180 Oprema za preživljavanje

Avioni namijenjeni letovima iznad područja na kojim bi potraga i spašavanje bili posebno otežani, opremljeni su signalnim uređajima i opremom za spašavanje, primjerenom za područje koje je potrebno preletjeti, uključujući sredstva za održavanje na životu.

NCO.IDE.A.190 Oprema za radio-komunikaciju

- (a) Ako je to u skladu sa zahtjevima zračnog prostora u kojem lete, avioni su opremljeni opremom za radio-komunikaciju pomoću koje se mora moći izvoditi dvosmjerna komunikacija sa zrakoplovnim stanicama na frekvencijama koje su u skladu sa zahtjevima zračnog prostora.
- (b) Opremom za radio-komunikaciju, ako se zahtijeva pod (a), omogućava se komunikacija u slučajevima opasnosti na zrakoplovnoj 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 Oprema za navigaciju

- (a) Avioni namijenjeni letovima na rutama na kojim se ne može letjeti prema vizualnim oznakama na zemlji opremljeni su svom potrebnom opremom za navigaciju kojom se omogućava nastavak leta u skladu sa:
- (1) ATS planom leta, ako je primjenjivo; i
 - (2) primjenjivim zahtjevima za zračni prostor.
- (b) Avioni imaju dovoljno oprema za navigaciju kojom se osigurava da, u slučaju kvara jednog dijela opreme u bilo kojoj fazi leta, preostala oprema omogućava sigurnu navigaciju u skladu sa navedenim pod (a) ili sigurno izvođenje odgovarajuće radnje za nepredviđene situacije.
- (c) Avioni, namijenjeni letovima prilikom kojih se namjerava izvršiti slijetanje u instrumentalnim meteorološkim uvjetima (IMC), opremljeni su odgovarajućom opremom kojom se može obaviti navođenje do točke sa koje se može izvesti vizualno slijetanje. Ta oprema omogućava takvo navođenje za svaki aerodrom na kom se namjerava izvršiti slijetanje u instrumentalnim meteorološkim uvjetima (IMC) i za sve određene alternativne aerodrome.
- (d) Za PBN operacije zrakoplov ispunjava certifikacijske zahtjeve za plovidbenost za odgovarajuće navigacijske specifikacije.
- (e) Avioni su opremljeni nadzornom opremom u skladu sa primjenjivim zahtjevima za zračni prostor.

NCO.IDE.A.200 Transponder

Kada se zahtijeva zračnim prostorom u kojem lete, avioni su opremljeni transponderom sekundarnog nadzornog radara (SSR) sa svim zahtijevanim mogućnostima.

NCO.IDE.A.205 Upravljanje bazama zrakoplovnih podataka

- (a) Baze zrakoplovnih podataka koje se upotrebljavaju u aplikacijama na certificiranim sustavima zrakoplova ispunjavaju zahtjeve u pogledu kvalitete podataka koji su odgovarajući za predviđenu uporabu podataka.

- (b) Vođa zrakolova osigurava pravovremenu raspodjelu i uključivanje aktualnih i neizmijenjenih baza zrakoplovnih podataka svim zrakoplovima kojima su potrebni.
- (c) Bez obzira na sve druge zahtjeve o izvješćivanju o događajima utvrđene u propisu kojim se uređuje izvješćivanje o događajima u civilnom zrakoplovstvu, vođa zrakoplova 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, vođa zrakoplova osigurava da se predmetni podaci ne upotrebljavaju.

ODJELJAK 2 Helikopteri

NCO.IDE.H.100 Instrumenti i oprema - općenito

- (a) Instrumenti i oprema koji se zahtijevaju ovim pododjeljkom odobravaju se u skladu sa primjenjivim zahtjevima za plovidbenost ako:
- (1) ih upotrebljava letaćka posada za upravljanje putanjom leta;
 - (2) se upotrebljavaju za ispunjenje zahtjeva iz NCO.IDE.H.190;
 - (3) se upotrebljavaju za ispunjenje zahtjeva iz NCO.IDE.H.195; ili
 - (4) su ugrađeni u helikopter.
- (b) Sljedeće predmete, ako se zahtijevaju ovim pododjeljkom, nije potrebno odobriti kao opremu:
- (1) ručne prenosive svjetiljke,
 - (2) točni mjerač vremena,
 - (3) pribor za prvu pomoć,
 - (4) oprema za preživljavanje i signalizaciju,
 - (5) morsko sidro i oprema za vezivanje; i
 - (6) sustavi za vezivanje za djecu,
 - (7) jednostavni PCDS koji koristi stručnjak za izvršenje zadataka kao uređajima za vezivanje.
- (c) Instrumenti i oprema ili pribor koji nisu propisani Aneksom VII (Dio-NCO) ovog pravilnika, i sva druga oprema koja nije propisana ovim pravilnikom, ali se nalazi u zrakoplovu, u skladu sa sljedećim zahtjevima:
- (1) članovi letaćke posade ne koriste informacije dobijene iz tih instrumenata, opreme ili pribora za ispunjenje zahtjeva iz Aneksa kojim se definiraju Bitni zahtjevi za plovidbenost iz propisa kojim se utvrđuje kontinuirana plovidbenosti zrakoplova i zrakoplovnih proizvoda, dijelova i uređaja i odobravanje organizacija i osoblja koji se bave ovim poslovima ili iz NCO.IDE.H.190 i NCO.IDE.H.195 Aneksa VII ovog pravilnika;
 - (2) instrumenti i oprema ili pribor ne smiju utjecati na plovidbenost helikoptera, čak ni u slučaju otkaza ili kvarova.
- (d) Instrumenti i oprema spremni su za uporabu ili su dostupni s mjesta na kom sjedi član letaćke posade koji ih treba upotrebljavati.
- (e) Sva zahtijevana oprema za spašavanje lako je dostupna za hitnu uporabu.

NCO.IDE.H.105 Minimalna oprema za let

Let se ne započinje ako je bilo koji od instrumenata helikoptera, dijelova opreme ili funkcija koji se zahtijevaju za predviđeni let neispravan ili nedostaje, osim ako:

- (a) helikopterom se leti u skladu sa listom minimalne opreme, ako je utvrđena; ili
- (b) helikopter ima dozvolu za letenje koja je izdata u skladu sa primjenjivim zahtjevima za plovidbenost.

NCO.IDE.H.115 Operativna svjetla

Helikopteri koji izvode operacije noću opremljeni su:

- (a) sustavom svjetala za izbjegavanje sudara;
- (b) navigacijskim/pozicionim svjetlima;
- (c) svjetlima za slijetanje;
- (d) osvjetljenjem koje se napaja iz električnog sustava helikoptera, radi adekvatnog osvjetljenja svih instrumenata i opreme potrebnih za sigurnu operaciju helikoptera;
- (e) osvjetljenjem koje se napaja iz električnog sustava helikoptera radi osvjetljenja u svim putničkim odjeljcima;
- (f) ručnom prenosivom svjetiljkom za sva mjesta članova posade; i
- (g) svjetlima koja su u skladu sa Međunarodnim propisima za sprečavanje sudara na moru ako je helikopter amfibijski.

NCO.IDE.H.120 Operacije prema pravilima VFR - instrumenti za letenje i navigaciju i pripadajuća oprema

- (a) Helikopteri, koji izvode operacije prema pravilima VFR tijekom dana, opremljeni su uređajem za mjerenje i prikazivanje:
- (1) magnetnog pravca,
 - (2) vremena u satima, minutama i sekundama,
 - (3) barometarske visine,
 - (4) indicirane brzine, i
 - (5) klizanja.
- (b) Helikopteri, koji izvode operacije 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 jednog ili više dodatnih instrumenata, uz opremu iz navedenu pod (a) opremljeni su i:
- (1) uređajem za mjerenje i prikaz:
 - (i) uzdužnog položaja,
 - (ii) vertikalne brzine, i
 - (iii) stabiliziranog smjera; i
 - (2) uređajima za pokazivanje nedovoljnog napajanja električnom energijom žiroskopskih instrumenata.
- (c) Helikopteri koji izvode operacije kada je vidljivost manja od 1 500 m, ili u uvjetima kada helikopter nije moguće zadržati na željenoj putanji leta bez jednog ili više dodatnih instrumenata, uz opremu navedenu pod (a) i (b) opremljeni su i uređajem za sprečavanje kvarova na sustavima za pokazivanje brzine u skladu sa zahtjevima navedenim pod (a)(4) zbog kondenzacije ili zaledivanja.

NCO.IDE.H.125 Operacije prema pravilima IFR - instrumenti za letenje i navigaciju i pripadajuća oprema

Helikopteri koji izvode operacije prema pravilima IFR opremljeni su:

- (a) uređajem za mjerenje i prikaz:
 - (1) magnetnog pravca,
 - (2) vremena u satima, minutama i sekundama,
 - (3) barometarske visine,
 - (4) indicirane brzine,
 - (5) vertikalne brzine,
 - (6) klizanja,
 - (7) uzdužnog položaja,
 - (8) stabiliziranog smjera, i
 - (9) vanjske temperature zraka;
- (b) uređajem za pokazivanje nedovoljnog napajanja električnom energijom žiroskopskih instrumenata;
- (c) uređajem za sprečavanje kvarova na sustavu za pokazivanje brzine u skladu sa zahtjevima navedenim pod (a)(4) zbog kondenzacije ili zaledivanja; i
- (d) dodatnim uređajem za mjerenje i prikaz položaja kao pomoćnim instrumentom.

NCO.IDE.H.126 Dodatna oprema za operacije s jednim pilotom prema pravilima IFR

Helikopteri koji izvode operacije prema pravilima IFR s jednim pilotom opremljeni su automatskim pilotom koji može, kao minimum, zadržati visinu i smjer.

NCO.IDE.H.135 Sustav interfona za letaćku posadu

Helikopteri, kojim upravlja posada sa više od jednog člana, opremljeni su sustavom interfona za letaćku posadu, uključujući slušalice i mikrofone koje koriste svi članovi letaćke posade.

NCO.IDE.H.140 Sjedala, pojasevi za vezivanje, sustav za vezivanje i sustav za vezivanje za djecu

- (a) Helikopteri su opremljeni:
- (1) sjedalom ili ležajem za sve osobe u zrakoplovu starosti od 24 mjeseca ili više;
 - (2) pojansom na svakom putničkom sjedalu i pojasevima za svaki ležaj;
 - (3) za helikoptere kojim je pojedinačno uvjerenje o plovidbenosti (CofA) prvi put izdato nakon 31. prosinca 2012. godine, pojansom sa sustavom vezivanja gornjeg dijela trupa za svakog putnika starosti od 24 mjeseca ili više;
 - (4) sustavi za vezivanje za djecu za sve osobe u zrakoplovu mlađe od 24 mjeseca; i
 - (5) pojansom 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 letaćke posade.
- (b) 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) redovito se dopunjava.

NCO.IDE.H.155 Dodatni kisik - helikopteri s kabinom koja nije pod tlakom

Helikopteri s kabinom koja nije pod tlakom, namijenjeni letovima na visinama letenja za koje se zahtijeva opskrbljivanje kisikom u skladu sa NCO.OP.190, opremljeni su sa uređajem za skladištenje i raspodjelu kisika koji može čuvati i raspodijeliti potrebne zalihe kisika.

NCO.IDE.H.160 Ručni aparati za gašenje požara

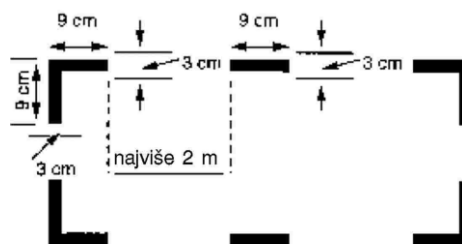
- (a) Helikopteri, izuzev helikoptera ELA2, opremljeni su najmanje jednim ručnim aparatom za gašenje požara:
- (1) u pilotskoj kabini; i
 - (2) u svakom putničkom odjeljku koji je odvojen od pilotske kabine, osim ako je odjeljak dostupan letaćkoj posadi.
- (b) Vrsta i količina sredstva za gašenje za 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 kojim borave osobe.

NCO.IDE.H.165 Označavanje točaka za prodor

Ako su na helikopteru označena mjesta na trupu odgovarajuća za prodor spasilačkih ekipa u helikopter u slučaju opasnosti, takva su mjesta označena kako je prikazano na Slici 1.

Slika 1

Označavanje točaka za prodor

**NCO.IDE.H.170 Predajnik za lociranje u slučaju opasnosti (ELT)**

- (a) Helikopteri certificirani za najveći broj putničkih sjedala većim od šest sjedala opremljeni su:
- (1) automatskim predajnikom za lociranje u slučaju opasnosti (ELT); i
 - (2) jednim predajnikom za lociranje u slučajevima opasnosti za preživljavanje (ELT(S)) u čamcu za spašavanje ili prsluku za spašavanje ako je helikopter namijenjen letovima na udaljenosti od kopna većoj od tri minute letenja pri uobičajenoj brzini krstarenja.
- (b) Helikopteri certificirani za najveći broj putničkih sjedala od šest ili manje opremljeni su predajnikom za lociranje u slučaju opasnosti za preživljavanje (ELT(S)) ili osobnim uređajem za lociranje (PLB), koji na sebi ima član posade ili putnik.
- (c) Predajnici za lociranje u slučaju opasnosti (ELT) bilo koje vrste i osobni uređaji za lociranje (PLB) imaju mogućnost 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 sličnim posebnim 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 osoba 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 brzini krstarenja, pri čemu helikopter pri kvaru ključnog motora može zadržati horizontalni let; ili
 - (3) polijeću ili slijeću na aerodromu ili operativnoj površini na kojima je poletna ili prilazna putanja iznad vode.
- (b) Svaki prsluk za spašavanje ili sličan poseban uređaj za plutanje opremljen je uređajem električnog osvjetljavanja za namjenu lociranja osoba.
- (c) Vođa zrakoplova na letovima iznad vode na udaljenosti od kopna koja odgovara letu u trajanju većem od 30 minuta pri uobičajenoj brzini krstarenja ili 50 NM, u ovisnosti od toga što je manje, utvrđuje rizike za preživljavanje osoba iz helikoptera u slučaju prinudnog slijetanja na vodi, na temelju čega odlučuje o nošenju:
- (1) opreme za davanje signala za pomoć;
 - (2) dovoljnog broja čamaca za spašavanje za prijevoz svih osoba iz zrakoplova koji su smješteni tako da omogućavaju njihovu uporabu u slučaju opasnosti; i
 - (3) opreme za spašavanje koja sadrži sredstva za održavanje u životu odgovarajuće predviđenom letu.
- (d) Vođa zrakoplova, pri donošenju odluke o potrebi nošenja prsluka za spašavanje navedene pod (a) od strane svih osoba u helikopteru, utvrđuje rizike za preživljavanje osoba iz helikoptera u slučaju prinudnog slijetanja na vodi.

NCO.IDE.H.180 Oprema za preživljavanje

Helikopteri namijenjeni letovima iznad područja na kojim bi potraga i spašavanje bili posebno otežani, opremljeni su signalnim uređajima i opremom za spašavanje odgovarajućom za područje koje je potrebno preletjeti, uključujući sredstva za održavanje na životu.

NCO.IDE.H.185 Svi helikopteri na letovima iznad vode - prinudno slijetanje na vodi

Helikopteri koji lete iznad vode u nepovoljnom okruženju u udaljenosti od kopna većoj od 50 NM:

- (a) projektirani su za slijetanje na vodi u skladu sa odgovarajućim certifikacijskim zahtjevima;
- (b) certificirani su za prinudno slijetanje na vodi u skladu sa odgovarajućim certifikacijskim zahtjevima; ili
- (c) opremljeni su opremom u slučaju opasnosti za plutanje na vodi.

NCO.IDE.H.190 Oprema za radio-komunikaciju

- (a) Ako je to u skladu sa zahtjevima za zračni prostor u kom lete, helikopteri su opremljeni opremom za radio-komunikaciju, pomoću koje se mora moći izvoditi dvosmjerna komunikacija s zrakoplovnim stanicama na frekvencijama koje su u skladu sa zahtjevima za zračni prostor.
- (b) Opremom za radio-komunikaciju, ako se zahtijeva pod (a), omogućava se komunikacija u slučajevima opasnosti na zrakoplovnoj 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.
- (d) Ako se zahtijeva radio-komunikacijski sustav, helikopteri su opremljeni sustavom interfona za letačku posadu u skladu sa zahtjevima iz NCO.IDE.H.135 i tasterom za prijenos na letačkim komandama za svakog zahtijevanog pilota i/ili člana letačke posade na svom radnom mjestu.

NCO.IDE.H.195 Navigacijska oprema

- (a) Helikopteri namijenjeni letovima na rutama na kojim se ne može letjeti prema vizualnim oznakama na zemlji opremljeni su potrebnom navigacijskom opremom kojom će se omogućiti nastavak leta u skladu s:
 - (1) ATS planom leta, ako je primjenjivo; i
 - (2) primjenjivim zahtjevima za zračni prostor.
- (b) Helikopteri imaju dovoljnu navigacijsku opremu kojom se osigurava da u slučaju kvara jednog dijela opreme u bilo kojoj fazi leta preostala oprema omogućava sigurnu navigaciju u skladu sa navedenim pod (a) ili sigurno izvođenje 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 navođenje za svaki aerodrom na kom se namjerava izvršiti slijetanje u instrumentalnim meteorološkim uvjetima (IMC) i za sve određene alternativne aerodrome.
- (d) Za PBN operacije zrakoplov mora ispuniti certifikacijske zahtjeve plovidbenosti za odgovarajuće specifikacije navigacije.

NCO.IDE.H.200 Transponder

Kada se zahtijeva zračnim prostorom u kojem lete, helikopteri su opremljeni transponderom sekundarnog nadzornog radara (SSR) sa svim zahtijevanim mogućnostima.

NCO.IDE.H.205 Upravljanje bazama zrakoplovnih podataka

- (a) Baze zrakoplovnih podataka koje se upotrebljavaju u aplikacijama certificiranih sustava zrakoplova ispunjavaju zahtjeve u pogledu kvaliteta podataka koji su odgovarajući za predviđenu uporabu podataka.
- (b) Operator osigurava blagovremenu raspodjelu i uključivanje aktuelnih i neizmijenjenih baza zrakoplovnih podataka svim zrakoplovima kojima su potrebni.
- (c) Bez obzira na sve druge zahtjeve o izvješćivanju o događajima utvrđene u Pravilniku o izvješćivanju o događajima, vođa zrakoplova 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, vođa zrakoplova osigurava da se predmetni podaci ne upotrebljavaju.

**PODDIO E
POSEBNI ZAHTEJEVI
ODJELJAK 1**

Općenito**NCO.SPEC.100 Područje primjene**

Ovaj poddio uspostavlja posebne zahtjeve kojih se treba pridržavati vođa zrakoplova koji provodi nekomercijalne specijalizirane operacije zrakoplovima koji nisu kompleksni zrakoplovi na motorni pogon.

NCO.SPEC.105 Kontrolna lista

- (a) Prije započinjanja specijalizirane operacije, vođa 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 sa kontrolnom listom. Vođa zrakoplova na temelju procjene rizika uspostavlja takvu kontrolnu listu koja je odgovarajuća za korištenu specijaliziranu aktivnost i zrakoplov, vodeći računa o svakom odjeljku ovog poddjela.
- (c) Kontrolna lista, relevantna za dužnosti glavnog pilota, članova posade i stručnjaka za izvršenje zadataka, spremna je i dostupna na svakom letu.
- (d) Kontrolna lista se redovito pregleda i ažurira, po potrebi.

NCO.SPEC.110 Odgovornosti i ovlaštenja vođe zrakoplova

Kada su god u operaciju uključeni članovi posade ili stručnjak za izvršenje zadatka, vođa zrakoplova:

- (a) osigurava usklađenost članova posade i stručnjaka zadatka sa NCO.SPEC.115 i NCO.SPEC.120;
- (b) ne započinje let ako bilo koji član posade ili stručnjak za izvršenje zadatka, zbog bilo kog razloga, poput ozljede, bolesti, umora ili učinka bilo koje psihoaktivne materije, nije sposoban za izvršavanje svojih dužnosti;
- (c) ne nastavlja let dalje od najbližeg aerodroma ili operativne površine na koju je moguće slijetanje, obzirom na vremenske prilike, kada je sposobnost za izvršavanje dužnosti bilo kog člana posade ili stručnjaka za izvršenje zadatka značajno smanjena zbog uzroka poput zamora, bolesti ili nedostatka kisika;
- (d) osigurava da se članovi posade i stručnjaci za izvršenje zadatka pridržavaju zakona, propisima i postupcima država u kojim se operacije provode;
- (e) osigurava da svi članovi posade i stručnjaci za izvršenje zadatka mogu međusobno komunicirati na zajedničkom jeziku; i
- (f) osigurava da stručnjaci za izvršenje zadatka i članovi posade tijekom leta upotrebljavaju dodatni kisik neprekidno kad god utvrdi da na visini namjeravanog leta može doći do

nedostatka kisika, koja može uzrokovati narušavanje sposobnosti posade i štetno utjecati na stručnjake za izvršenje zadatka. Ako vođa zrakoplova ne može utvrditi kako nedostatak kisika može utjecati na osobe u zrakoplovu, on osigurava da stručnjaci za izvršenje zadatka i članovi posade koriste dodatni kisik neprekidno svaki put kada kabina premaši visinu 10 000 ft duže od 30 minuta i svaki put kada kabina premaši visinu 13 000 ft.

NCO.SPEC.115 Odgovornosti posade

- (a) Član posade odgovoran je za pravilno obavljanje svojih dužnosti. Dužnosti posade određene su u kontrolnoj listi.
- (b) Tijekom kritičnih faza leta ili kada god to vođa zrakoplova smatra neophodnim u interesu sigurnosti, član posade se vezuje na svom dodijeljenom sjedalu, osim ako nije drugačije određeno u kontrolnoj listi.
- (c) Tijekom leta, član letačke posade drži svoj sigurnosni pojas vezanim dok je na svom sjedalu.
- (d) Tijekom leta, najmanje jedan kvalificirani član letačke posade u svakom trenutku se nalazi za komandama zrakoplova.
- (e) Član posade ne obavlja dužnosti u zrakoplovu:
 - (1) ako zna ili sumnja da pati od zamora kako je navedeno pod 7.5 Aneksa IX ovog pravilnika ili se na drugi način osjeća nesposobnim za izvršavanje svojih dužnosti; ili
 - (2) kada je pod djelovanjem psihoaktivnih materija ili alkohola ili zbog bilo kog drugog razloga iz 7.6 Aneksa IX ovog pravilnika.
- (f) Član posade, koji obavlja dužnosti za više od jednog operatora:
 - (1) vodi vlastitu evidenciju o vremenu provedenom na letu i na dužnosti, te o periodima odmora, kako je navedeno u Aneksu III (Dio-ORO), Poddijelu FTL ovog pravilnika, ako je primjenjivo; i
 - (2) svakom operatoru dostavlja podatke potrebne za planiranje aktivnosti u skladu sa primjenjivim zahtjevima ograničenja vremena provedenog na letu.
- (g) Član posade vodi zrakoplova prijavljuje:
 - (1) svaku grešku, otkaz, kvar i oštećenje za koje smatra da mogu utjecati na plovidbenost ili sigurno letenje zrakoplovom, uključujući sustave u slučaju opasnosti, i
 - (2) svaki incident koji je ugrozio ili bi mogao da ugrozi sigurnost operacije.

NCO.SPEC.120 Odgovornosti stručnjaka za izvršenje zadatka

- (a) Stručnjak za izvršenje zadatka odgovoran je za pravilno obavljanje svojih zadataka. Dužnosti stručnjaka za izvršenje zadatka utvrđene su u kontrolnoj listi.
- (b) Tijekom kritičnih faza leta ili kada god to vođa zrakoplova u interesu sigurnosti smatra neophodnim, stručnjak za izvršenje zadatka se vezuje na svom dodijeljenom sjedalu, osim ako nije određeno drugačije u kontrolnoj listi.
- (c) Stručnjak za izvršenje zadatka osigurava da je vezan tijekom izvršavanja specijaliziranih zadataka dok su vanjska vrata otvorena ili uklonjena.
- (d) Stručnjak za izvršenje zadatka vođu zrakoplova obavještava o:
 - (1) svakoj greški, otkazu, kvaru i oštećenju za koje smatra da mogu utjecati na plovidbenost ili sigurno letenje zrakoplovom, uključujući sustave za slučaj opasnosti, i
 - (2) svakom incidentu koji je ugrozio ili bi mogao da ugrozi sigurnost operacije.

NCO.SPEC.125 Sigurnosne upute

- (a) Vođa zrakoplova prije polijetanja stručnjaku za izvršenje zadatka daje upute o:
 - (1) opremi i postupcima u slučaju opasnosti;
 - (2) operativnim postupcima povezanim sa specijaliziranim zadatkom prije svakog leta ili serije letova.
- (b) Upute navedene pod (a)(2) nisu potrebne ako je stručnjak za izvršenje zadatka prije početka operativne sezone u toj kalendarskoj godini dobio upute o operativnim postupcima.

NCO.SPEC.130 Minimalne visine nadvisivanja prepreka - letovi IFR

Vođa zrakoplova za svaki let uspostavlja minimalne visine leta koje osiguravaju zahtijevano nadvisivanje prepreka na svim segmentima rute kojom će se letiti prema pravilima instrumentalnog letenja. Minimalne visine nisu niže od onih koje je objavila država preko koje se leti.

NCO.SPEC.145 Simulirane situacije tijekom leta

Kada se stručnjak za izvršenje zadatka nalazi u zrakoplovu, osim ako nije na osposobljavanju, vođa zrakoplova ne simulira:

- (a) situacije za koje je potrebna primjena postupaka za izvanredne situacije ili postupaka u slučaju opasnosti; ili
- (b) letovi u instrumentalnim meteorološkim uvjetima (IMC).

NCO.SPEC.150 Otkrivanje blizine tla/terena

Ako je instaliran, sustav za upozorenje na blizinu tla/terena 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)

Izuzetno od NCO.OP.200, sustav za izbjegavanje sudara u zraku ACAS II može biti isključen tijekom specijaliziranih zadataka za koje je po prirodi operacija potrebno da se zrakoplovima upravlja na udaljenosti jednog od drugog koja bi mogla pokrenuti sustav ACAS.

