

Na osnovu člana 16., člana 61. stav 1., člana 64. i člana 71. stav 1., Zakona o upravi ("Službeni glasnik BiH", broj 32/02 i 102/09) i člana 14. stav 3. tačka a) Zakona o zrakoplovstvu Bosne i Hercegovine ("Službeni glasnik BiH", broj 39/09), generalni direktor Direkcije za civilno zrakoplovstvo Bosne i Hercegovine donosi

**PRAVILNIK
O USKLAĐIVANJU TEHNIČKIH PROPISA I
UPRAVNIH POSTUPAKA U PODRUČJU CIVILNOG
ZRAKOPLOVSTVA**

Član 1.

(Predmet)

Ovaj Pravilnik se primjenjuje na usklađivanje tehničkih propisa i upravnih postupaka u području sigurnosti civilnoga zrakoplovstva koji se odnose na:

- a) dizajn, proizvodnju, upotrebu i održavanje zrakoplova,
- b) komercijalni zračni prevoz avionom, izvođenje operacija, i
- c) na osobe i organizacije koje su uključene u obavljanje pojedinih zadataka u vezi sa tim.

Član 2.

(Pojmovi)

- (1) Definicije pojmova iz ovog Pravilnika nalaze se u Uredbama iz Dodataka I do VI ovog Pravilnika.
- (2) Iznimno od stava 1. ovoga člana, pojmovi "Zajednica", "pravo Zajednice", "Ugovor o osnivanju Evropske zajednice", "Službeni list Evropske unije", "operator Zajednice" i "država članica", iz Uredbi iz Dodataka I do VI ovoga Pravilnika, čitat će se u skladu sa tačkama 2. i 3. Dodatka II ECAA Sporazuma.
- (3) U smislu tumačenja pojma " nadležno tijelo" iz Uredbi iz Dodataka I do VI ovoga Pravilnika, nadležno tijelo u Bosni i Hercegovini je Direkcija za civilno zrakoplovstvo.

Član 3.

(Dodaci)

- (1) Dodaci I do VI uz ovaj Pravilnik čine njegov sastavni dio.
- (2) Dodatke iz stava 1. ovog člana čine:
 - a) Dodatak I. ovoga Pravilnika je prijevod Uredbe Vijeća (EEZ) 3922/91 od 16. decembra 1991. o usklađivanju tehničkih propisa i upravnih postupaka u području civilnog zrakoplovstva,
 - b) Dodatak II. ovoga Pravilnika je prijevod Uredbe (EZ-a) br. 1592/2002 Evropskog parlamenta i Vijeća od 15. maja 2002. godine o zajedničkim propisima u području civilnog zrakoplovstva i utemeljenja Agencije za sigurnost evropskog zrakoplovstva,
 - c) Dodatak III. ovoga Pravilnika je prijevod Uredbe (EZ-a) br. 1899/2006 Evropskog parlamenta i Vijeća od 12. decembra 2006. kojom se izmjenjuje i dopunjuje Uredba Vijeća (EEZ-a) br. 3922/91 o usklađivanju tehničkih propisa i upravnih postupaka u području civilnoga zrakoplovstva,
 - d) Dodatak IV. ovoga Pravilnika je prijevod Uredbe (EZ-a) br. 1900/2006 Evropskog parlamenta i Vijeća od 20. decembra 2006. kojom se izmjenjuje i dopunjuje Uredba Vijeća (EEZ-a) br. 3922/91 o usklađivanju tehničkih propisa i upravnih postupaka u području civilnog zračnog prometa,
 - e) Dodatak V. ovoga Pravilnika je prijevod Uredbe Komisije (EZ-a) br. 8/2008 od 11. decembra 2007. kojom se izmjenjuje i dopunjuje Uredba Vijeća (EEZ-a) br. 3922/91 o

zajedničkim tehničkim pravilima i upravnim postupcima koji se primjenjuju na komercijalni zračni prevoz avionima, f) Dodatak VI. ovoga Pravilnika je prijevod Uredbe Komisije (EZ-a) br. 859/2008 od 20. augusta 2008. kojom se izmjenjuje i dopunjuje Uredba Vijeća (EEZ-a) br. 3922/91 o zajedničkim tehničkim propisima i upravnim postupcima koji se primjenjuju na komercijalni zračni prevoz avionom.

Član 4.

(Primjenjivi Zajednički zrakoplovni propisi)

Osim primjene odredaba ovoga Pravilnika, operatori moraju primjenjivati i odgovarajuće Zajedničke zrakoplovne zahtjeve (*Joint Aviation Requirements – JAR's*) koji su povezani s njihovim operacijama i to:

- (a) JAR-26: – *Additional Airworthiness Requirements for Operations*; Dodatni plovidbeni propisi za operacije;
- (b) JAR-FSTD A: – *Flight Simulators Training Device*; Simulatori letenja avionom;
- (c) JAR-MMEL/MEL: – *Master Minimum Equipment List/Minimum Equipment List*; Glavna lista minimalne opreme/Lista minimalne opreme.

Član 5.

(Tumačenje)

U slučaju nejasnoća u tumačenju i nedostataka odredaba ovog Pravilnika koristit će se tekst Uredbi iz Dodataka I do VI ovog Pravilnika na engleskom jeziku, kako su objavljeni u Službenom listu Evropske unije.

Član 6.

(Prelazne i završne odredbe)

Danom stupanja na snagu ovoga Pravilnika, u Pravilniku o komercijalnim operacijama zrakoplova ("Službeni glasnik BiH", broj 12/06), brišu se:

- a) u članu 1. stav (1), riječ "(avionom)",
- b) u članu 2. stav (1), u prvoj rečenici riječ "avionom", i u drugoj rečenici istog stava iza riječi JAR – OPS broj "1",
- c) član 4. tačka c) i e),
- d) u članu 6., stav (1) u prvoj rečenici, iza riječi JAR – OPS, broj "1" i u stavu (2), u prvoj rečenici iza riječi JAR – OPS broj "1" i
- e) u članu 7. stav (1) iza riječi JAR – OPS broj "1" i u stavu (2), u prvoj i u drugoj rečenici iza riječi JAR – OPS broj "1".

Član 7.

(Stupanje na snagu)

Ovaj Pravilnik stupa na snagu osmog dana od dana objavljivanja u "Službenom glasniku BiH".

Broj 1-3-02-2-1208-1/10
15. augusta 2010. godine
Banja Luka

Generalni direktor
Dorđe Ratkovic, s. r.

DODATAK I.

UREDBA VIJEĆA (EEZ-a) br. 3922/91 od 16. decembra 1991.

o usklađivanju tehničkih propisa i upravnih postupaka u području civilnog zrakoplovstva
VIJEĆE EUROPSKIH ZAJEDNICA,
uzimajući u obzir Ugovor o osnivanju Europske ekonomske zajednice, a posebno njegov član 84. stav 2.,
uzimajući u obzir prijedlog Komisije[1],
uzimajući u obzir mišljenje Europskoga parlamenta[2],
uzimajući u obzir mišljenje Gospodarskoga i socijalnoga odbora[3],
budući da je, kako je predviđeno u članu 8.a Ugovora, potrebno usvojiti mjere kako bi se u razdoblju do 31. decembra 1992. postupno uspostavilo unutarnje tržište; budući da unutarnje tržište obuhvaća područje bez unutarnjih granica u kojemu je osigurano slobodno kretanje roba, osoba, usluga i kapitala;
budući da je potrebno održavati visoki stepen opće sigurnosti u civilnom zrakoplovstvu u Europi te postojeće tehničke propise i upravne postupke u državama članicama podići na najviši standard kakav je trenutno dostignut u Zajednici;
budući da je sigurnost čimbenik od ključne važnosti u zračnom prevozu na području Zajednice; budući da je potrebno u obzir uzeti Konvenciju o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu, potpisanu 7. decembra 1944. u Čikagu, koja predviđa provedbu mjera koje su potrebne radi osiguranja sigurnoga leta zrakoplovom;
budući da bi trenutna ograničenja prijenosa zrakoplova i zrakoplovnih proizvoda te određenih usluga u području zrakoplovstva između država članica narušila odnose na unutarnjem tržištu;
budući da su Zajedničke zrakoplovne vlasti (JAA), koje je pridruženo tijelo Europske konferencije civilnog zrakoplovstva (ECAC), dogovorile uslove suradnje na razvoju i provedbi zajedničkih zrakoplovnih propisa (JAR) u svim područjima koja se odnose na sigurnost zrakoplova i njihovih letova;
budući da se na osnovu zajedničke prometne politike tehnički propisi i upravni postupci koji se odnose na sigurnost zrakoplova i njihovih letova trebaju uskladiti na osnovu zajedničkih zrakoplovnih propisa (JAR);
budući da bi pristepene svih država članica Zajedničkim zrakoplovnim vlastima i sudjelovanje Komisije u njihovim postupcima olakšalo takvo usklađivanje;
budući da bi države članice, u svrhu postizanje ciljeva Zajednice u pogledu slobode kretanja osoba i proizvoda kao i zajedničke prometne politike, trebale odobriti certifikaciju proizvoda te tijela i osoba zaduženih za dizajn, proizvodnju, održavanje i uporabu proizvoda, ne poduzimajući dodatne tehničke mjere ili ocjenjivanje, ako su proizvođači, organizacije ili osobe bili certificirani u skladu sa zajedničkim tehničkim propisima i upravnim postupcima;
budući da se mogu pojaviti sigurnosni problemi te u tom slučaju države članice moraju hitno poduzeti sve odgovarajuće mjere; budući da takve mjere moraju biti opravdane i budući da je, u slučaju kada zajednički tehnički propisi i upravni postupci imaju nedostatke, Komisija ta koja mora izvršavajući svoje provedbene ovlasti donijeti potrebne izmjene i dopune;
budući da je poželjno da je financiranje država članica, namijenjeno istraživanju u svrhu poboljšanja sigurnosti u zračnom prometu, usklađeno kako bi se osiguralo optimalno korištenje finansijskih sredstava i omogućilo postizanje najveće moguće koristi;
budući da je primjereno ovlastiti Komisiju, potpomognutu odborom stručnjaka koje imenuju države članice, da donosi izmjene i dopune zajedničkih tehničkih propisa i upravnih postupaka usvojenih od strane Vijeća koje su izradile Zajedničke zrakoplovne vlasti,
DONIJELO JE OVU UREDBU:

Član 1.

1. Ova se Uredba primjenjuje na usklađivanje tehničkih propisa i upravnih postupaka u području sigurnosti civilnog zrakoplovstva, kao što su navedeni u Aneksu II., te osobito u pogledu:
 - dizajna, proizvodnje, uporabe i održavanja zrakoplova
 - osoba i organizacija koje sudjeluju u tim zadaćama.
2. Usklađeni tehnički propisi i upravni postupci iz stava 1. primjenjuju se na sve zrakoplove koje koriste operatori, u smislu člana 2. tačke (a), bez obzira na to jesu li registrirani u državi članici ili u trećoj zemlji.

Član 2.

- (a) "operator" podrazumijeva fizičku osobu s prebivalištem u državi članici ili pravnu osobu sa sjedištem u državi članici koja koristi jedan zrakoplov ili više zrakoplova u skladu propisima koji se primjenjuju u toj državi članici ili zračnog prevoznika Zajednice kao što je određeno u zakonodavstvu Zajednice;
- (b) "proizvod" podrazumijeva civilni zrakoplov, motor, propeler ili uređaj;
- (c) "uređaj" podrazumijeva svaki instrument, opremu, mehanizam, aparat ili dodatak koji se koristi ili je namijenjen korištenju za rad zrakoplova tijekom leta, bez obzira na to je li ugrađen u, namijenjen ugradnji u ili pričvršćen na civilni zrakoplov, no koji ne predstavlja dio konstrukcije (zmaja) zrakoplova, motora ili propelera;
- (d) "sastavni dio" podrazumijeva materijal, dio ili podsklop na koje se tačke (b) ili (c) ne odnose i koji se koriste na civilnim zrakoplovima, motorima, propelerima ili uređajima;
- (e) "certifikacija (proizvoda, usluge, organizacije ili osobe) podrazumijeva svaki oblik pravnog priznanja da taj proizvod, usluga, organizacija ili osoba ispunjavaju odgovarajuće propise. Takva certifikacija obuhvaća dva postupka:
 - (i) postupak provjere da proizvod, usluga, organizacija ili osoba ispunjavaju u tehničkom smislu mjerodavne propise; ovaj se postupak naziva "utvrđivanje tehničkih činjenica";

(ii) postupak službenog priznanja u skladu s mjerodavnim propisima izdavanjem certifikata, licence, odobrenja ili druge isprave na način propisan nacionalnim zakonima i postupcima; ovaj se postupak naziva "utvrđivanje pravnih činjenica";

(f) "održavanje zrakoplova" podrazumijeva sve inspeksijske nadzore, servisiranje, izmjene i popravke tijekom životnog vijeka zrakoplova kako bi se osiguralo da zrakoplov ostane sukladan certifikaciji tipa i omogućila visoka razina sigurnosti u svim okolnostima; to osobito uključuje izmjene koje su odredila tijela koja su stranke dogovora, koji su navedeni u tački (h), u skladu konceptima kontrole plovidbenosti;

(g) "nacionalna inačica" podrazumijeva zahtjev ili nacionalni propis koji država odredi pored ili umjesto zajedničkih zrakoplovnih vlasti;

(h) "dogovori podrazumijeva dogovore sklopljene pod pokroviteljstvom Europske konferencije civilnog zrakoplovstva (ECAC) u svrhu suradnje na razvoju i provedbi zajedničkih propisa u svim područjima koja su povezana sa sigurnošću zrakoplova i njihovog leta. Ti su dogovori posebno navedeni u Aneksu I.

Član 3.

Ne dovodeći u pitanje član 11., zajedničke tehničke propise i upravne postupke koji se u Zajednici primjenjuju na područja navedena u Aneksu II. čine odgovarajući zajednički zrakoplovni propisi iz tog Aneksa i koji su na snazi dana 1. januara 1992.

Član 4.

1. Za područja koja nisu navedena u Aneksu II., Vijeće donosi zajedničke tehničke propise i upravne postupke na osnovu člana 84. stava 2. Ugovora. Komisija, kada je to primjereno i što je prije moguće, predlaže odgovarajuće prijedloge iz tih područja.

2. Do usvajanja prijedloga iz stava 1., države članice mogu primjenjivati odgovarajuće odredbe svojih postojećih nacionalnih propisa.

Član 5.

Države članice vode računa da njihova tijela nadležna za civilno zrakoplovstvo ispunjavaju uslove za članstvo u Zajedničkim zrakoplovnim vlastima (JAA), kao što je utvrđeno u dogovorima i takve će dogovore bezuvjetno potpisati prije 1. januara 1992.

Član 6.

1. Države članice, ne namećući dodatne tehničke zahtjeve te ne provodeći novu evaluaciju, priznaju proizvode koji su dizajnirani, proizvedeni, korišteni i održavani u skladu zajedničkim tehničkim propisima i upravnim postupcima kada je takve proizvode certificirala druga država članica. Kada je izvorno priznanje dano za određenu svrhu, tj. svrhe, svako naknadno priznanje također se daje za istu svrhu, tj. svrhe.

2. Postojeće proizvode i iz njih izvedene inačice, koji nisu certificirani u skladu sa zajedničkim tehničkim propisima i upravnim postupcima, država članica smije na osnovu svojih postojećih nacionalnih propisa odobriti do trenutka donošenja zajedničkih tehničkih propisa i upravnih postupaka koji se na te proizvode primjenjuju na osnovu ove Uredbe.

Član 7.

Države članice priznaju certifikaciju koju je na osnovu ove Uredbe izdala druga država članica ili tijelo u njezino ime tijelima ili osobama pod njezinom nadležnošću i u njezinoj ovlasti koja su zadužena za dizajn, proizvodnju i održavanje proizvoda te uporabu zrakoplova.

Član 8.

1. Niti jedna od gore navedenih odredaba ne sprečava državu članicu da odmah reagira na sigurnosni problem koji se očituje uslijed nesreće, incidenta ili iskustva tijekom uporabe i koji se odnosi bilo na proizvod koji je dizajniran, proizveden, korišten ili održavan u skladu s ovom Uredbom bilo na osobu, postupak ili tijelo koje sudjeluje u takvim zadaćama. Ukoliko sigurnosni problem proizlazi iz:

– neodgovarajuće razine sigurnosti u odnosu na primjenu zajedničkih tehničkih propisa i upravnih postupaka ili

– nedostataka u zajedničkim tehničkim propisima i upravnim postupcima,

država članica smjesta će obavijestiti Komisiju i ostale države članice o poduzetim mjerama i razlozima za njih.

2. Komisija se u slučajevima iz stava 1. prvom prilikom savjetuje s državama članicama. Ukoliko se utvrdi neodgovarajuća razina sigurnosti ili nedostatak u zajedničkim tehničkim propisima i upravnim postupcima, Komisija predlaže odgovarajuće prijedloge u skladu s postupcima utvrđenima u članu 4. i/ili članu 11.

Član 9.

Države članice poduzimaju sve potrebne mjere za usklađivanje svojih istraživačkih programa u svrhu poboljšanja sigurnosti civilnih zrakoplova i njihovog leta te o njima obavještavaju Komisiju. Nakon savjetovanja s državama članicama, Komisija može poduzeti bilo koju odgovarajuću inicijativu radi promicanja takvih nacionalnih istraživačkih programa.

Član 10.

Države članice obavješćuju Komisiju o:

(a) svakom novom ili izmijenjenom i dopunjenom zahtjevu ili postupku koji je bio osmišljen ili donesen u skladu s postupcima predviđenima u dogovorima; i

(b) svakoj izmjeni dogovora; i

(c) ishodima savjetovanja s industrijom i ostalim zainteresiranim tijelima.

Član 11.

1. Komisija u skladu postupku utvrđenom u članu 12. donosi uslijed znanstvenog i tehničkog napretka nužne izmjene i dopune zajedničkih tehničkih propisa i upravnih postupaka koji su navedeni u Aneksu II. ili koje je donijelo Vijeće u skladu s članom 4.

2. Kada izmjene i dopune spomenute u stavu 1. sadrže nacionalnu inačicu za državu članicu, Komisija, u skladu postupku utvrđenom u članu 12., odlučuje hoće li ili ne tu inačicu unijeti u zajedničke tehničke propise i upravne postupke.

Član 12.

1. U primjeni člana 8., 9. i 11. Komisiji pomaže odbor sastavljen od predstavnika država članica kojim predsjeda predstavnik Komisije.

2. Predstavnik Komisije podnosi odboru nacrt mjera koje treba poduzeti. Odbor daje svoje mišljenje o nacrtu u roku koji može odrediti predsjednik ovisno o hitnosti stvari.

Za mjere koje mora donijeti Vijeće na prijedlog Komisije, mišljenje daje većina kao što je predviđeno u članu 148. stavu 2. Ugovora. Glasovi predstavnika država članica u odboru ponderiraju se na način utvrđen u prethodno spomenutom članu. Predsjednik ne sudjeluje u glasovanju.

3. (a) Komisija usvaja predviđene mjere ako su u skladu s mišljenjem odbora.

(b) Ukoliko predviđene mjere nisu u skladu s mišljenjem odbora, ili ako mišljenje nije dano, Komisija Vijeću smješta podnosi prijedlog o mjerama koje je potrebno poduzeti. Vijeće usvaja prijedlog kvalificiranom većinom.

(c) Ako Vijeće nakon isteka tri mjeseca od trenutka kada mu je prijedlog bio podnesen ne usvoji prijedlog, predložene mjere usvaja Komisija osim ako se Vijeće običnom većinom izjasnilo protiv usvajanja navedenih mjera.

Član 13.

1. Države članice si međusobno pružaju pomoć prilikom primjene ove Uredbe i prilikom praćenja njezine provedbe.

2. U okviru uzajamne pomoći spomenute u stavu 1. nadležna tijela država članica redovito razmjenjuju sve dostupne informacije o:

– povredama ove Uredbe koje su počinili nerezidenti i kaznama koje su im određene za te povrede

– kaznama koje država članica određuje svojim rezidentima za takve povrede počinjene u drugim državama članicama.

Član 14.

Ova Uredba stupa na snagu 1. januara 1992.

Ova Uredba u cijelosti obvezuje i neposredno se primjenjuje u svim državama članicama.

Sastavljeno u Bruxellesu 16. decembra 1991.

Za Vijeće
Predsjednik
H. MAIJ-WEGGEN

ANEKS I.

Dogovori iz člana 2. stava 1. tačke (h)

"Dogovori o razradi, prihvaćanju i provedbi zahtjeva zajedničkih zrakoplovnih vlasti (JAR)" koji su 11. septembra 1990. sklopljeni na Cipru.

ANEKS II.

Popisi važećih Zajedničkih zrakoplovnih propisa koji sadrže zajedničke tehničke propise i upravne postupke navedene u članu 3.

1. Općenito i postupci

JAR 1 Definicije i kratice

2. Certifikacija tipa proizvoda i njihovih dijelova

JAR 22 Jedrilice i motorne jedrilice

JAR 25 Veliki zrakoplovi

JAR AWO Operacije u svim vremenskim uslovima

JAR E Motori

JAR P Propeleri

JAR APU Pomoćni agregati

JAR TSO Propisi o tehničkim normama

JAR VLA Vrlo lagani zrakoplovi

JAR 145 Ovlaštene organizacije za održavanje

DODATAK II

UREDBA (EZ-a) br. 1592/2002 EUROPSKOGA PARLAMENTA I VIJEĆA
od 15. maja 2002.

o zajedničkim propisima na području civilnog zrakoplovstva i osnivanju Europske agencije za sigurnost zračnog prometa

(Tekst od važnosti za EEA)

EUROPSKI PARLAMENT I VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

uzimajući u obzir Ugovor o osnivanju Europske zajednice, a posebno njegov član 80. stav 2.,

uzimajući u obzir prijedlog Komisije^[4],

uzimajući u obzir mišljenje Gospodarskoga i socijalnoga odbora^[5],

nakon savjetovanja s Odborom regija,

postupajući u skladu postupku utvrđenom u članu 251. Ugovora^[6],

budući da:

(1) u civilnom zrakoplovstvu treba uvijek biti osigurana visoka i jedinstvena razina zaštite europskih građana donošenjem zajedničkih propisa o sigurnosti i mjerama koje osiguravaju da proizvodi, osobe i organizacije u

Zajednici udovoljavaju takvim pravilima i onima donesenima za zaštitu okoliša. To će pridonijeti omogućavanju slobodnog kretanja roba, osoba i organizacija na unutarnjem tržištu.

(2) Kao posljedica toga, zrakoplovni proizvodi trebaju podlijegati certifikaciji kako bi se provjerilo zadovoljavaju li osnovne zahtjeve o plovidbenosti i zaštiti okoliša koji se odnose na civilno zrakoplovstvo. Trebaju se utvrditi odgovarajući osnovni zahtjevi u roku od godine dana nakon stepena ove Uredbe na snagu, koji će obuhvatiti operacije zrakoplova i izdavanje dozvola za letačku posadu, te primjenu Uredbe na zrakoplove trećih zemalja te nakon toga na druga područja unutar područja sigurnosti civilnog zrakoplovstva.

(3) Kako bi se odgovorilo na sve veću brigu za zdravlje i dobrobit putnika tijekom letova, potrebno je razviti dizajne zrakoplova koji bolje štite sigurnost i zdravlje putnika.

(4) Potrebno je hitno reagirati na osnovi rezultata ispitivanja zrakoplovnih nesreća, osobito kada se odnose na neispravan dizajn zrakoplova i/ili operativna pitanja, kako bi se osiguralo povjerenje potrošača u zračni prevoz.

(5) Konvencija o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu, potpisana u Chicagu 7. decembra 1944. ('Čikaška konvencija'), koju su potpisale sve države članice, već osigurava minimalne norme za osiguravanje sigurnosti civilnog zrakoplovstva i uz nju vezane zaštite okoliša. Osnovni zahtjevi Zajednice i pravila usvojena za njihovu primjenu trebaju osigurati da države članice ispune svoje obveze utvrđene Čikaškom konvencijom, uključujući one u odnosu na treće zemlje.

(6) Zrakoplovni proizvodi, dijelovi i uređaji trebaju dobiti certifikat kad se utvrdi da udovoljavaju osnovnim zahtjevima o plovidbenosti i zaštiti okoliša utvrđenima od strane Zajednice u skladu normama utvrđenima Čikaškom konvencijom. Komisija treba biti ovlaštena utvrđivati potrebne provedbene propise.

(7) Kako bi se postigli ciljevi Zajednice što se tiče slobode kretanja roba, osoba i usluga, kao i oni vezani za zajedničku prometnu politiku, države članice trebaju bez daljnjih zahtjeva ili ocjenjivanja prihvatiti proizvode, dijelove i uređaje, organizacije ili osobe certificirane u skladu s ovom Uredbom i njenim provedbenim propisima.

(8) Potrebno je osigurati dovoljno fleksibilnosti kako bi se u obzir mogle uzeti posebne okolnosti kao što su hitne mjere sigurnosti, nepredviđene ili ograničene operativne potrebe, te je potrebno osigurati postizanje odgovarajuće razine sigurnosti drugim sredstvima. Države članice trebaju imati pravo odobriti izuzeća od zahtjeva ove Uredbe i njenih provedbenih propisa, pod uvjetom da su ista strogo ograničena u opsegu i da podliježu odgovarajućoj kontroli od strane Zajednice.

(9) Ispunjavanje ciljeva ove Uredbe može se djelotvorno postići kroz suradnju s trećim zemljama. U takvom se slučaju odredbe ove Uredbe i njenih provedbenih propisa mogu usvojiti kroz sporazume koje Zajednica zaključuje s tim zemljama. U odsutnosti takvih sporazuma, državama članicama trebalo bi ipak biti omogućeno, uz uvjet odgovarajuće kontrole od strane Zajednice, da priznaju odobrenja dana stranim proizvodima, dijelovima i uređajima, organizacijama i osoblju od neke treće zemlje.

(10) Potrebno je uvesti odgovarajuće mjere kako bi se i osigurala potrebna zaštita osjetljivih podataka o sigurnosti i javnosti pružile odgovarajuće informacije koje se odnose na razinu sigurnosti civilnog zrakoplovstva i uz to vezanu zaštitu okoliša, uzimajući u obzir Uredbu (EZ-a) br. 1049/2001 Europskoga parlamenta i Vijeća od 30. maja 2001. što se tiče javnog pristupa dokumentima Europskoga parlamenta, Vijeća i Komisije^[7] i odnosnom nacionalnom zakonodavstvu.

(11) Postoji potreba za boljim sporazumima u svim područjima pokrivenima ovom Uredbom, tako da bi izvjesne poslove koji se trenutno obavljaju u Zajednici ili na nacionalnoj razini trebalo obavljati jedno specijalizirano stručno tijelo. Stoga postoji potreba da se u okviru postojeće institucionalne strukture Zajednice i ravnoteže snaga osnuje Evropska agencija za sigurnost zračnog prometa (European Aviation Safety Agency) koja je neovisna u pogledu tehničkih pitanja i ima pravnu, administrativnu i financijsku samostalnost. U tu je svrhu potrebno i odgovarajuće da to bude tijelo Zajednice koje je pravna osoba i ima provedbene ovlasti koje mu se dodjeljuju ovom Uredbom.

(12) Kako bi odgovarajuće pomagala Zajednici, Agenciji treba biti dopušteno razvijati svoju stručnost u svim vidovima sigurnosti civilnog zrakoplovstva i zaštite okoliša obuhvaćenima ovom Uredbom. Ona treba pomagati Komisiji u pripremanju potrebnog zakonodavstva i pomagati državama članicama i toj djelatnosti u njegovoj primjeni. Treba biti u mogućnosti izdavati specifikacije za certifikaciju i materijal sa smjernicama, sastavljati tehničke nalaze i izdavati certifikate prema potrebi te pomagati Komisiji u praćenju primjene ove Uredbe i njenih provedbenih propisa. Također treba dobiti potrebnu ovlast za ispunjavanje svojih zadataka.

(13) Komisija i države članice trebaju biti zastupljene u Upravnom odboru kako bi djelotvorno kontrolirale funkcije Agencije. Taj Upravni odbor treba imati sve potrebne ovlasti za utvrđivanje proračuna, provjeru njegovog provođenja, usvajanje odgovarajućih financijskih propisa, utvrđivanje transparentnih radnih postupaka za donošenje odluka od strane Agencije i imenovanje izvršnog direktora. Također je odgovarajuće da se Agenciji omogući provođenje istraživanja i organiziranje odgovarajuće koordinacije s Komisijom i državama članicama. Poželjno je da Agencija pomaže Zajednici i njenim državama članicama na području međunarodnih odnosa, uključujući pravila o usklađivanju, priznavanje odobrenja i tehničku suradnju, te da ima pravo uspostaviti odgovarajuće odnose sa zrakoplovnim tijelima trećih zemalja i međunarodnim organizacijama nadležnima za pitanja obuhvaćena ovom Uredbom.

(14) Javni interes zahtijeva da Agencija zasniva svoje djelovanje vezano uz sigurnost isključivo na neovisnoj stručnosti, uz strogu primjenu ove Uredbe i propisa koje Komisija usvoji za njenu provedbu. U tu svrhu sve odluke Agencije koje se odnose na sigurnost treba donijeti njen izvršni direktor, kojem treba biti ostavljen viši stepen fleksibilnosti za pribavljanje obavijesti i organiziranje internog funkcioniranja Agencije. Međutim, kad Agencija treba utvrđivati nacрте propisa opće prirode koje provode nacionalna tijela, u proces oblikovanja odluka trebaju biti uključene države članice.

(15) Potrebno je osigurati da strane na koje utječu odluke koje donese Agencija imaju pravo na potrebne pravne lijekove na način koji odgovara posebnom karakteru područja zrakoplovstva. Odgovarajući mehanizam za žalbu

treba se uspostaviti tako da odluke izvršnog direktora mogu podlijevati žalbi koja se predaje Odboru za žalbe, čije se odluke, opet, mogu predati na postupak pred Sud pravde.

(16) Da bi se jamčila potpuna samostalnost i neovisnost Agencije, treba joj se odobriti samostalni proračun čiji prihod u osnovi dolazi od doprinosa iz Zajednice i naknada koje plaćaju korisnici sustava. Proračunski postupak Zajednice treba biti primjenjiv što se tiče doprinosa Zajednice i bilo kojih drugih subvencija na teret općega proračuna Europske unije. Reviziju računa treba obaviti Revizorski sud.

(17) Mjere potrebne za provedbu ove Uredbe trebaju se donijeti u skladu s Odlukom Vijeća 1999/468/EZ od 28. juna 1999. koja utvrđuje postupke za provođenje ovlasti za provedbu koje su dodijeljene Komisiji [\[8\]](#).

(18) Budući da se ciljevi predloženog djelovanja, odnosno osnivanje i jedinstvena primjena zajedničkih propisa na području sigurnosti civilnog zrakoplovstva i zaštite okoliša ne mogu zadovoljavajuće postići od strane država članica te se stoga, zbog opsega ove Uredbe koji obuhvaća cijelu Europu, mogu bolje postići na razini Zajednice, Zajednica može usvojiti mjere u skladu s načelom supsidijarnosti, kako je navedeno u članu 5. Ugovora. U skladu s načelom uzajamnosti, kako je navedeno u tom članu, ova Uredba ne ide dalje od potrebnoga za postizanje tih ciljeva.

(19) Prije osnivanja bilo kakvih lokalnih ureda Agencije trebaju se utvrditi opća pravila kako bi se pojasnilo koji se zahtjevi trebaju ispuniti i kakav doprinos treba dati država članica.

(20) Potvrđeno je da se treba nastojati postići uključenost europskih zemalja koje nisu članice Europske unije kako bi se osigurala odgovarajuća panevropska dimenzija u svrhu poboljšanja sigurnosti civilnog zrakoplovstva diljem Europe. Europske zemlje koje su sklopile sporazume sa Zajednicom o usvajanju i primjenjivanju pravne stečevine Zajednice na području obuhvaćenom ovom Uredbom trebaju se povezati s njenim radom prema uslovima koji se trebaju dogovoriti u okviru tih sporazuma.

(21) Opći je cilj djelotvorno prenošenje funkcija i zadataka iz država članica, uključujući one proizišle iz suradnje preko Zajedničkih zrakoplovnih vlasti, na Agenciju bez ikakvog smanjenja sadašnjih razina sigurnosti i bez ikakvog negativnog utjecaja na planove certifikacije. Potrebno je usvojiti odgovarajuće mjere kako bi se osigurao potreban prijelaz.

(22) Ova Uredba utvrđuje odgovarajuću i sveobuhvatnu osnovu za certifikaciju zrakoplovnih proizvoda s obzirom na okoliš, kao i za definiranje i provedbu zajedničkih tehničkih zahtjeva i administrativnih postupaka na području civilnog zrakoplovstva. Direktiva Vijeća 80/51/EEZ od 20. decembra 1979. o ograničenju buke koju stvaraju nadzvučni zrakoplovi [\[9\]](#) i Aneks II. Uredbi Vijeća (EEZ-a) br. 3922/91 od 16. decembra 1991. o usklađivanju tehničkih zahtjeva i administrativnih postupaka na području civilnog zrakoplovstva [\[10\]](#) trebaju se stoga ukinuti kad za to dođe vrijeme, ne dovodeći u pitanje već obavljenu certifikaciju proizvoda, osoba i organizacija u skladu s tim zakonskim aktima.

(23) Ova će se Uredba primjenjivati na bilo koje drugo područje vezano uz sigurnost civilnog zrakoplovstva na osnovu budućeg prijedloga u skladu s Ugovorom,

DONIJELI SU OVU UREDBU:

Poglavlje I.

NAČELA

Član 1.

Područje primjene

1. Ova se Uredba primjenjuje na:

(a) projektiranje, proizvodnju, održavanje i rad zrakoplovnih proizvoda, dijelova i uređaja, kao i na osoblje i organizacije uključene u projektiranje, proizvodnju i održavanje takvih proizvoda, dijelova i uređaja;

(b) osoblje i organizacije uključene u rad zrakoplova.

2. Ova se Uredba ne primjenjuje kada su proizvodi, dijelovi, uređaji, osoblje i organizacije spomenuti u stavu 1. uključeni u vojne, carinske, policijske ili slične usluge. Države članice obvezuju se osigurati posvećivanje dužne pozornosti takvim uslugama koliko je to praktično za ciljeve ove Uredbe.

Član 2.

Ciljevi

1. Glavni cilj ove Uredbe je uspostava i održavanje visoke jedinstvene razine sigurnosti civilnog zrakoplovstva u Europi.

2. Dodatni su ciljevi, u područjima obuhvaćenima ovom Uredbom, kako slijedi:

(a) osigurati visoku jedinstvenu razinu zaštite okoliša;

(b) omogućiti slobodno kretanje roba, osoba i usluga;

(c) promicati ekonomičnost u regulatornim i certifikacijskim procesima te izbjegavati udvajanje na nacionalnoj i europskoj razini;

(d) pomagati državama članicama u ispunjavanju njihovih obveza prema Čikaškoj konvenciji, pružanjem osnove za zajedničko tumačenje i jedinstvenu provedbu odredbi konvencije, te osiguravanjem da se njene odredbe uzmu u obzir u ovoj Uredbi i u propisima donesenima za njenu provedbu;

(e) promicati gledišta Zajednice što se tiče normi i pravila o sigurnosti civilnog zrakoplovstva diljem svijeta uspostavljanjem odgovarajuće suradnje s trećim zemljama i međunarodnim organizacijama.

3. Sredstva za ostvarivanje ciljeva navedenih u stavcima 1. i 2. su:

(a) pripremanje, donošenje i jedinstvena primjena svih potrebnih zakona;

(b) priznavanje, bez dodatnih zahtjeva, certifikata, licencija, odobrenja ili drugih dokumenata danih proizvodima, osoblju i organizacijama u skladu s ovom Uredbom i njenim provedbenim propisima;

(c) osnivanje neovisne Europske agencije za sigurnost zračnog prometa;

(d) jedinstvena provedba svih potrebnih zakona od strane nacionalnih zrakoplovnih tijela i Agencije u okviru njihovih odnosnih područja odgovornosti.