NCO.SPEC.160 Prijevoz opasne robe

Vođa zrakoplova pri otpuštanju opasne robe ne upravlja zrakoplovom iznad naseljenih mjesta, gradova ili naselja ili iznad grupe ljudi na otvorenom.

NCO.SPEC.165 Prijevoz i uporaba oružja

- (a) Vođa zrakoplova osigurava da je pri prijevozu oružja, radi specijaliziranog zadatka, ono osigurano kada se ne koristi.
- (b) Stručnjak za izvršenje zadatka koji koristi oružje poduzima sve potrebne mjere sprečavanja dovodenja u opasnost osoba u zrakoplovu ili na tlu.

NCO.SPEC.170 Performanse i operativni kriteriji - avioni

Pri izvođenju operacija avionom na visini manjoj od 150 m (500 ft) iznad nenaseljenog područja, vođa zrakoplova, kod operacija kod kojih se ne može zadržati uravnotežen let u slučaju otkaza kritičnog motora:

- (a) uspostavlja operativne postupke za umanjene posljedice kvara motora na najnižu moguću razinu; i
- (b) pruža upute svim ukranim članovima posade i stručnjacima za izvršenje zadatka o postupcima koje je potrebno izvršiti u slučaju prinudnog slijetanja.

NCO.SPEC.175 Performanse i operativni kriteriji - helikopteri

- (a) Vođa 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 nepotrebne opasnosti za osobe ili imovinu na tlu.

- (b) Vođa zrakoplova:
- (1) uspostavlja operativne postupke za umanjene posljedice kvara motora na najnižu moguću razinu; i
 - (2) pruža upute svim ukranim članovima posade i stručnjacima zadatka o postupcima koje je potrebno izvršiti u slučaju prinudnog slijetanja.
- (c) Vođa zrakoplova osigurava da masa na polijetanju, slijetanju ili lebdenju ne prelazi najveću dopuštenu masu za:
- (1) lebdenje bez utjecaja blizine tla (HOGE) dok svi motori rade odgovarajućom nominalnom snagom; ili
 - (2) ako prevladavaju uvjeti koji onemogućavaju lebdenje bez utjecaja blizine tla (HOGE, masa helikoptera ne prelazi najveću masu određenu za lebdenje pod utjecajem blizine tla (HIGE) dok svi motori rade odgovarajućom nominalnom snagom, uz uvjet da prevladavajući uvjeti omogućavaju lebdenje pod utjecajem blizine tla pri najvećoj naznačenoj masi.

ODJELJAK 2

Operacije helikoptera sa vanjskim podveznim teretom (HESLO)

NCO.SPEC.HESLO.100 Kontrolna lista

Kontrolna lista za operacije helikoptera sa vanjskim podveznim teretom sadrži:

- (a) uobičajene, izvanredne i postupke u slučaju opasnosti;
- (b) relevantne podatke za performanse;
- (c) potrebnu opremu;
- (d) sva ograničenja; i
- (e) odgovornosti i dužnosti vođe zrakoplova, po potrebi, članova posade i stručnjaka za izvršenje zadatka.

NCO.SPEC.HESLO.105 Posebna oprema za operacije helikoptera sa vanjskim podveznim teretom

Helikopter je opremljen minimalno sa:

- (a) jednim sigurnosnim ogledalom za teret ili alternativnim uređajem kojim se može vidjeti kuka za teret; i
- (b) jednim mjeracem opterećenja, osim ako ne postoji druga metoda određivanja težine tereta.

NCO.SPEC.HESLO.110 Prijevoz opasne robe

Operator koji prevozi opasnu robu s mjesta ili udaljenih lokacija bez posade ili na takva mjesta podnosi zahtjev nadležnom organu radi dobijanja izuzeća od odredbi Tehničkih uputa ako nema namjeru uskladiti se sa zahtjevima iz tih uputa.

ODJELJAK 3

Operacije sa ljudima kao podvješanim teretom (HEC)

NCO.SPEC.HEC.100 Kontrolna lista

Kontrolna lista za operacije sa ljudima kao podvješanim teretom sadrži:

- (a) uobičajene, izvanredne i postupke u slučaju opasnosti;
- (b) relevantne podatke za performanse;
- (c) potrebnu opremu;
- (d) ograničenja; i
- (e) odgovornosti i dužnosti vođe zrakoplova i, po potrebi, članova posade i stručnjaka za izvršenje zadatka.

NCO.SPEC.HEC.105 Posebna oprema za operacije sa ljudima kao podvješanim teretom

- (a) Helikopter je opremljen:
 - (1) opremom za operacije sa vitlom ili kukom za teret;
 - (2) jednim sigurnosnim ogledalom za teret ili alternativnim uređajem kojim se može vidjeti kuka ili teret; i
 - (3) jednim mjeracem opterećenja, osim ako ne postoji druga metoda određivanja težine tereta.

- (b) Za instalaciju sve opreme za operacije sa vitlom i kukom i za sve naknadne izmjene i/ili dopune mora biti izdato odobrenje za plovidbenost za predviđenu funkciju.

ODJELJAK 4

Operacije padobranom (PAR)

NCO.SPEC.PAR.100 Kontrolna lista

Kontrolna lista za operacije padobranom sadrži:

- (a) uobičajene, izvanredne i postupke u slučaju opasnosti;
- (b) relevantne podatke za performanse;
- (c) potrebnu opremu;
- (d) sva ograničenja; i
- (e) odgovornosti i dužnosti vođe zrakoplova i, po potrebi, članova posade i stručnjaka za izvršenje zadatka.

NCO.SPEC.PAR.105 Prijevoz članova posade i stručnjaka za izvršenje zadatka

Zahtjevi utvrđeni u NCO.SPEC.120(c) ne primjenjuju se na stručnjake za izvršenje zadatka koji skaču padobranom.

NCO.SPEC.PAR.110 Sjedala

Bez obzira na NCO.IDE.A.140(a)(1) i NCO.IDE.H.140(a)(1) pod zrakoplova može se koristiti kao sjedalo, uz uvjet da su dostupni načini na koji se stručnjaci za izvršenje zadatka mogu držati ili privezati.

NCO.SPEC.PAR.115 Dodatni kisik

Bez obzira na NCO.SPEC.110(f), zahtjevi za korištenje dodatnog kisika ne primjenjuju se na članove posade, osim na glavnog pilota i stručnjake za izvršenje zadatka koji vrše dužnosti neophodne za specijalizirani zadatak kada god visina kabine:

- (a) prelazi 13 000 ft na period koji nije duži od šest minuta; ili
- (b) prelazi 15 000 ft na period koji nije duži od tri minute.

NCO.SPEC.PAR.120 Prijevoz i otpuštanje opasnog tereta

Bez obzira na NCO.SPEC.160, padobranici mogu, uz nošenje dimnih uređaja, izaći iz zrakoplova radi padobranske priredbe nad gusto naseljenim područjima gradova i naselja ili iznad skupine ljudi na otvorenom ako su ti uređaji proizvedeni za tu svrhu.

ODJELJAK 5

Akrobatski letovi (ABF)

NCO.SPEC.ABF.100 Kontrolna lista

Kontrolna lista za akrobatske letove sadrži:

- (a) uobičajene, izvanredne i postupke u slučaju opasnosti;
- (b) relevantne podatke za performanse;
- (c) potrebnu opremu;
- (d) ograničenja; i
- (e) odgovornosti i dužnosti vođe zrakoplova i, po potrebi, članova posade i stručnjaka za izvršenje zadatka.

NCO.SPEC.ABF.105 Dokumenti i informacije

Sljedeće dokumente i informacije iz NCO.GEN.135(a) potrebno je nositi tijekom akrobatskih letova:

- (a) pojedinosti iz popunjenog ATS plana leta, ako je primjenjivo;
- (b) važeće i odgovarajuće 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 zrakoplovi koji presreću i zrakoplovi koji su presretani.

NCO.SPEC.ABF.110 Oprema

Na akrobatske letove ne trebaju se primjenjivati sljedeći zahtjevi za opremu:

- (a) pribor prve pomoći kako je utvrđeno u NCO.IDE.A.145 i NCO.IDE.H.145

- (b) ručni aparati za gašenje požara kako je utvrđeno u NCO.IDE.A.160 i NCO.IDE.H.180; i
- (c) predajnici za lociranje u slučajevima opasnosti (ELT) ili osobni lokacijski uređaji (PLB), kako je utvrđeno u NCO.IDE.A.170 i NCO.IDE.H.170.

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 "razina A" – za let u kojem se očekuje primjena postupaka za izvanredne ili situacije u slučaju opasnosti, kako je definirano u letačkom priručniku zrakoplova, ili u slučaju kad se letom treba provjeriti funkcioniranje rezervnog sustava ili drugih sigurnosnih uređaja;
- (b) probni let nakon održavanja "razina B" – za svaki probni let nakon održavanja koji nije probni let nakon održavanja "razine A".

NCO.SPEC.MCF.105 Operativna ograničenja

- (a) Odstupajući od NCO.GEN.105(a)(4) ovog aneksa, probni let nakon održavanja može se izvoditi zrakoplovom koji je pušten u promet sa nepotpuno provedenim održavanjem u skladu sa M.A.801(g) ili 145.A.50(e) Aneksa propisa kojim se utvrđuje kontinuirana plovidbenost zrakoplova i zrakoplovnih proizvoda, dijelova i uređaja i odobravanju organizacija i osoblja koji se bave ovim poslovima.
- (b) Odstupajući od NCO.GEN.105(a)(4) ovog aneksa, probni let nakon održavanja može se izvoditi zrakoplovom koji je pušten u promet sa nepotpuno provedenim održavanjem u skladu sa navedenim pod M.A.801(f) Aneksa I (Dio-M), 145.A.50(e) Aneksa II (Dio-145) ili sa ML.A.801(f) Aneksa V (Dio-ML) propisa kojim se utvrđuje kontinuirana plovidbenost zrakoplova i zrakoplovnih proizvoda, dijelova i uređaja i odobravanje organizacija i osoblja koji se bave ovim poslovima.

NCO.SPEC.MCF.110 Kontrolna lista i sigurnosne upute

- (a) Kontrolna lista iz 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) Ne uzimajući u obzir NCO.SPEC.125(b), stručnjak za izvršenje 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 uzima u obzir složenost zrakoplova i razinu probnog leta nakon održavanja, kako je definirano u NCO.SPEC.MCF.100.

NCO.SPEC.MCF.125 Sastav posade i osobe u zrakoplovu

- (a) Vođa zrakoplova utvrđuje potrebu za dodatnim članovima posade i/ili stručnjacima za izvršenje zadatka prije svakog planiranog probnog leta nakon održavanja, uzimajući u obzir očekivano radno opterećenje člana letačke posade ili stručnjaka zadatka i procjenu rizika.
- (b) Vođa zrakoplova ne dopušta da osobe koje nisu osobe navedene pod (a) budu u zrakoplovu tijekom probnog leta nakon održavanja "razine A".

NCO.SPEC.MCF.130 Simulirani izvanredni ili postupci u slučaju opasnosti tijekom leta

Odstupajući od NCO.SPEC.145, vođa zrakoplova može simulirati situacije koje zahtijevaju primjenu izvanrednih ili postupaka u slučaju opasnosti dok je stručnjak za izvršenje zadatka u zrakoplovu ako se simulacijom ispunjava svrha leta i ako je utvrđena u kontrolnoj listi iz NCO.SPEC.MCF.110 ili u operativnim postupcima.

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 zbog toga se prije leta moraju dogovoriti odgovarajuće mjere ublažavanja kako bi se rizici za sigurnost leta sveli na najmanju mjeru.

ANEKS VIII

SPECIJALIZIRANE OPERACIJE (DIO-SPO)

SPO.GEN.005 Područje primjene

- (a) Ovaj aneks primjenjuje se na sve specijalizirane operacije u kojima se zrakoplov koristi za specijalizirane aktivnosti poput poljoprivrede, građevinarstva, fotografiranje, geodeziju, osmatranje i patroliranje, reklamiranje iz zraka ili probnih letova nakon održavanja.
- (b) Ne uzimajući u obzir navedeno pod (a), nekomercijalne specijalizirane operacije zrakoplovima, koji nisu kompleksni zrakoplovi na motorni pogon, u skladu su sa Aneksom VII (Dio-NCO).
- (c) Ne uzimajući u obzir navedeno pod (a), sljedeće operacije zrakoplovima, koji nisu kompleksni zrakoplovi na motorni pogon, mogu se provoditi u skladu sa Aneksom VII (Dio-NCO):
 - (1) letačka natjecanja ili letačke priredbe, uz uvjet da je naknada ili druga vrijedna nagrada data za takve letove ograničena na pokrivanje izravnih troškova i doprinos proporcionalan godišnjim troškovima, kao i da nagrade nisu veće vrijednosti od one koju je utvrdio nadležni organ;
 - (2) izbacivanje padobranaca, vuča jedrilice ili akrobatski letovi, koje vrši organizacija za obuku koja svoje sjedište ima u jednoj od država članica i odobrena je u skladu sa propisom kojim se utvrđuju tehnički zahtjevi i upravni postupci u vezi sa letačkim osobljem u civilnom zrakoplovstvu, ili organizacija osnovana s ciljem unapređenja letačkog sporta ili rekreativnog letenja, uz uvjet da organizacija zrakoplovom upravlja na temelju vlasništva ili najma bez posade, da let ne stvara dobit koja se dijeli izvan organizacije, te da, kada su god uključene osobe koje nisu članovi te organizacije, takav let predstavlja tek sporednu aktivnost te organizacije.

PODDIO A

OPĆI ZAHITJEVI

SPO.GEN.100 Nadležni organ

Nadležni organ je organ koji imenuje država članica u kojoj operator ima glavno sjedište, tu je osnovan ili ima prebivalište/boravište.

SPO.GEN.101 Načini uskladjivanja

Alternativni načini uskladjivanja u odnosu na one koje je donijela Agencija može koristiti operator kako bi uspostavio usklađenost sa ovim pravilnikom i drugim propisima kojima se regulira ova oblast.

SPO.GEN.105 Odgovornosti posade

- (a) Član posade odgovoran je za ispravno obavljanje svojih dužnosti. Dužnosti posade utvrđene su u standardnim operativnim postupcima (SOP) i, kada je primjenjivo, u operativnom priručniku.
- (b) Tijekom kritičnih faza leta ili kada god to vođa zrakoplova u interesu sigurnosti smatra neophodnim, član posade veže se na svom dodijeljenom sjedalu, osim ako u standardnim operativnim postupcima nije određeno drugačije.
- (c) Tijekom leta članovi letačke posade imaju svoj sigurnosni pojas pričvršćen dok se nalaze na svom mjestu.
- (d) Tijekom leta najmanje jedan kvalificirani član letačke posade u svakom trenutku nalazi se za komandama zrakoplova.
- (e) Član posade ne obavlja zadatke u zrakoplovu:
 - (1) ako zna ili sumnja da pati od zamora, kao što je navedeno pod 7.5 Aneksa IX ovog pravilnika ili se na drugi način osjeća nesposobnim za izvršavanje svojih dužnosti; ili
 - (2) kada je pod djelovanjem psihoaktivnih materija ili alkohola ili zbog bilo kog drugog razloga kao što je navedeno pod 7.6 Aneksa IX ovog pravilnika.
- (f) Član posade koji obavlja dužnosti za više od jednog operatora:
 - (1) vodi vlastitu evidenciju o vremenu provedenom na letu i na dužnosti, te o periodima odmora, kako je navedeno u Aneksu III (Dio-ORO), Poddijelu FTL ovog pravilnika, ako je primjenjivo; i
 - (2) svakom operatoru dostavlja podatke potrebne za planiranje aktivnosti u skladu sa primjenjivim zahtjevima ograničenja vremena provedenog na letu.
- (g) Član posade vodi zrakoplova prijavljuje:
 - (1) svaku grešku, otkaz, kvar i oštećenje za koje smatra da mogu utjecati na plovidbenost ili sigurnu operaciju zrakoplovom, uključujući sustave u slučaju opasnosti; i
 - (2) svaki incident koji je ugrozio ili bi mogao da ugrozi sigurnost operacije.

SPO.GEN.106 Odgovornosti stručnjaka za izvršenje zadatka

- (a) Stručnjak za izvršenje zadatka odgovoran je za ispravno obavljanje svojih zadataka. Dužnosti stručnjaka za izvršenje zadatka utvrđene su u standardnim operativnim postupcima.
- (b) Tijekom kritičnih faza leta ili kada to god vođa zrakoplova u interesu sigurnosti smatra neophodnim, stručnjak za izvršenje zadatka se veže na svom dodijeljenom sjedalu osim ako u standardnim operativnim postupcima nije određeno drugačije.
- (c) Stručnjak za izvršenje zadatka osigurava da je vezan tijekom izvršavanja specijaliziranih zadataka dok su vanjska vrata otvorena ili uklonjena.
- (d) Stručnjak za izvršenje zadatka glavnom pilotu prijavljuje:
 - (1) svaku grešku, otkaz, kvar i oštećenje za koje smatra da mogu utjecati na plovidbenost ili sigurnu operaciju zrakoplovom, uključujući sustave u slučaju opasnosti; i
 - (2) svaki incident koji je ugrozio ili bi mogao da ugrozi sigurnost operacije.

SPO.GEN.107 Odgovornosti i ovlaštenja vođe zrakoplova

- (a) Vođa zrakoplova odgovoran je za:
 - (1) sigurnost zrakoplova i svih članova posade, stručnjaka za izvršenje zadataka i tereta u zrakoplovu tijekom operacija zrakoplova;
 - (2) početak, nastavak, kraj ili preusmjeravanje leta u interesu sigurnosti;

- (3) osiguravanje da se poštuju svi operativni postupci i kontrolne liste, u skladu sa odgovarajućim priručnikom;
- (4) započinjanje leta samo ako je uvjeren da su ispunjena sva sljedeća operativna ograničenja navedena pod 2. (c) Aneksa IX ovog pravilnika:
 - (i) zrakoplov je plovidben;
 - (ii) zrakoplov je propisno registriran;
 - (iii) instrumenti i oprema potrebni za izvođenje odgovarajućeg leta ugrađeni su u zrakoplov i rade, osim ako lista minimalne opreme (MEL) ili istovjetan dokument, ako je primjenjivo, dozvoljava operaciju s opremom koja ne radi, kako se zahtijeva u SPO.IDE.A.105 ili SPO.IDE.H.105.
 - (iv) masa zrakoplova i centar gravitacije takvi su da omogućavaju izvođenje leta u okviru ograničenja iz dokumentacije o plovidbenosti;
 - (v) sva oprema i prtljag pravilno su ukrcani i zaštićeni; i
 - (vi) operativna ograničenja za zrakoplov iz priručnika o letanju zrakoplova (AFM) neće biti prekoračena za vrijeme leta;
 - (vii) svaka baza navigacijskih podataka koja je zahtijevana za PBN je odgovarajuća i važeća;
- (5) ne započinjanje leta ako nije sposoban on, ili bilo koji drugi član posade ili stručnjak za izvršenje zadatka, da vrši dužnosti zbog, na primjer, ozljeda, bolesti, zamora ili posljedica djelovanja psihoaktivnih materija;
- (6) da ne nastavi let dalje od najbližeg aerodroma ili operativne površine sa pogodnim vremenskim uvjetima ako je, njegova ili bilo kog drugog člana posade ili stručnjaka za izvršenje zadatka, sposobnost za vršenje dužnosti bitno smanjena zbog zamora, bolesti ili manjka kisika;
- (7) odlučivanje o prihvatanju zrakoplova s kvarovima u skladu sa listom odstupanja od konfiguracije (CDL) ili listom minimalne opreme (MEL), kada je primjenjivo;
- (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
- (9) osiguravanje da:
 - (i) uređaji za snimanje podataka tijekom leta nisu onesposobljeni ili isključeni;
 - (ii) u slučaju događaja, izuzev nesreće ili ozbiljnog incidenta za koje se zahtijeva podnošenje izvješća u skladu sa ORO.GEN.160(a), zapisi sa uređaja za snimanje podataka u letu ne smiju biti namjerno obrisani;
 - (iii) u slučaju nesreće ili nezgode, ili ako se čuvanje zapisa sa uređaja za snimanje podataka u letu zahtijeva od strane nadležnog istražnog organa:
 - (A) zapisi sa uređaja za snimanje podataka u letu ne smiju se namjerno izbrisati;
 - (B) da se uređaj za snimanje podataka u letu deaktivira odmah nakon završetka leta; i
 - (C) da se prije napuštanja pilotske kabine poduzmu mjere predostrožnosti kako bi se sačuvali zapisi sa uređaja za snimanje podataka u letu.
- (b) Vođa zrakoplova ima ovlaštenje da odbije prevoženje ili iskrcanja bilo koju osobu ili teret koji mogu predstavljati potencijalnu opasnost za sigurnost zrakoplova ili osoba koje se u njemu nalaze.

- (c) Vođa zrakoplova, što je prije moguće, odgovarajućoj jedinici za usluge u zračnom prometu (ATS) prijavljuje bilo kakve nastale opasne vremenske uvjete ili uvjete letenja koji mogu utjecati na sigurnost drugog zrakoplova.
- (d) Ne uzimajući u obzir odredbe iz (a)(6), pri operaciji s višečlanom posadom vođa zrakoplova može nastaviti let preko najbližeg aerodroma sa pogodnim vremenskim uvjetima ako su uspostavljeni adekvatni postupci koji smanjuju rizik.
- (e) Vođa zrakoplova, u slučajevima opasnosti koji zahtijevaju donošenje odluke i postupanje bez odlaganja, poduzima sve radnje koje smatra neophodnim u skladu sa navedenim pod 7.3 Aneksa IX ovog pravilnika. U takvim slučajevima može, u interesu sigurnosti, odstupiti od pravila, operativnih postupaka i metoda.
- (f) Vođa zrakoplova nadležnom organu šalje, bez odlaganja, izvješće o nezakonitom ometanju i obavještava određeni lokalni nadležni organ.
- (g) Vođa zrakoplova obavještava najbliži odgovarajući nadležni organ najbržim dostupnim sredstvima o svim nesrećama u kojim je zrakoplov učestvovao, koje su za posljedicu imale ozbiljnu ozljedu ili smrt bilo koje osobe ili znatno oštećenje zrakoplova ili imovine.

SPO.GEN.110 Usklađenost sa zakonima, propisima i postupcima

Vođa zrakoplova, članovi posade i stručnjaci za izvršenje zadataka poštuju zakone, propise i postupke država u kojim se operacije izvode.

SPO.GEN.115 Zajednički jezik

Operator osigurava da svi članovi posade i stručnjaci za izvršenje zadataka mogu razgovarati na zajedničkom jeziku.

SPO.GEN.119 Voženje/ruvanje zrakoplova po zemlji

Operator utvrđuje postupke za voženje/ruvanje zrakoplova kako bi se osigurala sigurne operacije i kako bi se unaprijedila sigurnost na poletno-sletnoj stazi.

SPO.GEN.120 Voženje/ruvanje aviona po zemlji

Operator osigurava da se voženje/ruvanje aviona na operativnoj površini aerodroma vrši samo ako je osoba za komandom:

- (a) odgovarajuće osposobljen pilot; ili
- (b) imenovana od strane operatora, i:
 - (1) obučena za voženje aviona;
 - (2) obučena za korištenje radio-telefona, ako se zahtijeva radio-komunikacija;
 - (3) primila upute u vezi sa 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 aviona na aerodromu.

SPO.GEN.125 Uporaba rotora

Rotor helikoptera uključen je za potrebu letenja samo ako je za komandom osposobljen pilot.

SPO.GEN.130 Prenosivi elektronički uređaji

Operator ne dopušta ni jednoj osobi u zrakoplovu uporabu prijenosnog elektroničkog uređaja (PED) koji bi mogao štetno utjecati na rad zrakoplovnih sustava i opreme.

SPO.GEN.131 Uporaba elektroničkog uređaja letačke posade (EFB)

- (a) Kada se EFB koristi u zrakoplovu, operator osigurava da on nema štetan utjecaj na sustave ili opremu zrakoplova ili sposobnost člana letačke posade da upravlja zrakoplovom.

- (b) Prije korištenja aplikacije EFB tipa B operator:
 - (1) provodi procjenu rizika u pogledu uporabe uređaja EFB na kojem se nalazi aplikacija, i aplikacije EFB i njenih pripadajućih funkcija, te utvrđuje povezane rizike i osigurava odgovarajuće ublažavanje tih rizika; procjena rizika odnosi se na rizike povezane sa sučeljem čovjeka i stroja, predmetnog uređaja EFB i aplikacije EFB; i
 - (2) uspostavlja administrativni sustav EFB, uključujući postupke i zahtjeve za obuke za administraciju i korištenje uređaja EFB i aplikacije EFB.

SPO.GEN.135 Podaci o opremi u slučaju opasnosti i preživljavanje u zrakoplovu

Operator u svakom trenutku ima na raspolaganju liste sa podacima o opremi za slučajevne opasnosti i preživljavanje koje se nalaze u zrakoplovu za hitno obavještavanje spasilačko-kordinacijskog centra.