Član 3. Definicije

U smislu ove Uredbe:

- (a) *'kontinuirani nadzor'* znači zadatke koji se trebaju provoditi s ciljem provjere nastavljaju li se uslovi pod kojima je potvrda dana ispunjavati u bilo koje vrijeme tijekom perioda važenja, kao i poduzimanje bilo kakve zaštitne mjere;
- (b) *'Čikaška konvencija'* znači Konvenciju o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu i njene Aneксе, potpisanu u Chicagu 7. decembra 1944.;
- (c) *'proizvod'* znači zrakoplov, motor ili elisu;
- (d) *'dijelovi i uređaji'* znači bilo koji instrument, opremu, mehanizam, dio, aparat, pribor ili uređaj, uključujući komunikacijsku opremu, koji se koristi ili se namjerava koristiti u vođenju ili upravljanju zrakoplovom u letu i ugrađen je u ili pričvršćen na zrakoplov. Uključuje i dijelove konstrukcije zrakoplova, motora ili elise;
- (e) *'certifikacija'* znači bilo koji oblik priznavanja da neki proizvod, dio ili uređaj, organizacija ili osoba udovoljava primjenjivim zahtjevima uključujući odredbe ove Uredbe i njenih provedbenih propisa, kao i izdavanje odnosno certifikata koja potvrđuje takvo udovoljavanje;
- (f) *'kvalificirano tijelo'* znači tijelo koje može obavljati poslove certifikacije pod kontrolom i odgovornošću Agencije;
- (g) *'certifikat'* znači bilo koje odobrenje, licencu ili drugi dokument izdan kao rezultat certifikacije.

Poglavlje II.

OSNOVNI ZAHTJEVI

Član 4.

Osnovna načela i primjenjivost

1. Zrakoplovi, uključujući bilo koji ugrađeni proizvod, dio i uređaj, koji su:

- (a) projektirani ili proizvedeni od strane organizacije za koju Agencija ili država članica osigurava sigurnosni nadzor; ili
- (b) registrirani u zemlji članici; ili
- (c) registrirani u trećoj zemlji i koristi ih operator za kojega bilo koja država članica osigurava nadzor radova; udovoljavaju ovoj Uredbi ukoliko njihov regulatorni sigurnosni nadzor nije delegiran na neku treću zemlju i ne koristi ih operator iz Zajednice.

2. Stav 1. ne primjenjuje se na zrakoplov spomenut u Aneksu II.

3. Ova Uredba nema utjecaja na prava trećih zemalja kako su specificirana u međunarodnim konvencijama, osobito u Čikaškoj konvenciji.

Član 5.

Plovidbenost

1. Zrakoplov spomenut u članu 4. stavu 1. udovoljava osnovnim zahtjevima za plovidbenost utvrđenima u Aneksu I.

2. Udovoljavanje zrakoplova registriranih u državi članici te proizvoda, dijelova i uređaja instaliranih u iste utvrđuje se u skladu sa sljedećim.

(a) Proizvodi trebaju imati certifikat tipa. Certifikat tipa i certifikacija promjena u toj certifikata tipa, uključujući dodatne certifikate tipa, izdaju se kad podnositelj zahtjeva pokaže da proizvod udovoljava osnovi za certifikaciju tipa kako je specificirana u članu 15., utvrđenoj kako bi se osiguralo udovoljavanje osnovnih zahtjeva spomenutih u stavu 1., te kad nema nikakvo obilježje ili osobinu koja ga čini nesigurnim za rad. Certifikat tipa treba pokrivati proizvod, uključujući sve dijelove i uređaje ugrađene u isti.

(b) Za dijelove i uređaje mogu se izdati posebne certifikate kad se pokaže da udovoljavaju detaljnim specifikacijama za plovidbenost utvrđenima kako bi se osiguralo udovoljavanje osnovnim zahtjevima spomenutima u stavu 1.

(c) Za svaki zrakoplov izdaje se pojedinačno uvjerenje o plovidbenosti kad se pokaže da udovoljava konstrukciji tipa odobreno u njegovoj certifikata tipa i da odnosna dokumentacija, inspekcije i ispitivanja pokazuju da je zrakoplov u stanju za siguran rad. Ta uvjerenje o plovidbenosti ostaje na snazi sve do privremenog oduzimanja, trajnog oduzimanja ili ukidanja i sve dok se zrakoplov održava u skladu s osnovnim zahtjevima vezanima uz kontinuiranu plovidbenost iznijetima u tački 1.(d) Aneksa I. i provedbenim propisima spomenutima u stavu 4.

(d) Organizacije odgovorne za projektiranje, proizvodnju i održavanje proizvoda, dijelova i uređaja trebaju dokazati svoju sposobnost i sredstva za izvršavanje odgovornosti vezanih uz njihove povlastice. Ukoliko se ne prihvate drugačije, te sposobnosti i sredstva priznaju se kroz izdavanje odobrenja organizacije. Povlastice dane odobreno organizaciji i opseg odobrenja trebaju biti specificirani u uslovima odobrenja.

Osim toga:

(e) od osoblja odgovornog za vraćanje proizvoda, dijela ili uređaja u upotrebu nakon održavanja može se tražiti odgovarajuća certifikat ('certifikat osoblja');

(f) sposobnost organizacija za obučavanje za održavanje za izvršavanje odgovornosti vezanih uz njihove povlastice u odnosu na izdavanje certifikata spomenutih u tački (e) može se priznati izdavanjem odobrenja.

3. Iznimno od stava 1. i 2.:

(a) dozvola za letenje može se izdati kad se pokaže da je zrakoplov sposoban sigurno izvršiti osnovni let. Izdaje se s odgovarajućim ograničenjima, osobito za zaštitu sigurnosti trećih strana;

(b) ograničena uvjerenje o plovidbenosti može se izdati zrakoplovu za koji certifikat tipa nije izdana prema stavu 2.(a). U tom slučaju zrakoplovi trebaju pokazati da udovoljavaju specifičnim specifikacijama za plovidbenost i odstupanja od osnovnih zahtjeva spomenutih u stavu 1. unatoč tome trebaju osigurati odgovarajuću zaštitu s

obzirom na svrhu. Zrakoplovi kvalificirani za te ograničene certifikate i ograničenja za upotrebu tih zrakoplova definiraju se prema provedbenim propisima spomenutima u stavu 4.;

(c) kada to opravdava broj zrakoplova istog tipa kvalificiranih za ograničenu uvjerenje o plovidbenosti, može se izdati ograničena certifikat tipa i utvrđuje se odgovarajuća osnova za certifikaciju za tip.

4. U skladu s postupkom utvrđenim u članu 54. stavu 3., Komisija donosi, propise za primjenu ovoga člana koji osobito navode:

(a) uslove za utvrđivanje i obavještanje podnosioca zahtjeva o osnovi za certifikaciju tipa primjenjivoj na proizvod;

(b) uslove za utvrđivanje i obavještanje podnosioca zahtjeva o detaljnim specifikacijama za plovidbenost primjenjivima na dijelove i uređaje;

(c) uslove za utvrđivanje i obavještanje podnosioca zahtjeva o specifičnim specifikacijama za plovidbenost primjenjivima na zrakoplove kvalificirane za ograničenu uvjerenje o plovidbenosti;

(d) uslove za izdavanje i distribuciju obaveznih informacija u svrhu osiguravanja kontinuirane plovidbenosti proizvoda;

(e) uslove za izdavanje, održavanje, dopunjavanje, privremeno ili trajno oduzimanje certifikata tipa, ograničenih certifikata tipa, odobrenje promjena u certifikatima tipa, pojedinačnih certifikata o plovidbenosti, ograničenih certifikata o plovidbenosti, dozvola za letenje i certifikata za proizvode, dijelove ili uređaje, uključujući:

(i) uslove o trajanju certifikata i uslove za obnavljanje certifikata kad se utvrdi ograničeno trajanje;

(ii) ograničenja primjenjiva na izdavanje dozvole za letenje. Ta se ograničenja trebaju odnositi na sljedeće:

– svrhu leta,

– zračni prostor upotrijebljen za let,

– kvalifikaciju letačke posade,

– prevoz osoba osim letačke posade;

(iii) zrakoplove kvalificirane za ograničeno uvjerenje o plovidbenosti i prateća ograničenja;

(f) uslove za izdavanje, održavanje, dopunjavanje, privremeno ili trajno oduzimanje odobrenja organizacija traženih u skladu sa stavom 2. tačkama (d) i (f) te uslove prema kojima se takva odobrenja ne trebaju tražiti;

(g) uslove za izdavanje, održavanje, dopunjavanje, privremeno ili trajno oduzimanje certifikata osoblja traženih u skladu sa stavom 2. tačkom (e);

(h) odgovornosti posjednika certifikata;

(i) kako zrakoplovi spomenuti u stavu 1. koji nisu obuhvaćeni stavom 2. ili 3. trebaju pokazati udovoljavanje osnovnim zahtjevima.

5. Kod utvrđivanja provedbenih propisa spomenutih u stavu 4. Komisija posebno pazi da:

(a) odražavaju najnovije i najbolje prakse na području plovidbenosti;

(b) uzimaju u obzir iskustvo zrakoplova diljem svijeta u uslugama te znanstveni i tehnički napredak;

(c) omogućuju neposredno reagiranje na utvrđene uzroke nesreća i teških nezgoda.

Član 6.

Osnovni zahtjevi za zaštitu okoliša

1. Proizvodi, dijelovi i uređaji trebaju udovoljavati zahtjevima za zaštitu okoliša sadržanima u Aneksu 16. Čikaškoj konvenciji kako je izdana u studenom 1999., osim njenih Dodataka.

2. U skladu s postupkom spomenutim u članu 54. stavu 3., stav 1. ovoga člana može se prilagoditi s ciljem usklađivanja s naknadnim izmjenama i dopunama Čikaške konvencije i njenih Aneksa, koji stupaju na snagu nakon donošenja ove Uredbe i koji postanu primjenjivi u svim državama članicama, u mjeri u kojoj takve prilagodbe ne proširuju opseg ove Uredbe.

3. Komisija treba propisati propise za primjenu stava 1., koristeći kao nužan sadržaj Aneksa spomenutih u stavu 1., u skladu s postupkom utvrđenim u članu 54. stavu 3.

Član 7.

Zračne operacije i izdavanje dozvola letačkoj posadi

Uzimajući u obzir osnovna načela, primjenjivost i osnovne zahtjeve za područja obuhvaćena članom 1. stavom. 1. tačkom (b), Komisija što je moguće prije predaje prijedloge o tome Europskom parlamentu i Vijeću.

Član 8.

Priznavanje certifikata

1. Države članice bez daljnjih tehničkih zahtjeva ili ocjenjivanja priznaju certifikate izdane u skladu s ovom Uredbom. Kad je prvobitno priznavanje za određenu svrhu ili svrhe, bilo koje naknadno priznavanje treba pokrivati samo istu svrhu(e).

2. Do donošenja provedbenih propisa spomenutih u članu 5. stavu 4. i ne dovodeći u pitanje član 57. stav 2., certifikate koje se ne mogu izdati u skladu s ovom Uredbom mogu se izdati na osnovi primjenjivih nacionalnih propisa.

Član 9.

Prihvatanje odobrenja treće zemlje

1. Iznimno od odredbi ove Uredbe i propisa donesenih za njenu provedbu, Agencija ili zrakoplovna tijela u državi članici mogu izdati certifikate na osnovi certifikata koje su izdala zrakoplovna tijela neke treće zemlje, kako je predviđeno u sporazumima o priznavanju između Zajednice i te treće zemlje.

2. (a) U odsutnosti sporazuma zaključenog sa Zajednicom, država članica ili Agencija može izdati certifikate na osnovi certifikata koje su izdala nadležna tijela treće zemlje primjenom sporazuma koji je ta država članica zaključila s dotičnom trećom zemljom prije stepena na snagu odnosnih odredbi ove Uredbe i o kojem su

obaviještene Komisija i druge države članice. Agencija također može izdati takve certifikate u ime bilo koje države članice primjenom sporazuma koji je jedna od država članica zaključila s dotičnom trećom zemljom.

(b) Ako Komisija smatra da:

– odredbe sporazuma između države članice i treće zemlje ne utvrđuju razinu sigurnosti odgovarajuću onoj specificiranoj ovom Uredbom i njenim provedbenim propisima, i/ili

– bi takav sporazum vršio diskriminaciju između država članica bez sigurnosnih razloga koji to traže ili je protivan vanjskoj politici Zajednice vis-à-vis treće zemlje,

može u skladu s postupkom utvrđenim u članu 54. stavu 2. tražiti dotičnu državu članicu da izmijeni sporazum, privremeno ukine njegovu primjenu ili ga odbaci, u skladu članu 307. Ugovora.

(c) Države članice trebaju poduzeti potrebne mjere za odbacivanje sporazuma čim to bude moguće nakon stepena na snagu sporazuma između Zajednice i dotične treće zemlje, za područja obuhvaćena potonjim sporazumom.

Član 10.

Odredbe o fleksibilnosti

1. Odredbe ove Uredbe i propisa donesenih za njenu provedbu ne smiju sprečavati državu članicu da odmah reagira na problem vezan uz sigurnost koji uključuje proizvod, osobu ili organizaciju koji podliježu odredbama ove Uredbe.

Ako je problem vezan uz sigurnost rezultat:

(a) neodgovarajuće razine sigurnosti proizašle iz primjene ove Uredbe; ili

(b) nedostatka u ovoj Uredbi ili njenim provedbenim propisima;

država članica treba odmah obavijestiti Agenciju, Komisiju i druge države članice o poduzetim mjerama i razlozima za iste.

2. U skladu s postupkom spomenutim u članu 54. stavu 3., Komisija treba odlučiti, opravdavaju li neodgovarajuća razina ili nedostatak u ovoj Uredbi ili njenim provedbenim propisima kontinuiranu primjenu mjera donesenih prema stavu 1. U tom slučaju ujedno poduzima potrebne korake za dopunu odnosno propisa. Ako se mjere države članice pokažu neopravdanima, ta će država članica dotične mjere opozvati ili dopuniti.

3. Države članice mogu odobriti izuzetke od osnovnih zahtjeva utvrđenih u ovoj Uredbi i njenim provedbenim propisima u slučaju nepredviđenih hitnih operativnih okolnosti ili operativnih potreba s ograničenim trajanjem ukoliko to nema štetni učinak na razinu sigurnosti. Agencija, Komisija i druge države članice obavještavaju se o bilo kojim takvim izuzecima čim se isti počnu ponavljati ili kad se odobre za razdoblja duža od dva mjeseca.

4. Kada su mjere za koje se odlučila neka država članica manje restriktivne od primjenjivih odredbi Zajednice, Komisija treba ispitati udovoljavaju li ti izuzeci općem cilju sigurnosti ove Uredbe ili bilo kojeg drugog propisa iz prava Zajednice. Ako odobreni izuzeci ne udovoljavaju općim ciljevima sigurnosti ove Uredbe ili bilo kojeg drugog propisa iz prava Zajednice, Komisija će donijeti odluku u skladu s postupkom spomenutim u članu 54. stavu 4. U takvom slučaju država članica treba opozvati taj izuzetak.

5. Kad se razina zaštite odgovarajuća onoj postignutoj primjenom provedbenih propisa za članke 5. i 6. može postići drugim sredstvima, države članice mogu, bez diskriminacije na osnovu nacionalnosti, dati odobrenje koje odstupa od tih provedbenih propisa. U takvim slučajevima dotična zemlja članica obavještava Komisiju da namjerava dati takvo odobrenje i navodi razloge koji pokazuju potrebu za odstupanjem od dotičnog propisa, kao i uslove utvrđene u svrhu postizanja odgovarajuće razine zaštite.

6. U roku od tri mjeseca otkako je obaviještena od države članice u skladu sa stavom 5., Komisija treba pokrenuti postupak spomenut u članu 54. stavu 3. kako bi odlučila udovoljava li odobrenje predloženo u skladu sa stavom 5. uslovima utvrđenima u tom stavu i može li se dati. U takvom slučaju javlja svoju odluku svim državama članicama, koje također imaju pravo primjenjivati tu mjeru. Na dotičnu mjeru primjenjuju se odredbe člana 8.. Odnosni provedbeni propisi mogu se također izmijeniti i dopuniti tako da odražavaju tu mjeru, kroz primjenu transparentnih postupaka u skladu s članom 43.

Član 11.

Informacijska mreža

1. Komisija, Agencija, i nacionalna zrakoplovna tijela trebaju razmjenjivati sve raspoložive informacije u kontekstu primjene ove Uredbe i njenih provedbenih propisa. Tijela kojima se povjerava istraživanje nesreća i nezgoda u civilnom zrakoplovstvu ili analiza događaja imaju pravo pristupa tim informacijama.

2. Ne dovodeći u pitanje pravo javnosti na pristup dokumentima Komisije kako je utvrđeno u Uredbi (EZ-a) br. 1049/2001, Komisija u skladu s postupkom spomenutim u članu 54. stavu 3. donosi mjere za distribuciju informacija spomenutih u stavu 1. ovoga člana zainteresiranim stranama na vlastitu inicijativu Komisije. Te mjere, koje mogu biti izvedene ili pojedinačne, trebaju se zasnivati na potrebi:

(a) za pružanjem osobama i organizacijama informacija koje trebaju kako bi poboljšale svoju zrakoplovnu sigurnost;

(b) za ograničenjem distribucije informacije na ono što je strogo traženo u svrhu njenih korisnika kako bi se osigurala odgovarajuća povjerljivost te informacije.

3. Nacionalna zrakoplovna tijela trebaju prema svom nacionalnom zakonodavstvu poduzeti potrebne mjere kako bi se osigurala odgovarajuća povjerljivost informacija koje dobiju primjenom stava 1.

4. Kako bi se javnost obavijestila o općoj razini sigurnosti, Agencija godišnje objavljuje izvještaj o sigurnosti.

Poglavlje III.