SPO.GEN.140 Dokumenti, priručnici i informacije koji se nalaze u zrakoplovu

- (a) Na svakom letu u zrakoplovu nalaze se originali ili preslike sljedećih dokumenata, priručnika i informacija, osim ako nije navedeno drugačije:
 - (1) AFM ili istovjetan dokument/i;
 - (2) original uvjerenje o registraciji zrakoplova;
 - (3) original uvjerenje o plovidbenosti (CofA);
 - (4) uvjerenje o zaštiti od buke;
 - (5) izjava navedena u Aneksu III (Dio-ORO), ORO.DEC.100 ovog pravilnika;
 - (6) spisak posebnih odobrenja, ako je primjenjivo;
 - (7) dozvola za radio-stanicu u zrakoplovu, ako je primjenjivo;
 - (8) polica(e) o osiguranju od odgovornosti prema trećim osobama;
 - (9) dnevnik putovanja ili istovjetan dokument za zrakoplov;
 - (10) tehnička knjiga zrakoplova u skladu sa Pravilnikom o kontinuiranoj plovidbenosti zrakoplova i zrakoplovnih proizvoda, dijelova i uređaja i o odobravanju organizacija i osoblja koji se bave ovim poslovima;
 - (11) podaci iz popunjenog ATS plana leta, ako je primjenjivo;
 - (12) važeće i odgovarajuće zrakoplovne karte za rutu predloženog leta i za sve rute na kojima se može očekivati da bi se let mogao preusmjeriti;
 - (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, a koji su lako dostupni članovima posade;
 - (16) lista minimalne opreme (MEL) ili lista odstupanja od konfiguracije (CDL)
 - (17) odgovarajuća zrakoplovna obavještenja (NOTAM) i dokumentacija koju dostavlja usluga zrakoplovnog informiranja u zračnoj plovidbi (AIS);
 - (18) odgovarajuće meteorološke informacije;
 - (19) spiskovi tereta/ili putnika, ako je primjenjivo;
 - (20) bilo koja druga dokumentacija koja može biti važna za let ili koju zahtijevaju države preko kojih se obavlja let;
- (b) Ne uzimajući u obzir navedeno pod (a)(2) do (a)(14), (a)(17), (a)(18) i (a)(19) mogu se zadržati na aerodromu ili operativnoj površini kod letova koji:

- (1) su predviđeni za polijetanje i slijetanje na istom aerodromu ili operativnoj površini; ili
- (2) ostaju na udaljenosti ili području koje je odredio nadležni organ, u skladu sa ARO.OPS.210.
- (d) U slučaju gubitka ili krađe dokumenata, koji su navedeni pod (a)(2) do (a)(8), operacija se može nastaviti dok zrakoplov ne stigne na svoje odredište ili na mjesto gdje se može nabaviti zamjenski dokument.
- (e) Operator u razumnom roku, od kada je nadležni organ zatražio da to učini, predočava dokumentaciju koja se mora držati u zrakoplovu.

SPO.GEN.145 Postupanje sa zapisima sa uređaja za snimanje podataka u letu – čuvanje, izrada i korištenje

- (a) Nakon nesreće, ozbiljnog incidenta ili događaja koje je utvrdila nadležna vlast za istrage, operator zrakoplova čuva originalne snimljene podatke iz uređaja za snimanje leta 60 dana, ili dok nadležna vlast za istrage ne naloži drugačije.
- (b) Operator provodi operativne provjere i procjenu tih zapisa kako bi osigurao stalnu ispravnost uređaja za snimanje podataka u letu koji se moraju imati na letu.
- (c) Operator osigurava čuvanje zapisa parametara leta i komunikacijskih poruka sa veze za prijenos podataka za koje je propisano da se snima 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 sadrži podatke neophodne za konvertiranje neobrađenih podataka o letu u parametre izražene u tehničkim jedinicama.
- (e) Operator stavlja na raspolaganje sve sačuvane zapise uređaja za snimanje podataka o letu, ako je tako odredio nadležni organ.
- (f) Ne dovodeći u pitanje propis kojim se uređuje istraživanje nesreća i ozbiljnih incidenata zrakoplova u civilnom zrakoplovstvu niti propis kojim se uređuje zaštita osobnih podataka u Bosni i Hercegovini, osim za osiguranje ispravnosti uređaja za snimanje zvuka:
 - (1) zvučni zapisi iz uređaja za snimanje leta ne smiju se otkriti ili koristiti ukoliko nisu ispunjeni svi sljedeći uvjeti:
 - (i) postupak za postupanje sa tim zvučnim zapisima i njihovim transkriptima je propisan,
 - (ii) uz prethodnu saglasnost svih članova posade i osoblja za održavanje na koje se zapis odnosi;
 - (iii) takvi zvučni zapisi koriste se samo za održavanje ili za unapređenje sigurnosti letenja.
 - (1a) Kada operator sa ciljem osiguranja ispravnosti uređaja za snimanje leta pregleda zvučne zapise s tog uređaja, dužan je štiti privatnost tih zvučnih zapisa i osigurati da se ne objavljuju niti koriste ni za šta drugo osim za osiguravanje ispravnosti uređaja za snimanje leta.
 - (2) Ni parametri leta ni komunikacijske poruke sa veze za prijenos podataka snimljene uređajem za snimanje podataka u letu ne smiju se koristiti u druge svrhe osim za istraživanje nesreće ili incidenta koji su predmet obveznog izvješćivanja, osim ako takvi zapisi ispunjavaju neki od sljedećih uvjeta:
 - (i) operator ih upotrebljava isključivo u svrhu plovidbenosti ili održavanja;
 - (ii) zapisi se upotrebljavaju anonimno;
 - (iii) objavljeni su u skladu sa sigurnosnim postupcima.
 - (3) Osim za osiguravanje ispravnosti uređaja za snimanje leta, slike pilotske kabine snimljene tim uređajem

smiju se otkriti i koristiti samo ako su ispunjeni svi sljedeći uvjeti:

- (i) postupak za postupanje sa tim zvučnim zapisima je propisan;
- (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 unapređenje sigurnosti letenja;
- (3a) Kada se snimanje leta pregledaju radi osiguranja ispravnosti tog uređaja;
 - (i) takve slike se ne otkrivaju niti koriste u druge svrhe osim za osiguranje ispravnosti uređaja za snimanje leta;
 - (ii) ako je vjerojatno da će dijelovi tijela članova posade biti vidljivi na slikama, operator osigurava privatnost tih slika.

SPO.GEN.150 Prijevoz opasne robe

- (a) Prijevoz opasne robe zrakom provodi se u skladu sa Aneksom 18 Čikaške konvencije kako je zadnje izmijenjena i proširena Tehničkim uputama za siguran zračni prijevoz opasne robe (dokument ICAO 9284-AN/905), uključujući dopune i dodatke ili ispravke.
- (b) Opasnu robu prevozi operator odobren u skladu sa Aneksom V (Dio-SPA), Poddijelom G ovog pravilnika, osim ako:
 - (1) nije predmet Tehničkih uputa u skladu sa Dijelom 1 tih uputa;
 - (2) ga prevoze stručnjaci za izvršenje zadataka ili članovi posade ili je u prtljagu odvojen od vlasnika, u skladu sa Dijelom 8 Tehničkih uputa;
 - (3) je potreban u zrakoplovu za specijalizirane svrhe u skladu sa Tehničkim uputama;
 - (4) se koristi radi olakšavanja sigurnosti leta kada je njegovo nošenje u zrakoplovu razumno, kako bi se osigurala njegova pravovremena dostupnost za operativne svrhe, neovisno od toga da li je takve predmete ili materije potrebno nositi ili su namijenjene za uporabu u vezi sa nekim određenim letom.
- (c) Operator uspostavlja postupke kako bi osigurao da su poduzete sve razumne mjere za sprečavanje nenamjernog unošenja opasne robe u zrakoplov.
- (d) Operator osoblju pruža potrebne informacije koje omogućavaju da osoblje izvršava svoje obveze kako to zahtijevaju Tehničke upute.
- (e) Operator u skladu sa Tehničkim uputama bez odlaganja obavještava nadležni organ i odgovarajući nadležni organ države događaja u slučaju:
 - (1) incidenata i nesreća koji uključuju opasnu robu;
 - (2) pronalaska opasne robe koju prenose stručnjaci za izvršenje zadataka ili posada, ili koji se nalazi u njihovom prtljagu, kada to nije u skladu sa Dijelom 8 Tehničkih uputa.
- (f) Operator osigurava da stručnjaci za izvršenje zadatka dobiju informacije o opasnoj robi.
- (g) Operator osigurava da se u skladu sa Tehničkim uputama na mjestima za prihvatanje tereta nalaze obavještenja sa informacijama o prijevozu opasne robe.

SPO.GEN.155 Otpuštanje opasne robe

Operator pri otpuštanju opasne robe ne upravlja zrakoplovom iznad naseljenih mjesta, gradova ili naselja ili iznad skupine ljudi na otvorenom.

SPO.GEN.160 Prijevoz i uporaba oružja

- (a) Operator osigurava da je pri prijevozu oružja radi specijaliziranog zadatka ono osigurano kada se ne koristi.

- (b) Stručnjak za izvršenje zadatka koji koristi oružje poduzima sve potrebne mjere sprečavanja dovođenja u opasnost osoba u zrakoplovu ili na tlu.

SPO.GEN.165 Pristup pilotskoj kabini

Vođa zrakoplova donosi konačnu odluku o pristupu pilotskoj kabini i osigurava da:

- (a) pristup pilotskoj kabini ne izaziva odvratanje pažnje ili ometanje u obavljanju leta; i
(b) su sve osobe koja se prevoze u pilotskoj kabini upoznata s relevantnim sigurnosnim postupcima.

PODDIO B

OPERATIVNI POSTUPCI

SPO.OP.100 Uporaba aerodroma i operativnih površina

Operator upotrebljava samo aerodrome i operativne površine koji su odgovarajući za predmetni tip zrakoplova i vrsti operacije.

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, koje uzimaju u obzir postupke koje je utvrdila država aerodroma ili država zračnog prostora, ako je primjenjivo.

SPO.OP.105 Specifikacija izoliranih aerodroma – avioni

Prilikom odabira alternativnih aerodroma i politika planiranja goriva/energije i ponovnog planiranja goriva/energije tijekom leta, operator ne smatra da je aerodrom izoliran, osim ako je vrijeme letenja do najbližeg alternativnog određivanja aerodroma sa prihvatljivim vremenskim uvjetima:

- (a) duže od 60 minuta za avione sa klipnim motorima; ili
(b) duže od 90 minuta za avione sa turbinskim motorima.

SPO.OP.110 Operativni minimumi aerodroma - avioni i helikopteri

- (a) Operator određuje operativne minimume aerodroma za svaki polazni, određeni ili alternativni aerodrom koji planira koristiti kako bi se osiguralo odvajanje zrakoplova od terena i prepreka i kako bi se smanjio rizik od gubitka vizualnih referenci tijekom vizualnog segmenta leta operacija instrumentalnog prilaza.
(b) Metodom koja se koristi za utvrđivanje operativnih minimuma aerodroma uzimaju se u obzir svi sljedeći elementi:
- (1) tip, performanse i karakteristike upravljanja zrakoplovom;
 - (2) dostupna oprema u zrakoplovu u svrhu navigacije, dobijanja vizualnih referenci i/ili kontrole putanje leta tijekom polijetanja, prilaza, slijetanja i neuspjelog prilaza;
 - (3) svi uvjeti ili ograničenja navedeni u letačkom priručniku zrakoplova (AFM);
 - (4) dimenzije i karakteristike poletno-sletne staze/područja završnog prilaza i polijetanja (FATO) koji bi se mogli odabrati za uporabu;
 - (5) adekvatnost i performanse vizualnih ili nevizualnih sredstava za navođenje i infrastrukture;
 - (6) apsolutnu visinu/visinu nadvisivanja prepreka (OCA/H) za postupke instrumentalnog prilaza;
 - (7) prepreke u područjima započetog penjanja i potrebne margine nadvisivanja prepreka;
 - (8) sve nestandardne karakteristike aerodroma, postupaka instrumentalnog prilaza ili lokalne životne sredine;
 - (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 u uvjetima smanjene vidljivosti (LVO) ili operacije sa operativnim odobrenjima; i
 - (14) relevantno operativno iskustvo operatora.
- (c) Operator navodi metodu utvrđivanja operativnih minimuma aerodroma u operativnom priručniku.

SPO.OP.112 Operativni minimumi aerodroma – operacije kruženja avionima

- (a) Minimalna visina spuštanja (MDH) za operacije kružnog prilaza avionima nije manja od najveće od navedenih vrijednosti:
- (1) objavljene relativne visine leta prepreka (OCH) za kruženje za kategoriju aviona;
 - (2) najmanja visina kruženja iz Tablice 1; ili
 - (3) visine odluke (DH)/MDH prethodnog IAP.
- (b) Minimalna vidljivost za operacije kružnog prilaza avionima veća je od navedenih vrijednosti:
- (1) vidljivosti 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
Minimalna meteorološka vidljivost VIS (m)	1 500	1 600	2 400	3 600

SPO.OP.113 Operativni minimumi aerodroma - operacije kruženja helikopterima na kopnu

MDH za operacije kruženja helikopterima na kopnu nije niži od 250 ft, a meteorološka vidljivost nije niža od 800 m.

SPO.OP.115 Postupci za odlazak i prilaz - avioni i helikopteri

- (a) Vođa zrakoplova koristi postupke za odlazak i prilaz koje je utvrdila država u kojoj se aerodrom nalazi ako su takvi postupci objavljeni za predviđenu poletno-sletnu stazu ili završni prilaz i područje za polijetanje (FATO).
(b) Vođa zrakoplova može odstupati od objavljene odlazne rute, dolazne rute ili postupka prilaza:
- (1) pod uvjetom da se mogu uzeti u obzir kriteriji za nadvisivanje prepreka, da se u cjelosti vodi računa o operativnim uvjetima i da se poštuju sva odobrenja kontrole zračnog prometa (ATC); ili
 - (2) samo ako ga jedinica ATC usmjerava preko radara.
- (c) U slučaju operacija sa kompleksnim zrakoplovom na motorni pogon, segment završnog prilaza izvodi se vizualno u skladu sa objavljenim postupcima za prilaz.

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 ili drugom dokumentu koji je odobrilo tijelo za certifikaciju u okviru procjene plovidbenosti ili se temelje na takvom odobrenju i
(b) da se zrakoplovom upravlja u skladu sa relevantnim navigacijskim specifikacijama i ograničenjima iz AFM ili drugog prethodno navedenog dokumenta.

SPO.OP.120 Postupci za smanjenje buke

Vođa zrakoplova uzima u obzir objavljene postupke za smanjenje buke da se smanji utjecaj buke zrakoplova, te istodobno omogućava da sigurnost letenja ima prednost nad smanjenjem buke.

SPO.OP.125 Minimalna visina nadvisivanja prepreka — letovi IFR

- (a) Operator navodi metodu za utvrđivanje minimalnih visina letenja za sve segmente rute na kojoj se leti koje osiguravaju propisano nadvisivanje terena prema pravilima IFR.
- (b) Vođa zrakoplova utvrđuje minimalne visine leta za svaki let koji se temelji na ovoj metodi. Minimalne visine nisu niže od onih koje je objavila država preko koje se leti.

SPO.OP.130 Plan za gorivo/energiju – avioni i helikopteri

- (a) Operator uspostavlja, provodi i održava plan za gorivo/energiju koji sadrži:
 - (1) politike planiranja goriva/energije i ponovnog planiranja goriva/energije tijekom leta; i
 - (2) politike upravljanja gorivom/energijom tijekom leta.
- (b) Plan za gorivo/energiju:
 - (1) je odgovarajući vrstama obavljenih operacija; i
 - (2) odgovara sposobnostima operatora da podrži njegovo provođenje.

SPO.OP.131 Plan za gorivo/energiju – politika planiranja goriva/energije i ponovnog planiranja goriva/energije tijekom leta – avioni i helikopteri

- (a) Kao dio plana 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 završio planirani let i omogućila odstupanja od planirane operacije.
- (b) Operator osigurava da se planiranje goriva/energije za letove temelji najmanje na sljedećim elementima:
 - (1) postupcima koji su sadržani u operativnom priručniku, kao i:
 - (i) postojećim podacima specifičnim za zrakoplov, koji su dobijeni 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) efekte stavki odloženog održavanja i/ili konfiguracijskih odstupanja; i
 - (v) očekivana kašnjenja.
- (c) Za avione, operator osigurava da pretpoletni proračun iskoristivog goriva/energije koji se zahtijeva za let uključuje:
 - (1) gorivo/energiju za voženje/rulanje koje nije 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 određeni aerodrom;
 - (3) količinu goriva/energije za nepredviđene situacije koja je potrebna za kompenzaciju nepredviđenih faktora;
 - (4) gorivo/energiju za alternativno odredište:
 - (i) ako se let obavlja sa najmanje jednim alternativnim određišnim aerodromom, to je količina goriva/energije potrebna za let od

određišnog aerodroma do alternativnog određišnog aerodroma; ili

- (ii) ako se let obavlja bez alternativnog određišnog aerodroma, to je količina goriva/energije koja se mora nalaziti na određišnom aerodromu radi kompenzacije nepostojanja alternativnog određišnog 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 prinudnog slijetanja nakon potpune potrošnje goriva/energije;
 - (ii) vjerojatnost neočekivanih okolnosti u kojima konačna rezerva goriva/energije više ne može biti zaštićena;
- (6) dodatno gorivo, ako je potrebno za vrstu operacije; to je količina goriva/energije koja zrakoplovu omogućava sigurno slijetanje na alternativni aerodrom na ruti za gorivo/energiju (kritični scenario ERA za gorivo/energiju) u slučaju kvara motora ili dekompresije, ovisno od toga koje 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 izračunata u skladu sa navedenim pod (c)(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) diskreciono gorivo/energiju, ako to zahtijeva vođa zrakoplova.
- (d) Za helikoptere, operator osigurava da pretpoletni proračun 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 je količina goriva/energije koja je potrebna za neuspjeli prilaz aerodromu ili operativnoj površini predviđenog slijetanja i nakon toga za let do određenog alternativnog odredišta i prilaza i slijetanje; i
 - (3) konačnu rezervu goriva/energije koja je 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 prinudnog slijetanja nakon potpune potrošnje goriva/energije; i
 - (ii) vjerojatnoću 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) diskreciono gorivo/energiju, ako to zahtijeva vođa zrakoplova.
- (e) Ako se let mora nastaviti do određišnog aerodroma koji nije prvobitno planiran, operator osigurava dostupnost postupaka ponovnog planiranja tijekom leta za proračun potrebnog iskoristivog goriva/energije i da su postupci u skladu sa

navedenim pod (c)(2) do (7) za avione, odnosno navedenim pod (d) za helikoptere.

- (f) Vođa zrakoplova započinje polijetanje ili nastavlja let u slučaju ponovnog planiranja tijekom leta samo ako je uvjeren da zrakoplov nosi najmanje planiranu količinu iskoristivog goriva/energije i ulja potrebnu za sigurno završavanje leta.

SPO.OP.135 Davanje sigurnosnih uputa

- (a) Operator osigurava da stručnjaci za izvršenje zadataka prije polijetanja dobiju upute o:
- (1) opremi i postupcima u slučaju opasnosti;
 - (2) operativnim postupcima povezanim sa specijaliziranim zadatkom prije svakog leta ili serije letova;
- (b) Upute iz (a)(2) mogu se zamijeniti početnim i periodičnim programom obuke. U takvim slučajevima operator također utvrđuje zahtjeve u vezi sa skorašnjim iskustvom.

SPO.OP.140 Priprema leta

- (a) Prije početka leta, vođa zrakoplova svim primjerenim dostupnim sredstvima provjerava da je satelitska oprema, oprema na zemlji i/ili vodi, uključujući komunikacijske uređaje i sredstva za navigaciju, dostupna na zadatom letu i izravno potrebna za siguran rad zrakoplova, odgovarajući vrsti operacije u okviru koje se let izvodi.
- (b) Prije početka leta vođa zrakoplova upoznat je sa svim dostupnim meteorološkim podacima koji su primjereni za predviđeni let. Priprema za let izvan bliže okoline mjesta odlaska i za sve letove prema pravilima IFR uključuje:
- (1) proučavanje dostupnih aktualnih meteoroloških izvješća 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 ne navodi kao alternativni odredišni aerodrom osim ako dostupni meteorološki podaci ukazuju da, za period od jednog sata prije do jednog sata kasnije nakon predviđenog vremena dolaska, ili od stvarnog vremena polaska do jednog sata nakon predviđenog vremena dolaska, u ovisnosti koji je period manji,

- (a) za alternativni aerodrom sa dostupnim operacijama instrumentalnog prilaza sa DH manjom od 250 ft,
- (1) gornju granicu baze oblaka od najmanje 200 ft iznad DH ili MDH povezanom sa operacijom instrumentalnog prilaza; i
 - (2) vidljivost koja nije manja od veće vrijednosti od 1 500 m i 800 m iznad minimuma RVR/VIS za operaciju instrumentalnog prilaza; ili
- (b) za alternativni aerodrom sa operacijom instrumentalnog prilaza sa DH ili MDH većom od 250 ft,
- (1) gornju granicu baze oblaka od najmanje 400 ft iznad DH ili MDH povezanom sa operacijom instrumentalnog prilaza; i
 - (2) vidljivost od najmanje 3 000 m; ili
- (c) za alternativni aerodrom bez postupka instrumentalnog prilaza,
- (1) gornju granicu baze oblaka koja nije manja od većeg od 2 000 ft i minimalne sigurne visine IFR; i
 - (2) vidljivost od najmanje 5 000 m.

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

Operator odabira aerodrom kao alternativni odredišni aerodrom samo ako dostupni meteorološki podaci ukazuju da za period od jednog sata prije do jednog sata nakon predviđenog

vremena dolaska, ili od stvarnog vremena polaska do jednog sata nakon predviđenog vremena dolaska, u ovisnosti koji je period manji,

- (a) za alternativni aerodrom sa IAP:
- (1) gornju granicu baze oblaka od najmanje 200 ft iznad DH ili MDH povezanog sa IAP; i
 - (2) vidljivost od najmanje 1 500 m dnevno ili 3 000 m noću; ili
- (b) za alternativni aerodrom bez IAP:
- (1) gornju granicu baze oblaka od najmanje 2 000 ft ili najmanju bezbjednu visinu IFR – u ovisnosti od toga koje je veće; i
 - (2) vidljivost od najmanje 1 500 m dnevno ili 3 000 m noću.

SPO.OP.145 Alternativni aerodromi za polijetanje - kompleksni avioni na motorni pogon

- (a) Za letove prema pravilima IFR, vođa zrakoplova u planiranju leta navodi najmanje jedan alternativni aerodrom sa pogodnim vremenskim uvjetima 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 drugih razloga.
- (b) Alternativni aerodrom za polijetanje udaljen je od aerodroma odlaska najviše:
- (1) za avione sa dva motora: najviše jedan sat letenja pri brzini krstarenja sa jednim motorom u standardnim uvjetima bez vjetra; i
 - (2) za avione sa tri ili više motora: najviše dva sata letenja pri brzini krstarenja sa jednim neispravnim motorom (OEI) u skladu sa priručnikom o letenju zrakoplova pri standardnim uvjetima bez vjetra.
- (c) Za aerodrom koji se izabere kao alternativni aerodrom za polijetanje dostupnim informacijama ukazuje se da će pri predviđenom vremenu uporabe uvjeti za tu operaciju biti na razini ili iznad operativnih minimuma aerodroma.

SPO.OP.150 Alternativni odredišni aerodromi - avioni

Za letove prema pravilima IFR, vođa zrakoplova u planiranju leta navodi najmanje jedan alternativni odredišni aerodrom sa pogodnim vremenskim uvjetima, osim ako:

- (a) dostupni meteorološki podaci ukazuju da za period 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 kraći period, prilaz i slijetanje mogu se izvesti u vizualnim meteorološkim uvjetima (VMC); ili
- (b) mjesto predviđenog slijetanja označeno je kao izolirani aerodrom, i:
- (1) za aerodrom predviđen za slijetanje propisan je postupak instrumentalnog prilaza, i,
 - (2) dostupni meteorološki podaci ukazuju da će u periodu od dva sata prije do dva sata nakon predviđenog vremena dolaska, ili od trenutka stvarnog odlaska do dva sata nakon procijenjenog trenutka dolaska, u ovisnosti koji period je manji, prevladavati sljedeći meteorološki uvjeti:
 - (i) baza oblaka najmanje 300 m (1 000 stopa) iznad minimuma za postupak instrumentalnog prilaza; i
 - (ii) vidljivost najmanje 5,5 km ili 4 km veća od minimuma za postupak.

SPO.OP.151 Alternativni odredišni aerodromi - helikopteri

Za letove prema pravilima IFR, vođa zrakoplova u planiranju leta navodi najmanje jedan alternativni odredišni aerodrom sa pogodnim vremenskim uvjetima, osim ako:

- (a) za aerodrom predviđen za slijetanje propisan je postupak instrumentalnog prilaza i aktuelni dostupni meteorološki podaci ukazuju da će u periodu 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 kraći period, vladati sljedeći meteorološki uvjeti:
 - (1) baza oblaka najmanje 120 m (400 ft) iznad minimuma za postupak instrumentalnog prilaza; 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 prilaza;
 - (2) dostupni meteorološki podaci ukazuju da će u periodu 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 prilaza;
 - (ii) vidljivost najmanje 1 500 m veća od minimuma za postupak.

SPO.OP.152 Odredišni aerodrom – postupak instrumentalnog prilaza

Vođa zrakoplova osigurava da su odgovarajući načini dostupni za navigaciju i slijetanje na odredišni aerodrom ili na bilo koji alternativni aerodrom u slučaju gubitka mogućnosti za namjeravane operacije prilaza i slijetanja.

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.
- (b) Za sve druge vrste goriva/energije poduzimaju se neophodne mjere opreza, a u zrakoplovu mora biti odgovarajuće osposobljeno osoblje koje je spremno za započinjanje i izvođenje evakuacije zrakoplova najpraktičnijim i najbržim dostupnim sredstvima.

SPO.OP.157 Punjenje gorivom dok se motori i/ili rotori okreću – helikopteri

- (a) Punjenje gorivom dok se motori i/ili rotori okreću izvodi se samo:
 - (1) ako se stručnjaci za izvršenje 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) sa 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 sa punjenjem gorivom dok se motori i/ili rotori okreću.
- (c) Operator uspostavlja odgovarajuće postupke kojih se treba pridržavati sve uključeno osoblje, kao što su članovi posade, stručnjaci za izvršenje zadatka i osoblje za zemaljske operacije.
- (d) Operator osigurava odgovarajuću osposobljenost svojih članova posade, osoblja za zemaljske operacije i svih stručnjaka za izvršenje zadatka uključenih u postupke.

- (e) Operator osigurava da su postupci punjenja helikoptera dok se motori i/ili rotori okreću navedeni u operativnom priručniku.

SPO.OP.160 Uporaba slušalica

Svi članovi letačke posade koji su na dužnosti u pilotskoj kabini, nose slušalice s mikrofonom ili odgovarajući uređaj i koriste ih kao osnovni uređaj za komunikaciju sa uslugama u zračnom prometu (ATS), drugim članovima posade i stručnjacima za izvršenje zadataka.

SPO.OP.165 Pušenje

Vođa zrakoplova ne dopušta pušenje u zrakoplovu niti za vrijeme punjenja ili pražnjenja zrakoplova gorivom.

SPO.OP.170 Meteorološki uvjeti

- (a) Vođa zrakoplova započinje ili nastavlja let prema pravilima VFR samo ako najnoviji dostupni meteorološki podaci ukazuju da će vremenski uvjeti tijekom rute i na predviđenom odredištu u predviđenom vremenu uporabe biti na razini ili iznad primjenjivih operativnih minimuma za letove prema pravilima VFR.
- (b) Vođa zrakoplova započinje ili nastavlja let prema pravilima IFR prema aerodromu planiranog odredišta ako najnoviji dostupni meteorološki podaci ukazuju da su vremenski uvjeti na odredištu u predviđeno vrijeme dolaska ili najmanje na jednom alternativnom odredišnom aerodromu, na razini ili iznad primjenjivih operativnih minimuma.
- (c) Ako let sadrži segmente VFR i IFR, primjenjuju se meteorološki podaci iz (a) i (b) u mjeri u kojoj je to odgovarajuće.

SPO.OP.175 Led i drugi kontaminanti - postupci na zemlji

- (a) Vođa zrakoplova započinje polijetanje samo ako je zrakoplov čist od bilo kakvih naslaga koje mogu štetno djelovati na izvođenje ili mogućnost kontroliranja zrakoplova, osim ako je dozvoljeno u priručniku o letenju zrakoplova.
- (b) U slučaju operacija kompleksnim zrakoplovima na motorni pogon, operator utvrđuje postupke koji se primjenjuju na zemlji za odleđivanje ili sprečavanje zaledivanja zrakoplova i pregled zrakoplova ako je to neophodno za siguran rad zrakoplova.

SPO.OP.176 Led i drugi kontaminanti - postupci tijekom leta

- (a) Vođa zrakoplova započinje let ili namjerno leti u očekivanim ili stvarnim uvjetima zaledivanja samo ako je zrakoplov certificiran i opremljen za takve uvjete kako je navedeno pod 2.(e) Aneksa IX ovog pravilnika.
- (b) Ako zaledivanje premaši intenzivnost zaledivanja za koje je zrakoplov certificiran ili ako zrakoplov koji nije certificiran za let u poznatim uvjetima zaledivanja naleti na zaledivanje, vođa zrakoplova bez odlaganja napušta uvjete zaledivanja mijenjanjem razine i/ili rute i, po potrebi, obavještava kontrolu zračnog prometa (ATC) o slučaju opasnosti.
- (c) U slučaju operacija kompleksnim zrakoplovima na motorni pogon, operator utvrđuje postupke za letove u očekivanim ili stvarnim uvjetima zaledivanja.

SPO.OP.180 Uvjeti za polijetanje - avioni i helikopteri

- Vođa zrakoplova, prije započinjanja polijetanja, uvjerava se:
- (a) da meteorološki uvjeti na aerodromu ili operativnoj površini i stanje poletno-sletne staze/FATO koje namjerava koristiti neće spriječiti sigurno polijetanje i odlazak; i
 - (b) da su izabrani operativni minimumi aerodroma u skladu sa svim sljedećim:
 - (1) operativna zemaljska oprema;
 - (2) operativni sustavi zrakoplova;

- (3) performanse zrakoplova;
- (4) kvalifikacije letačke posade.

SPO.OP.185 Simulirane situacije tijekom leta

Osim ako se stručnjak za izvršenje zadatka u zrakoplovu ne nalazi zbog obuke, vođa zrakoplova osigurava, kada se prevozi stručnjak za izvršenje zadatka, da ne simulira:

- (a) situacije za koje je potrebna primjena postupaka za izvanredne situacije ili u slučaju opasnosti; ili
- (b) letovi u instrumentalnim meteorološkim uvjetima (IMC).

SPO.OP.190 Plan za gorivo/energiju – politika upravljanja gorivom/energijom tijekom leta

- (a) Operator kompleksnih zrakoplova na motorni pogon utvrđuje postupke kojim osigurava da se tijekom leta obavljaju provjere goriva/energije i upravljanje gorivom/energijom.
- (b) Vođa 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) Vođa zrakoplova 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 sa manje od planirane konačne rezerve goriva/energije.
- (d) Vođa zrakoplova proglašava "hitnu situaciju sa gorivom/energijom" emitiranjem poruke "MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL" ako je iskoristivo gorivo/energija koja je izračunata kao dostupna na slijetanju na najbliži aerodrom na kojem se može izvesti sigurno slijetanje manja od planirane konačne rezerve goriva/energije.

SPO.OP.195 Uporaba dodatnog kisika

- (a) Operator osigurava da stručnjaci za izvršenje 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 odobrio nadležni organ u skladu sa standardnim operativnim postupcima (SOPs).
- (b) Bez obzira na navedeno pod (a) i osim kod operacija padobranom, kratki izleti određenog trajanja iznad 13 000 ft bez korištenja dodatnog kisika na nekompleksnim avionima i helikopterima mogu se izvoditi uz prethodno odobrenje nadležnog organa na temelju sljedećeg:
 - (1) trajanje izleta iznad 13 000 ft nije duže od 10 minuta, a ako je potreban duži period, strogo je ograničeno na vrijeme potrebno za postizanje specijaliziranog zadatka;
 - (2) let se ne izvodi iznad 16 000 ft;
 - (3) sigurnosne upute u skladu sa stavom SPO.OP.135 sadrže odgovarajuće informacije članovima posade i stručnjacima za izvršenje zadatka o učincima hipoksije;
 - (4) standardni operativni postupci za predmetnu operaciju odražavaju navedeno pod (1), (2) i (3);
 - (5) prethodno iskustvo operatora u provođenju operacija iznad 13 000 ft bez korištenja dodatnog kisika;

- (6) pojedinačno iskustvo članova posade i stručnjaka za izvršenje zadatka i njihovo psihološko prilagođavanje na visoke visine; i
- (7) visina baze na kojoj je sjedište operatora ili s koje se operacije izvode.

SPO.OP.200 Otkrivanje blizine zemlje

- (a) Kada član letačke posade ili sustav za upozorenje na blizinu zemlje primijeti nepredviđenu blizinu zemlje, pilot koji upravlja zrakoplovom odmah započinje s korektivnim radnjama radi uspostavljanja sigurnih uvjeta za let.
- (b) Sustav za upozorenje na blizinu zemlje može biti onesposobljen tijekom specijaliziranih zadataka, koji po svojoj prirodi zahtijevaju da se zrakoplovom upravlja na udaljenosti od zemlje manjoj od one koja bi pokrenula sustav za upozorenje na blizinu zemlje.

SPO.OP.205 Sustav za izbjegavanje sudara u zraku (ACAS)

- (a) Kada je ACAS ugrađen i funkcionalan, operator utvrđuje operativne postupke i programe obuka kako bi letačka posada bila odgovajuće osposobljena za izbjegavanje sudara u zraku i za korištenje ACAS II opreme.
- (b) Sustav za izbjegavanje sudara u zraku ACAS II može biti isključen tijekom specijaliziranih zadataka za koje je po prirodi operacija potrebno da se zrakoplovom upravlja na manjoj udaljenosti od drugog zrakoplova od one koja bi mogla pokrenuti sustav ACAS.

SPO.OP.210 Uvjeti za prilaz i slijetanje – avioni i helikopteri

Voda zrakoplova prije započinjanja prilaza za slijetanje uvjerava se:

- (a) da meteorološki uvjeti na aerodromu ili operativnoj površini i stanje poletno-sletne staze/FATO koje namjerava koristiti neće spriječiti siguran prilaz, 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 sustavi zrakoplova;
 - (3) performanse zrakoplova;
 - (4) kvalifikacije letačke posade.

SPO.OP.215 Zapčinjanje i nastavak prilaza

- (a) Za avione, ako je objavljena vidljivost (VIS) ili kontrola RVR za poletno-sletnu stazu koja se koristi za slijetanje manja od primjenjivih minimuma, operacija instrumentalnog prilaza ne nastavlja se:
 - (1) nakon točke na kojoj je avion 1 000 ft iznad nadmorske visine aerodroma; ili
 - (2) u završni segment prilaza (FAS) u slučaju kada je DH ili MDH veća od 1 000 ft.
- (b) Za helikoptere, ako je objavljeni RVR manji od 550 m ili kontrola RVR za poletno-sletnu stazu koja se koristi za slijetanje manja od primjenjivih minimuma, operacija instrumentalnog prilaza 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 DH ili MDH veća od 1 000 ft.
- (c) Ako nije utvrđena potrebna vizualna referenca, neuspjeli prilaz izvodi se na ili prije DA/H ili MDA/H.
- (d) Ako se potrebna vizualna referenca ne održava nakon DA/H ili MDA/H, odmah se izvršava produžavanje.
- (e) Neovisno od navedenog pod (a), u slučaju kada nema javljenog RVR i obavljani VIS je manji od primjenjivog minimuma, ali je konvertirana meteorološka vidljivost (CMV) veća od primjenjivog minimuma, instrumentalni prilaz može se nastaviti do DA/H ili MDA/H.

- (f) Neovisno od navedenog pod (a) i (b), ako nema namjere slijetanja instrumentalni prilaz može se nastaviti do DA/H ili MDA/H. Neuspjeli prilaz izvodi se na ili prije DA/H ili MDA/H.

SPO.OP.230 Standardni operativni postupci

- (a) Prije započinjanja specijalizirane operacije operator provodi procjenu rizika, procjenjujući složenost aktivnosti radi utvrđivanja opasnosti i rizika povezanih sa operacijom i uspostavlja mjere njihovog ublažavanja.
- (b) Na temelju procjene rizika operator uspostavlja standardne operativne postupke odgovarajuće 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) Operator utvrđuje da se specijalizirane operacije obavljaju samo u skladu sa standardnim operativnim postupcima.

SPO.OP.235 Operacije EFVS 200

- (a) Operator koji namjerava izvoditi operacije EFVS 200 sa operativnim odobrenjima i bez posebnog odobrenja osigurava:
- (1) da je zrakoplov certificiran za predviđene operacije;
 - (2) da se koriste samo poletno-sletne staze, FATO i postupci instrumentalnog prilaza (IAP) koji su prikladni za operacije EFVS;
 - (3) da su članovi letačke posade osposobljeni za izvođenje predviđene operacije i 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 koristi.
- (b) Operator ne izvodi operacije EFVS 200 kada izvodi LVO.
- (c) Neovisno od navedenog pod (a)(1), operator može koristiti EVS koji ispunjavaju minimalne kriterije za izvođenje operacija EFVS 200, pod uvjetom da to odobri nadležni organ.

PODDIO C PERFORMANSE I OPERATIVNA OGRANIČENJA ZRAKOPLOVA

SPO.POL.100 Operativna ograničenja - svi zrakoplovi

- (a) Tijekom svih faza operacije, opterećenje, masa i položaj centra gravitacije (CG) zrakoplova ispunjavaju sva ograničenja navedena u odgovarajućem priručniku.
- (b) Oznake, spiskovi, oznake instrumenata ili njihove kombinacije, koji sadrže operativna ograničenja propisana priručnikom o letenju zrakoplova (AFM) za vizualnu prezentaciju, prikazani su na zrakoplovu.

SPO.POL.105 Masa i ravnoteža

- (a) Operator osigurava da su masa i centar gravitacije (CG) zrakoplova utvrđeni stvarnim vaganjem prije prve uporabe zrakoplova. Ukupni učinci izmjena i popravki na masu i ravnotežu uzimaju se u obzir i ispravno dokumentiraju. Navedene informacije stavljaju se na raspolaganje vodi zrakoplova. Zrakoplov se ponovo vaga ako učinak izmjena na masu i ravnotežu nije točno poznat.

- (b) Vaganje obavlja proizvođač zrakoplova ili odobrena organizacija za održavanje.

SPO.POL.110 Masa i sustav ravnoteže — komercijalne operacije avionima i helikopterima i nekomercijalne operacije 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 natočenog goriva/zaliha energije;
 - (4) opterećenje zrakoplova i raspored tereta;
 - (5) masu na polijetanju, masu na slijetanju i masu bez goriva/energije; i
 - (6) odgovarajuće položaje centra gravitacije (CG) zrakoplova;
- (b) Za letačku posadu osigurana su sredstva za imitaciju i provjeru svih proračuna mase i ravnoteže na temelju elektroničkih proračuna.
- (c) Operator utvrđuje postupke kojim se omogućava da vođa zrakoplova odredi masu natočenog goriva/zaliha energije korištenjem stvarne gustoće ili, ako ona nije poznata, gustoću izračunatu u skladu sa metodom koja je navedena u operativnom priručniku.

SPO.POL.115 Podaci i dokumentacija o masi i ravnoteži - komercijalne operacije avionima i helikopterima i nekomercijalne operacije kompleksnim zrakoplovima na motorni pogon

- (a) Operator prije svakog leta utvrđuje podatke o masi i ravnoteži i 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 sadrži sljedeće podatke:
- (1) registracijsku oznaku i tip zrakoplova;
 - (2) oznaku, broj i datum leta, po potrebi;
 - (3) ime vođe zrakoplova;
 - (4) ime osobe koja je pripremila dokument;
 - (5) suhu operativnu masu i odgovarajući CG zrakoplova;
 - (6) masu goriva/energije na polijetanju i masu goriva/energije za putovanje;
 - (7) masu drugih potrošnih materijala osim goriva/energije, po potrebi
 - (8) komponente tereta,
 - (9) masu na polijetanju, masu na slijetanju i masu bez goriva;
 - (10) položaje CG u zrakoplovu koji se primjenjuju; i
 - (11) ograničavajuće vrijednosti mase i CG.
- (b) Kada se podaci i dokumentacija za masu i ravnotežu izrađuju pomoću računarskog sustava za masu i ravnotežu, operator provjerava cjelovitost izlaznih podataka.

SPO.POL.116 Podaci i dokumentacija o masi i težištu — olakšice

Neovisno od SPO.POL.115(a)(5), položaj CG se ne treba navoditi u dokumentaciji za masu i ravnotežu ako je raspored tereta u skladu sa unaprijed izračunatom tablicom za ravnotežu ili ako je moguće dokazati da je za planirane operacije moguće osigurati pravilnu ravnotežu, neovisno od stvarnog tereta.

SPO.POL.120 Performanse - općenito

Voda zrakoplova upravlja zrakoplovom samo ako performanse zrakoplova omogućavaju ispunjavanje zahtjeva u vezi sa pravilima letenja i svih drugih ograničenja koja se primjenjuju na let, korišteni zračni prostor, aerodrome ili operativne površine, vodeći računa o točnosti svih upotrijebljenih karata i mapa.

SPO.POL.125 Ograničenja mase pri polijetanju - kompleksni avioni na motorni pogon

Operator osigurava da:

- (a) masa aviona 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) na slijetanju u skladu sa zahtjevima iz SPO.POL.140; dopuštajući očekivana smanjenja mase tijekom 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 operativne površine, a ako se upotrebljava 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 operativnoj površini predviđenim za slijetanje ili na bilo kom određenom alternativnom aerodromu 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 površina ako se upotrebljava kao mjerilo za određivanje najveće mase pri slijetanju, po bilo kojim drugim lokalnim atmosferskim uvjetima.

SPO.POL.130 Polijetanje - kompleksni avioni na motorni pogon

- (a) Pri određivanju najviše mase pri polijetanju vođa zrakoplova uzima u obzir sljedeće:
 - (1) izračunata duljina za polijetanje ne prelazi raspoloživu duljinu za polijetanje, pri čemu duljina pretpolja ne prelazi polovinu raspoložive staze za polijetanje;
 - (2) izračunata duljina zaleta ne prelazi raspoloživu duljinu zaleta u polijetanju;
 - (3) jedna vrijednost V_1 upotrebljava se za prekinuto i neprekinuto polijetanje, pri čemu je vrijednost V_1 navedena u priručniku o letenju zrakoplova (AFM); i na mokroj ili kontaminiranoj stazi, masa pri polijetanju ne prelazi masu koja je dopuštena za polijetanje na suhoj stazi pod istim uvjetima.
- (b) S izuzetkom aviona na turboelisni pogon i najvišom dopuštenom masom od 5 700 kg ili manjom pri polijetanju, u slučaju kvara motora za vrijeme polijetanja, vođa zrakoplova osigurava da zrakoplov može:
 - (1) prekinuti polijetanje i zaustaviti se u okviru raspoložive duljine za ubrzavanje i zaustavljanje ili dostupne poletno-sletne staze; ili
 - (2) nastaviti polijetanje i nadvisiti sve prepreke duž putanje leta na odgovarajućem rastojanju dok avion nije u poziciji da ispuni zahtjeve iz SPO.POL.135.

SPO.POL.135 Na ruti - kvar jednog motora - kompleksni avioni na motorni pogon

Vođa zrakoplova osigurava da, u slučaju kvara jednog motora na bilo kojoj točki na ruti, avion s više motora ima mogućnost da nastavi let do odgovarajućeg aerodroma ili operativne površine, a da ni u kojoj točki ne leti ispod minimalne visine za nadvisivanje prepreka.

SPO.POL.140 Slijetanje - kompleksni avioni na motorni pogon

Vođa zrakoplova osigurava da na svakom aerodromu ili operativnoj površini, nakon nadvisivanja svih prepreka na prilaznoj putanji na sigurnoj visini, avion ima mogućnost sletjeti i

zaustaviti se; hidroavion ima mogućnost doći do zadovoljavajuće niske brzine u okviru raspoložive duljine za slijetanje. Dozvoljena su odstupanja za očekivane razlike u tehnikama prilaza i slijetanja, ako nisu uzeta u obzir prilikom određivanja podataka o performansama.

SPO.POL.145 Performanse i operativni kriteriji - avioni

Pri upravljanju avionom na visini nižoj od 150 m (500 ft) iznad nenaseljenog područja, kod upravljanja avionima koji u slučaju otkazivanja kritičnog motora ne mogu održavati uravnotežen let, operator:

- (a) utvrđuje operativne postupke za smanjenje posljedica u slučaju otkazivanja motora;
- (b) utvrđuje program obuke za članove posade; i
- (c) osigurava da su svi ukrcani članovi posade i stručnjaci za izvršenje zadatka upućeni u postupke koje je potrebno izvršiti u slučaju prinudnog slijetanja.

SPO.POL.146 Performanse i operativni kriteriji - helikopteri

- (a) Vođa zrakoplova može upravljati zrakoplovom nad naseljenim područjem pod uvjetom da:
 - (1) je helikopter certificiran u kategoriji A ili B; i
 - (2) su uspostavljene sigurnosne mjere za sprečavanje suviše opasnosti za osobe ili imovinu na zemlji i operacije i njeni standardni operativni postupci su odobreni.
- (b) Operator:
 - (1) utvrđuje operativne postupke za smanjenje posljedica u slučaju otkazivanja motora;
 - (2) utvrđuje program obuke za članove posade; i
 - (3) osigurava da su svi ukrcani članovi posade i stručnjaci za izvršenje zadatka upućeni u postupke koje je potrebno izvršiti u slučaju prinudnog slijetanja.
- (c) Operator osigurava da masa pri polijetanju, slijetanju ili lebdenju ne prelazi najveću dopuštenu masu utvrđenu za:
 - (1) lebdenje bez utjecaja blizine zemlje (HOGE) dok svi motori rade odgovarajućom nominalnom snagom; ili
 - (2) ako prevladavaju uvjeti takvi da lebdenje bez utjecaja blizine zemlje (HOGE) nije moguće uspostaviti, masa helikoptera ne prelazi najveću masu određenu za lebdenje sa utjecajem blizine zemlje (HIGE) dok svi motori rade odgovarajućom nominalnom snagom, pod uvjetom da prevladavaju uvjeti koji omogućavaju lebdenje pod utjecajem blizine zemlje pri najvećoj određenoj masi.

PODDIO D**INSTRUMENTI, PODACI I OPREMA****ODJELJAK 1****Avioni****SPO.IDE.A.100 Instrumenti i oprema - općenito**

- (a) Instrumenti i oprema koji se zahtijevaju ovim poddijelom odobravaju se u skladu sa primjenjivim zahtjevima za plovidbenost ako:
 - (1) ih koristi letačka posada za upravljanje putanjom leta;
 - (2) se koriste za ispunjavanje zahtjeva iz SPO.IDE.A.215;
 - (3) se koriste za ispunjavanje zahtjeva iz SPO.IDE.A.220; ili
 - (4) su ugrađeni u avion.
- (b) Sljedeće predmete, ako se zahtijevaju ovim poddijelom, nije potrebno odobriti kao opremu:
 - (1) rezervni osigurači;
 - (2) ručne prenosive svjetiljke,
 - (3) točni mjerač vremena,
 - (4) držač karte,
 - (5) pribori za prvu pomoć,
 - (6) oprema za preživljavanje i signalizaciju,

- (7) sidro za more i oprema za privezanje.
- (c) Instrumenti, oprema ili dodatna oprema koji se ne zahtijevaju ovim aneksom (Dio-SPO), i sva druga oprema koja se ne zahtijeva ovim pravilnikom, ali se nosi na zrakoplovu, ispunjavaju sljedeće zahtjeve:
- (1) informacije koje se dostavljaju tim instrumentima, opremom ili dodatnom opremom, letačka posada ne upotrebljava za ispunjavanje zahtjeva iz Aneksa kojim se definiraju Bitni zahtjevi za plovidbenost iz propisa kojim se utvrđuje kontinuirana plovidbenost zrakoplova i zrakoplovnih proizvoda, dijelova i uređaja i odobravanje organizacija i osoblja koji se bave ovim poslovima ili iz SPO.IDE.A.215 i SPO.IDE.A.220 ovog aneksa;
 - (2) instrumenti, oprema ili dodatna oprema ne utječu na plovidbenost aviona, čak ni u slučaju kvarova ili otkaza.
- (d) Instrumenti i oprema spremni su za uporabu ili su dostupni s mjesta na kom sjedi član letačke posade koji ih treba upotrebljavati.
- (e) Oni instrumenti koje koristi član letačke posade raspoređeni su tako da dopuštaju članu letačke posade da jasno vidi pokazatelje sa svog mjesta, s najmanjim mogućim skretanjem sa položaja i pravca gledanja, koju obično zauzima kada gleda naprijed u smjeru putanje leta.
- (f) Sva zahtijevana oprema za slučaj opasnosti lako je dostupna za hitnu uporabu.

SPO.IDE.A.105 Minimalna oprema za let

Let se ne započinje ako je bilo koji od instrumenata aviona, dijelova opreme ili funkcija, koji se zahtijevaju za predviđeni let, neispravan ili nedostaje, osim ako:

- (a) avionom se upravlja u skladu sa listom minimalne opreme (MEL);
- (b) u slučaju kompleksnih aviona na motorni pogon i svih aviona koji se upotrebljavaju u komercijalnim operacijama, operator ima odobrenje nadležnog organa za upravljanje avionom u okviru ograničenja glavne liste minimalne opreme (MMEL) u skladu sa ORO.MLR.105(j) Aneksa III ovog pravilnika;
- (c) avion ima dozvolu za letenje koja je izdata u skladu sa primjenjivim zahtjevima za plovidbenost.

SPO.IDE.A.110 Rezervni električni osigurači

Avioni su opremljeni rezervnim električnim osiguračima, jačine potrebne za potpunu zaštitu električnog kola, za zamjenu osigurača koje je dopušteno zamijeniti tijekom leta.

SPO.IDE.A.115 Operativna svjetla

Avioni koji izvode operacije noću opremljeni su:

- (a) sustavom svjetala za izbjegavanje sudara;
- (b) navigacijskim/pozicionim svjetlima;
- (c) svjetlima za slijetanje;
- (d) osvjetljenjem koje se napaja iz električnog sustava aviona, kako bi se osiguralo adekvatno osvjetljavanje svih instrumenata i opreme potrebnih za siguran rad aviona;
- (e) osvjetljenjem koje se napaja iz električnog sustava aviona kako bi se osiguralo osvjetljenje u svim putničkim odjeljcima;
- (f) ručnom prijenosnom svjetiljkom za svako mjesto predviđeno za članove posade; i
- (g) svjetlima koja su u skladu sa Međunarodnim propisima za sprečavanje sudara na moru ako je u pitanju avion koji se koristi kao hidroavion.

SPO.IDE.A.120 Operacije prema VFR - instrumenti za letenje i navigaciju i pripadajuća oprema

- (a) Avioni koji izvode operacije prema pravilima VFR danju opremljeni su uređajem za mjerenje i prikaz:

- (1) magnetnog pravca;
 - (2) vremena u satima, minutama i sekundama;
 - (3) barometarske visine;
 - (4) indicirane brzine;
 - (5) Mahovog broja - kada su ograničenja brzine izražena Mahovim brojem, i
 - (6) klizanja, za kompleksne avione na motorni pogon.
- (b) Avioni koji izvode operacije u vizualnim meteorološkim uvjetima (VMC) noću, dodatno su, uz uvjete navedene pod (a), opremljeni:
- (1) uređajem za mjerenje i prikaz:
 - (i) zaokreta i klizanja,
 - (ii) uzdužnog položaja,
 - (iii) vertikalne brzine, i
 - (iv) stabiliziranog smjera;
 - (2) uređajem za pokazivanje nedovoljnog napajanja električnom energijom žiroskopskih instrumenata.
- (c) Kompleksni avioni na motorni pogon, koji lete pod vizualnim meteorološkim uvjetima (VMC), i izvan vidnog dometa kopna, uz navedeno pod (a) i (b), uređajem za sprečavanje kvarova na sustavu za pokazivanje brzine zbog kondenzacije ili zaledivanja.
- (d) Avioni koji izvode operacije u uvjetima kada ih nije moguće zadržati na željenoj putanji leta bez jednog ili više dodatnih instrumenata, uz opremu navedenu pod (a) i (b) opremljeni su i uređajem za sprečavanje kvarova na sustavima za pokazivanje brzine u skladu sa zahtjevima navedenim pod(a)(4) zbog kondenzacije ili zaledivanja.
- (e) Kad god su za operaciju potrebna dva pilota, avioni su opremljeni dodatnim posebnim uređajem za prikaz:
- (1) barometarske visine,
 - (2) indicirane brzine,
 - (3) klizanja, ili zaokreta i klizanja, ako je primjenjivo,
 - (4) uzdužnog položaja, ako je primjenjivo,
 - (5) vertikalne brzine, ako je primjenjivo,
 - (6) stabiliziranog smjera, ako je primjenjivo, i
 - (7) Mahovog broja - kada su ograničenja brzine izražena Mahovim brojem, ako je primjenjivo.