EVROPSKA AGENCIJA ZA SIGURNOST ZRAČNOG PROMETA

Dio I.

ZADACI

Član 12.

Osnivanje i funkcije Agencije

1. U svrhu provedbe ove Uredbe osniva se Evropska agencija za sigurnost zračnog prometa, u daljnjem tekstu: 'Agencija'.

2. U svrhe osiguravanja ispravnog funkcioniranja i razvoja sigurnosti civilnog zrakoplovstva, Agencija:

(a) poduzima bilo koji zadatak i formulira mišljenja o svim pitanjima obuhvaćenima članom 1. stavom 1.;

(b) pomaže Komisiji pripremanjem mjera koje se trebaju poduzeti za provedbu ove Uredbe. Kad iste obuhvaćaju tehničke propise, a osobito propise koji se odnose na konstrukciju i projektiranje i operativne aspekte, Komisija ne smije promijeniti njihov sadržaj bez prethodne koordinacije s Agencijom. Agencija također Komisiji osigurava potrebnu tehničku, znanstvenu i administrativnu pomoć za izvršenje tih zadataka;

(c) poduzima potrebne mjere u okviru ovlasti koje su joj dodijeljene ovom Uredbom ili drugim zakonodavstvom Zajednice;

(d) provodi inspekcije i istraživanja prema potrebi da bi ispunila svoje zadatke;

(e) na svojim područjima nadležnosti obavlja u ime država članica funkcije i zadatke koji su im dodijeljeni mjerodavnim međunarodnim konvencijama, osobito Čikaškom konvencijom.

Član 13.

Mjere Agencije

Agencija prema potrebi:

(a) izdaje mišljenja upućena Komisiji;

(b) izdaje specifikacije za certifikaciju, uključujući pravilnike o plovidbenosti i prihvatljiva sredstva za udovoljavanje, kao i bilo koje materijale sa smjernicama za primjenu ove Uredbe i njenih provedbenih propisa;

(c) donosi odgovarajuće odluke za primjenu člana 15., 45. i 46.

Član 14.

Mišljenja, specifikacije za certifikaciju i materijal sa smjernicama

1. Kako bi pomogla Komisiji u pripremanju prijedloga za osnovna načela, primjenjivost i osnovne zahtjeve koji se podnose Europskom parlamentu i Vijeću i u donošenju provedbenih propisa, Agencija priprema nacрте istih. Te nacрте Agencija predaje Komisiji kao mišljenja.

2. Agencija u skladu s članom 43. i provedbenim propisima donesenima od strane Komisije priprema
(a) specifikacije za certifikaciju, uključujući pravilnike o plovidbenosti i prihvatljiva sredstva za udovoljavanje; te
(b) materijal sa smjernicama;

koji se koriste u procesu certifikacije.

Ti dokumenti trebaju odražavati najnovije i najbolje prakse u dotičnim područjima te biti ažurirani uz uzimanje u obzir iskustva zrakoplova diljem svijeta u uslugama, te znanstveni i tehnički napredak.

Član 15.

Certifikacija o plovidbenosti i zaštiti okoliša

1. S obzirom na proizvode, dijelove i uređaje spomenute u členu 4. stavu 1., Agencija, gdje je to primjenjivo i kako je specificirano u Čikaškoj konvenciji ili njenim Prilozima, obavlja u ime država članica funkcije i zadatke države projektiranja, proizvodnje ili registracije kad je to vezano uz odobrenje konstrukcije. U tu svrhu ona osobito:

(a) za svaki proizvod za koji se traži certifikat tipa ili izmjena certifikate utvrđuje i javlja osnovu za certifikaciju tipa. Ta osnova za certifikaciju sastoji se od primjenjivog pravilnika o plovidbenosti, za čije je odredbe prihvaćena odgovarajuća razina sigurnosti i specijalnih detaljnih tehničkih specifikacija potrebnih kad svojstva konstrukcije određenog proizvoda ili iskustvo s radom učine bilo koju od odredbi pravilnika o plovidbenosti nezadovoljavajućom ili neodgovarajućom za osiguravanje udovoljavanja osnovnim zahtjevima;

(b) za svaki proizvod za koji se traži ograničena uvjerenje o plovidbenosti utvrđuje i javlja specifične specifikacije za plovidbenost;

(c) za svaki dio ili uređaj za koji se traži certifikat utvrđuje i javlja detaljne specifikacije za plovidbenost;

(d) za svaki proizvod za koji se traži certifikacija o zaštiti okoliša u skladu s članom 6. utvrđuje i javlja odgovarajuće zahtjeve za zaštitu okoliša;

(e) sama ili preko nacionalnih zrakoplovnih tijela ili kvalificiranih tijela provodi tehničku inspekciju vezanu uz certifikaciju proizvoda, dijelova i uređaja;

(f) izdaje odgovarajuće certifikate tipa ili prateće promjene;

(g) izdaje certifikate za dijelove i uređaje;

(h) izdaje odgovarajuće certifikate o zaštiti okoliša;

(i) izmjenjuje i dopunjuje, privremeno oduzima ili trajno oduzima odnosnu certifikat kada se više ne udovoljava uslovima prema kojima je izdana ili ako pravna ili fizička osoba koja posjeduje certifikat ne ispuni obveze koje su joj nametnute ovom Uredbom ili njenim provedbenim propisima;

(j) osigurava funkcije kontinuirane plovidbenosti vezane uz proizvode, dijelove i uređaje koje je certificirala, uključujući neodgodivo reagiranje na sigurnosni problem, te izdavanje i distribuciju primjenjivih obveznih informacija.

2. S obzirom na organizacije, Agencija:

(a) sama ili preko nacionalnih zrakoplovnih tijela ili kvalificiranih tijela provodi inspekcije i revizije organizacija koje certificira;

(b) izdaje i obnavlja certifikate:

(i) projektnih organizacija; ili

(ii) proizvodnih organizacija lociranih unutar područja države članice ako to traži dotična država članica; ili

(iii) organizacija za proizvodnju i održavanje lociranih izvan područja države članice;

(c) izmjenjuje i dopunjuje, privremeno oduzima ili trajno oduzima certifikat odnosne organizacije kada se više ne udovoljava uslovima prema kojima je izdana, ili dotična organizacija ne ispuni obveze koje su joj nametnute ovom Uredbom ili njenim provedbenim propisima.

Član 16.

Praćenje primjene propisa

1. Agencija provodi inspekcije standardizacije u područjima obuhvaćenima članom 1. stavom 1. kako bi pratila primjenu ove Uredbe i njenih provedbenih propisa od strane nacionalnih zrakoplovnih tijela te podnosi izvještaj Komisiji.

2. Agencija provodi tehnička istraživanja kako bi pratila djelotvornost primjene ove Uredbe i njenih provedbenih propisa, uzimajući u obzir ciljeve iznijete u členu 2.

3. Agenciju konzultira i ona daje svoje mišljenje Komisiji o primjeni člana 10.

4. Radne metode Agencije za provođenje zadataka spomenutih u stavcima 1., 2. i 3. podliježu zahtjevima koji se trebaju donijeti u skladu s postupkom spomenutim u členu 54. stavu 2. i uz uzimanje u obzir načela utvrđenih u člancima 43. i 44.

Član 17.

Istraživanje

1. Agencija može pokrenuti i financirati istraživanje sve dok se ono strogo odnosi na poboljšanje aktivnosti u području njene nadležnosti, ne dovodeći u pitanje pravo Zajednice.

2. Agencija koordinira aktivnosti istraživanja i razvoja s onima Komisije i država članica kako bi se osigurala međusobna dosljednost politika i aktivnosti.

3. Rezultati istraživanja koje financira Agencija trebaju se objaviti ukoliko se ne klasificiraju kao povjerljivi.

Član 18.

Međunarodni odnosi

1. Agencija pomaže Zajednici i njenim državama članicama u njihovim odnosima s trećim zemljama u skladu s odnosnim pravom Zajednice. Osobito pomaže kod usklađivanja propisa i međusobnog priznavanja vezano uz odobrenja koja potvrđuju zadovoljavajuću primjenu propisa.
2. Agencija može surađivati sa zrakoplovnim tijelima trećih zemalja i međunarodnim organizacijama nadležnima za pitanja obuhvaćena ovom Uredbom u okviru radnih dogovora zaključenih s tim tijelima, u skladu s odnosnim odredbama Ugovora.
3. Agencija pomaže zemljama članicama da poštuju svoje međunarodne obveze, osobito one prema Čikaškoj konvenciji.

Dio II. INTERNA STRUKTURA

Član 19.

Pravni status, lokacija, lokalni uredi

1. Agencija je tijelo Zajednice. Ima pravnu osobnost.
2. U svakoj državi članici Agencija ima najopsežniju pravnu funkciju koja se dodjeljuje pravnoj osobi prema njenim zakonima. Ona može osobito stjecati ili otuđivati pokretnu i nepokretnu imovinu te sudjelovati u pravnim postupcima.
3. Agencija može osnivati svoje lokalne urede u državama članicama ovisno o njihovom pristanku.
4. Agenciju predstavlja njen izvršni direktor.

Član 20.

Osoblje

1. Pravilnik o osoblju za službenike Europskih zajednica, Uslovi zapošljavanja drugih službenika Europskih zajednica i propisi doneseni zajedno s institucijama Europskih zajednica u svrhe primjene toga Pravilnika o osoblju i Uvjeta zapošljavanja primjenjuju se na osoblje Agencije, ne dovodeći u pitanje primjenu člana 33. ove Uredbe na članove Odbora za žalbe.
2. Ne dovodeći u pitanje član 30., Agencija u pogledu vlastitog osoblja provodi ovlasti koje se daju tijelu za imenovanje Pravilnikom o osoblju i Uslovima zapošljavanja drugih službenika.
3. Osoblje Agencije sastoji se od strogo ograničenog broja službenika koje odredi ili podrži Komisija ili države članice za obavljanje dužnosti upravljanja. Preostalo osoblje sastoji se od posloprimaca angažiranih od strane Agencije prema potrebi za izvršenje tih zadataka.

Član 21.

Povlastice i imunitet

Na Agenciju se primjenjuje Protokol o povlasticama i imunitetu Europskih zajednica.

Član 22.

Odgovornost

1. Ugovorna odgovornost Agencije rukovodi se prema zakonu primjenjivom na dotični ugovor.
2. Sud pravde Europskih zajednica ima nadležnost donositi presude prema bilo kojoj arbitražnoj klauzuli sadržanoj u ugovoru koji je zaključila Agencija.
3. U slučaju neugovorne odgovornosti Agencija, u skladu s općim načelima uobičajenima za zakone država članica, nadoknađuje bilo kakvu štetu koju prouzroče njeni odjeli ili njeni službenici u izvršenju svojih dužnosti.
4. Sud pravde ima nadležnost nad sporovima koji se odnose na nadoknadu za štetu spomenutu u stavu 3.
5. Osobna odgovornost njenih službenika prema Agenciji rukovodi se odredbama utvrđenima u Pravilniku o osoblju ili Uslovima zapošljavanja koji se na njih primjenjuju.

Član 23.

Objavljivanje dokumenata

1. Ne dovodeći u pitanje odluke donesene na osnovi člana 290. Ugovora, sljedeći se dokumenti izrađuju na svim službenim jezicima Zajednice:
 - (a) izvještaj o sigurnosti spomenut u članu 11. stavu 4.;
 - (b) mišljenje upućena Komisiji prema članu 14. stavu 1.;
 - (c) godišnji opći izvještaj i program rada spomenuti u članu 24. stavu 2. tačkama (b) i (c) tim redom.
2. Usluge prijevoda potrebne za funkcioniranje Agencije osigurava Centar za prevođenje za tijela Europske unije.

Član 24.

Ovlasti Upravnoga odbora

1. Agencija ima Upravni odbor.
 1. Upravni odbor:
 - (a) imenuje izvršnog direktora i direktore na prijedlog izvršnog direktora u skladu s članom 30.;
 - (b) do 31. marta svake godine donosi opći izvještaj Agencije za prethodnu godinu i prosljeđuje ga Europskom parlamentu, Vijeću, Komisiji i državama članicama;
 - (c) do 30. septembra svake godine i nakon dobivenog mišljenja Komisije donosi program rada Agencije za nadolazeću godinu i prosljeđuje ga Europskom parlamentu, Vijeću, Komisiji i državama članicama; taj se program rada donosi ne dovodeći u pitanje godišnji proračunski postupak Zajednice i zakonodavni program Zajednice u odnosnim područjima zrakoplovne sigurnosti;
 - (d) donosi smjernice za dodjeljivanje poslova certifikacije nacionalnim zrakoplovnim tijelima ili kvalificiranim tijelima u dogovoru s Komisijom;
 - (e) utvrđuje postupke za donošenje odluka od strane izvršnog direktora kako je navedeno u člancima 43. i 44.;
 - (f) obavlja svoje funkcije koje se odnose na proračun Agencije prema člancima 48., 49. i 52.;
 - (g) imenuje članove Odbora za žalbe prema članu 32.;
 - (h) provodi disciplinarne ovlasti nad izvršnim direktorom i nad direktorima u dogovoru s izvršnim direktorom;

- (i) daje mišljenje o propisu o naknadama i naplatama kako je navedeno u članu 53. stavu 1.;
 - (j) utvrđuje svoj Poslovnik;
 - (k) odlučuje o lingvističkim aranžmanima s Agencijom;
 - (l) dopunjuje, kad je to primjereno, popis dokumenata navedenih u članu 23. stavu 1.;
 - (m) utvrđuje organizacijsku strukturu Agencije i donosi politiku o zapošljavanju osoblja Agencije.
3. Upravni odbor može obavijestiti izvršnog direktora o bilo kojem pitanju koje se strogo odnosi na strateški razvoj zrakoplovne sigurnosti, uključujući istraživanje kako je definirano u članu 17.
4. Upravni odbor osniva savjetodavno tijelo zainteresiranih strana koje će konzultirati prije donošenja odluka na područjima spomenutima u stavu 2. tačkama (c), (e), (f) i (i). Upravni odbor može odlučiti konzultirati savjetodavno tijelo i o drugim pitanjima spomenutima u stavovima 2. i 3. Upravni odbor nije obavezan mišljenjem savjetodavnoga tijela.

Član 25.

Sastav Upravnoga odbora

1. Upravni je odbor sastavljen od jednog predstavnika svake države članice i jednog predstavnika Komisije. U tu svrhu svaka država članica i Komisija imenuju člana Upravnoga odbora i zamjensku osobu koja zastupa člana u njegovoj odsutnosti. Mandat traje pet godina. Taj je mandat obnovljiv.
2. Kad je to primjereno, sudjelovanje predstavnika europskih trećih zemalja i uslovi istoga utvrđuju se u sporazumima spomenutima u članu 55.

Član 26.

Predsjedništvo Upravnoga odbora

1. Upravni odbor bira predsjednika i zamjenika predsjednika između svojih članova. Zamjenik predsjednika po službenoj dužnosti zamjenjuje predsjednika u slučaju spriječenosti u obavljanju svojih dužnosti.
2. Mandat predsjednika i zamjenika predsjednika ističe kad prestane njihovo odnosno članstvo u Upravnom odboru. Ovisno o toj odredbi, mandat predsjednika ili zamjenika predsjednika traje tri godine. Ti su mandati obnovljivi.

Član 27.

Sastanci

1. Sastanke Upravnoga odbora saziva njegov Predsjednik.
2. Izvršni direktor Agencije sudjeluje u razmatranjima.
3. Upravni odbor održava najmanje dva redovna sastanka godišnje. Osim toga, sastaje se na zahtjev predsjednika ili na zahtjev najmanje jedne trećine svojih članova.
4. Upravni odbor može pozvati bilo koju osobu čije mišljenje može biti interesantno da prisustvuje njegovim sastancima u svojstvu promatrača.
5. Članovima Upravnoga odbora mogu pomagati savjetnici ili stručnjaci, ovisno o odredbama njegovoga Poslovnika.
6. Tajništvo za Upravni odbor osigurava Agencija.

Član 28.

Glasovanje

1. Ne dovodeći u pitanje član 30. stav 1., Upravni odbor donosi odluke dvotrećinskom većinom svojih članova. Na zahtjev člana Upravnoga odbora odluka spomenuta u članu 24. stavu 2. tački (k) donosi se jednoglasno.
2. Svaki član ima jedan glas. Izvršni direktor Agencije ne glasuje. U odsutnosti člana njegov zamjenik ima pravo provoditi njegovo pravo glasa.
3. Poslovnik utvrđuje detaljnije dogovore o glasovanju, a osobito uslove za člana da djeluje u ime drugog člana, kao i sva pitanja o kvorumu, kad je to primjereno.

Član 29.

Funkcije i ovlasti izvršnog direktora

1. Agencijom upravlja njen Izvršni direktor, koji je sasvim neovisan u izvršavanju svojih dužnosti. Ne dovodeći u pitanje odnosne nadležnosti Komisije i Upravnoga odbora, Izvršni direktor ne traži niti prima upute bilo koje vlade ili bilo kojeg drugog tijela.
2. Europski parlament ili Vijeće može pozvati izvršnog direktora Agencije da predoči izvješće o obavljanju svojih zadataka.
3. Izvršni direktor ima sljedeće funkcije i ovlasti:
 - (a) odobravati mjere Agencije kako je definirano u članovima 13. i 15. u okviru ograničenja specificiranih ovom Uredbom, njenim provedbenim propisima i bilo kojim primjenjivim zakonom;
 - (b) odlučivati o inspekcijama i istraživanjima kako je utvrđeno u članovima 45. i 46.;
 - (c) dodjeljivati poslove certifikacije Nacionalnim zrakoplovnim tijelima ili kvalificiranim tijelima prema smjernicama koje je dao Upravni odbor;
 - (d) preuzimati bilo koje međunarodne funkcije i tehničku suradnju s trećim zemljama prema članu 18.;
 - (e) poduzeti sve potrebne korake, uključujući donošenje internih administrativnih uputa i objavljivanje obavijesti, kako bi se osiguralo funkcioniranje Agencije u skladu s odredbama ove Uredbe;
 - (f) pripremati svake godine nacrt općeg izvještaja i podnositi ga Upravnom odboru;
 - (g) provoditi u pogledu osoblja ovlasti utvrđene u članu 20. stavu 2.;
 - (h) sastavljati procjene prihoda i izdataka Agencije prema članu 48. i provoditi proračun prema članu 49.;
 - (i) delegirati svoje ovlasti na druge članove osoblja Agencije prema propisima koji će se donijeti u skladu s postupkom spomenutim u članu 54. stavu 2.;

(j) uz pristanak Upravnoga odbora donositi odluku o osnivanju lokalnih ureda u državama članicama u skladu s članom 19. stavom 3.

Član 30.

Imenovanje viših službenika

1. Izvršnog direktora Agencije na osnovi zasluga i dokumentirane kompetentnosti i iskustva relevantnih za civilno zrakoplovstvo imenuje ili razrješuje Upravni odbor na prijedlog Komisije. Upravni odbor donosi odluku tročetvrtinskom većinom svojih članova.
2. Izvršnom direktoru može pomagati jedan ili više direktora. Ako je Izvršni direktor odsutan ili nije u stanju obavljati posao, zamjenjuje ga jedan od direktora.
3. Direktore Agencije na osnovi profesionalne kompetentnosti relevantne za civilno zrakoplovstvo imenuje ili razrješuje Upravni odbor na prijedlog izvršnog direktora.
4. Mandat izvršnog direktora i direktora traje pet godina. Taj je mandat obnovljiv.

Član 31.

Ovlasti Odbora za žalbe

1. U okviru Agencija postoji jedan ili više Odbora za žalbe.
2. Odbor ili Odbori za žalbe odgovorni su za odlučivanje o žalbama na odluke kako je navedeno u članu 35.
3. Odbor ili Odbori za žalbe sazivaju se prema potrebi. O broju Odbora za žalbe i raspodjeli posla odlučuje Komisija prema postupku spomenutom u članu 54. stavu 3.

Član 32.

Sastav Odbora za žalbe

1. Odbor za žalbe sastoji se od predsjednika i dva druga člana.
2. Predsjednik i dva člana trebaju imati zamjenike koji ih predstavljaju u njihovoj odsutnosti.
3. Predsjednika, druge članova i njihove odnosne zamjenike imenuje Upravni odbor s popisa kvalificiranih kandidata koji donese Komisija.
4. Kad Odbor za žalbe smatra da to traži priroda žalbe, može pozvati do dva daljnja člana s gore spomenutog popisa za taj slučaj.
5. Kvalifikacije tražene za članove svakog Odbora za žalbe, ovlasti pojedinačnih članova u pripremnoj fazi odluka i uslove glasovanja određuje Komisija prema postupku spomenutom u članu 54. stavu 3.

Član 33.

Članovi Odbora za žalbe

1. Mandat članova Odbora za žalbe, uključujući njegovog Predsjednika i njihove odnosne zamjenike, traje pet godina. Taj je mandat obnovljiv.
2. Članovi Odbora za žalbe neovisni su. U donošenju svojih odluka nisu vezani nikakvim uputama.
3. Članovi Odbora za žalbe ne mogu obavljati nijednu drugu dužnost u Agenciji. Funkcija članova Odbora za žalbe može biti funkcija sa skraćenim radnim vremenom.
4. Članove Odbora za žalbe ne može se ukloniti iz službe ili s popisa tijekom njihovih odnosnih mandata, osim ukoliko postoje ozbiljni razlozi za takvo uklanjanje i Komisija donese odluku u tom smislu nakon dobivanja mišljenja Upravnoga odbora.

Član 34.

Isključivanje i prigovori

1. Članovi Odbora za žalbe ne mogu sudjelovati ni u jednom žalbenom postupku ako u tome imaju bilo kakav osobni interes ili ako su prethodno bili uključeni kao predstavnici jedne od strana u postupku ili ako su sudjelovali u odluci na koju se podnosi žalba.
2. Ako iz jednog od razloga navedenih u stavu 1. ili iz bilo kojeg drugog razloga član Odbora za žalbe smatra da ne bi trebao sudjelovati u nekom žalbenom postupku, treba u skladu s time obavijestiti Odbor za žalbe.
3. Na članove Odbora za žalbe prigovor može izjaviti bilo koja strana u žalbenom postupku iz bilo kojih razloga navedenih u stavu 1. ili ako postoji sumnja u pristranost. Prigovor nije dopušten ako je unatoč poznavanju razloga za prigovor strana u žalbenom postupku poduzela proceduralne korake. Nikakav prigovor ne može se zasnivati na nacionalnosti članova.
4. Odbor za žalbe odlučuje o radnji koja će se poduzeti u slučajevima navedenima u stavicama 2. i 3. bez sudjelovanja dotičnog člana. U svrhe donošenja te odluke, dotičnog člana u Odboru za žalbe zamjenjuje njegov/njezin zamjenik.

Član 35.

Odluke koje podliježu žalbi

1. Protiv odluka Agencije donesenih prema članu 15., 46. ili 53 može se uložiti žalba.
2. Žalba uložena prema gornjem stavu 1. nema suspenzivni učinak. Međutim, Agencija može privremeno odgoditi primjenu pobijane odluke ako smatra da okolnosti to dopuštaju.
3. Žalba protiv odluke koja ne okončava postupak što se tiče jedne od strana može se donijeti samo u vezi sa žalbom protiv konačne odluke, ukoliko odluka ne predviđa zasebnu žalbu.

Član 36.

Osobe koje imaju pravo uložiti žalbu

Bilo koja fizička ili pravna osoba može uložiti žalbu protiv odluke koja se odnosi na tu osobu ili protiv odluke koja se, premda u obliku odluke koja se odnosi na drugu osobu, izravno i pojedinačno tiče prve. Strane u postupku mogu biti strane u žalbenom postupku.

Član 37.

Vremensko ograničenje i oblik

Žalba se zajedno s izjavom o razlozima za istu treba podnijeti pisanim putem Agenciji u roku od dva mjeseca od obavijesti o toj mjeri dotičnoj osobi ili, u odsutnosti iste, od dana kad je ista postala potonjoj poznata, ovisno o slučaju.

Član 38.

Privremena revizija

1. Ako izvršni direktor smatra da je žalba prihvatljiva i dobro utemeljena, može ispraviti odluku. To se ne primjenjuje kad je podnositelj žalbe protivnik druge strane u žalbenom postupku.
2. Ako se odluka ne ispravi u roku od mjesec dana nakon primitka izjave o razlozima za žalbu, Agencija smjesta odlučuje hoće li privremeno odgoditi primjenu odluke ili ne prema drugoj rečenici člana 35. stava 2, te upućuje žalbu Odboru za žalbe.

Član 39.

Ispitivanje žalbe

1. Ako je žalba prihvatljiva, Odbor za žalbe ispituje je li žalba dobro osnovana.
2. Kod ispitivanja žalbe Odbor za žalbe postupa ekspeditivno. Poziva strane u žalbenom postupku da podnesu svoje komentare na obavijesti koje izda ili na priopćenja drugih strana u žalbenom postupku onoliko često koliko je to potrebno, unutar određenih vremenskih ograničenja. Strane u žalbenom postupku imaju pravo dati usmene iskaze.

Član 40.

Odluke o žalbi

Odbor za žalbe može provoditi bilo koje ovlasti koje su unutar nadležnosti Agencije ili može uputiti slučaj nadležnom tijelu Agencije. Potonja je obvezana odlukom Odbora za žalbe.

Član 41.

Postupci pred Sudom pravde

1. Protiv odluka Odbora za žalbe može se iznijeti žalba pred Sudom pravde prema uslovima utvrđenima u članu 230. Ugovora.
2. Ukoliko Agencija ne donese odluku, može se pokrenuti postupak zbog propusta donošenja odluke pred Sudom pravde prema uslovima utvrđenima u članu 232. Ugovora.
3. Agencija je obvezna poduzeti potrebne mjere s ciljem poštivanja presude Suda pravde.

Član 42.

Izravna žalba

Države članice i institucije Zajednice mogu predati izravnu žalbu Sudu pravde protiv odluka Agencije.

Dio III.

RADNI POSTUPCI

Član 43.

Postupci za izradu mišljenja, specifikacija za certifikaciju i materijala sa smjernicama

1. Čim je to moguće nakon stepena ove Uredbe na snagu, Upravni odbor treba utvrditi transparentne postupke za izdavanje mišljenja, specifikacija za certifikaciju i materijala sa smjernicama spomenutih u članu 13. tačkama (a) i (b).

Ti postupci:

- (a) se zasnivaju na stručnosti raspoloživoj u zrakoplovnim regulatornim tijelima država članica;
- (a) uključuju odgovarajuće stručnjake iz odnosne zainteresirane strane kad god je to potrebno;
- (a) osiguravaju da Agencija objavi dokumente i konzultira šire zainteresirane strane prema rasporedu i postupku koji uključuje obvezu Agencije da izradi pisani odgovor na proces konzultacija.
2. Kad Agencija prema članu 14. izrađuje mišljenja, specifikacije za certifikaciju i materijal sa smjernicama koje će primjenjivati države članice, treba uspostaviti postupak za konzultiranje država članica. U tu svrhu može oformiti radnu grupu u kojoj svaka država članica ima pravo imenovati stručnjaka.
3. Mjere spomenute u članu 13. tačkama (a) i (b) te postupci utvrđeni prema stavu 1. ovoga člana objavljuju se u službenoj publikaciji Agencije.
4. Utvrdiće se posebni postupci za neposredno postepene koje treba poduzeti Agencija kako bi reagirala na sigurnosni problem i obavijestila odnosne zainteresirane strane o radnji koju trebaju poduzeti.

Član 44.

Postupci za donošenje odluka

1. Upravni odbor utvrđuje transparentne postupke za donošenje pojedinačnih odluka kako je utvrđeno u članu 13. tački (c).

Ti postupci:

- (a) osiguravaju saslušanje fizičke ili pravne osobe na koju će se odluka odnositi i bilo koje druge strane kojih se to izravno i pojedinačno tiče;
- (b) osiguravaju obavještanje fizičke ili pravne osobe o odluci i njeno objavljivanje;
- (c) osiguravaju obavijest fizičkoj ili pravnoj osobi na koju se odluka odnosi te bilo kojoj drugoj strani u postupku o pravnim lijekovima raspoloživima toj osobi prema ovoj Uredbi;
- (d) osiguravaju da odluka sadrži razloge.
2. Upravni odbor takođe utvrđuje postupke koji navode uslove prema kojima se daje obavijest o odlukama uz propisno uzimanje u obzir žalbenog postupka.
3. Utvrđuju se posebni postupci za poduzimanje neposrednog postupka od strane Agencije kako bi reagirala na sigurnosni problem i obavijestila odnosne zainteresirane strane o postupku koji trebaju poduzeti.

Član 45.

Inspekcije zemalja članica

1. Ne dovodeći u pitanje provođenje ovlasti koje su Ugovorom dodijeljene Komisiji, Agencija pomaže Komisiji u praćenju primjene ove Uredbe i njenih provedbenih propisa provođenjem inspekcija standardizacije nadležnih tijela države članice kako je utvrđeno u članu 16. stavu 1. Službenici ovlašteni prema ovoj Uredbi te nacionalna tijela time su ovlaštena, uz udovoljavanje zakonskih odredbi dotične države članice:

(a) ispitati odnosnu evidenciju, podatke, postupke i bilo koji drugi materijal vezan uz postizanje razina zrakoplovne sigurnosti u skladu s ovom Uredbom;

(b) uzeti kopije ili izvratke iz takve evidencije, podataka, postupaka i drugog materijala;

(c) zatražiti usmeno objašnjenje na licu mjesta;

(d) ući u bilo koje odnosne prostorije, na zemljište ili u prevozno sredstvo.

2. Službenici Agencije ovlašteni u svrhu te inspekcije provode svoje ovlasti nakon predočenja pisanog ovlaštenja koje navodi predmet, svrhu inspekcije i datum kada treba početi. Agencija obavještava dotičnu državu članicu o inspekciji i identitetu ovlaštenih službenika pravovremeno prije početka inspekcije.

3. Dotična država članica podvrgava se takvoj inspekciji te osigurava da se tijela ili osobe kojih se to tiče također podvrgnu inspekciji.

4. Kad inspekcija prema uslovima ovoga člana za sobom povlači inspekciju tvrtke ili udruženja tvrtki, primjenjuju se odredbe člana 46. Kada se tvrtka protivi takvoj inspekciji, dotična država članica pruža potrebnu pomoću službenicima ovlaštenima od strane Agencije kako bi im omogućila obavljanje inspekcije.

5. Izvješća sastavljena uz primjenu ovoga člana trebaju biti raspoloživa na službenom jeziku (jezicima) države članice gdje je inspekcija izvršena.

Član 46.

Istraživanje tvrtki

1. Za primjenu člana 15. Agencija može sama izvršiti ili dodijeliti nacionalnim zrakoplovnim tijelima ili kvalificiranim tijelima sve potrebno istraživanje tvrtki. Istraživanja se trebaju izvršiti uz poštivanje svih pravnih odredbi država članica u kojima se trebaju poduzeti. U tu svrhu osobe ovlaštene prema ovoj Uredbi imaju ovlasti:

(a) pregledati odnosnu evidenciju, podatke, postupke i bilo koji drugi materijal relevantan za izvršenje zadataka Agencije;

(b) uzeti kopije ili izvratke iz takve evidencije, podataka, postupaka i drugog materijala;

(c) zatražiti usmeno objašnjenje na licu mjesta;

(d) ući u bilo koje odnosne prostorije, na zemljište ili u prevozno sredstvo tvrtki.

2. Osobe ovlaštene u svrhu tih istraživanja provode svoje ovlasti nakon predočenja pisanog ovlaštenja koje navodi predmet i svrhu istraživanja.

3. Pravovremeno prije početka istraživanja Agencija obavještava dotičnu državu članicu na čijem će se teritoriju istraživanje izvršiti o istraživanju i identitetu ovlaštenih osoba. Na zahtjev Agencije, službenik dotične države članice pomaže ovlaštenim osobama u izvršenju njihovih dužnosti.

Član 47.

Transparentnost i komunikacija

1. Agencija podliježe Uredbi (EZ-a) br. 1049/2001 kod rješavanja zahtjeva za pristup dokumentima koje ima.

2. Agencija može na vlastitu inicijativu komunicirati na područjima svoje misije. Osobito osigurava da, osim objavljivanja utvrđenog u članu 43. stavu 3., javnost i bilo koja zainteresirana strana brzo dobiju objektivne, pouzdane i lako razumljive informacije vezane uz njen rad.

3. Upravni odbor utvrđuje praktične aranžmane za primjenu stava 1. i 2.

4. Bilo koja fizička ili pravna osoba ima pravo obratiti se Agenciji pisanim putem na bilo kojem od jezika navedenih u članu 314. Ugovora. Ona ima pravo dobiti odgovor na istom jeziku.

Dio IV.

FINANCIJSKI ZAHTJEVI

Član 48.

Proračun

1. Prihodi Agencije sastoje se od:

(a) doprinosa Zajednice i bilo koje europske treće zemlje s kojom je Zajednica zaključila sporazume spomenute u članu 55;

(b) naknada koje plaćaju podnositelji zahtjeva za izdavanje te posjednici certifikata i odobrenja izdanih od strane Agencije; te

(c) naplata za objavljivanje, obučavanje i bilo koje druge usluge koje pruža Agencija.

2. Izdaci Agencije obuhvaćaju troškove za osoblje, administrativne troškove te troškove za infrastrukturu i poslovanje.

3. Izvršni direktor priprema procjenu prihoda i izdataka Agencije za sljedeću financijsku godinu i prosljeđuje ga Upravnom odboru zajedno s planom poslovanja.

4. Prihodi i izdaci trebaju biti izbalansirani.

5. Upravni odbor treba najkasnije do 31. marta donijeti nacrt procjena, uključujući provizorni plan poslovanja praćen preliminarnim programom rada, te ih prosljediti Komisiji i državama s kojima je Zajednica zaključila sporazume spomenute u članu 55.

Na osnovi tog nacrta proračuna Komisija utvrđuje odnosne procjene u preliminarnom nacrtu općega proračuna Europske unije, koji iznosi pred Vijeće prema članu 272. Ugovora. Treba se poštivati opseg potencijalnog proračuna Zajednice za nadolazeću godinu.

Nakon što dobiju nacrt proračuna, države spomenute u prvom podstavu utvrđuju vlastiti preliminarni nacrt proračuna.

6. Nakon donošenja općega proračuna od strane tijela nadležnog za proračun Upravni odbor donosi konačni proračun i radni program Agencije, uz njihovo prilagođavanje doprinosu Zajednice prema potrebi. Neodložno ih prosljeđuje Komisiji i tijelu nadležnom za proračun.

7. Bilo koja izmjena proračuna, uključujući plan poslovanja, treba slijediti postupak spomenut u stavu 5.

Član 49.

Provođenje i kontrola proračuna

1. Izvršni direktor provodi proračun Agencije.
2. Kontrolu popratnih i plaćanje svih troškova te kontrolu postojanja i vraćanja svih prihoda Agencije obavlja Financijski kontrolor Komisije.
3. Najkasnije do 31. marta svake godine Izvršni direktor treba predati Komisiji, Upravnom odboru i Revizorskom sudu detaljan prikaz svih prihoda i izdataka iz prethodne financijske godine. Revizorski sud ispituje te prikaze u skladu s članom 248. Ugovora. Svake godine objavljuje izvještaj o aktivnostima Agencije.
4. Europski parlament, postupajući prema preporuci Vijeća, daje Izvršnom direktoru Agencije razrješenje u pogledu provedbe proračuna.

Član 50.

Borba protiv prijevare

1. U svrhu borbe protiv prijevare, korupcije i drugih nezakonitih aktivnosti, odredbe Uredbe (EZ-a) br. 1073/1999 Europskoga parlamenta i Vijeća od 25. maja 1999. o istraživanjima koja je izvršio Europski ured za suzbijanje prijevare (OLAF)[11] primjenjuje se bez ograničenja.
2. Agencija će pristupiti Međuinstitucijskom sporazumu od 25. maja 1999. o istraživanjima koja je izvršio Europski ured za suzbijanje prijevare (OLAF)[12] i izdaje bez odgode odgovarajuće odredbe primjenjive na sve zaposlenike Agencije.
3. Odluke koje se odnose na financiranje te provedbeni sporazumi i instrumenti proizašli iz njih izričito utvrđuju da Revizorski sud i OLAF mogu prema potrebi izvršiti provjere na licu mjesta kod primatelja financiranja Agencije i agenata odgovornih za njegovu raspodjelu.