SPO.IDE.A.125 Operacije prema pravilima IFR - instrumenti za letenje i navigaciju i pripadajuća oprema

Avioni koji izvode operacije prema pravilima IFR opremljeni su:

- (a) uređajem za mjerenje i prikaz:
 - (1) magnetnog pravca,
 - (2) vremena u satima, minutama i sekundama,
 - (3) barometarske visine,
 - (4) indicirane brzine,
 - (5) vertikalne brzine,
 - (6) zaokreta i klizanja,
 - (7) uzdužnog položaja,
 - (8) stabiliziranog smjera,
 - (9) vanjske temperature zraka, i
 - (10) Mahovog broja - kad su ograničenja brzine izražena Mahovim brojem,
- (b) uređajem za pokazivanje nedovoljnog napajanja električnom energijom žiroskopskih instrumenata.
- (c) kad god su za operaciju potrebna dva pilota, dodatnim posebnim uređajem za prikaz za drugog pilota:
 - (1) barometarske visine,
 - (2) indicirane brzine,
 - (3) vertikalne brzine,
 - (4) zaokreta i klizanja,
 - (5) uzdužnog položaja,
 - (6) stabiliziranog smjera, i

- (7) Mahovog broja - kada su ograničenja brzine izražena Mahovim brojem, ako je primjenjivo,
- (d) uređajem za sprečavanje kvarova na sustavima za pokazivanje brzine u skladu sa zahtjevima iz (a)(4) i (c)(2) zbog kondenzacije ili zaleđivanja; i
- (e) kompleksni avioni na motorni pogon kojim se upravlja po instrumentalnim pravilima letenja su, uz zahtjeve iz (a), (b), (c) i (d), dodatno opremljeni:
- (1) alternativnim izvorom statičnog tlaka;
 - (2) držačem karte, koji se nalazi na mjestu na kojem se karta lako očita i na kojem se ona može osvijetliti za noćne letove;
 - (3) drugim posebnom uređajem za mjerenje i prikaz visine, osim ako nije već postavljen s ciljem usklađenosti sa navedenim pod (e)(1), i
 - (4) napajanjem u slučaju opasnosti neovisnim od glavnog sustava za napajanje električnom energijom za potrebe funkcioniranja i osvijetljenja sustava za prikaz položaja najmanje 30 minuta. Napajanje u slučaju opasnosti automatski se pokreće nakon potpunog kvara glavnog sustava za napajanje električnom energijom i na instrumentu ili ploči sa instrumentima mora se jasno istaknuti da pokazatelj položaja radi uz pomoć napajanja u slučaju opasnosti.

SPO.IDE.A.126 Dodatna oprema za operacije sa jednim pilotom prema pravilima IFR

Kompleksni avioni na motorni pogon koji lete prema pravilima IFR sa jednim pilotom opremljeni su automatskim pilotom koji može najmanje zadržati visinu i smjer.

SPO.IDE.A.130 Sustav za upozoravanje i prepoznavanje terena (TAWS)

- (a) Turbinski avioni s najvećom dopušenom 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:
- (1) opremu klase A u skladu sa prihvatljivim standardom u slučaju aviona kojim je pojedinačno uvjerenje o plovidbenosti (CofA) prvi put izdato nakon 1. siječnja 2011. godine, ili
 - (2) opremu klase B u skladu sa prihvatljivim standardom u slučaju aviona kojim je pojedinačno uvjerenje o plovidbenosti (CofA) prvi put izdato 1. siječnja 2011. godine ili prije.
- (b) Ako se upotrebljavaju u komercijalnim operacijama, turbinski avioni za koje je CofA prvi put izdato nakon 1. siječnja 2019. godine, a MCTOM im je 5 700 kg ili manje i MOPSC od šest do devet, opremljeni su sa TAWS koji ispunjava zahtjeve za opremu klase B, kako je određeno u prihvatljivom standardu.

SPO.IDE.A.131 Sustav za izbjegavanje sudara u zraku (ACAS II)

Osim ako Pravilnikom o postupku izbjegavanja sudara u letu nije predviđeno drugačije, turbinski avioni s najvećom dopušenom masom pri polijetanju (MCTOM) većom od 5 700 kg opremljeni su sustavom ACAS II.

SPO.IDE.A.132 Oprema za uočavanje vremenskih uvjeta u zrakoplovu - kompleksni avioni na motorni pogon

Sljedeći avioni opremljeni su opremom za uočavanje vremenskih uvjeta u zrakoplovu ako zrakoplov leti noću ili u instrumentalnim meteorološkim uvjetima (IMC) u područjima gdje se može očekivati da na ruti nastane grmljavinsko nevrijeme ili drugi potencijalno opasni vremenski uvjeti, za koje se smatra da

se mogu otkriti opremom za uočavanje vremenskih uvjeta u zrakoplovu:

- (a) avioni s kabinom pod tlakom;
- (b) avioni s kabinom koja nije pod tlakom s najvećom dopušenom masom pri polijetanju (MCTOM) većom od 5 700 kg.

SPO.IDE.A.133 Dodatna oprema za operacije noću u uvjetima zaleđivanja — kompleksni avioni na motorni pogon

- (a) Avioni koji izvode operacije noću u očekivanim ili stvarnim uvjetima zaleđivanja opremljeni su sredstvima koja osvijetljavaju ili otkrivaju stvaranje leda.
- (b) Sredstva koja osvijetljavaju 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

Avioni kojim upravlja posada s više od jednog člana, opremljeni su sustavom interfona za letačku posadu, uključujući slušalice i mikrofone koje koriste svi članovi letačke posade.

SPO.IDE.A.140 Uređaj za snimanje zvuka u pilotskoj kabini

- (a) Sljedeći avioni opremljeni su uređajem za snimanje zvuka u pilotskoj kabini (CVR):
 - (1) avioni s najvećom dopušenom masom na polijetanju (MCTOM) većom od 27 000 kg, kojim je pojedinačno uvjerenje o plovidbenosti (CofA) prvi put izdato 1. siječnja 2016. godine ili kasnije; i
 - (2) avioni sa najvećom dopušenom masom pri polijetanju (MCTOM) većom od 2 250 kg:
 - (i) certificirani za operaciju sa minimalnom posadom koja uključuje najmanje dva pilota;
 - (ii) opremljeni motorom/motorima sa turbomlaznim pogonom ili više od jednog motora sa turboelinskim pogonom; i
 - (iii) za koje je potvrda o tipu prvi put izdata 1. siječnja 2016. godine ili kasnije.
- (b) CVR ima mogućnost čuvanja snimljenih podataka tijekom najmanje:
 - (1) posljednjih 25 sati za avione čija je MCTOM veća od 27 000 kg i za koje je pojedinačno uvjerenje o plovidbenosti (CofA) prvi put izdato 1. siječnja 2022. godine ili kasnije, ili
 - (2) posljednjih dva sata u svim drugim slučajevima.
- (c) Uređaj za snimanje zvuka u pilotskoj kabini (CVR) vremenskim redoslijedom snima:
 - (1) glasovnu komunikaciju poslatu ili primljenu u pilotsku kabinu radio-vezom;
 - (2) glasovnu komunikaciju članova letačke posade u pilotskoj kabini koji se koriste sustavom interfona i sustavom za obavještanje putnika, ako je ugrađen;
 - (3) zvukove u pilotskoj kabini, uključujući bez prekidanja zvučne signale, primljene sa svakog mikrofona i mikrofona iz maske koji se upotrebljavaju; i
 - (4) glasovne ili zvučne signale za prepoznavanje pomoćnih sredstava za navigaciju ili prilaz koji se odašilju u slušalicu ili zvučnik.
- (d) Uređaj za snimanje zvuka u pilotskoj kabini (CVR) automatski počinje snimati prije nego što se avion počne kretati na svoj pogon i nastavlja snimati do kraja leta kada se avion više ne može kretati na vlastiti pogon.
- (e) Pored nevedenog pod (d), u ovisnosti od 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.

- (f) Ako se CVR ne može odvojiti, mora imati uređaj koji pomaže pri njegovom pronalaženju u vodi. Najkasnije do 1. siječnja 2020. godine, prijenos sa ovog uređaja ispod površine vode traje najmanje 90 dana. Ako se CVR može odvojiti, mora imati automatski predajnik za lociranje u slučajevima opasnosti.

SPO.IDE.A.145 Uređaj za snimanje podataka o letu

- (a) Avioni sa najvećom dopuštenom masom pri polijetanju (MCTOM) većom od 5 700 kg, kojim je pojedinačno uvjerenje o plovidbenosti (CofA) prvi put izdato 1. siječnja 2016. godine ili kasnije, opremljeni su uređajem za snimanje podataka o letu (FDR) koji upotrebljava digitalnu metodu snimanja i skladištenja 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 aviona, brzine, položaja, snage motora, konfiguracije i rada zrakoplova i sposoban je zadržati snimljene podatke tijekom najmanje prethodnih 25 sati.
- (c) Podaci se dobijaju iz izvora u avionu koji omogućavaju točno podudaranje s podacima prikazanim letačkoj posadi.
- (d) Uređaj za snimanje podataka o letu (FDR) automatski počinje snimati podatke prije nego što se avion može kretati na vlastiti pogon i automatski prestaje snimati kada se avion više ne može kretati na vlastiti pogon.
- (e) Ako se FDR ne može odvojiti, mora imati uređaj koji pomaže pri njegovom pronalaženju u vodi. Najkasnije do 1. siječnja 2020. godine, prijenos sa ovog uređaja ispod površine vode traje najmanje 90 dana. Ako se FDR može odvojiti, mora imati automatski predajnik za lociranje u slučajevima opasnosti.

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

- (a) Turbinski avioni čiji je MCTOM 2 250 kg ili više i avioni s MOPSC većim od devet opremljeni su uređajem za snimanje leta ako su ispunjeni svi sljedeći uvjeti:
- (1) nisu obuhvaćeni navedenim pod SPO.IDE.A.145(a);
 - (2) koriste se za komercijalne operacije;
 - (3) pojedinačno uvjerenje o plovidbenosti (CofA) prvi puta im je izdata 5. rujna 2022. godine ili poslije.
- (b) Uređajem za snimanje leta snima podatke o letu ili snima slike dovoljne za određivanje putanje leta i brzine zrakoplova.
- (c) Uređaj za snimanje leta čuva podatke o letu i slike prikupljene tijekom najmanje 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, vodi zrakoplova je na raspolaganju funkcija koja slikovne i zvučne zapise urađene prije uključivanja te funkcije modificira tako da se ti zapisi ne mogu normalnim tehnikama ni reproducirati ni kopirati.

SPO.IDE.A.150 Snimanje podataka sa veze za prijenos podataka

- (a) Avioni kojim je pojedinačno uvjerenje o plovidbenosti (CofA) prvi put izdato 1. siječnja 2016. godine ili kasnije, a koji imaju mogućnost komunikacije sa veze za prijenos podataka i za koje se zahtjeva da su opremljeni uređajem za snimanje zvuka u pilotskoj kabini (CVR), uređajem za snimanje snimaju, po potrebi:
- (1) poruke u okviru komunikacije sa veze za prijenos podataka, povezane sa komunikacijama sa ATS, koje

se šalju u avion i iz aviona, uključujući poruke koje se odnose na sljedeće aplikacije:

- (i) uspostavljanje veze za prijenos podataka;
 - (ii) komunikaciju između kontrolora i pilota;
 - (iii) ciljani nadzor;
 - (iv) informacije o letu;
 - (v) nadzor nad odašiljanjem iz zrakoplova, ako je moguće, obzirom na strukturu sustava;
 - (vi) podatke o operativnom nadzoru leta, ako je moguće, obzirom na strukturu sustava; i
 - (vii) grafiku, ako je moguće, obzirom na strukturu sustava;
- (2) informacije koje omogućavaju povezanost sa svim pripadajućim zapisima o komunikaciji sa veze za prijenos podataka koji se skladište odvojeno od aviona; i
- (3) informacije o vremenu i prioritetu komunikacijskih poruka sa veze za prijenos podataka, uzimajući u obzir strukturu sustava.
- (b) Uređaj za snimanje upotrebljava digitalnu metodu snimanja i skladištenja podataka i informacija i metodu kojom se ti podaci mogu brzo pretraživati. Metodom snimanja omogućava se podudaranje s podacima koji su snimljeni na zemlji.
- (c) Uređaj za snimanje ima mogućnost čuvanja snimljenih podataka najmanje za period jednak periodu utvrđenom u SPO.IDE.A.140 za uređaje za snimanje zvuka u pilotskoj kabini (CVR).
- (d) Ako se uređaj za snimanje ne može odvojiti, mora imati uređaj koji pomaže pri njegovom pronalaženju u vodi. Najkasnije do 1. siječnja 2020. godine prijenos sa ovog uređaja ispod površine vode traje najmanje 90 dana. Ako se uređaj za snimanje može odvojiti, mora imati automatski predajnik za lociranje u slučajevima opasnosti.
- (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(d) i (e).

SPO.IDE.A.155 Kombinirani uređaj za snimanje podataka o letu i zvuka u pilotskoj kabini

Usklađenost 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 avion mora biti opremljen uređajem CVR ili FDR; ili
- (b) dva kombinirana uređaja za snimanje podataka o letu i zvuka u pilotskoj kabini ako avion mora biti opremljen uređajima CVR i FDR.

SPO.IDE.A.160 Sjedala, pojasevi za vezivanje i sustav za vezivanje

Avioni su opremljeni:

- (a) sjedalom ili mjestom za svakog ukrcanog člana posade ili stručnjaka za izvršenje zadataka;
- (b) pojasom na svakom sjedalu i sustavom za vezivanje za svako mjesto;
- (c) kod aviona koji nisu kompleksni avioni na motorni pogon, pojasom sa sustavom vezivanja gornjeg dijela trupa na sjedalu svakog člana letačke posade koji ima jednu točku za otkopčavanje, za avione koji imaju CofA prvi put izdato 25. kolovoza 2016. godine ili poslije;
- (d) kod kompleksnih aviona na motorni pogon, sigurnosnim pojasom sa sustavom za vezivanje gornjeg dijela trupa sa

ugrađenim uređajem, koji pri brzom usporavanju automatski zadržava gornji dio trupa osobe koja sjedi na tom sjedalu:

- (1) na svakom sjedalu letачke posade i na bilo kom sjedalu koje se nalazi pored pilotskog sjedala; i
 - (2) na svakom sjedalu za promatrača smještenom u pilotskoj kabini.
- (e) pojas sa sustavom za vezivanje gornjeg dijela trupa navedenim pod (d) ima:
- (1) jednu točku za otkopčavanje,
 - (2) na svakom sjedalu letачke posade i na bilo kojem sjedalu koje se nalazi pored pilotskog sjedala:
 - (i) dva ramena pojasa i pojas koji se može koristiti zasebno, ili
 - (ii) dijagonalni rameni pojas i sigurnosni pojas koji se može koristiti zasebno za sljedeće avione:
 - (A) avioni, čija MCTOM je manja od 5 700 kg i sa MOPSC manjim od devet, koji su u skladu sa dinamičkim uvjetima prinudnog slijetanja koji su utvrđeni u primjenjivim certifikacijskim zahtjevima.
 - (B) avioni, čija je MCTOM manja od 5 700 kg i sa MOPSC manjim od devet, koji nisu u skladu sa dinamičkim uvjetima prinudnog slijetanja koji su utvrđeni u primjenjivim certifikacijskim zahtjevima i imaju pojedinačno CofA prvi put izdato prije 25. kolovoza 2016. godine.

SPO.IDE.A.165 Pribor za prvu pomoć

- (a) Avioni su opremljeni priborom za prvu pomoć.
- (b) Pribor za prvu pomoć:
 - (1) je lako dostupan za uporabu; i
 - (2) redovito se dopunjuje.

SPO.IDE.A.170 Dodatni kisik - avioni sa kabinom pod tlakom

- (a) Avioni s kabinom pod tlakom, namijenjeni letovima na visinama letenja za koje se zahtijeva opskrbljivanje kisikom u skladu sa navedenim pod (b), opremljeni su uređajem za skladištenje i raspodjelu kisika koji može skladištiti i raspodijeliti potrebne zalihe kisika.
- (b) Avioni s kabinom pod tlakom, namijenjeni letovima iznad visina letenja na kojim je visina tlaka u putničkim odjeljcima iznad 10 000 ft, nose dovoljno kisika za disanje za opskrbljivanje:
 - (1) za svaki period ako visina tlaka kabine prelazi 15 000 ft, ali ni u kom slučaju manje od desetominutnog opskrbljivanja;
 - (2) za svaki period ako će pri gubitku tlaka i uzimajući u obzir okolnosti leta visina tlaka u odjeljku letачke posade i pilotskoj kabini biti između 14 000 ft i 15 000 ft;
 - (3) za svaki period duži od 30 minuta ako će visina tlaka u kabini letачke posade i putničkom odjeljku biti između 10 000 ft i 14 000 ft; i
 - (4) za najmanje 10 minuta za avione namijenjene letovima na visinama tlaka iznad 25 000 ft, ili namijenjene letovima ispod te visine, ali u uvjetima u kojim se unutar četiri minute ne mogu spustiti na visinu tlaka od 13 000 ft.

SPO.IDE.A.175 Dodatni kisik — avioni sa kabinom koja nije pod tlakom

- (a) Avioni sa kabinom koja nije pod tlakom, namijenjeni letovima na visinama letenja za koje se zahtijeva opskrbljivanje kisikom u skladu sa navedenim pod (b),

opremljeni su sa uređajem za skladištenje i raspodjelu kisika koji može čuvati i raspodijeliti potrebne zalihe kisika.

- (b) Avioni sa kabinom koja nije pod tlakom, namijenjeni letovima iznad visina letenja na kojim je visina tlaka u putničkim odjeljcima iznad 10 000 ft, nose dovoljno kisika za disanje za opskrbljivanje:
 - (1) svih članova posade za svaki period duži od 30 minuta ako će visina tlaka u kabinskom odjeljku biti između 10 000 ft i 13 000 ft; i
 - (2) svih osoba u zrakoplovu za svaki period u kom će visina tlaka u kabinskom odjeljku biti iznad 13 000 ft.
- (e) Bez obzira na navedeno pod (b), kraći letovi određenog trajanja između 13 000 ft i 16 000 ft mogu se provoditi bez dodatnog kisika u skladu sa SPO.OP.195(b).

SPO.IDE.A.180 Ručni aparati za gašenje požara

- (a) Avioni, osim aviona ELA1, opremljeni su sa najmanje jednim ručnim aparatom za gašenje požara:
 - (1) u pilotskoj kabini; i
 - (2) u svakom kabinskom odjeljku koji je odvojen od pilotske kabine, osim ako je odjeljak dostupan letачkoj 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 kojim borave osobe.

SPO.IDE.A.181 Protupožarne sjekire i metalne poluge

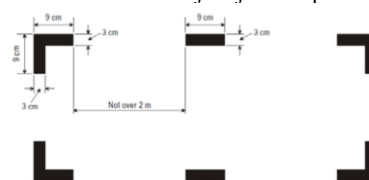
Avioni, čija je MCTOM veća od 5 700 kg, opremljeni su sa najmanje jednom protupožarnom sjekiricom ili metalnom polugom koje su smještene u kabini letачkog osoblja.

SPO.IDE.A.185 Označavanje mjesta za prodor

Ako su na avionu označena mjesta na trupu odgovarajuća za prodor spasilačkih ekipa u zrakoplov u slučaju opasnosti, ta su mjesta označena kako je prikazano na Slici 1.

Slika 1

Označavanje mjesta za prodor



SPO.IDE.A.190 Predajnik za lociranje u slučaju opasnosti (ELT)

- (a) Avioni su opremljeni:
 - (1) predajnikom za lociranje u slučajevima opasnosti (ELT) bilo koje vrste ili uređajem za lociranje koji ispunjava zahtjeve iz Aneksa IV (Dio-CAT), CAT.GEN.MPA.210 ovog pravilnika, ako je pojedinačno uvjerenje o plovibenosti (CofA) prvi put izdato 1. srpnja 2008. godine ili prije;
 - (2) automatskim predajnikom za lociranje u slučajevima opasnosti (ELT) ili uređajem za lociranje koji ispunjava zahtjeve iz Aneksa IV (Dio - CAT), CAT.GEN.MPA.210 ovog pravilnika, ako je pojedinačno uvjerenje o plovibenosti (CofA) prvi put izdato nakon 1. srpnja 2008. godine; ili
 - (3) predajnikom za lociranje u slučajevima opasnosti (ELT) za preživljavanje ili osobnim uređajem za lociranje (PLB), koji nosi član posade ili stručnjak za izvršenje zadatka, kada je certificiran za najviše šest raspoloživih putničkih sjedala ili manje.

- (b) Predajnici za lociranje u slučajevima opasnosti (ELT) bilo koje ima mogućnost da šalje signale istodobno na 121,5 MHz i 406 MHz.

SPO.IDE.A.195 Letovi iznad vode

- (a) Sljedeći avioni opremljeni su prslukom za spašavanje za sve osobe u zrakoplovu, koji se nose ili su smješteni na mjestu koje je dostupno sa sjedala ili ležaja osoba za čiju su uporabu predviđeni:

- (1) kopneni avioni sa jednim motorom ako:
 - (i) lete iznad vode na udaljenosti od kopna koja je van udaljenosti za jedrenje; ili
 - (ii) polijeću ili slijeću na aerodrom ili operativnu površinu na kom je, po mišljenju vođe zrakoplova, poletna ili prilazna putanja smještena iznad vode, tako da bi u slučaju nesreće zrakoplov mogao prinudno sletjeti na vodu;
- (2) hidroavioni namijenjeni letovima iznad vode; i
- (3) avioni namijenjeni za letove na udaljenosti od kopna odgovarajućeg za prinudno slijetanje, većoj od 30 minuta pri uobičajenoj brzini krstarenja ili 50 NM, u ovisnosti koja je vrijednost manja.

- (b) Svaki prsluk za spašavanje ili istovjetan poseban uređaj za plutanje opremljen je uređajem električnog osvjetljavanja za potrebe lociranja osoba.

- (c) Hidroavioni namijenjeni letovima iznad vode opremljeni su:
- (1) sidrom za more ili drugom opremom koja je neophodna za omogućavanje privezivanja, sidrenja ili manevrisanja avionom na vodi, odgovarajući za veličinu i težinu aviona i karakteristikama u vezi sa njegovim upravljanjem; i
 - (2) opremom za davanje zvučnih signala, kako je propisano Međunarodnim propisima za sprečavanje sudara na moru, po potrebi.

- (d) Vođa zrakoplova na avionu namijenjenom letovima na udaljenosti od kopna pogodnom za prinudno slijetanje većoj od 30 minuta pri uobičajenoj brzini krstarenja ili 50 NM, u ovisnosti koja je vrijednost manja, utvrđuje rizike za preživljavanje osoba iz aviona u slučaju prinudnog slijetanja na vodu, na temelju čega odlučuje o prijevozu:

- (1) opreme za davanje signala za pomoć;
- (2) dovoljnog broja čamaca za spašavanje za prijevoz svih osoba iz zrakoplova koji su smješteni tako da omogućavaju njihovu uporabu u slučaju opasnosti; i
- (3) opreme za spašavanje koja sadrži sredstva za održavanje na životu primjerene predviđenom letu.

SPO.IDE.A.200 Oprema za preživljavanje

Oprema za preživljavanje

- (a) Avioni koji izvođa operacija iznad područja u kojima bi potraga i spašavanje bili posebno otežani, opremljeni su:

- (1) signalnom opremom za odašiljanje signala za opasnost;
- (2) najmanje jednim ELT(S); i
- (3) dodatnom opremom za preživljavanje za rutu kojom se leti, uzimajući u obzir broj osoba u avionu.

- (b) Dodatna oprema za preživljavanje, navedena pod (a)(3), ne treba se nositi ako avion:

- (1) ostaje unutar udaljenosti od područja na kom potraga i spašavanje nisu posebno otežani, koja odgovara vremenu od:
 - (i) 120 minuta leta brzinom krstarenja sa jednim motorom van pogona (OEI) ako kritični motor(-i) otkaze(-u) na bilo kojoj točki duž rute ili planiranog skretanja s rute; ili
 - (ii) 30 minuta leta brzinom krstarenja za sve ostale avione;

- (2) ostaje unutar udaljenosti od područja koja je odgovarajuća za prinudno slijetanje, koja nije veća od one koja odgovara letu u trajanju od 90 minuta brzinom krstarenja, za avione certificirane u skladu sa primjenjivim standardom o plovidbenosti.

SPO.IDE.A.205 Osobna zaštitna oprema

Svaka osoba koja se nalazi u avionu nosi osobnu zaštitnu opremu koja je odgovarajuća za tip operacija koje se provode.

SPO.IDE.A.210 Slušalice

- (a) Avioni su opremljeni slušalicama sa ugrađenim mikrofonom ili sličan uređaj za svakog člana letачke posade na njihovim dodijeljenim radnim mjestima u pilotskoj kabini.
- (b) Avioni, koji leti prema IFR ili noću, opremljeni su tasterom za aktiviranje predajnika, na ručnoj komandi za upravljanje bočnim i uzdužnim nagibom, za svakog zahtijevanog člana letачke posade.

SPO.IDE.A.215 Oprema za radio-komunikaciju

- (a) Avioni koji izvođa operacije prema pravilima IFR ili noću, ili ako je to u skladu sa primjenjivim zahtjevima za zračni prostor, opremljeni su opremom za radio-komunikaciju kojom se u uobičajenim uvjetima radio-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 sa zrakoplovnim stanicama na frekvencijama koje propisuje nadležni organ; i
- (4) omogućiti komunikaciju u slučajevima opasnosti na zrakoplovnoj frekvenciji 121,5 MHz.