Član 51.

Ocjenjivanje

1. Unutar tri godine od datuma kad je Agencija preuzela svoje odgovornosti te svakih pet godina nakon toga Upravni će odbor zatražiti neovisno vanjsko ocjenjivanje primjene ove Uredbe.
2. Ocjenjivanjem se ispituje koliko djelotvorno Agencija ispunjava svoju misiju. Ono također procjenjuje utjecaj ove Uredbe, Agencije i njenih radnih praksi u uspostavljanju visoke razine sigurnosti civilnog zrakoplovstva. Ocjenjivanje treba uzeti u obzir gledišta vlasnika udjela i na europskoj i na nacionalnoj razini.
3. Upravni odbor prima nalaze ocjenjivanja i izdaje preporuke u vezi s promjenama ove Uredbe, Agencije i njenih radnih praksi Komisiji koja ih zajedno sa svojim vlastitim mišljenjem, kao i odgovarajućim prijedlozima, može prosljediti Europskom parlamentu i Vijeću. Uključuje se i plan djelovanja s vremenskim rasporedom, ako je to primjenjivo. I nalazi i preporuke ocjenjivanja trebaju se učiniti javno dostupnima.

Član 52.

Financijske odredbe

Nakon što dobije pristanak Komisije i mišljenje Revizorskoga suda, Upravni odbor donosi Financijski propis Agencije, koji osobito utvrđuje postupak za sastavljanje i provedbu proračuna Agencije, u skladu s članom 142. Financijskoga propisa primjenjivog na opći proračun Europskih zajednica.

Član 53.

Propis o naknadama i naplatama

1. Postupajući u skladu s postupkom utvrđenim u članu 54. stavu 3. i nakon konzultiranja Upravnoga odbora, Komisija donosi propis o naknadama i naplatama.
2. Propis o naknadama i naplatama osobito određuje pitanja za koja dospijevaju naknade i naplate prema članu 48. stavu 1., iznos naknade i naplate te način plaćanja.
3. Naknade i naplate plaćaju se za:
 - (a) izdavanje i obnavljanje certifikata, kao i za prateći kontinuirani nadzor funkcija;
 - (b) pružanje usluga; odražavaju stvarne troškove svake pojedinačne odredbe;
 - (c) obradu žalbe.Sve naknade i naplate trebaju biti izražene i plative u eurima.
4. Iznos naknada i naplata utvrđuje se na razini koja osigurava da prihod u tom pogledu u načelu bude dovoljan za pokrivanje punih troškova pružene usluge. Doprinos spomenut u članu 48. stavu 1. može pokrivati, za prijelazno razdoblje koje završava s 31. prosincem četvrte godine od stepena ove Uredbe na snagu, izdatke koji se odnose na fazu početnog uhođavanja Agencije. U skladu s postupkom utvrđenim u članu 54. stavu 3., to se razdoblje može produžiti u slučaju potrebe za najviše godinu dana.

GLAVA IV.

ZAVRŠNE ODREDBE

Član 54.

Odbor

1. Komisiji pomaže odbor.
2. Kod upute na ovaj stav primjenjuju se članovi 3. i 7. Odluke 1999/468/EZ uz uzimanje u obzir odredbi člana 8. iste.

3. Kod upute na ovaj stav primjenjuju se članovi 5. i 7. Odluke 1999/468/EZ uz uzimanje u obzir odredbe člana 8. iste.

Razdoblje navedeno u članu 5. stavu 6. Odluke 1999/468/EZ iznosi mjesec dana.

4. Kod upute na ovaj stav primjenjuje se član 6. Odluke 1999/468/EZ.

Prije usvajanja svoje odluke Komisija će se konzultirati s odborom spomenutim u stavu 1. ovoga člana.

Razdoblje utvrđeno u članu 6. tački (b) Odluke 1999/468/EZ iznosi tri mjeseca.

Kada neka država članica upućuje odluku Komisije Vijeću, Vijeće koje djeluje kvalificiranom većinom može donijeti drugačiju odluku unutar razdoblja od tri mjeseca.

5. Odbor donosi svoj Poslovnik.

Član 55.

Sudjelovanje europskih trećih zemalja

Agencija je otvorena za sudjelovanje europskih trećih zemalja koje su ugovorne strane Čikaške konvencije i koje su sklopile sporazume s Europskom zajednicom kojima su donijele i primjenjuju pravo Zajednice na području obuhvaćenom ovom Uredbom i njenim provedbenim propisima.

Prema odnosnim odredbama tih sporazuma uspostavljaju se sporazumi koji će, inter alia, specificirati prirodu i opseg te detaljna pravila za sudjelovanje tih zemalja u radu Agencije, uključujući odredbe o financijskim doprinosima i osoblju.

Član 56.

Početak rada Agencije

1. Agencija će preuzeti poslove certifikacije koji su joj dodijeljeni kao dužnost prema članu 15. od 28. septembra 2003. Do toga datuma države članice nastavit će provoditi primjenjivo zakonodavstvo i propise.

2. Tijekom dodatnog prijelaznog razdoblja od 42 mjeseca od datuma spomenutog u stavu 1. države članice mogu nastaviti izdavati certifikate i odobrenja iznimno od odredbi člana 5., 6., 9. i 15. prema uslovima navedenima od strane Komisije u provedbenim propisima donesenima za njihovu primjenu. Kad u tom kontekstu države članice izdaju certifikate na osnovi certifikata izdanih od strane trećih zemalja, provedbeni propisi Komisije posvetiće dužnu pozornost načelima utvrđenima u članu 9. stavu 2. tačkama (b) i (c).

3. Iznimno od odredbi člana 43., do donošenja osnovnih zahtjeva u skladu sa članom 7. izvršenje odgovarajućih zadataka od strane Agencije može podlijegati radnim postupcima dogovorenima sa zajedničkim zrakoplovnim vlastima.

Član 57.

Opoziv

1. Direktiva 80/51/EEZ i Aneks II. Uredbi (EEZ-a) br. 3922/91 opozivaju se od 28. septembra 2003.

2. Odredbe člana 8. primjenjuju se na proizvode, dijelove i uređaje, organizacije i osobe koji su certificirani u skladu s odredbama spomenutima u stavu 1. ovoga člana.

Član 58.

Stepene na snagu

Ova Uredba stupa na snagu dvadesetoga dana od objave u Službenom listu Europskih zajednica.

Članci 5. i 6. primjenjuju se od datuma utvrđenih u provedbenim propisima.

Ova Uredba u cijelosti obvezuje i neposredno se primjenjuje u svim državama članicama.

Sastavljeno u Bruxellesu 15. maja 2002.

Za Europski parlament	Za Vijeće
Predsjednik	Predsjednik
P. COX	M. FISCHER BOEL

ANEKS I.

Osnovni zahtjevi za plovidbenost spomenuti u članu 5.

1. Integritet proizvoda: integritet proizvoda mora biti osiguran za sve predviđene uslove leta za radni vijek zrakoplova. Udovoljavanje svim zahtjevima mora se pokazati procjenom ili analizom, potkrijepljenim ispitivanjima u slučaju potrebe.

1.a. Strukture i materijali: integritet strukture mora se osigurati kroz cijeli operativni opseg zrakoplova i dosta preko istoga, uključujući njegov pogonski sustav, i održavati kroz cijeli radni vijek zrakoplova.

1.a.1. Svi dijelovi zrakoplova čije bi otkazivanje smanjilo strukturalni integritet moraju udovoljavati sljedećim uslovima bez štetnih deformacija ili otkazivanja. To uključuje sve stavke sa značajnom masom i sredstva za njihovo učvršćivanje.

1.a.1.a. Trebaju se razmotriti sve kombinacije opterećenja za koje se razumno očekuje da će se pojaviti unutar te dosta preko težina, opsega težišta, operativnog opsega i vijeka trajanja zrakoplova. To uključuje opterećenja zbog naleta vjetra, manevriranja, izjednačavanja tlaka u kabini, pomične površine, kontrolne i pogonske sustave i u letu, i na zemlji.

1.a.1.b. Treba razmotriti sva opterećenja i moguća otkazivanja do kojih dovedu slijetanja u slučaju opasnosti, bilo na zemlju ili na vodu.

1.a.1.c. Dinamični učinci trebaju biti obuhvaćeni u strukturalnom reagiranju na ta opterećenja.

1.a.2. Zrakoplov mora biti bez bilo kakve aeroelastične nestabilnosti i prekomjernih vibracija.

1.a.3. Proizvodni procesi i materijali upotrijebljeni za gradnju zrakoplova moraju rezultirati strukturalnim svojstvima koja su poznata i mogu se reproducirati. U obzir se trebaju uzeti bilo kakve promjene u performansama materijala vezane uz operativno okruženje.

1.a.4. Efekti cikličkog opterećenja, degradacije okoliša, štete sa slučajnim i diskretnim izvorom ne smiju smanjivati strukturalni integritet ispod prihvatljive razine preostale snage. Trebaju se donijeti sve potrebne upute za osiguravanje kontinuirane plovidbenosti u tom pogledu.

1.b. Pogon: integritet pogonskog sustava (tj. motora i, kad je to primjereno, elise) mora se pokazati kroz cijeli operativni opseg pogonskog sustava i dosta preko njega, i mora se održavati kroz cijeli radni vijek pogonskog sustava.

1.b.1. Pogonski sustav mora unutar navedenih ograničenja proizvoditi potisak ili snagu potrebnu za sve tražene uslove leta, uz uzimanje u obzir utjecaja i uvjeta okoliša.

1.b.2. Proizvodni proces i materijali koji se koriste za gradnju pogonskog sustava moraju rezultirati poznatim i ponovljivim strukturalnim ponašanjem. U obzir se trebaju uzeti bilo kakve promjene u performansama materijala vezane uz operativno okruženje.

1.b.3. Efekti cikličkog opterećenja, degradacije vezane uz okoliš i operativne degradacije te vjerojatno naknadno otkazivanje ne smiju smanjiti integritet pogonskog sustava ispod prihvatljivih razina. Trebaju se donijeti sve potrebne upute za osiguravanje kontinuirane plovidbenosti u tom pogledu.

1.b.4. Trebaju se donijeti sve potrebne upute, informacije i zahtjevi za sigurnu i ispravnu vezu između pogonskog sustava i zrakoplova.

1.c. Sustavi i oprema

1.c.1. Zrakoplov ne smije imati konstrukcijska obilježja ili detalje za koje je iskustvo pokazalo da su opasni.

1.c.2. Zrakoplov, uključujući one sustave, opremu i uređaje koji se traže za certifikaciju tipa, ili prema operativnim pravilima, mora funkcionirati kako je to namjeravano prema bilo kojim predvidljivim uslovima rada, kroz cijeli operativni opseg zrakoplova te dosta preko njega, uz uzimanje u obzir operativnog okruženja sustava, opreme ili uređaja. Drugi sustavi, oprema i uređaji koji se ne traže za certifikaciju tipa, ili prema operativnim pravilima, bez obzira funkcioniraju li ispravno ili neispravno, ne smiju smanjivati sigurnost i ne smiju štetno utjecati na ispravno funkcioniranje bilo kojeg drugog sustava, opreme ili uređaja. Sustavi, oprema i uređaji moraju biti operativni bez potrebe za izuzetnom vještinom ili snagom.

1.c.3. Sustavi, oprema i prateći uređaji zrakoplova, razmatrani zasebno i u međusobnom odnosu, moraju se projektirati tako da bilo koje stanje katastrofalnog otkazivanja ne rezultira iz pojedinačnog otkazivanja koje se nije pokazalo krajnje nevjerojatnim, i mora postojati odnos inverzije između vjerojatnosti stanja otkazivanja i težine njegovih posljedica na zrakoplov i ljude u njemu. U pogledu gornjeg kriterija za pojedinačno otkazivanje, prihvaćeno je da se mora uzeti u obzir veličina i općenita konfiguracija zrakoplova i da to može spriječiti da takvom kriteriju pojedinačnog otkazivanja udovolje neki dijelovi i neki sustavi helikoptera i malih zrakoplova.

1.c.4. Informacije potrebne za sigurno obavljanje leta i informacije koje se tiču nesigurnih uvjeta moraju se dostaviti posadi ili osoblju za održavanje, kako je primjereno, na jasan, dosljedan i nedvosmislen način. Sustavi, oprema i kontrole, uključujući znakove i najave, moraju biti dizajnirani i smješteni tako da krajnje smanje greške koje bi mogle dovesti do stvaranja opasnosti.

1.c.5. Moraju se poduzeti mjere predostrožnosti kod projektiranja kako bi se krajnje smanjile opasnosti za zrakoplov i osobe u njemu od razumno vjerojatnih prijetnji i unutar i izvan zrakoplova, uključujući zaštitu od mogućnosti značajnog otkazivanja ili smetnje bilo kojeg uređaja zrakoplova.

1.d. Kontinuirana plovidbenost

1.d.1. Moraju se utvrditi upute za kontinuiranu plovidbenost kako bi se osiguralo održavanje norme za uvjerenje o plovidbenosti tipa zrakoplova kroz cijeli radni vijek zrakoplova.

1.d.2. Moraju se osigurati sredstva kako bi se omogućio pregled, podešavanje, podmazivanje, uklanjanje ili zamjena dijelova i uređaja prema potrebi za kontinuiranu plovidbenost.

1.d.3. Upute za kontinuiranu plovidbenost moraju biti u obliku jednog ili više priručnika, kako je primjereno za količinu podataka koji se trebaju dati. Priručnici moraju pokrivati upute za održavanje i popravak, informacije o servisiranju, eliminiranje kvarova i postupke pregleda u obliku koji osigurava praktični raspored.

1.d.4. Upute za kontinuiranu plovidbenost moraju sadržavati ograničenja za plovidbenost koja navode svako obavezno vrijeme za zamjenu, interval za pregled i odnosni postupak pregleda.

2. Aspekti rada proizvoda vezani uz plovidbenost

2.a. Sljedeće se mora pokazati riješenim kako bi se osigurala zadovoljavajuća razina sigurnosti za osobe u zrakoplovu ili na zemlji tijekom rada proizvoda:

2.a.1. Moraju se utvrditi vrste rada za koje je zrakoplov odobren te ograničenja i informacije potrebne za siguran rad, uključujući ograničenja vezana uz okoliš i performanse.

2.a.2. Zrakoplov mora biti sigurno upravljiv i sposoban za manevriranje u svim očekivanim operativnim uslovima uključujući nakon otkazivanja jednog ili, ako je primjereno, više pogonskih sustava. U obzir treba odgovarajuće uzeti snagu pilota, okruženje u pilotskoj kabini, radno opterećenje pilota i druga pitanja vezana uz ljudski faktor, kao i fazu leta i njeno trajanje.

2.a.3. Treba biti moguće izvršiti glatki prelazak s jedne faze leta na drugu bez potrebe za izuzetnim pilotskim sposobnostima, budnošću, snagom ili radnim opterećenjem u bilo kojim operativnim uslovima.

2.a.4. Zrakoplov mora imati stabilnost koja osigurava da zahtjevi koji se postavljaju pred pilota ne budu pretjerani uz uzimanje u obzir faze leta i njenog trajanja.

2.a.5. Trebaju se utvrditi postupci za normalne operacije, otkazivanje i uslove hitnog slučaja.

2.a.6. Trebaju se osigurati upozorenja ili druga sredstva za odvratanje kako bi se spriječilo prekoračenje normalnog opsega leta kako je primjereno za tip.

2.a.7. Obilježja zrakoplova i njegovih sustava moraju omogućiti sigurno vraćanje s ekstrema opsega leta na koje se može naići.

2.b. Operativna ograničenja i druge informacije potrebne za siguran rad moraju se staviti na raspolaganje članovima posade.

2.c. Operacije proizvoda moraju biti zaštićene od opasnosti proizašlih iz štetnih vanjskih i unutarnjih uvjeta, uključujući uslove okoliša.

2.c.1. Osobito se ne smije pojaviti nikakvo nesigurno stanje od izlaganja pojavama kao što su, ali ne ograničeno na, nepovoljno vrijeme, rasvjeta, udar ptice, polja sa zračenjem visoke frekvencije, ozon, itd., čije se pojavljivanje razumno očekuje tijekom rada proizvoda.

2.c.2. Odjeljci kabine moraju putnicima osigurati prikladne uslove prevoza i odgovarajuću zaštitu od bilo koje očekivane opasnosti proizašle kod operacija leta ili nastale iz situacija opasnosti, uključujući opasnosti kao što su požar, dim, toksični plinovi i nagli gubitak tlaka. Mora se osigurati pružanje svih razumnih prilika osobama u zrakoplovu za izbjegavanje teške ozljede i brzo evakuiranje zrakoplova te zaštita od sila usporavanja u slučaju prinudnog slijetanja na zemlju ili vodu. Trebaju se osigurati jasne i nedvosmislene oznake ili objave, kako je potrebno, kako bi se osobama u zrakoplovu dale upute za odgovarajuće sigurno ponašanje te položaj i ispravnu upotrebu sigurnosne opreme. Tražena sigurnosna oprema mora biti lako dostupna.

2.c.3. Odjeljci za posadu moraju biti raspoređeni takvim redom da olakšavaju operacije leta, uključujući sredstva koja osiguravaju svjesnost o situaciji, te rješavanje bilo koje očekivane situacije i slučajeva opasnosti. Okruženje odjeljaka posade ne smije ugrožavati sposobnost posade za obavljanje svojih zadataka i njegovo projektiranje treba biti takvo da se izbjegava ometanje za vrijeme rada i pogrešna upotreba komandi.