- (b) Ako se zahtijeva više od jednog kompleta opreme za komunikaciju, svaka je zasebna od druge opreme do mjere da kvar jedne opreme neće dovesti do kvara na drugoj opremi.

SPO.IDE.A.220 Navigacijska oprema

- (a) Avioni su opremljeni navigacijskom opremom kojom će se omogućiti nastavak leta u skladu sa:

- (1) ATS planom leta, ako je primjenjivo; i
- (2) primjenjivim zahtjevima za zračni prostor.

- (b) Avioni imaju dovoljnu navigacijsku opremu kojom se osigurava da u slučaju kvara jednog dijela opreme u bilo kojoj fazi leta preostala oprema omogućava sigurnu navigaciju u skladu sa navedenim pod (a) ili sigurno izvođenje odgovarajuće radnje za nepredviđene situacije.

- (c) Avioni 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. Ta oprema omogućava takvo navođenje za svaki aerodrom na kom se namjerava izvršiti slijetanje u instrumentalnim meteorološkim uvjetima (IMC) i za sve određene alternativne aerodrome.

- (d) Za PBN operacije zrakoplov ispunjava certifikacijske zahtjeve o plovidbenosti za odgovarajuće navigacijske specifikacije.

- (e) Avioni su opremljeni sa opremom za nadzor u skladu sa primjenjivim zahtjevima za zračni prostor.

SPO.IDE.A.225 Transponder

Avioni su opremljeni transponderom sekundarnog nadzornog radara (SSR) za obavještanje o visini i drugim transponderom SSR sa karakteristikama koje se zahtijevaju za rutu kojom se leti.

SPO.IDE.A.230 Upravljanje bazama zrakoplovnih podataka

- (a) Baze zrakoplovnih podataka, koje se upotrebljavaju u aplikacijama na certificiranim sustavima zrakoplova, ispunjavaju zahtjeve u pogledu kvaliteta 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 utvrđenih u propisu kojim se uređuje izvješćivanje o događajima u civilnom zrakoplovstvu Bosne i Hercegovine, 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 obavještava letačku posadu i ostalo predmetno osoblje i osigurava da se predmetni podaci ne upotrebljavaju.

ODJELJAK 2**Helikopteri****SPO.IDE.H.100 Instrumenti i oprema - općenito**

- (a) Instrumenti i oprema koji se zahtijevaju ovim poddjelom odobravaju se u skladu sa primjenjivim zahtjevima za plovidbenost ako:
 - (1) ih upotrebljava letačka posada za upravljanje putanjom leta;
 - (2) se upotrebljavaju za ispunjavanje zahtjeva iz SPO.IDE.H.215;
 - (3) se upotrebljavaju za ispunjavanje zahtjeva iz SPO.IDE.H.220; ili
 - (4) su ugrađeni u helikopter.
- (b) Sljedeće predmete, ako se zahtijevaju ovim poddjelom, nije potrebno odobriti kao opremu:
 - (1) ručna prenosiva svjetiljka,
 - (2) precizni mjerač vremena,
 - (3) držač karte,
 - (4) pribor za prvu pomoć,
 - (5) oprema za preživljavanje i signalizaciju,
 - (6) sidro za more i oprema za privezivanje; i
 - (7) sigurnosnim pojasevima za vezivanje djece.
- (c) Instrumenti, oprema ili dodatna oprema koji nisu propisani ovim aneksom (Dio-SPO) i sva druga oprema koja nije propisana ovim pravilnikom, ali se nalazi u zrakoplovu, u skladu sa su sljedećim zahtjevima:
 - (1) članovi letačke posade ne smiju informacije dobivene iz tih instrumenata, opreme ili pribora upotrebljavati za ispunjavanje zahtjeva iz Aneksa kojim se definiraju Bitni zahtjevi za plovidbenost iz propisa kojim se utvrđuje kontinuirana plovidbenost zrakoplova i zrakoplovnih proizvoda, dijelova i uređaja i odobranje organizacija i osoblja koji se bave ovim poslovima ili iz SPO.IDE.A.215 i SPO.IDE.A.220 ovog aneksa.
 - (2) instrumenti, oprema ili dodatna oprema ne utječu na plovidbenost helikoptera, čak ni u slučaju kvarova ili otkaza.
- (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 koje koristi član letačke posade raspoređeni su tako da dopuštaju članu letačke posade da jasno vidi oznake sa svog mjesta, sa najmanjim mogućim skretanjem sa položaja i linije vida, koju obično zauzima kada gleda naprijed u smjeru putanje leta.

- (f) Sva zahtijevana oprema za spašavanje lako je dostupna za hitnu uporabu.

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 je nispavan ili nedostaje, osim ako je ispunjen neki od sljedećih uvjeta:

- (a) helikopter se koristi u skladu s listom minimalne opreme (MEL);
- (b) u slučaju kompleksnih helikoptera na motorni pogon i svih helikoptera koji se upotrebljavaju u komercijalnim operacijama, operator ima odobrenje nadležnog organa za upravljanje helikopterom u okviru ograničenja glavne liste minimalne opreme (MMEL) u skladu sa ORO.MLR.105(j) Aneksa III ovog pravilnika;
- (c) helikopter ima dozvolu za letenje koja je izdata u skladu sa primjenjivim zahtjevima za plovidbenost.

SPO.IDE.H.115 Operativna svjetla

Helikopteri koji lete noću opremljeni su:

- (a) sustavom svjetala za izbjegavanje sudara;
- (b) navigacijskim/pozicionim svjetlima;
- (c) svjetlima za slijetanje;
- (d) osvijetljenjem koje se napaja iz električnog sustava helikoptera, s ciljem adekvatnog osvijetljenja svih instrumenata i opreme potrebnih za sigurnu operaciju helikoptera;
- (e) osvijetljenjem koje se napaja iz električnog sustava helikoptera s ciljem osvijetljenja u svim putničkim odjeljcima;
- (f) ručnom prenosivom svjetiljkom za sva mjesta članova posade; i
- (g) svjetlima koja su u skladu sa Međunarodnim propisima za sprečavanje sudara na moru ako je u pitanju helikopter amfibijski.

SPO.IDE.H.120 Operacije prema pravilima VFR - instrumenti za letenje i navigacijski instrumenti i pripadajuća oprema

- (a) Helikopteri koji izvode operacije prema pravilima VFR tijekom dana opremljeni su uređajem za mjerenje i prikaz:
 - (1) magnetnog pravca,
 - (2) vremena u satima, minutama i sekundama,
 - (3) barometarske visine,
 - (4) indicirane brzine, i
 - (5) klizanja.
- (b) Helikopteri koji izvode operacije u vizualnim meteorološkim uvjetima (VMC) iznad vode i izvan vidokruga kopna, u vizualnim meteorološkim uvjetima noću (VMC), uz opremu navedenu pod (a) opremljeni su sa:
 - (1) uređajem za mjerenje i prikaz:
 - (i) položaja,
 - (ii) vertikalne brzine, i
 - (iii) stabiliziranog smjera,
 - (2) uređajem za pokazivanje nedovoljnog napajanja električnom energijom žiroskopskih instrumenata, i
 - (3) za motorne kompleksne helikoptere i uređajem za sprečavanje kvarova na sustavu za pokazivanje brzine u skladu sa zahtjevima navedenim pod (a)(4) zbog kondenzacije ili zaledivanja.
- (c) Kada je vidljivost manja od 1 500 m ili u uvjetima kada helikopter nije moguće zadržati na željenoj putanji leta bez jednog ili više dodatnih instrumenata, uz opremu navedenu pod (a) i (b), opremljeni su i dodatnim posebnim uređajem za sprečavanje kvarova na sustavu za pokazivanje brzine u

- skladu sa zahtjevima navedenim pod (a)(4) zbog kondenzacije ili zaleđivanja.
- (d) Kad god su za operaciju potrebna dva pilota, helikopteri su opremljeni dodatnim posebnim uređajima za pokazivanje:
- (1) barometarske visine,
 - (2) indicirane brzine,
 - (3) klizanja,
 - (4) položaja, ako je primjenjivo,
 - (5) vertikalne brzine, ako je primjenjivo, i
 - (6) stabiliziranog smjera, ako je primjenjivo.

SPO.IDE.H.125 Operacije prema pravilima IFR - instrumenti za letenje i navigacijski instrumenti i pripadajuća oprema

Helikopteri koji izvode operacije prema pravilima IFR opremljeni su:

- (a) uređajem za mjerenje i prikaz:
- (1) magnetnog pravca,
 - (2) vremena u satima, minutama i sekundama,
 - (3) barometarske visine,
 - (4) indicirane brzine,
 - (5) vertikalne brzine,
 - (6) klizanja,
 - (7) položaja,
 - (8) stabiliziranog smjera, i
 - (9) vanjske temperature zraka;
- (b) uređajem za pokazivanje nedovoljnog napajanja električnom energijom žiroskopskih instrumenata;
- (c) kad god su za operaciju potrebna dva pilota, dodatnim posebnim uređajem za prikaz:
- (1) barometarske visine,
 - (2) indicirane brzine,
 - (3) vertikalne brzine,
 - (4) klizanja,
 - (5) položaja i
 - (6) stabiliziranog smjera;
- (d) uređajem za sprečavanje kvarova na sustavima za pokazivanje brzine, u skladu sa zahtjevima navedenim pod (a)(4) i (c)(2), zbog kondenzacije ili zaleđivanja;
- (e) dodatnim uređajem za mjerenje i prikaz položaja kao pomoćnim instrumentom;
- (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 karta lako očita i na kojem se ona može osvjetliti za noćne letove.

SPO.IDE.H.126 Dodatna oprema za operacije sa jednim pilotom prema pravilima IFR

Helikopteri koji lete prema pravilima IFR sa jednim pilotom opremljeni su automatskim pilotom koji može najmanje zadržati visinu i smjer.

SPO.IDE.H.132 Oprema za uočavanje vremenskih uvjeta u zrakoplovu - kompleksni helikopteri na motorni pogon

Helikopteri koji lete prema pravilima IFR ili noću, opremljeni su opremom za uočavanje vremenskih uvjeta kada važeća vremenska izvješća pokazuju da se može očekivati duž rute nastane grmljavinsko nevrijeme ili drugi potencijalno opasni vremenski uvjeti, smatra se da mogu biti otkriveni opremom za uočavanje vremenskih uvjeta u zrakoplovu.

SPO.IDE.H.133 Dodatna oprema za letenje noću u uvjetima zaleđivanja - kompleksni helikopteri na motorni pogon

- (a) Helikopteri koji izvode operacije 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, kojim upravlja posada s više od jednog člana, opremljeni su sustavom interfona za letačku posadu, uključujući slušalice i mikrofone koje koriste svi članovi letačke posade.

SPO.IDE.H.140 Uređaj za snimanje zvuka u pilotskoj kabini

- (a) Helikopteri sa najvećom dopuštenom masom pri polijetanju (MCTOM) većom od 7 000 kg, kojima je uvjerenje o plovidbenosti (CofA) prvi put izdato 1. siječnja 2016. godine ili kasnije, opremljeni su uređajem za snimanje zvuka u pilotskoj kabini (CVR).
- (b) Uređaj za snimanje zvuka u pilotskoj kabini (CVR) u mogućnosti je da zadrži snimljene podatke tijekom najmanje prethodna dva sata.
- (c) Uređaj za snimanje zvuka u pilotskoj kabini (CVR) vremenskim redoslijedom snima:
- (1) glasovnu komunikaciju poslatu ili primljenu u pilotsku kabinu radio-vezom;
 - (2) glasovnu komunikaciju članova letačke posade u pilotskoj kabini koji koriste sustav interfona i sustav za obavješćavanje putnika ako je ugrađen;
 - (3) zvukove 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 prilaz 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 vlastiti pogon i nastavlja snimati do kraja leta kada se helikopter više ne može kretati vlastitim pogonom.
- (e) Osim zahtjeva navedenih pod (d), u ovisnosti od 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.
- (f) Ako se CVR ne može odvojiti, on sadrži uređaj koji pomaže pri njegovom pronalazenju u vodi. Najkasnije do 1. siječnja 2020. godine, podvodni prijenos sa ovog uređaja traje najmanje 90 dana. Ako se CVR može odvojiti, on sadrži automatski predajnik za lociranje u slučajevima opasnosti.

SPO.IDE.H.145 Uređaj za snimanje podataka o letu

- (a) Helikopteri sa najvećom dopuštenom masom pri polijetanju (MCTOM) većom od 3 175 kg, kojim je pojedinačno uvjerenje o plovidbenosti (CofA) prvi put izdato 1. siječnja 2016. godine ili kasnije, opremljeni su uređajem za snimanje podataka o letu (FDR), koji upotrebljava digitalnu metodu snimanja i skladištenja podataka i za koje postoji metoda kojom se ti podaci mogu brzo pretraživati.
- (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, i mora moći zadržati snimljene podatke tijekom najmanje prethodnih 10 sati.
- (c) Podaci se dobijaju iz izvora u helikopteru koji omogućavaju točno podudaranje sa podacima prikazanim letačkoj posadi.
- (d) Uređaj za snimanje podataka o letu (FDR) automatski počinje snimati podatke prije nego što se helikopter može kretati na vlastiti pogon i automatski prestaje snimati kada se helikopter više ne može kretati na vlastiti pogon.

- (e) Ako se FDR ne može odvojiti, on sadrži uređaj koji pomaže pri njegovom pronalaženju u vodi. Najkasnije do 1. siječnja 2020. godine, podvodni prijenos sa ovog uređaja traje najmanje 90 dana. Ako se FDR može odvojiti, on sadrži automatski predajnik za lociranje u slučajevima opasnosti.

SPO.IDE.H.146 Lagani uređaj za snimanje podataka o letu

- (a) Turbinski helikopteri čiji je MCTOM 2 250 kg ili više opremljeni su uređajem za snimanje leta ako su ispunjeni svi sljedeći uvjeti:
- (1) nisu obuhvaćeni navedenim pod SPO.IDE.H.145(a);
 - (2) koriste se za komercijalne operacije;
 - (3) pojedinačno uvjerenje o plovidbenosti (CofA) prvi put im je izdato 5. rujna 2022. godine ili poslije.
- (b) Uređajem za snimanje leta snimaju se podaci o letu, odnosno snimaju se slike dovoljne za određivanje putanje leta i brzine zrakoplova.
- (c) U uređaju za snimanje leta čuvaju se podaci o letu i slike prikupljeni tijekom najmanje 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, vodi zrakoplova na raspolaganju je funkcija koja slikovne i zvučne zapise napravljene prije uključivanja te funkcije modificira tako da se ti zapisi ne mogu normalnim tehnikama ni reproducirati ni kopirati.

SPO.IDE.H.150 Snimanje podataka sa veze za prijenos podataka

- (a) Helikopteri, kojima je pojedinačno uvjerenje o plovidbenosti (CofA) prvi put izdato 1. siječnja 2016. godine ili kasnije, a koji imaju mogućnost komunikacije putem veze za prijenos podataka opremljeni su sa uređajem za snimanje zvuka u pilotskoj kabini (CVR), uređajem za snimanje, snimaju, po potrebi:
- (1) poruke u okviru komunikacije sa veze za prijenos podataka, povezane sa komunikacijama sa ATS, koje se šalju u helikopter i iz helikoptera, uključujući poruke koje se odnose na sljedeće aplikacije:
 - (i) uspostavljanje veze za prijenos podataka;
 - (ii) komunikaciju između kontrolora i pilota;
 - (iii) ciljani nadzor;
 - (iv) informacije o letu;
 - (v) nadzor nad odašiljanjem iz zrakoplova, ako je moguće, obzirom na strukturu sustava;
 - (vi) podatke o operativnom nadzoru leta, ako je moguće, obzirom na strukturu sustava; i
 - (vii) grafiku ako je moguće obzirom na strukturu sustava;
 - (2) informacije koje omogućavaju povezanost sa svim pripadajućim zapisima o komunikaciji sa veze za prijenos podataka koji se skladište izvan helikoptera; i
 - (3) informacije o vremenu i prioritetu komunikacijskih poruka sa veze za prijenos podataka, uzimajući u obzir strukturu sustava.
- (b) Uređaj za snimanje upotrebljava digitalnu metodu snimanja i skladištenja podataka i informacija i metodu kojom se ti podaci mogu brzo pretraživati. Metodom snimanja omogućava se povezivanje sa podacima koji su snimljeni na zemlji.
- (c) Uređaj za snimanje u mogućnosti je da zadrži snimljene podatke najmanje za period jednak periodu utvrđenom u SPO.IDE.H.140 za uređaje za snimanje zvuka u pilotskoj kabini (CVR).

- (d) Ako se uređaj za snimanje ne može odvojiti, on sadrži uređaj koji pomaže pri njegovom pronalaženju u vodi. Najkasnije do 1. siječnja 2020. godine, prijenos sa ovog uređaja ispod površine vode traje najmanje 90 dana. Ako se uređaj za snimanje može odvojiti, on sadrži automatski predajnik za lociranje u slučajevima opasnosti.

- (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.H.140(d) i (e).

SPO.IDE.H.155 Kombinirani uređaj za snimanje podataka o letu i zvuka u pilotskoj kabini

Usklađenost 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, pojasevi za vezivanje i sustav za vezivanje

- (a) Helikopteri su opremljeni:
- (1) sjedalom ili mjestom za sve članove posade ili stručnjaka za izvršenje zadatka;
 - (2) pojasom za vezivanje na svakom putničkom sjedalu i sustavom za vezivanje za svako mjesto;
 - (3) za helikoptere, kojima je pojedinačno uvjerenje o plovidbenosti (CofA) prvi put izdato nakon 31. prosinca 2012. godine, pojasom sa sustavom vezivanja gornjeg dijela trupa za svako sjedalo;
 - (4) pojasom na sjedalu 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) Pojas za vezivanje na sjedalu sa sustavom vezivanja gornjeg dijela trupa koji ima jednostupanjsko otkopčavanje.

SPO.IDE.H.165 Pribor za prvu pomoć

- (a) Helikopteri su opremljeni jednim priborom za prvu pomoć.
- (b) Pribor za prvu pomoć:
- (1) je lako dostupan za uporabu; i
 - (2) redovito se dopunjava.

SPO.IDE.H.175 Dodatni kisik - helikopteri sa kabinom koja nije pod tlakom

- (a) Helikopteri sa kabinom koja nije pod tlakom, namijenjeni letovima na visinama letenja za koje se zahtijeva opskrbljivanje kisikom u skladu sa navedenim pod (b), opremljeni su sa uređajem za skladištenje i raspodjelu kisika koji može skladištiti i raspodijeliti potrebne zalihe kisika.
- (b) Helikopter sa kabinom koja nije pod tlakom, namijenjeni letovima iznad visina letenja na kojim je visina tlaka u putničkoj kabini iznad 10 000 ft, nose dovoljno kisika za disanje za opskrbljivanje:
- (1) svih članova posade za svaki period duži od 30 minuta ako je visina tlaka u putničkoj kabini između 10 000 ft i 13 000 ft; i
 - (2) svih članova posade i stručnjaka za izvršenje zadatka za svaki period ako je visina tlaka putničke kabine iznad 13 000 ft.
- (c) Bez obzira na navedeno pod (b), kraći letovi određenog trajanja na visini između 13 000 ft i 16 000 ft mogu se provoditi bez dodatnog kisika u skladu sa SPO.OP.195(b).

SPO.IDE.H.180 Ručni aparati za gašenje požara

- (a) Helikopteri, osim ELA2 helikoptera, opremljeni su sa najmanje jednim ručnim aparatom za gašenje požara:

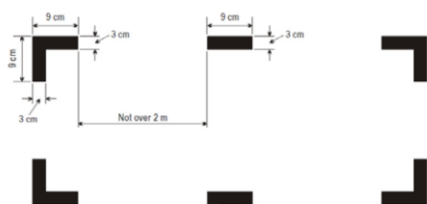
- (1) u pilotskoj kabini; i
 - (2) u svakom kabinskom odjeljku koji je odvojen od pilotske kabine, osim ako je odjeljak dostupan letačkoj posadi.
- (b) Vrsta i količina sredstva za gašenje za zahtijevane aparate za gašenje požara odgovara vrsti požara koji može nastati u odjeljku gdje se aparat namjerava upotrebljavati i kako bi se opasnost od koncentracije štetnog plina svela na najmanju mjeru u odjeljcima u kojim borave osobe.

SPO.IDE.H.185 Označavanje mjesta za prodor

Ako su na helikopteru označena mjesta na trupu odgovarajuća za prodor spasilačkih ekipa u zrakoplov u slučaju opasnosti, takva su mjesta označena kako je prikazano na Slici 1.

Slika 1

Označavanje mjesta za prodor



SPO.IDE.H.190 Predajnik za lociranje u slučajevima opasnosti (ELT)

- (a) Helikopteri certificirani za najveći broj putničkih sjedala veći od šest sjedala opremljeni su:
- (1) automatskim predajnikom za lociranje u slučajevima opasnosti (ELT); i
 - (2) jednim predajnikom za lociranje u slučajevima opasnosti za preživljavanje ELT (ELT(S)) u čamcu za spašavanje ili prsluku za spašavanje ako je helikopter namijenjen letovima na udaljenosti od kopna većoj od tri minute letenja pri uobičajenoj brzini krstarenja.
- (b) Helikopteri certificirani za najveći broj putničkih sjedala od šest ili manje opremljeni su predajnikom za lociranje u slučajevima opasnosti za preživljavanje (ELT(S)) ili osobnim uređajem za lociranje (PLB) koji na sebi ima član posade ili stručnjak za izvršenje zadatka.
- (c) Predajnici za lociranje u slučajevima opasnosti (ELT) bilo koje vrste i osobni uređaji za lociranje (PLB) moraju moći odašiljati signale istodobno na 121,5 MHz i 406 MHz.

SPO.IDE.H.195 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 osoba 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 brzini krstarenja, pri čemu helikopter pri kvaru ključnog motora može zadržati horizontalni let; ili
 - (3) polijeću ili slijeću na aerodromu ili operativnoj površini na kojim je poletna ili prilazna putanja iznad vode.
- (b) Svaki prsluk za spašavanje ili istovjetan poseban uređaj za plutanje opremljen je uređajem električnog osvjetljavanja s ciljem lociranja osoba.

- (c) Voda zrakoplova na helikopteru namijenjenog za letove iznad vode na udaljenosti od kopna većoj od 30 minuta pri uobičajenoj brzini krstarenja ili 50 NM, u ovisnosti koja je vrijednost manja, utvrđuje rizike za preživljavanje osoba iz helikoptera u slučaju prinudnog slijetanja na vodi, na temelju čega odlučuje o prijevozu:

- (1) opreme za davanje signala za pomoć;
 - (2) dovoljnog broja čamaca za spašavanje za prijevoz svih osoba iz zrakoplova koji su smješteni tako da omogućavaju njihovu uporabu u slučaju opasnosti; i
 - (3) opreme za spašavanje, koja sadrži sredstva za održavanje na životu odgovarajuće za predviđeni let.
- (d) Voda zrakoplova, pri donošenju odluke o potrebi nošenja prsluka za spašavanje navedenog pod (a) od strane svih osoba u helikopteru, utvrđuje rizike za preživljavanje osoba iz helikoptera u slučaju prinudnog 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 za osobe za čiju su uporabu predviđeni ako:
- (1) su namijenjeni letovima iznad vode na udaljenosti od kopna većoj od 10 minuta letenja pri uobičajenoj brzini krstarenja, 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 operativnoj površini na kojima je poletna ili prilazna putanja iznad vode.
- (b) Svaki prsluk za spašavanje ili istovjetan poseban uređaj za plutanje opremljen je uređajem električnog osvjetljavanja s ciljem lociranja osoba.

SPO.IDE.H.198 Odijelo za preživljavanje - kompleksni helikopteri na motorni pogon

Svaka osoba u helikopteru na sebi nosi odijelo za preživljavanje ako tako odluči vođa zrakoplova na temelju procjene rizika, uzimajući u obzir sljedeće uvjete:

- (a) letovi iznad vode na udaljenosti od kopna koja je izvan autorotacijske udaljenosti ili udaljenosti za sigurno prinudno slijetanje, pri čemu helikopter pri kvaru ključnog motora ne može zadržati horizontalni let; i
- (b) vremenska izvješća ili prognoze koje su dostupne vođi zrakoplova pokazuju da će temperatura mora tijekom leta biti manja od 10°C.

SPO.IDE.H.199 Čamci za spašavanje, predajnici za lociranje u slučajevima opasnosti za preživljavanje ELT i oprema za preživljavanje za duge letove iznad vode - kompleksni helikopteri na motorni pogon

- Helikopteri koji izvode operacije:
- (a) na letovima iznad vode na udaljenosti od kopna većoj od 10 minuta letenja pri uobičajenoj brzini krstarenja, pri čemu helikopter pri kvaru kritičnog motora može zadržati horizontalni let; ili
 - (b) na letovima iznad vode na udaljenosti od kopna većoj od tri minute letenja pri uobičajenoj brzini krstarenja, pri čemu helikopter pri kvaru kritičnog motora ne može zadržati horizontalni let i ako tako odluči vođa zrakoplova na temelju procjene rizika, opremljeni su:
 - (1) najmanje jednim čamcem za spašavanje sa nominalnim kapacitetom koji odgovara najmanje najvećem broju

- osoba u helikopteru, a smješten je tako da omogućava brzu uporabu u slučaju opasnosti;
- (2) najmanje jednim predajnikom za lociranje u slučajevima opasnosti za preživljavanje ELT (ELT(S)) za svaki zahtijevani čamac za spašavanje; i
 - (3) opremom za spašavanje ogovarajućom za predviđeni let, uključujući sredstva za održavanje na životu.

SPO.IDE.H.200 Oprema za preživljavanje

Helikopteri koji lete na letovima iznad područja na kojim bi potraga i spašavanje bili posebno otežani opremljeni su:

- (a) signalnom opremom za davanje signala za pomoć;
- (b) najmanje jednim predajnikom za lociranje u slučajevima opasnosti za preživljavanje ELT (ELT(S)); i
- (c) dodatnom opremom za preživljavanje za rutu kojom će se letjeti, uzimajući u obzir broj osoba u helikopteru.

SPO.IDE.H.202 Helikopteri certificirani za operacije na vodi - razna oprema

Helikopteri certificirani za operacije na vode opremljeni su:

- (a) sidrom za more ili drugom opremom koja je neophodna za omogućavanje vezivanja, sidrenja ili manevrisanja helikopterom na vodi, odgovarajućim za veličinu i težinu helikoptera, i karakteristikama u vezi sa njegovim upravljanjem; i
- (b) opremom za davanje zvučnih signala kako je propisano Međunarodnim propisima za sprečavanje sudara na moru, po potrebi.

SPO.IDE.H.203 Svi helikopteri na letovima iznad vode - prinudno slijetanje na vodi

Kompleksni helikopteri na motorni pogon, koji su namijenjeni operacijama iznad vode u nepovoljnom području na udaljenosti od kopna većoj od 10 minuta letenja pri uobičajenoj brzini krstarenja i helikopteri koji nisu kompleksni helikopteri na motorni pogon koji lete iznad vode u nepovoljnom okruženju u udaljenosti od kopna većoj od 50 NM, su:

- (a) projektirani za slijetanje na vodi u skladu sa odgovarajućim kodom o plovidbenosti;
- (b) certificirani za prinudno slijetanje na vodi u skladu sa odgovarajućim kodom o plovidbenosti; ili
- (c) opremljeni opremom u slučaju opasnosti za plutanje na vodi.

SPO.IDE.H.205 Osobna zaštitna oprema

Svaka osoba koja se nalazi u helikopteru nosi osobnu zaštitnu opremu koja je odgovarajuća za tip operacija koja se provodi.

SPO.IDE.H.210 Slušalice

Kada god se zahtijeva radio-komunikacijski i/ili radio-navigacijski sustav, helikopteri su opremljeni slušalicama sa ugrađenim mikrofonom ili sličnim uređajem i tasterom za aktiviranje predajnika na komandama leta, za svakog zahtijevanog pilota i/ili člana posade i/ili stručnjaka za izvršenje zadatka na njihovim dodijeljenim radnim mjestima.

SPO.IDE.H.215 Oprema za radio-komunikaciju

- (a) Helikopteri koji izode operacije prema pravilima IFR ili noću, ili ako je to u skladu sa primjenjivim zahtjevima za zračni prostor, opremljeni su opremom za radio-komunikaciju kojom se u uobičajenim uvjetima radio-prijenosa mora moći:
 - (1) izvoditi dvosmjerna komunikacija za potrebe kontrole aerodroma;
 - (2) primati meteorološki podaci;
 - (3) izvoditi dvosmjerna komunikacija bilo kada tijekom leta sa zrakoplovnim stanicama na frekvencijama koje propisuje nadležni organ; i

- (4) omogućiti komunikacija u slučajevima opasnosti na zrakoplovnoj frekvenciji 121,5 MHz.
- (b) Ako se zahtijeva više od jednog kompleta opreme za komunikaciju, svaka je zasebna od druge opreme do mjere da kvar jedne opreme neće dovesti do kvara na drugoj opremi.
- (c) Ako se zahtijeva radio-komunikacijski sustav, helikopteri su opremljeni sustavom interfona za letačku posadu u skladu sa zahtjevima iz SPO.IDE.H.135 i dugmetom za prijenos na komandi za svakog zahtijevanog pilota i člana letačke posade na njihovim dodijeljenim mjestima.

SPO.IDE.H.220 Oprema za navigaciju

- (a) Helikopteri su opremljeni opremom za navigaciju kojom će se omogućiti nastavak leta u skladu sa:
 - (1) ATS planom leta, ako je primjenjivo; i
 - (2) primjenjivim zahtjevima za zračni prostor.
- (b) Helikopteri imaju dovoljno opreme za navigaciju kojom se osigurava da, u slučaju kvara jednog dijela opreme u bilo kojoj fazi leta, preostala oprema omogućava sigurnu navigaciju u skladu sa navedenim pod (a) ili sigurno izvođenje odgovarajuće radnje u slučaju izvanredne situacije.
- (c) Helikopteri kojim se upravlja na letovima prilikom kojih se namjerava izvršiti slijetanje u instrumentalnim meteorološkim uvjetima (IMC), opremljeni su opremom za navigaciju kojom se može obaviti navođenje do točke sa koje se može izvesti vizualno slijetanje. Ta oprema omogućava takvo navođenje za svaki aerodrom na kojem se namjerava izvršiti slijetanje u instrumentalnim meteorološkim uvjetima (IMC) i za sve određene alternativne aerodrome.
- (d) Za PBN operacije zrakoplov ispunjava certifikacijske zahtjeve za plovidbenost za odgovarajuće navigacijske specifikacije.
- (e) Helikopteri su opremljeni sa opremom za nadzor u skladu sa primjenjivim zahtjevima za zračni prostor.

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 zahtijevanim mogućnostima.

SPO.IDE.H.230 Upravljanje bazama zrakoplovnih podataka

- (a) Baze zrakoplovnih podataka koje se upotrebljavaju u aplikacijama na certificiranim sustavima zrakoplova ispunjavaju zahtjeve u pogledu kvalitete podataka koji su odgovarajući za predviđenu uporabu podataka.
- (b) Operator osigurava blagovremenu 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 propisu o izvješćivanju o događajima, 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 obavještava letačku posadu i ostalo predmetno osoblje i osigurava da se predmetni podaci ne upotrebljavaju.

PODDIO E POSEBNI ZAHTEJEVI ODJELJAK 1

Operacije helikoptera sa vanjskim podveznim teretom - HESLO

SPO.SPEC.HESLO.100 – Standardni operativni postupci

Standardni operativni postupci za HESLO utvrđuju:

- (a) opremu koja treba da se nalazi u zrakoplovu, uključujući operativna ograničenja i odgovarajuće unose u MEL, ako je primjenjivo;
 - (b) zahtjeve u pogledu sastava posade i iskustva za članove posade i stručnjaka za izvršenje zadatka;
 - (c) odgovarajuću teorijsku i praktičnu obuku za članove posade za obavljanje njihovih zadataka, odgovarajuću obuku za stručnjaka za izvršenje njegovog zadatka, i kvalifikacije i imenovanje osoba koje pružaju te obuke članovima posade i stručnjacima za izvršenje zadatka;
 - (d) odgovornosti i dužnosti članova posade i stručnjaka za izvršenje zadatka;
 - (e) kriteriji za performanse helikoptera koji trebaju biti ispunjeni za provođenje HESLO operacija;
 - (f) normalne, izvanredne i postupke u slučaju opasnosti.
- SPO.SPEC.PAR.105 Prijevoz članova posade i stručnjaka za izvršenje zadatka**

Zahtjev o odgovornostima stručnjaka za izvršenje zadatka koji je je utvrđen u SPO.GEN.106(c) ne primjenjuje se na stručnjake za izvršenje zadatka koji izvode padobranske skokove.

SPO.SPEC.PAR.110 Sjedala

Ne uzimajući u obzir SPO.IDE.A.160(a) i SPO.IDE.H.160(a)(1), pod zrakoplova može biti korišten kao sjedalo uz uvjet da se osigura način da se stručnjaka za izvršenje zadatka pridrži ili priveže.

SPO.SPEC.PAR.115 Dodatni kisik

Ne uzimajući u obzir SPO.PO.190(a), zahtjevi za dodatni kisik ne primjenjuju se na članove posade, osim za vođu zrakoplova i stručnjaka za izvršenje zadatka koji obavljaju osnovnu dužnost na specijaliziranom zadatku, kada god je visina kabine:

- (a) iznad 13 000 ft, za vremenski period koji nije duži od šest minuta;
- (b) iznad 15 000 ft, za vremenski period koji nije duži od tri minute.

SPO.SPEC.PAR.125 Otpuštanje opasne robe

Ne uzimajući u obzir SPO.GEN.155, padobranski mogu izaći iz zrakoplova u svrhu padobranske zrakoplovne priredbe iznad naseljenih mjesta, gradova ili naselja ili iznad skupine ljudi na otvorenom prostoru uz nošenje uređaja koji ispuštaju dim, pod uvjetom da su ti uređaji proizvedeni za takvu namjenu.

ODJELJAK 4

Akrobatski letovi (ABF)

SPO.SPEC.ABF.100 Standardni operativni postupci

Standardni operativni postupci za ABF utvrđuju:

- (a) opremu koja se nosi, uključujući operativna ograničenja i odgovarajuće unose u MEL, ako je primjenjivo;
- (b) zahtjeve u pogledu sastava posade i iskustva za članove posade i stručnjaka za izvršenje zadatka;
- (c) odgovarajuću teorijsku i praktičnu obuku za članove posade za obavljanje njihovih zadataka, odgovarajuću obuku za stručnjaka za izvršenje njegovog zadatka i kvalifikacije i imenovanje osoba koje pružaju te obuke članovima posade i stručnjacima za izvršenje zadatka;
- (d) odgovornosti i dužnosti članova posade i stručnjaka za izvršenje zadatka;
- (e) kriteriji za performanse koji trebaju biti ispunjeni za provođenje akrobatskih letova;
- (f) normalne, izvanredne i postupke u slučaju opasnosti.

SPO.SPEC.ABF.105 Dokumenti, priručnici i informacije koje je potrebno nositi

Sljedeća dokumentacija navedena u SPO.GEN.140(a) ne mora se nositi tijekom izvođenja akrobatskih letova:

- (1) detalji popunjenog ATS plana leta, ako je primjenjivo;

SPO.SPEC.HESLO.105 - Posebna oprema za HESLO

Helikopter je opremljen najmanje sa:

- (a) jednim sigurnosnim ogledalom za teret ili alternativnim sredstvom kojim se može vidjeti kuka/teret, i
- (b) jednim mjeracom tereta, osim ako ne postoji druga metoda utvrđivanje težine tereta.

SPO.SPEC.HESLO.105 - Prijevoz opasne robe

Operator koji prevozi opasnu robu sa ili do nenaseljenih mjesta ili udaljenih lokacija, podnosi zahtjev nadležnom organu za izuzeće od odredbi Teničkih uputa ne namjerava da se uskladi sa zahtjevima iz Tehničkih uputa.

ODJELJAK 2

Operacije sa ljudima kao podvješanim teretom - HEC

SPO.SPEC.HEC.100 Standardni operativni postupci

Standardni operativni postupci za HEC utvrđuju:

- (a) opremu koja treba da se nalazi u helikopteru, uključujući operativna ograničenja i odgovarajuće unose u MEL, ako je primjenjivo;
- (b) zahtjeve u pogledu sastava posade i iskustva za članove posade i stručnjaka za izvršenje zadatka;
- (c) odgovarajuću teorijsku i praktičnu obuku za članove posade za obavljanje njihovih zadataka, odgovarajuću obuku za stručnjaka za izvršenje njegovog zadatka i kvalifikacije i imenovanje osoba koje pružaju te obuke članovima posade i stručnjacima za izvršenje zadatka;
- (d) odgovornosti i dužnosti članova posade i stručnjaka za izvršenje zadatka;
- (e) kriteriji za performanse helikoptera koji trebaju biti ispunjeni za provođenje HEC operacija;
- (f) normalne, izvanredne i postupke u slučaju opasnosti.

SPO.SPEC.HEC.105 Posebna oprema za HEC

- (a) Helikopter je opremljen:
 - (1) opremom za operacije sa dizalicom ili kukom za teret;
 - (2) jednim sigurnosnim ogledalom za teret ili alternativnim sredstvom kojim se može vidjeti kuka; i
 - (3) jednim mjeracom tereta, osim ako ne postoji druga metoda određivanja težine tereta.
- (b) Za ugradnju i sve naknadne izmjene cjelokupne opreme za operacije sa dizalicom i kukom osim jednostavnih sustava naprava za prijenos osoba (PCDS) izdaje se odobrenje o plovidbenosti za predviđenu funkciju.

ODJELJAK 3

Padobranske operacije (PAR)

SPO.SPEC.PAR.100 Standardni operativni postupci

Standardni operativni postupci za PAR utvrđuju:

- (a) opremu koja treba da se nalazi u helikopteru, uključujući operativna ograničenja i odgovarajuće unose u MEL, ako je primjenjivo;

- (2) važeće i primjenjive zrakoplovne karte za rutu/područje predviđenog leta i za sve rute na koje je moguće da let bude preusmjeren;
- (3) informacije o postupcima i vizualnim signalima koje koriste zrakoplovi koji presreću i presretnuti zrakoplovi; i
- (4) informacije koje se odnose na službe potrage i spašavanja za oblast planiranog leta.

SPO.SPEC.ABF.115 Oprema

Na akrobatske letove ne trebaju se primjenjivati sljedeći zahtjevi za opremu:

- (a) pribor za prvu pomoć, utvrđen u SPO.IDE.A.165 i SPO.IDE.H.165;
- (b) ručni protupožarni aparat, utvrđen u SPO.IDE.A.180 i SPO.IDE.H.180;
- (c) predajnik za lociranje u slučajevima opasnosti ili osobnim uređajem za lociranje, utvrđen u SPO.IDE.A.190 i SPO.IDE.H.190.

ODJELJAK 5

Probni letovi nakon održavanja (MCFs)

SPO.SPEC.MCF.100 Razine probnih letova nakon održavanja

Prije izvođenja probnog leta nakon održavanja, operator određuje primjenjivu razinu takvog leta kako slijedi:

- (a) "razina A" probni let nakon održavanja za let u kojem se očekuje primjena postupaka za izvanredne ili situacije u slučaju opasnosti, kako je definirano u letačkom priručniku zrakoplova, ili u slučaju kad se letom treba provjeriti funkcioniranje rezervnog sustava ili drugih sigurnosnih uređaja;
- (b) "razina B" probni let nakon održavanja 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":

- (a) opisuje te operacije i pripadajuće postupke u operativnom priručniku iz ORO.MLR.100 Aneksa III ovog pravilnika ili u posebnom priručniku za probne letove nakon održavanja;
- (b) prema potrebi ažurira priručnik;
- (c) obavještava sve uključeno osoblje o priručniku i njegovim izmjenama koje su relevantne za njihove dužnosti;
- (d) nadležnom organu dostavlja priručnik i njegove ažurirane verzije.

SPO.SPEC.MCF.115 Zahtjevi za letačku posadu za probni let nakon održavanja "razine A"

- (a) Operator bira odgovarajuće članove letačke posade uzimajući u obzir kompleksnost zrakoplova i razinu probnog leta nakon održavanja. Pri izboru članova letačke posade za probni let nakon održavanja "razine A" kompleksnim zrakoplovom na motorni pogon, operator osigurava sljedeće:
 - (1) da je vođa zrakoplova završio tečaj osposobljavanja u skladu sa SPO.SPEC.MCF.120; ako je osposobljavanje provedeno na simulatoru, pilot izvodi najmanje jedan probni let nakon održavanja "razine A" kao nadzorni pilot ili promatrač prije nego što izvede probni let nakon održavanja kao vođa zrakoplova;

- (2) da je vođa zrakoplova završio najmanje 1 000 sati leta na zrakoplovu iste kategorije kao zrakoplovu kojim će se letjeti, od čega najmanje 400 sati kao vođa zrakoplova u kompleksnom zrakoplovu na motorni pogon i najmanje 50 sati na tom konkretnom tipu zrakoplova.

Ne uzimajući u obzir navedeno pod (2) u prvom pasusu, ako operator uvede novi tip zrakoplova za svoje operacije i ocijeni kvalifikacije pilota u skladu sa 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 sa propisom o utvrđivanju tehničkih zahtjeva i upravnih postupaka u vezi sa letačkim osobljem u civilnom zrakoplovstvu u potpunosti se priznaje tečaj osposobljavanja iz točke (a)(1) ove točke, pod uvjetom da su završili potrebno početno i periodično osposobljavanje za upravljanje resursima posade u skladu sa ORO.FC.115 i ORO.FC.215 iz Aneksa III ovog pravilnika.
- (c) Vođa zrakoplova 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 vođe zrakoplova na probnom letu nakon održavanja "razine A" stiče se nakon izvođenja probnog leta nakon održavanja "razine A" kao promatrača ili nadzornog pilota ili nakon izvođenja probnog leta nakon održavanja "razine A" na simulatoru kao vođa zrakoplova.

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 sa detaljnim programom.
- (b) Letačko osposobljavanje na tečaju provodi se na jedan od sljedećih načina:
 - (1) na 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 pokazuju 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 utvrđuje da li je potrebno osposobljavanje o razlikama ili zbog upoznavanja i opisuje sadržaj takvog osposobljavanja.

SPO.SPEC.MCF.125 Sastav posade i osoba u zrakoplovu

- (a) Operator uspostavlja postupke za utvrđivanje potrebe za dodatnim stručnjacima za izvršenje 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 za izvršenje zadatka ili dodatni pilot je potreban 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 Simulacije izvanrednih ili postupaka u slučaju opasnosti tijekom leta

Odstupajući od SPO.OP.185, stručnjak za izvršenje zadatka može se nalaziti u zrakoplovu na probnom letu nakon održavanja "razine A" ako je potreban za ispunjenje svrhe leta i ako je prepoznat 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 Aneksa III (Dio-ORO) ovog pravilnika primjenjuju odredbe tog poddjelja.

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 sa veze za prijenos podataka za nositelje AOC

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 sa veze za prijenos podataka (DLR) iz Aneksa IV (Dio-CAT) ovog pravilnika i dalje se primjenjuju.

ANEKS IX**Bitni zahtjevi za letačke operacije****1. OPĆENITO**

- 1.1 Let se ne smije izvršiti ako članovi posade i, prema potrebi, cjelokupno ostalo operativno osoblje koje je uključeno u pripremu i izvršenje leta, nije upoznato sa važećim zakonima, propisima i postupcima kojima se uređuje obavljanje njihovih dužnosti i koji su propisani za područja preleta, aerodrome koji će se prema planu koristiti i zrakoplovne navigacijske uređaje koji se na njih odnose.
- 1.2 Let se mora izvršiti poštujući operativne postupke za pripremu i izvršenje leta iz letačkog priručnika ili, prema potrebi, operativnog priručnika.
- 1.3 Prije svakog leta moraju se definirati uloge i dužnosti svakog člana posade. Vođa zrakoplova mora biti odgovoran za operaciju i sigurnost zrakoplova i za sigurnost svih članova posade, putnika i tereta u zrakoplovu.
- 1.4 Predmeti ili materije koji predstavljaju značajan rizik za zdravlje, sigurnost, imovinu ili životnu sredinu, kao što su opasne robe, oružje i municija, ne smiju se prevoziti zrakoplovom osim ako se ne primjenjuju posebni sigurnosni postupci i upute za ublažavanje rizika koji su sa njima povezani.
- 1.5 Svi neophodni podaci, dokumenti, zapisi i informacije potrebni za evidentiranje ispunjenja uvjeta iz točke 5.3. moraju se sačuvati za svaki let, učiniti dostupnima i zaštititi od neovlaštenih izmjena najmanje tijekom perioda koji odgovara vrsti operacije.

2. PRIPREMA LETA

Let smije početi tek nakon što se razumnim dostupnim sredstvima utvrdi da su ispunjeni svi sljedeći uvjeti:

- (a) uzimajući u obzir dostupnu dokumentaciju usluge zrakoplovnog informiranja, za izvršenje leta dostupni su odgovarajući uređaji koji su izravno potrebni za let i za sigurnu operaciju zrakoplova, uključujući komunikacijske uređaje i navigacijska sredstva;
- (b) članovi posade moraju biti poznati i putnici moraju biti obaviješteni gdje se nalazi i kako se upotrebljava oprema za spašavanje. Posadi i putnicima mora se pružiti dovoljno informacija o operaciji i ugrađenoj opremi u vezi sa postupcima u izvanrednim situacijama i uporabom sigurnosne opreme u kabini;
- (c) vođa zrakoplova mora se uvjeriti:

- (i) da je zrakoplov plovidben, kako je utvrđeno u točki 6;
- (ii) po potrebi, da je zrakoplov propisno registriran i da se odgovarajući certifikati s tim u vezi nalaze u zrakoplovu;
- (iii) da su instrumenti i oprema iz točke 5. koji su potrebni za izvršenje tog leta ugrađeni u zrakoplov i da ispravno rade, osim ako je u primjenjivoj listi minimalne opreme (MEL) ili ekvivalentnom dokumentu za njih predviđeno izuzeće;
- (iv) da su masa zrakoplova i centar gravitacije takvi da omogućavaju izvršenje leta u okviru ograničenja propisanih u dokumentaciji o plovidbenosti;
- (v) da je sav ručni prtljag, predati prtljag i teret pravilno ukrcani i osigurani; i
- (vi) da operativna ograničenja zrakoplova koja su utvrđena u točki 4. ni u kojem trenutku tijekom leta neće biti prekoračena;

- (d) letačkoj posadi moraju biti dostupne informacije o meteorološkim uvjetima na polaznom, odredišnom i, prema potrebi, alternativnom aerodromu i informacije o meteorološkim uvjetima duž planirane rute letenja. Posebna se pažnja mora posvetiti potencijalno opasnim atmosferskim uvjetima;
- (e) radi suočavanja sa potencijalno opasnim atmosferskim uvjetima koji se očekuju na letu moraju se uspostaviti odgovarajuće mjere za ublažavanje rizika ili planovi za izvanredne situacije;
- (f) za letove koji se izvršavaju prema pravilima vizualnog letenja meteorološki uvjeti duž planirane rute letenja moraju biti takvi da omogućuju poštovanje tih pravila letenja. Za letove koji se izvršavaju prema pravilima instrumentalnog letenja mora se odabrati odredišni aerodrom i, prema potrebi, jedan ili više alternativnih aerodroma na koji zrakoplov može sletjeti, uzimajući posebno u obzir predviđene meteorološke uvjete, dostupnost usluga u zračnoj plovidbi, dostupnost zemaljskih uređaja i postupke instrumentalnog letenja koje je odobrila država u kojoj se nalazi odredišni i/ili alternativni aerodrom;
- (g) količina pogonskog goriva/energije i ostalih potrošnih materijala u zrakoplovu mora biti dovoljna za siguran završetak planiranog leta, uzimajući u obzir meteorološke uvjete, sve elemente koji utječu na performanse zrakoplova i sva predviđena kašnjenja tijekom leta. Uz to, moraju se ponijeti dodatne zalihe goriva/energije u slučaju nepredviđene situacije. Po potrebi, moraju se uspostaviti postupci za upravljanje zalihama goriva/energije tijekom leta.