3. Organizacije (uključujući fizičke osobe koje se bave projektiranjem, proizvodnjom ili održavanjem)

3.a. Odobrenja organizacija moraju se izdati kad se ispune sljedeći uslovi:

3.a.1. organizacija mora imati sva sredstva potrebna za opseg radova. Ta sredstva obuhvaćaju, ali nisu ograničena na, sljedeće: kapacitete, osoblje, opremu, alate i materijal, dokumentaciju o zadacima, odgovornostima i postupcima, pristup do odnosnih podataka i vođenje evidencije;

3.a.2. organizacija mora primjenjivati i voditi sustav upravljanja kako bi se osiguralo udovoljavanje tim osnovnim zahtjevima za plovidbenost te težilo postizanju kontinuiranog poboljšanja tog sustava;

3.a.3. organizacija mora utvrditi sporazume s odnosnom organizacijom prema potrebi kako bi se osiguralo kontinuirano udovoljavanje tim osnovnim zahtjevima za plovidbenost;

3.a.4. organizacija mora utvrditi sustav za izvještavanje o i/ili rješavanje pojava koji mora koristiti sustav za upravljanje pod tačkom 3.a.2 i aranžmani pod tačkom 3.a.3 kako bi se pridonijelo cilju postizanja kontinuiranog poboljšanja sigurnosti proizvoda.

3.b. U slučaju organizacije za obuku za održavanje ne primjenjuju se uslovi pod tačkama 3.a.3 i 3.a.4.

ANEKS II.

Zrakoplovi spomenuti u članu 4. stavu 2.

Zrakoplovi na koje se ne primjenjuje član 4. stav 1. su zrakoplovi za koje nije izdana certifikat tipa ili uvjerenje o plovidbenosti na osnovi ove Uredbe i njenih provedbenih propisa te koji spadaju u jednu od sljedećih kategorija:

(a) zrakoplovi koji ima očiglednu povijesnu vrijednost vezanu uz:

- (i) sudjelovanje u važnom povijesnom događaju; ili
- (ii) velik korak u razvoju zrakoplovstva; ili
- (iii) veliku ulogu koju je imao u oružanim snagama države članice;

i zadovoljavaju jedan ili više sljedećih kriterija:

- (i) njihov početni dizajn utvrđen je kao stariji od 40 godina;
- (ii) njihova je proizvodnja prestala prije najmanje 25 godina;
- (iii) u državama članicama je još registrirano manje od 50 zrakoplova s istim osnovnim dizajnom;

(b) zrakoplovi specifično projektirani ili modificirani za istraživanje, eksperimentalne ili znanstvene svrhe te koji će se vjerojatno proizvoditi u vrlo ograničenom broju;

(c) zrakoplovi koje je najmanje 51 % sagradio amater ili neprofitna udruga amatera u vlastite svrhe i bez ikakve komercijalne svrhe;

(d) zrakoplovi čiji je početni dizajn bio namijenjen samo u vojne svrhe;

(e) avioni koji nemaju više od dva sjedala, čija brzina kod gubitka uzgona ili minimalna brzina za stabilni let u konfiguraciji za slijetanje ne prelazi 35 čvorova kalibrirane zračne brzine (CAS) i s najvećom masom kod polijetanja (MTOM) ne većom od:

- (i) 300 kg za kopneni zrakoplov, jednosjed; ili
 - (ii) 450 kg za kopneni zrakoplov, dvosjed; ili
 - (iii) 330 kg za amfibiju ili zrakoplov s plovcima, jednosjed; ili
 - (iv) 495 kg za amfibiju ili zrakoplov s plovcima, dvosjed, pod uvjetom da kada radi i kao zrakoplov s plovcima i kao kopneni zrakoplov potpada ispod oba ograničenja MTOM-a, kako je primjereno;
- (f) 'jedrilice' sa strukturalnom masom manjom od 80 kg kod jednosjeda ili 100 kg kod dvosjeda, uključujući one koji se lansiraju nožno;

(g) zrakoplovi bez posade s operativnom masom manjom od 150 kg;

(h) bilo koji drugi zrakoplovi s ukupnom masom bez pilota manjom od 70 kg.

DODATAK III.

UREDBA (EZ-a) br. 1899/2006 EUROPSKOGA PARLAMENTA I VIJEĆA
od 12. decembra 2006.

kojom se izmjenjuje i dopunjuje Uredba Vijeća (EEZ-a) br. 3922/91 o usklađivanju tehničkih propisa i upravnih postupaka u području civilnoga zrakoplovstva

(Tekst od značaja za Europski gospodarski prostor)

EUROPSKI PARLAMENT I VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

uzimajući u obzir Ugovor o osnivanju Europske zajednice, a posebno njegov član 80. stav 2.,
uzimajući u obzir prijedlog Komisije,
uzimajući u obzir mišljenje Europskoga gospodarskoga i socijalnoga odbora [\[13\]](#),
nakon savjetovanja s Odborom regija,
djelujući u skladu s postupkom navedenim u članu 251. Ugovora [\[14\]](#),
budući da:

- (1) Uredba (EEZ-a) br. 3922/91 [\[15\]](#) predviđa opće sigurnosne standarde navedene u Aneksu II. te Uredbe osobito u odnosu na izgled, izradu, djelovanje i održavanje zrakoplova, kao i osoba i organizacija koje su uključene u te zadatke. Ti se usklađeni sigurnosni standardi primjenjuju na sve zrakoplove kojima upravljaju operatori u Zajednici, bez obzira je li takav zrakoplov registriran u državi članici ili u trećoj zemlji.
- (2) Član 4. stav 1. te Uredbe zahtijeva donošenje zajedničkih tehničkih uvjeta i upravnih postupaka, na osnovu člana 80., stava 2. Ugovora, za područja koja se ne navode u Aneksu II te Uredbe.
- (3) Član 9. Uredbe Vijeća (EEZ-a) br. 2407/92 od 23. maja 1992. o izdavanju dozvola za zrakoplovne kompanije [\[16\]](#) predviđa da je izdavanje i valjanost radnih dozvola u svako vrijeme ovisno o tome posjeduje li operator važeću certifikat o sposobnosti zračnog prevoza, u kojoj se navode djelatnosti koje pokriva radna dozvola i koja je u skladu s kriterijima koji će se utvrditi očekivanom uredbom. Sada je primjereno utvrditi takve kriterije.
- (4) Zajedničke zrakoplovne vlasti (JAA) donijele su niz usklađenih pravila za komercijalni zračni prevoz zrakoplovima, nazvanih Zajednički zrakoplovni propisi – Operacije u komercijalnom zračnom prevozu (zrakoplovi) (JAR-OPS 1), s izmjenama i dopunama. Ta pravila (Izmjena i dopuna 8. od 1. januara 2005.) predviđaju najmanju razinu sigurnosnih uvjeta i stoga predstavljaju dobru osnovu za zakonodavstvo Zajednice koje pokriva područje djelovanja zrakoplova. Bilo je potrebno napraviti promjene JAR-OPS-a 1. radi usklađivanja sa zakonodavstvom i politikama Zajednice, vodeći računa o njegovim mnogim primjenama u gospodarskom i socijalnom području. Taj se novi tekst ne može uvesti u pravo Europske zajednice jednostavnim pozivanjem na JAR-OPS 1. u Uredbi (EEZ-a) br. 3922/91. Potrebno je Uredbi dodati novi Aneks koji sadrži zajednička pravila.
- (5) Zračnim je prevoznicima potrebno dati dovoljno fleksibilnosti da riješe nepredviđene hitne operativne okolnosti ili operativne potrebe ograničenoga trajanja ili da dokažu da mogu doseći jednaku razinu sigurnosti drugim sredstvima osim primjenom zajedničkih pravila navedenih u Aneksu (u daljnjem tekstu: "Aneks III."). Države bi članice stoga trebale biti ovlaštene za dodjeljivanje izuzeća ili uvode izmjene zajedničkih tehničkih uvjeta i upravnih postupaka. S obzirom na to da bi neka izuzeća i izmjene, u određenim slučajevima, mogli dovesti u pitanje zajedničke sigurnosne standarde ili stvoriti nesklad na tržištu, potrebno je njihovo područje strogo ograničiti, a njihovo dodjeljivanje podlijegati primjerenom nadzoru Komisije. U vezi s tim bi Komisija trebala biti ovlaštena za poduzimanje sigurnosnih mjera.
- (6) Postoje jasno određeni slučajevi u kojima bi državama članicama trebalo dozvoliti da donesu ili zadrže nacionalne odredbe u vezi s ograničenjima vremena letenja i radnog vremena i uslovima za odmor, pod uvjetom da su ispunjeni zajednički utvrđeni postupci i dok se ne utvrde pravila Zajednice na osnovu znanstvenih činjenica i najbolje prakse.
- (7) Svrha ove Uredbe je da utvrdi usklađene sigurnosne standarde visoke razine, uključujući u području ograničenja letenja i radnog vremena te vremena odmora. U nekim državama članicama postoje kolektivni ugovori o radu i/ili zakonodavstvo koje predviđa bolje uslove u vezi s radnim uslovima za posadu. Ništa iz ove Uredbe ne smije se tumačiti kao ograničavanje mogućnosti za sklapanje ili održavanje tih ugovora. Državama članicama dozvoljeno je zadržati zakonodavstvo koje sadrži povoljnije odredbe od onih koje se iznose u ovoj Uredbi.
- (8) Odredbe je Uredbe (EEZ-a) br. 3922/91, koje se odnose na postupke odbora, potrebno prilagoditi na način da se uzme u obzir Odluka Vijeća 1999/468/EZ od 28. juna 1999. kojom se iznose postupci za ostvarivanje ovlasti dodijeljenih Komisiji [\[17\]](#).
- (9) Odredbe je Uredbe (EEZ-a) br. 3922/91, koje se odnose na njezino područje, potrebno prilagoditi uzimajući u obzir Uredbu (EZ-a) br. 1592/2002 Europskoga parlamenta i Vijeća od 15. maja 2002. o zajedničkim pravilima u području civilnoga zrakoplovstva i kojom se osniva Evropska agencija za sigurnost zračnog prometa [\[18\]](#), kao i njezina pravila koja se primjenjuju, a koja se utvrđuju Uredbom Komisije (EZ-a) br. 1702/2003 od 24. septembra 2003., koja navodi pravila koja se primjenjuju za izdavanje certifikate o sposobnosti i okolišu za zrakoplove i povezane proizvode, dijelove i uređaje, kao i za izdavanje potvrda projektnim i proizvodnim organizacijama [\[19\]](#) te Uredba Komisije (EZ-a) br. 2042/2003 od 20. novembra 2003. o produživanju certifikate o sposobnosti zrakoplova i aeronautičkih proizvoda, dijelova i uređaja i o organizacijama i osoblju koje je uključeno u ove zadatke [\[20\]](#).
- (10) Ova Uredba, posebno odredbe o ograničenju vremena letenja i radnom vremenu i uslovima za odmor kako su navedeni u pododjeljku Q Aneksa III., uzima u obzir ograničenja i minimum standarda, koji su već utvrđeni u Direktivi 2000/79/EZ [\[21\]](#). Potrebno je uvijek poštovati ograničenja koja se navode u toj Direktivi u vezi s mobilnim radnicima u civilnome zrakoplovstvu. Odredbe pododjeljka Q Aneksa III. i ostale odredbe koje su odobrene prema ovoj Uredbi ne bi pod nikakvim uslovima trebale biti šire i na taj način predvidjeti slabiju zaštitu tih radnika.
- (11) Države bi članice trebale moći nastaviti s primjenom nacionalnih odredaba o ograničenjima vremena letenja i radnog vremena i uvjeta za odmor za članove posade, pod uvjetom da su ograničenja koja se određuju takvim nacionalnim odredbama ispod najvećeg ograničenja i iznad najmanjeg ograničenja navedenih u pododjeljku Q Aneksa III.
- (12) Države bi članice također trebale moći nastaviti s primjenom nacionalnih odredaba o ograničenjima vremena letenja i radnog vremena i uvjeta za odmor za članove posade u područjima koja trenutno nisu pokrivena u pododjeljku Q Aneksa III., na pr. najduže dnevno dozvoljeno razdoblje letenja za operacije s jednim pilotom i hitne

medicinske operacije te odredbe koje se odnose na smanjenje trajanja letačke dužnosti ili povećavanje vremena za odmor kada se prelazi više vremenskih zona.

(13) Potrebno je napraviti znanstvenu i medicinsku procjenu odredaba o ograničenjima vremena letenja i radnoga vremena i uslovima za odmor i, ako je bitno, odredaba o kabinskoj posadi, u roku od dvije godine nakon što ova Uredba stupi na snagu.

(14) Ova Uredba ne bi trebala utjecati na primjenu odredaba o provjeri, koje se navode u Konvenciji o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu otvorenom za potpisivanje u Chicagu 1944. i Direktivi 2004/36/EZ Europskoga parlamenta i Vijeća od 21. aprila 2004. o sigurnosti zrakoplova trećih zemalja, koje koriste zračne luke Zajednice^[22].

(15) Kraljevina Španjolska i Ujedinjeno kraljevstvo zajedničkom su deklaracijom ministara vanjskih poslova tih dviju zemalja, u Londonu 2. decembra 1987., postigli dogovor radi jače suradnje u vezi s uporabom zračne luke Gibraltar. Ti dogovori tek trebaju stupiti na snagu.

(16) Stoga je potrebno Uredbu (EEZ-a) br. 3922/91 izmijeniti i dopuniti s time u skladu, DONIJELI SU OVU UREDBU:

Član 1.

Uredba (EEZ-a) br. 3922/91 ovime se izmjenjuje i dopunjuje i glasi:

1. sljedeća se uvodna izjava umeće odmah nakon devete uvodne izjave:

"Primjena odredaba koje se odnose na ograničenja vremena letenja i radnoga vremena mogu rezultirati značajnim poremećajem spiska poduzetnika čiji se operativni modeli isključivo temelje na noćnim letovima. Komisija bi trebala, na osnovu dokaza koje podastiru dotične stranke, provesti procjenu i predložiti prilagodbu odredaba koje se odnose na ograničenja vremena letenja i radnoga vremena, da bi se ovi specijalni operativni modeli uzeli u obzir.";

2. sljedeće se uvodne izjave umeću odmah nakon desete uvodne izjave:

"Evropska bi agencija za sigurnost zračnoga prometa do 16. januara 2009. trebala završiti potpunu znanstvenu i medicinsku procjenu pododjeljka Q i, po potrebi, pododjeljka O Aneksa III. Na osnovu rezultata te procjene, u skladu s postupcima na koje se odnosi član 12. stav 2., Komisija bi trebala, po potrebi, bez odlaganja izraditi i predati prijedloge radi izmjene i dopune bitnih tehničkih odredaba. Tijekom pregleda određenih odredaba na koje se odnosi član 8a., potrebno je zadržati smjer ka daljnjem usklađivanju uvjeta za osposobljavanje kabinske posade, koji su do sada bili usvojeni, radi olakšavanja slobodnog kretanja osoblja kabinske posade unutar Zajednice. U tom je kontekstu potrebno preispitati mogućnost daljnjeg usklađivanja kvalifikacija kabinskoga osoblja.";

3. posljednja uvodna izjava zamjenjuje se sljedećom uvodnom izjavom:

"Mjere koje su potrebne za primjenu ove Uredbe trebaju se donijeti u skladu s Odlukom Vijeća 1999/468/EZ od 28. juna 1999., kojom se utvrđuju postupci za ostvarivanje ovlasti, koje su dodijeljene Komisiji^[23];"

4. Član 1. se ovime izmjenjuje i dopunjuje i glasi:

(a) stav 1. se mijenja i glasi:

"1. Ova se Uredba primjenjuje na usklađivanje tehničkih uvjeta i upravnih postupaka u području sigurnosti civilnoga zrakoplovstva, koji se odnose na rad i održavanje zrakoplova te osobe i organizacije koje su uključene u takve zadatke.";

(b) potrebno je dodati sljedeće stavke:

"3. Primjena ove Uredbe na zračnu luku Gibraltar podrazumijeva se ne dovodeći u pitanje zakonsku poziciju Kraljevine Španjolske i Ujedinjenoga Kraljevstva u vezi sa sporom oko suvereniteta nad teritorijem na kojem je zračna luka smještena.

4. Primjena ove Uredbe na zračnu luku Gibraltar privremeno se ukida, dok dogovori koji su uključeni u Zajedničku deklaraciju i koje su postigli ministri vanjskih poslova Kraljevine Španjolske i Ujedinjenoga Kraljevstva, 2. decembra 1987., ne stupe na snagu. Vlade Španjolske i Ujedinjenoga Kraljevstva priopćuju Vijeću datum stepena na snagu.";

5. sljedeća se definicija dodaje članu 2:

"(i) "Tijelo" u Aneksu III. znači nadležno tijelo koje je izdalo certifikat o sposobnosti zračnoga prevoza (AOC).";

6. Član 3. se mijenja i glasi:

"Član 3.

1. Ne dovodeći u pitanje član 11., zajednički su tehnički uslovi i upravni postupci, koji se primjenjuju u Zajednici u vezi s komercijalnim prevozom zrakoplovima, oni koji se navode u Aneksu III.

2. Pozivanje na pododjeljak M Aneksa III., ili neku od njegovih odredaba, odnosi se na dio M Uredbe Komisije (EZ-a) br. 2042/2003 od 20. novembra 2003. o obnavljanju plovidbenosti zrakoplova i aeronautičkih proizvoda, dijelova i uređaja te na odobrenje organizacija i osoblja koje je uključeno u te zadatke^[24]** ili njezine relevantne odredbe."

7. Član 4. stav 1. mijenja se i glasi:

"1. U vezi s područjima koja nisu pokrivena Aneksom III., zajednički se tehnički propisi i upravni postupci usvajaju na osnovu člana 80., stava 2. Ugovora. Komisija, po potrebi i čim je prije moguće, dostavlja prijedloge u vezi s tim područjima.";

8. Član 6. se mijenja i glasi:

"Član 6.

Zrakoplovom kojim se upravlja prema ovlasti koju je dodijelila država članica, u skladu sa zajedničkim tehničkim uslovima i upravnim postupcima, može se pod istim uslovima upravljati u drugim državama članicama, bez dodatnih tehničkih uvjeta ili procjene tih drugih država članica.";

9. Član 7. se mijenja i glasi:

"Član 7.