3. LETAČKE OPERACIJE

U pogledu letačkih operacija, moraju se ispuniti svi sljedeći uvjeti:

- (a) ako je to odgovarajuće za tip zrakoplova, svi članovi posade moraju sjediti na svom mjestu za posadu i koristiti predviđene sustave za vezivanje tijekom polijetanja i slijetanja i uvijek kada je to, prema mišljenju vođe zrakoplova, potrebno radi sigurnosti;
- (b) ako je to odgovarajuće za tip zrakoplova, svi članovi letačke posade koji moraju svoj posao obavljati u pilotskoj kabini moraju biti i ostati na svom mjestu sa vezanim pojasevima, osim tijekom leta radi fizioloških ili operativnih potreba;
- (c) ako je to odgovarajuće za tip zrakoplova i vrstu operacije, vođa zrakoplova mora osigurati da prije polijetanja i slijetanja, tijekom rulanja i kada to smatra potrebnim radi

- sigurnosti, svaki putnik pravilno sjedi na svom sjedalu i da je pravilno vezan;
- (d) let se mora izvoditi tako da se u svim fazama leta održava odgovarajuće razdvajanje od drugih zrakoplova i osigurava odgovarajuće nadvisivanje prepreka. Takvo razdvajanje mora biti najmanje onoliko koliko je propisano primjenjivim pravilima letenja, u ovisnosti od vrste operacije;
- (e) let se ne smije nastaviti osim ako poznati uvjeti nisu i dalje najmanje ekvivalentni onima iz točke 2. Osim toga, za let koji se temelji na pravilima instrumentalnog letenja, prilaz aerodromu ne smije se nastaviti ispod određenih utvrđenih visina ili preko određenog položaja ako propisani kriteriji za vidljivost nisu ispunjeni;
- (f) vođa zrakoplova mora osigurati da svi putnici dobiju upute o mjerama za izvanredne situacije koje odgovaraju okolnostima;
- (g) vođa zrakoplova mora poduzeti sve neophodne mjere kako bi se posljedice neprihvatljivog ponašanja putnika u letu svele na minimum;
- (h) zrakoplov ne smije rulati po operativnoj površini aerodroma niti imati uključen rotor osim ako je za komandama osoba koja je odgovarajuće kvalificirana;
- (i) kada je to potrebno, moraju se koristiti primjenjivi postupci za upravljanje zalihama goriva/energije tijekom leta.
- #### 4. PERFORMANSE ZRAKOPLOVA I OPERATIVNA OGRANIČENJA
- 4.1 Zrakoplov se mora koristiti u skladu sa dokumentacijom o plovidbenosti i svim povezanim operativnim postupcima i ograničenjima, koji su navedeni u odobrenom letačkom priručniku ili ekvivalentnoj dokumentaciji, ovisno od slučaja. Posadi mora biti dostupan letački priručnik ili ekvivalentna dokumentacija i mora se redovito ažurirati za svaki zrakoplov.
- 4.2 Ne uzimajući u obzir točku 4.1, za operacije helikoptera može se dopustiti brišući let kroz područje ograničene visine i brzine anvelope, ako je osigurana sigurnost.
- 4.3 Zrakoplov se mora koristiti u skladu sa primjenjivom dokumentacijom o životnoj sredini.
- 4.4 Let se ne smije započeti ni nastaviti ako planirane performanse zrakoplova, uzimajući u obzir sve faktore koji značajno utječu na razinu njegovih performansi, ne dopuštaju izvođenje svih faza leta u okviru primjenjivih udaljenosti/područja i visina iznad prepreka pri planiranoj operativnoj masi. Faktori performansi koji značajno utječu na polijetanje, let i prilaz/slijetanje, naročito su sljedeći:
- (a) operativni postupci;
- (b) barometarska visina na aerodromu;
- (c) vremenski uvjeti (temperatura, vjetar, padavine i vidljivost);
- (d) veličina, nagib i uvjeti na području za polijetanje i slijetanje; i
- (e) stanje osnovne strukture zrakoplova, pogonskog uređaja ili sustava, vodeći računa o mogućem pogoršanju.
- 4.5 Takvi faktori, u ovisnosti od vrste operacije, moraju se uzeti u obzir izravno kao operativni parametri ili neizravno, primjenom odstupanja ili rezervi koje se mogu predvidjeti pri planiranju podataka o performansama.
- #### 5. INSTRUMENTI, PODACI I OPREMA
- 5.1 Zrakoplov mora biti opremljen svakom navigacijskom, komunikacijskom i drugom opremom koja je potrebna za planirani let, uzimajući u obzir propise iz područja zračnog prometa i pravila letenja koji se primjenjuju tijekom svih faza leta.
- 5.2 Ako je to potrebno, zrakoplov mora biti opremljen svom potrebnom sigurnosnom i medicinskom opremom i opremom za evakuaciju i preživljavanje, uzimajući u obzir rizike povezane sa područjima letenja, planiranim rutama letenja, visinom i trajanjem leta.
- 5.3 Svi podaci koji su posadi potrebni za izvršenje leta moraju biti ažurirani i dostupni u samom zrakoplovu, uzimajući u obzir primjenjive propise iz područja zračnog prometa, pravila letenja, visine leta i područja letenja.
- #### 6. KONTUNUIRANA PLOVIDBENOST I USKLAĐENOST PROIZVODA SA ŽIVOTNOM SREDINOM
- 6.1 Zrakoplov se ne smije koristiti ako nisu ispunjeni sljedeći uvjeti:
- (a) zrakoplov je plovidben i sposoban za sigurne operacije usklađene sa životnom sredinom;
- (b) operativna oprema i oprema za slučaj opasnosti, koje su neophodne za planirani let, ispravne su za uporabu;
- (c) dokument o plovidbenosti i, ako je primjenjivo, uvjerenje o buci zrakoplova su važeći, i
- (d) održavanje zrakoplov je u skladu sa primjenjivim zahtjevima.
- 6.2 Prije svakog leta ili serije uzastopnih letova zrakoplov se mora pregledati prije polijetanja kako bi se utvrdilo da li je sposoban za planirani let.
- 6.3 Uporaba zrakoplova dopuštena je samo ako ga nakon održavanja u uporabu puste kvalificirane osobe ili organizacije. Potpisana potvrda o puštanju u uporabu mora naročito sadržavati osnovne podatke o obavljenom održavanju.
- 6.4 Zapisi potrebni za dokazivanje plovidbenosti i stanja usklađenosti zrakoplova sa životnom sredinom moraju se čuvati i zaštititi od neovlaštenih izmjena tijekom perioda koji je u skladu sa primjenjivim zahtjevima za kontinuiranu plovidbenost, dok se sadržane informacije ne zamijene novim informacijama koje su ekvivalentne po svom opsegu i pojedinostima, a u svakom slučaju najmanje 24 mjeseca.
- 6.5 Sve izmjene i popravke moraju biti u skladu sa Bitnim zahtjevima za plovidbenost i, ako je primjenjivo, za usklađenost proizvoda sa životnom sredinom. Podaci kojima se dokazuje usklađenost sa zahtjevima za plovidbenost i usklađenost proizvoda sa životnom sredinom moraju se čuvati i zaštititi od neovlaštenih izmjena.
- 6.6 Odgovornost operatora zrakoplova je da osigura da treće osobe koje obavljaju održavanje poštuju zahtjeve operatora u pogledu sigurnosti letenja (*safety*) i zrakoplovne sigurnosti (*security*).
- #### 7. ČLANOVI POSADE
- 7.1 Broj i sastav posade mora se odrediti uzimajući u obzir:
- (a) certifikacijska ograničenja zrakoplova, uključujući, ako je primjenjivo, odgovarajući prikaz evakuacije u slučaju opasnosti;
- (b) konfiguraciju zrakoplova i
- (c) vrstu i trajanje operacija.
- 7.2 Vođa zrakoplova mora imati ovlaštenje da izdaje sve komande i da poduzima svaku odgovarajuću mjeru u svrhu osiguravanja operacija i sigurnosti zrakoplova i osoba i/ili imovine koje prevozi.
- 7.3 U slučaju opasnosti koja ugrožava operacije ili sigurnost zrakoplova i/ili osoba u njemu vođa zrakoplova mora poduzeti sve mjere koje smatra potrebnim radi sigurnosti. Kada se tim radnjama krše lokalni propisi ili postupci, vođa zrakoplova mora biti odgovoran za obavještanje odgovarajućeg lokalnog organa bez odlaganja.
- 7.4 Ne dovodeći u pitanje točku 8.12, ako se druge osobe prevoze u zrakoplovu, izvanredne ili neuobičajene situacije mogu se simulirati samo ako su te osobe prije ukrcavanja na let propisno obaviještene o tome i svjesne povezanih rizika.

- 7.5 Nijedan član posade ne smije dopustiti da se njegova sposobnost obavljanja zadataka i odlučivanja pogorša do te mjere da se zbog posljedica zamora ugrozi sigurnost leta, uzimajući u obzir, između ostalog, nakupljeni umor, nedostatak sna, broj preletenih sektora, noćne smjene ili promjene vremenskih zona. Periodi odmora moraju biti dovoljno dugi da članovima posade omogućuje oporavak od posljedica prethodnih dužnosti i da se dobro odmore do početka idućeg perioda letačke dužnosti.
- 7.6 Član posade ne smije obavljati dodijeljene dužnosti u zrakoplovu ako je pod utjecajem psihoaktivnih tvari ili alkohola ili ako nije sposoban obavljati svoju dužnost usljed ozljede, zamora, lijekova, bolesti ili drugih sličnih uzroka.
8. DODATNI ZAHTEJEVI ZA KOMERCIJALNI ZRAČNI PRIJEVOZ I DRUGE OPERACIJE KOJE SU PREDMET ZAHTEJEVA U VEZI SA CERTIFIKACIJOM ILI DAVANJEM IZJAVE I KOJE SE OBAVLJAJU AVIONIMA, HELIKOPTERIMA ILI ZRAKOPLOVIMA SA NAGIBNIM ROTOROM
- 8.1 Operacija se poduzima samo ako su ispunjeni sljedeći uvjeti:
- operator zrakoplova mora izravno ili u okviru aranžmana sa trećim stranama raspolagati sredstvima koja su potrebna obzirom na veličinu i opseg operacija. Ta se sredstva sastoje, između ostalog, od zrakoplova, objekata, upravljačke strukture, osoblja, opreme, dokumentacije o zadacima, odgovornostima i postupcima, pristupa relevantnim podacima i vođenja evidencije;
 - operator zrakoplova mora angažirati samo odgovarajuće kvalificirano i osposobljeno osoblje i uspostaviti i održavati programe obuke i provjere za članove posade i drugo odgovarajuće osoblje koje je potrebno kako bi se osiguralo važenje njihovih certifikata, ovlaštenja i kvalifikacija;
 - u ovisnosti od vrste aktivnosti koja se obavlja i veličini organizacije, operator zrakoplova mora uspostaviti i održavati sustav upravljanja radi osiguravanja usklađenosti sa Bitnim zahtjevima navedenim u ovom aneksu i upravljanja sigurnosnim rizicima s ciljem kontinuiranog poboljšanja ovog sustava;
 - operator zrakoplova mora uspostaviti sustav izvješćivanja o događajima kao dio sustava upravljanja iz točke (c) kako bi doprinio ostvarenju cilja kontinuiranog poboljšanja sigurnosti. Sustav izvješćivanja o događajima u skladu je sa propisom kojim se uređuje izvješćivanje o događajima u civilnom zrakoplovstvu.
- 8.2 Operacije se smiju obavljati samo u skladu sa operativnim priručnikom operatora zrakoplova. Takav priručnik mora sadržavati sve potrebne upute, informacije i postupke za sve zrakoplove u uporabi i za operativno osoblje u pogledu obavljanja njihovih dužnosti. Moraju se navesti ograničenja u pogledu trajanja leta, trajanja letačke dužnosti i perioda odmora za članove posade. Operativni priručnik i njegove revizije moraju biti u skladu sa odobrenim letačkim priručnikom te se, prema potrebi, mijenjaju.
- 8.3 Operator zrakoplova utvrđuje, po potrebi, postupke kako bi se smanjile posljedice neprihvatljivog ponašanja putnika po sigurnost letačkih operacija.
- 8.4 Operator zrakoplova mora izraditi i održavati programe zrakoplovne sigurnosti (*security programmes*) prilagođene zrakoplovima i vrsti operacije, uključujući posebno:
- osiguravanje sigurnosti pilotske kabine;
 - kontrolnu listu za postupak pretrage zrakoplova;
 - programe obuke, i
- zaštitu elektroničkih i računalnih sustava radi sprečavanja namjernog i nenamjernog ometanja i narušavanja tih sustava.
- 8.5 Kada mjere sigurnosti mogu negativno utjecati na sigurnost operacija, moraju se procijeniti rizici i razviti odgovarajući postupci za ublažavanje sigurnosnih rizika, što može zahtijevati uporabu specijalizirane opreme.
- 8.6 Operator zrakoplova mora imenovati jednog pilota u okviru članova letačke posade za vođu zrakoplova.
- 8.7 Sprečavanje zamora mora se postići u okviru sustava upravljanja rizikom od zamora. Takav sustav za jedan let ili seriju letova treba obuhvatiti trajanje leta, periode letačke dužnosti, periode dužnosti i prilagođeni period odmora. Ograničenjima uspostavljenim u okviru sustava upravljanja rizikom od zamora moraju se u obzir uzeti svi relevantni faktori koji doprinose zamoru, kao što su, posebno, broj pređenih sektora, promjene vremenskih zona, nedostatak sna, poremećaji cirkadijskog ritma, noćni rad, putovanja iz mjesta stanovanja u mjesto rada i obratno, nakupljeno vrijeme dužnosti u datim periodima, podjela dodijeljenih zadataka između članova posade i takođe povećanje broja članova posade.
- 8.8 Operator zrakoplova mora osigurati da zadatke navedene u točki 6.1 i zadatke opisane u točkama 6.4 i 6.5 kontrolira organizacija odgovorna za upravljanje kontinuiranom plovidbenošću koja mora ispunjavati zahtjeve iz Aneksa kojim se definiraju Bitni zahtjevi za plovidbenosti propisa kojim se utvrđuje kontinuirana plovidbenost zrakoplova i zrakoplovnih proizvoda, dijelova i uređaja i odobravanje organizacija i osoblja koji se bave ovim poslovima i Aneksa kojim se definiraju Bitni zahtjevi u pogledu usklađenosti proizvoda sa životnom sredinom propisa kojim se utvrđuje certifikacija plovidbenosti i ekološka certifikacija zrakoplova i zrakoplovnih proizvoda, dijelova i uređaja i certifikacija projektnih i proizvodnih organizacija.
- 8.9 Operator zrakoplova mora osigurati da puštanje u uporabu, koje se zahtijeva u točki 6.3 izdaje organizacija koja je kvalificirana za održavanje proizvoda, dijelova i neugrađene opreme. Ta organizacija mora ispunjavati zahtjeve iz Aneksa kojim se definiraju Bitni zahtjevi za plovidbenost propisa kojim se utvrđuje kontinuirana plovidbenost zrakoplova i zrakoplovnih proizvoda, dijelova i uređaja i odobravanje organizacija i osoblja koji se bave ovim poslovima.
- 8.10 Organizacija iz točke 8.8. izrađuje priručnik u kojem se opisuju svi postupci organizacije u pogledu kontinuirane plovidbenosti, a koji je namijenjen predmetnom osoblju i u kojem se navode upute za to osoblje.
- 8.11 Ako je to primjenjivo, članovima posade mora biti dostupan sustav kontrolnih lista za uporabu u svim fazama operacije zrakoplova u uobičajenim, izvanrednim i u uvjetima i situacijama opasnosti. Moraju se uspostaviti postupci za sve razumno predvidive izvanredne situacije.
- 8.12 Situacije u slučaju opasnosti ili neuobičajene situacije ne smiju se simulirati kada se prevoze putnici ili teret.

ANEKS X NEPRIMJENJIVE ODREDBE

Neprimjenjive odredbe Uredbe komisije (EU) broj 965/2012 od 5. listopada 2012. godine o utvrđivanju tehničkih zahtjeva i administrativnih postupaka u vezi sa letačkim operacijama u skladu sa Uredbom (EZ) broj 216/2008 Europskog parlamenta i Vijeća su:

Članak 6. (Odstupanja)

- (2) Odstupajući od članka 5. stavak (1), zrakoplovima iz članka 4. stavak (5) Uredbe (EZ) br. 216/2008, u slučaju

aviona, operacije se izvode u skladu s uvjetima određenim u Odluci Komisije C(2009) 7633 od 14. listopada 2009. godine, kada se upotrebljavaju u CAT operacijama. O bilo kakvoj promjeni u operaciji koja utječe na uvjete određene u toj odluci obavještava se Komisija i Europska agencija za sigurnost zračne plovitve (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, obavještava o svojoj namjeri Komisiju i Agenciju prije provođenja odstupanja. Komisija i Agencija procjenjuju u kojem stupnju promjena ili predviđena uporaba odstupa od uvjeta iz Odluke C(2009) 7633 ili utječe na prvobitnu procjenu sigurnosti izvedenu u kontekstu te odluke. Ako ocjena pokaže da promjena ili predviđena uporaba ne odgovara prvobitnoj ocjeni sigurnosti izvedenoj na temelju Odluke C(2009) 7633, predmetna država članica podnosi novi zahtjev za odstupanje u skladu s člankom 14. stavak (6) Uredbe (EZ) br. 216/2008.

- (4) Odstupajući od članka 5, države članice mogu do 30. lipnja 2018. godine nastaviti zahtijevati posebno odobrenje i dodatne zahtjeve u pogledu operativnih postupaka, opreme, kvalifikacija članova posade i njihove obuke za operacije komercijalnog zračnog prijevoza (CAT) helikopterima na moru u skladu sa njihovim nacionalnim pravom. Države članice obavještavaju Komisiju i Agenciju o dodatnim zahtjevima koji se primjenjuju na takva posebna odobrenja. Ti zahtjevi ne smiju biti manje ograničavajući od onih iz aneksa III i IV.
- (5) Do 2. rujna 2017. godine izuzeća odobrena prije 22. ožujka 2017. godine u skladu sa člankom 8. stav (2) Uredbe (EEZ) br. 3922/91, kako je predviđeno člankom 6. stavak (5) Uredbe (EU) br. 965/2012, te primjenjivo prije 22. ožujka 2017. godine, smatraju se ekvivalentnim odobrenjima navedenima pod CAT.POL.A.300(a) Aneksa IV (Dio-CAT). Nakon 2. rujna 2017. godine ta izuzeća nisu važeća za operacije sa jednomotornim avionima.
- Ako je bilo kakva promjena u operaciji ovih aviona, koja utječe na uvjete određene u tim izuzećima, predviđena u periodu od 22. ožujka 2017. do 2. rujna 2017. godine, o toj se promjeni obavještava Komisija i Agencija prije njenog provođenja. Komisija i Agencija procjenjuju predviđenu promjenu u skladu sa člankom 14. stavak (5) Uredbe (EZ) br. 216/2008.

Aneks II

ARO.OPS.225 Odobrenje Plana za gorivo/energiju

- (e) Ne dovodeći u pitanje navedeno pod ARO.GEN.120(d) i (e), nadležni organ obavještava Agenciju o početku evaluacije alternativnih načina usklađivanja koji se odnose na planove za gorivo/energiju.

ARO.OPS.226 Odobrenje i nadzor Programa obuke koja se temelji na dokazima (EBT)

- (e) Ne dovodeći u pitanje ARO.GEN.120(d) i (e), nadležni organ obavještava Agenciju kada započne evaluaciju alternativnih načina usklađivanja koji se odnose na EBT.

ARO.RAMP.105 Kriteriji za određivanje prioriteta

- (b) Ovaj spisak uključuje:
- (1) operatore zrakoplova utvrđene na temelju analize raspoloživih podataka u skladu sa ARO.RAMP.150(b)(4);
 - (2) operatore ili zrakoplove o kojim je Agenciju obavijestila Komisija, a koji su utvrđeni na temelju:
 - (i) mišljenja koje je u kontekstu provođenja mišljenja Komiteta za zrakoplovnu sigurnost

(ASC), u smislu primjene Uredbe (EZ) br. 2111/2005, o neophodnosti naknadnih provjera sa ciljem djelotvorne usaglašenosti sa odgovarajućim sigurnosnim standardima, kroz obavljanje inspeksijskog pregleda na platformi; ili

- (ii) informacija koje je Komisija pribavila od država članica, na temelju članka 4(3) Uredbe (EZ) br. 2111/2005.
- (3) zrakoplove koje, na teritoriji koja podliježe odredbama Ugovora, koriste operatori navedeni u Aneksu B liste operatera kojima je zabranjeno letenje na temelju Uredbe (EZ) br. 2111/2005.
- (4) zrakoplove koje koriste operatori certificirani u državi koja provodi regulatorni nadzor nad operatorima navedenim u listi naveden pod (3);
- (5) zrakoplove koje koristi operator treće zemlje koji vrši letove prvi put unutar ili izvan područja koje je predmet odredbi Ugovora, ili operator čije je odobrenje izdato u skladu sa Uredbom (EU) br. 452/2014 ograničeno ili obnovljeno nakon suspenzije ili oduzimanja.
- (c) Spisak se izrađuje u skladu sa postupkom koji je uspostavila Agencija, poslije svakog ažuriranja spiska Zajednice u kojem su navedeni operateri kojima je zabranjeno letenje na temelju Uredbe (EZ) br. 2111/2005, u svakom slučaju najmanje jednom svaka četiri mjeseca.

ARO.RAMP.106 Testiranje na alkohol

- (a) Nadležni organ provodi testiranje letачke i kabinske posade na alkohol.
- (b) Agencija stavlja na raspolaganje nadležnim organima popis operatora iz Unije i iz trećih zemalja u svrhu davanja prednosti testiranju na alkohol u okviru programa inspeksijskih pregleda na platformi u skladu sa ARO.RAMP.105 na temelju analize rizika koju obavlja Agencija, uzimajući u obzir pouzdanost i učinkovitost postojećih programa testiranja.
- (c) Pri odabiru operatora čija se letачka i kabinska posada testira na alkohol, nadležni organ služi se listom utvrđenom u skladu sa navedenim pod (b).
- (d) U svim slučajevima kada se podaci o testiranju na alkohol uvrštavaju u centraliziranu bazu podataka u skladu sa ARO.RAMP.145(b) nadležni organ osigurava da ti podaci ne sadrže 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 kvaliteta kojima se osiguravaju točni rezultati testiranja.
- (g) Članu letачke posade ili članu kabinske posade koji odbije surađivati tijekom testiranja ili za kojeg je pozitivnim testom utvrđeno da je pod utjecajem alkohola ne dozvoljava se obavljanje dužnosti.

ARO.RAMP.145 Izvješćivanje

- (c) Kada god informacije iz ARO.RAMP.110 pokažu da postoji potencijalna prijetnja za sigurnost, takve se informacije također bez odlaganja saopćavaju svakom nadležnom organu i Agenciji.

ARO.RAMP.150 Zadaci Agencije koji se odnose na koordinaciju

- (a) Agencija upravlja i postupa sa alatima i postupcima potrebnim za čuvanje i razmjenu:
 - (1) informacija iz ARO.RAMP.145, uporabom obrazaca iz dodataka III i IV;
 - (2) informacija dobijenih od trećih zemalja ili međunarodnih organizacija sa kojim su sklopljeni

- odgovarajući sporazumi ili od organizacija s kojim je Agencija sklopila odgovarajuće sporazume u skladu sa člankom 27.(2) Uredbe (EZ) broj 216/2008.
- (b) Ovo upravljanje uključuje sljedeće zadatke:
- (1) čuvanje podataka iz država članica koji su relevantni za sigurnosne informacije o zrakoplovima koji slijeću na aerodrome smještene na području primjene Ugovora;
 - (2) razvoj, održavanje i trajno ažuriranje centralizirane baze podataka koja sadrži sve informacije navedene pod (a) (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 organa o trenutnim mjerama ili naknadnoj politici;
 - (ii) obavještanje Komisije i nadležnih organa o mogućim sigurnosnim problemima;
 - (iii) predlaganje koordiniranih mjera Komisiji i nadležnim organima, kada je to potrebno radi sigurnosti, te osiguranje koordinacije takvih mjera na tehničkoj razini;
 - (5) povezivanje sa drugim europskim institucijama i organima, međunarodnim organizacijama i nadležnim organima trećih zemalja radi razmjene informacija.

ARO.RAMP.155 Godišnja izvješća

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

- (a) status napretka sustava;
- (b) status inspekcijskih pregleda obavljenih u toj godini;
- (c) analizu rezultata inspekcijskih pregleda sa naznačenim kategorijama nalaza;
- (d) mjere poduzete tijekom godine;
- (e) prijedloge za dalje poboljšanje sustava inspekcijskih pregleda na platformi; i
- (f) anekse koji sadrže spiskove inspekcijskih pregleda razvrstanih prema državi operacije, tipu zrakoplova, operatoru i omjerima po stavkama.

Neprimjenjive odredbe Uredbe (EU) 2018/1139 Europskog parlamenta i Vijeća od 4. srpnja 2018. godine o zajedničkim pravilima u području civilnog zrakoplovstva i osnivanju Agencije Europske unije za sigurnost zračne plovidbe i izmjeni uredbi (EZ) br. 2111/2005, (EZ) br. 1008/2008, (EU) br. 996/2010, (EU) br. 376/2014 i direktiva 2014/30/EU i 2014/53/EU Europskog parlamenta i Vijeća i stavljanju van snage uredbi (EZ) br. 552/2004 i (EZ) br. 216/2008 Europskog parlamenta i Vijeća i Uredbe Vijeća (EEZ) br. 3922/91 koje se odnose na oblast letačkih operacija, Poglavlje III – Materijalni zahtjevi, Odjeljak III – Letačke operacije su:

Članak 31.

Provedbeni akti u pogledu letačkih operacija

- (1) Kako bi se osiguralo ujednačeno provođenje Bitnih zahtjeva iz članka 29. i usklađenost sa njima, za operacije zrakoplova iz članka 2. stavak (1) točka b), osim zrakoplova na daljinsko upravljanje (dron), Komisija na temelju načela utvrđenih u članku 4. i radi ostvarivanja ciljeva utvrđenih u članku 1, donosi provedbene akte kojima se utvrđuju detaljne odredbe u vezi sa:
 - (a) posebnim pravilima i postupcima za operacije zrakoplova u skladu sa Bitnim zahtjevima iz članka 29;

- (b) pravilima i postupcima za izdavanje, održavanje, izmjenu, ograničavanje, privremeno oduzimanje ili ukidanje potvrde iz članka 30. stavak (1) točka b), i za situacije u kojima se takve potvrde zahtijevaju;
- (c) pravilima i postupcima za davanje izjave operatora zrakoplova iz članka 30. stavak (1) točke a), i za situacije u kojima se takve izjave zahtijevaju;
- (d) privilegijama i odgovornostima nositelja potvrde iz članka 30. stavak (1) točke b) i operatora zrakoplova koji daju izjave iz članka 30. stavak (1) točka a);
- (e) dodatnim zahtjevima potrebnim za osiguranje usklađenosti sa Bitnim zahtjevima iz članka 29. koji se primjenjuju na operatore zrakoplova koji su osnovani, imaju prebivalište/boravište ili glavno mjesto poslovanja na području na kojem se primjenjuju Ugovori kada ti operatori sklope ugovore o letovima pod zajedničkom kodom ili ugovore o zakupu zrakoplova ili kada izvode operacije zrakoplovom registriranim u trećoj zemlji;
- (f) pravilima i postupcima za operatore zrakoplova iz članka 30. stavak (1) u vezi sa sastavljanjem MEL ili istovjetnog dokumenta, te za situacije u kojima se on zahtijeva;
- (g) pravilima i postupcima u skladu sa kojima zrakoplov treba biti opremljen potrebnom opremom i instrumentima povezanim sa sigurnošću, uključujući uređaje za snimanje podataka o letu i/ili sredstva iz članka 30. stavak (7), i pravila i postupke za čuvanje, zaštitu, uporabu i, ako je to primjenjivo, siguran prijenos predmetnih podataka.

Ti provedbeni akti donose u skladu sa postupkom ispitivanja iz članka 127. stavak (3).

- (2) Pri donošenju tih provedbenih akata, Komisija osigurava usklađenost sa Bitnim zahtjevima iz članka 29. ove Uredbe i uzima u obzir međunarodne standarde i preporučene prakse, posebno one navedene u Aneksu 6 Čikaške konvencije.

Članak 32.

(Delegirana ovlaštenja)

- (1) Za operacije zrakoplova iz članka 2. stavak (1) točka b), osim zrakoplova na daljinsko upravljanje (dron), Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata u skladu sa člankom 128. kojim se utvrđuju detaljna pravila u vezi sa:
 - (a) uvjetima koje operatori iz članka 30. stavak (1), i njihovi članovi posade zrakoplova moraju ispunjavati u vezi sa ograničenjima vremena provedenog na letu i na dužnosti, kao i zahtjeve u vezi sa odmorom članova posade zrakoplova;
 - (b) uvjetima i postupcima potrebnima za osiguranje usklađenosti sa Bitnim zahtjevima iz članka 29. u pogledu odobrenja pojedinačnih planova radnog vremena i vremena na letu koja izdaju nacionalni nadležni organi i izdavanja mišljenja Agencije o tim planovima u skladu sa člankom 76. stavak (7).
- (2) U pogledu operacija zrakoplova iz članka 2. stav (1) točka b), osim zrakoplova na daljinsko upravljanje (dron), Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata u skladu sa člankom 128. radi izmjene Aneksa V i, ako je to primjenjivo, aneksa VII i VIII kada je to potrebno zbog tehničkog, operativnog ili naučnog razvoja ili dokaza o sigurnosti u vezi sa letačkim operacijama, kako bi se ostvarili ciljevi utvrđeni u članku 1. i u mjeri potrebnoj za ostvarenje tih ciljeva.