Države članice priznaju certifikate koje su prema ovoj Uredbi druga država članica, ili tijelo koje u njeno ime djeluje, izdali tijelima ili osobama pod njihovom nadležnosti i vlasti, a na koje se odnosi održavanje proizvoda i rad zrakoplova.";

10. Član 8. se mijenja i glasi:

"Član 8.

1. Odredbe člana 3. do 7. ne sprječavaju državu članicu da odmah reagira na sigurnosni problem koji uključuje proizvod, osobu ili organizaciju koje su podložne ovoj Uredbi.

Ako sigurnosni problem proizlazi iz neprikladne razine sigurnosti koja se predviđa zajedničkim tehničkim uslovima i upravnim postupcima ili iz nedostatka tih uvjeta ili postupaka, država članica odmah obavješćuje Komisiju i druge države članice o poduzetim mjerama i razlozima za njihovo poduzimanje.

Komisija odlučuje, u skladu s postupcima na koje se odnosi član 12. stav 2., opravdava li neprikladna razina sigurnosti ili nedostaci zajedničkih tehničkih propisa i upravnih postupaka, daljnju primjenu mjera, koje su usvojene prema prvoj tački ovoga stava. U takvom slučaju, Komisija poduzima potrebne korake da izmijeni i dopuni zajedničke tehničke propise i upravne postupke u pitanju, u skladu s članom 4. ili članom 11. Ako se ustanovi da mjere države članice nisu opravdane, ona će ukinuti dotične mjere.

2. Država članica može dodijeliti izuzeće od tehničkih propisa i upravnih postupaka, koji se navode ovom Uredbom, u slučaju nepredviđenih hitnih operativnih okolnosti ili operativnih potreba ograničenoga trajanja.

Komisija i druge države članice obavješćuju se o svim izuzećima koja se dodjeljuju uzastopno ili na razdoblje duže od dva mjeseca.

Kada se Komisija i druge države članice obavijeste o izuzećima koje je jedna država članica dodijelila u skladu s drugom tačkom, Komisija ispituje ispunjavaju li izuzeća sigurnosne ciljeve ove Uredbe ili druga relevantna pravila zakonodavstva Zajednice.

Ako Komisija ustanovi da dodijeljena izuzeća ne ispunjavaju sigurnosne ciljeve ove Uredbe ili neko drugo relevantno pravilo zakonodavstva Zajednice, ona odlučuje o zaštitnim mjerama u skladu s postupkom navedenim u članu 12a.

U takvom slučaju, dotična država članica ukida izuzeće.

3. U slučajevima kada se razina sigurnosti, jednaka onoj koja se postiže primjenom zajedničkih tehničkih propisa i upravnih postupaka navedenih u Aneksu III., može postići drugim sredstvima, države članice mogu, bez diskriminacije na osnovu nacionalnosti podnositelja zahtjeva i uzimajući u obzir potrebu da se tržišno natjecanje ne naruši, izdati odobrenje koje odstupa od ovih odredaba.

U takvim slučajevima država članica u pitanju obavješćuje Komisiju o svojoj namjeri da izda takvo odobrenje, razlozima za to i uslovima koji su određeni da bi se osiguralo postizanje jednake razine sigurnosti.

Komisija, u roku od tri mjeseca nakon što ju je država članica obavijestila, započinje postupak na koji se odnosi član 12. stav 2. radi odlučivanja može li se predloženo odobrenje mjere odobriti.

U takvom slučaju, Komisija javlja svoju odluku svim državama članicama koje imaju pravo na primjenu te mjere. Relevantne odredbe Aneksa III. također se mogu izmijeniti i dopuniti kako bi sadržavale takvu mjeru.

Članci 6. i 7. primjenjuju se na dotičnu mjeru.

4. Neovisno o odredbama iz stava 1., 2. i 3., država članica može donijeti ili zadržati odredbe koje se odnose na OPS 1.1105., tačku 6., OPS 1.1110., tačke 1.3. i 1.4.1., OPS 1.1115. i OPS 1.1125., tačku 2.1. pododjeljka Q iz Aneksa III., dok se ne utvrde pravila Zajednice na osnovu znanstvenih činjenica i najbolje prakse.

Država članica obavješćuje Komisiju o odredbama koje odluči zadržati.

U vezi s nacionalnim odredbama koje odstupaju od odredaba OPS-a 1. na koje se odnosi prva tačka, a koje države članice namjeravaju donijeti nakon dana početka primjene Aneksa III., Komisija u roku od tri mjeseca nakon što ju je država članica o tome obavijestila, započinje postupak na koji se odnosi član 12., stav 2., da bi odlučila ispunjavaju li te odredbe sigurnosne ciljeve ove Uredbe i ostale propise prava Zajednice i mogu li se primjenjivati.

Ako je tako, Komisija javlja svoju odluku o odobravanju mjera svim državama članicama koje imaju pravo primjenjivati tu mjeru. Relevantne odredbe Aneksa III. također se mogu izmijeniti i dopuniti kako bi sadržavale takvu mjeru.

Članci 6. i 7. primjenjuju se na dotičnu mjeru.";

11. umeće se sljedeći član:

"Član 8a.

1. Evropska agencija za sigurnost zračnoga prometa završava do 16. januara 2009. znanstvenu i medicinsku procjenu odredaba pododjeljka Q i, po potrebi, pododjeljka O Aneksa III.

2. Ne dovodeći u pitanje član 7. Uredbe (EZ-a) br. 1592/2002 Evropskoga parlamenta i Vijeća od 15. maja 2002. o zajedničkim pravilima u području civilnoga zrakoplovstva i osnivanju Evropske agencije za sigurnost zračnoga prometa[25]*, Evropska agencija za sigurnost zračnoga prometa pomaže Komisiji oko pripremanja prijedloga za preinake tehničkih odredaba pododjeljka O i pododjeljka Q Aneksa III. koje se primjenjuju.";

12. Član 11., stav 1. mijenja se i glasi:

"1. Komisija, nakon postupka na koji se odnosi član 12., stav 2., izmjenjuje i dopunjuje zajedničke tehničke uslove i upravne postupke navedene u Aneksu III. radi znanstvenog i tehničkog napretka";

13. Član 12. se mijenja i glasi:

"Član 12.

1. Odbor za sigurnost zračnoga prometa, u daljnjem tekstu: "Odbor", pomaže Komisiji.

2. Kada se navodi ovaj stav, primjenjuju se članci 5. i 7. Odluke 1999/468/EZ, uzimajući u obzir odredbe njezinoga člana 8.

Razdoblje koje je navedeno u članu 5., stavu 6., Odluke 1999/468/EZ određuje se na tri mjeseca.

3. Odbor donosi Pravila postupka."

14. umeće se sljedeći član:

"Član 12a.

Kada se navodi ovaj član, primjenjuje se zaštitni postupak naveden u članu 6. Odluke 1999/468/EZ.

Prije donošenja odluke, Komisija se savjetuje s Odborom.

Razdoblje koje se navodi u članu 6., tački b., Odluke 1999/468/EZ određuje se na tri mjeseca.

Kada država članica uputi odluku Komisije Vijeću, Vijeće može kvalificiranom većinom donijeti drugačiju odluku u roku od tri mjeseca.";

15. tekst koji se pojavljuje u Aneksu ove Uredbe dodaje se kao Aneks III.

Član 2.

Ova Uredba stupa na snagu dvadesetoga dana nakon njezinoga objavljivanja u Službenome listu Europske unije.

Ne dovodeći u pitanje odredbe člana 11. Uredbe (EEZ-a) br. 3922/91, Aneks III. primjenjuje se od 16. maja 2008.

Ova je Uredba obvezujuća u cijelosti i izravno se primjenjuje na sve države članice.

Sastavljeno u Strasbourgu 12. decembra 2006.

Za Europski parlament Predsjednik	Za Vijeće Predsjednik
Josep BORRELL FONTELLES	Mauri PEKKARINEN

DODATAK IV.

UREDBA (EZ-a) br. 1900/2006 EUROPSKOGA PARLAMENTA I VIJEĆA
od 20. decembra 2006.

kojom se izmjenjuje i dopunjuje Uredba Vijeća (EEZ-a) br. 3922/91 o usklađivanju tehničkih propisa i upravnih postupaka u području civilnog zrakoplovstva

EUROPSKI PARLAMENT I VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

uzimajući u obzir Ugovor o osnivanju Europske zajednice, a posebno njegov član 80. stav 2.,

uzimajući u obzir prijedlog Komisije,

uzimajući u obzir mišljenje Europskoga gospodarskoga i socijalnoga odbora,

nakon savjetovanja s Odborom regija,

djelujući u skladu s postupkom predviđenim u članu 251. Ugovora^[26]23,

budući da:

(1) Aneks III. Uredbi (EEZ-a) br. 3922/91^[27] predviđa zajedničke tehničke propise i upravne postupke koji se primjenjuju na komercijalni prevoz avionom. Ti usklađeni propisi i postupci primjenjuju se na sve zrakoplove koje koriste operatori Zajednice koji su registrirani u državi članici ili u trećoj zemlji.

(2) Mjere potrebne za provedbu Uredbe (EEZ-a) br. 3922/91 potrebno je donijeti u skladu s Odlukom Vijeća 1999/468/EZ od 28. juna 1999. kojom se utvrđuju postupci za izvršavanje Komisiji danih provedbenih ovlasti^[28]25.

(3) Osobito je potrebno Komisiji dati ovlasti za određivanje uvjeta pod kojima bi se moglo, na način kako je predviđeno Uredbom (EEZ-a) br. 3922/91, izmijeniti ili dopuniti zajednički tehnički propisi i upravni postupci navedeni u Aneksu III. navedene Uredbe ili bi se država članica mogla izuzeti od njihove primjene. Budući da su to mjere općega dosega te su namijenjene izmjeni nebitnih elemenata uredbe ili dopuni uredbe dodavanjem novih nebitnih elemenata, potrebno ih je donijeti prema regulatornom postupku s pregledom predviđenom u članu 5. a. Odluke 1999/468/EZ.

(4) Kada se zbog hitnih razloga vezanih uz održavanje odgovarajuće razine sigurnosti zračnoga prometa ne mogu poštivati uobičajeni rokovi za regulatorni postupak s pregledom, potrebno je Komisiji omogućiti primjenu hitnog postupka predviđenoga u članu 5. a. stavu 6. Odluke 1999/468/EZ za donošenje određenih mjera.

(5) Stoga se Uredba (EEZ-a) br. 3922/1991 u skladu s time izmjenjuje i dopunjuje,

DONIJELI SU OVU UREDBU:

Član 1.

Ovime se Uredba (EEZ-a) br. 3922/91 izmjenjuje i dopunjuje kako slijedi:

1) Član 8. izmjenjuje se i dopunjuje kako slijedi:

(a) Četvrti podstav stava 3. mijenja se i glasi:

"U takvom slučaju Komisija notificira svoju odluku svim državama članicama koje su ovlaštene primjenjivati navedenu mjeru. Odgovarajuće odredbe Aneksa III. mogu se također izmijeniti i dopuniti u skladu s članom 11. tako da odražavaju navedenu mjeru.";

2) Član 11. izmjenjuje se i dopunjuje kako slijedi:

(a) Stav 1. mijenja se i glasi:

"1. Mjere čija je svrha izmijeniti i dopuniti nebitne elemente ove Uredbe tako da je dopune, koje su nužne zbog znanstvenog i tehničkog napretka i koje izmjenjuju i dopunjuju zajedničke tehničke zahtjeve i upravne postupke navedene u Aneksu III. donose se u skladu s regulatornim postupkom s pregledom iz člana 12. stava 3. U hitnim slučajevima Komisija može primijeniti hitni postupak iz člana 12. stava 4.";

(b) U stavu 2. riječi "u članu 12." mijenjaju se i glase "u članu 12. stavu 3.";

3) Član 12. mijenja se i glasi:

"Član 12.

1. Komisiji pomaže Odbor za sigurnost zračnog prometa (u daljnjem tekstu "Odbor").

2. Prilikom pozivanja na ovaj stav, primjenjuju se članovi 5. i 7. Odluke 1999/468/EZ poštujući pritom odredbe člana 8. Odluke.

Rok predviđen u članu 5. stavu 6. Odluke 1999/468/EZ je tri mjeseca.

3. Prilikom pozivanja na ovaj stav, primjenjuje se član 5. a. stavovi 1. do 4. i član 7. Odluke 1999/468/EZ poštujući pritom odredbe člana 8. Odluke.

4. Prilikom pozivanja na ovaj stav, primjenjuje se član 5. a. stavovi 1., 2., 4. i 6. i član 7. Odluke 1999/468/EZ poštujući pritom odredbe člana 8. Odluke."

Član 2.

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

Ova Uredba u cijelosti obvezuje i neposredno se primjenjuje u svim državama članicama.

Sastavljeno u Bruxellesu 20. decembra 2006.

<i>Za Europski parlament Predsjednik</i>	<i>Za Vijeće Predsjednik</i>
Josep BORRELL FONTELLES	J. KORKEAOJA

DODATAK V.

UREDBA KOMISIJE (EZ-a) br. 8/2008

od 11. decembra 2007.

kojom se izmjenjuje i dopunjuje Uredba Vijeća (EEZ-a) br. 3922/91 o zajedničkim tehničkim propisima i upravnim postupcima koji se primjenjuju na komercijalni zračni prevoz avionom

KOMISIJA EUROPSKIH ZAJEDNICA,

uzimajući u obzir Ugovor o osnivanju Europske zajednice,

uzimajući u obzir Uredbu Vijeća (EEZ-a) br. 3922/91 o usklađivanju tehničkih propisa i upravnih postupaka u području civilnog zrakoplovstva^[29]26, a posebno njezin član 11. stav 1.,

budući da:

(1) Uredbom (EEZ-a) br. 3922/91 utvrđeno je da Komisija usvaja izmjene i dopune zajedničkih tehničkih propisa i upravnih postupaka navedenih u Aneksu III. navedene Uredbe, koje su potrebne uslijed znanstvenog i tehničkog napretka.

(2) Aneks III. Uredbe (EEZ-a) br. 3922/91, u kojem su sadržani zajednički tehnički propisi i upravni postupci koji se primjenjuju na komercijalni zračni prevoz, temelji se na nizu usklađenih pravila koja su donijele Zajedničke zrakoplovne vlasti (JAA), pod nazivom Zajednički zrakoplovni propisi za komercijalni zračni prevoz (avioni) (JAR-OPS 1), kako su izmijenjeni i dopunjeni 1. januara 2005. (izmjena i dopuna 8.)

(3) Od 1. januara 2005. zahtjevi JAR-OPS 1 (izmjene i dopune 9. do 12.) izmijenjeni su i dopunjeni radi poboljšanja sigurnosnih zahtjeva koji su u njima sadržani. Nove zahtjeve valja smjestiti primijeniti, u svakom slučaju od datuma primjene Aneksa III. Uredbe (EEZ-a) br. 3922/91, odnosno 16. maja 2008.

(4) Kako su izmjene i dopune nužne, potrebno je primijeniti hitan postupak utvrđen u članu 12. stavu 4. iste Uredbe kako bi se dotičnim zračnim operaterima i vlastima omogućilo potrebno razdoblje prilagodbe novim zahtjevima.

(5) Stoga u skladu tome valja izmijeniti i dopuniti Aneks III. Uredbe (EEZ-a) 3922/91.

(6) Mjere predviđene u ovoj Uredbi u skladu su s mišljenjem Odbora za sigurnost zračnog prometa ustanovljenog u članu 12. Uredbe (EEZ-a) br. 3922/91.,

DONIJELA JE OVU UREDBU:

Član 1.

Aneks III. Uredbe Vijeća (EEZ-a) br. 3922/91. zamjenjuje se Aneksom ove Uredbe.

Član 2.

Ova Uredba stupa na snagu na dan objave u Službenom listu Europske unije.

Ova Uredba u cijelosti obvezuje i neposredno se primjenjuje u svim državama članicama.

Sastavljeno u Bruxellesu 11. decembra 2007.

Za Komisiju
Jacques BARROT
Potpredsjednik

DODATAK VI.

UREDBA KOMISIJE (EZ-a) br. 859/2008
od 20. avgusta 2008.

kojom se izmjenjuje i dopunjuje Uredba Vijeća (EEZ-a) br. 3922/91 o usklađivanju tehničkih uvjeta i upravnih postupaka primjenjivih na komercijalni prevoz zrakoplovom

KOMISIJA EUROPSKIH ZAJEDNICA,

uzimajući u obzir Ugovor o osnivanju Europske zajednice,

uzimajući u obzir Uredbu Vijeća (EEZ-a) br. 3922/91 od 16. decembra 1991. o usklađivanju tehničkih propisa i upravnih postupaka u području civilnog zrakoplovstva^[30]27, a posebno njezin član 11. stav 1.,

budući da:

(1) Uredbom (EEZ-a) br. 3922/91 utvrđeno je da Komisija usvaja izmjene i dopune zajedničkih tehničkih propisa i upravnih postupaka navedenih u Aneksu III. navedene Uredbe, koje su potrebne uslijed znanstvenog i tehničkog napretka.

(2) Aneks III. Uredbe (EEZ-a) br. 3922/91, temelji se na nizu usklađenih pravila koja su donijele Zajedničke zrakoplovne vlasti (JAA), pod nazivom Zajednički zrakoplovni propisi za komercijalni zračni prevoz (avioni) (JAR-OPS 1)

(3) Uredba (EEZ-a) br. 8/2008 izmijenila je i dopunila Aneks III kako bi uključila izmjene i dopune na JAR-OPS donesene od 1. januara 2005 (Izmjene i dopune 9 do 12) prije dana od kojeg će ovaj Aneks postati primjenjiv (16. maja 2008).

(4) Na osnovu dodatnih aktivnosti provedenih od strane Europske Agencije za sigurnost zračnog prometa i u vremenu do prihvaćanja primjenjive regulative Uredbe (EZ) 8/2008, ovaj bi Aneks trebao ponovo biti dopunjen i izmijenjen kako bi uključio pojedine detaljne tehničke i izvedbene propise koji se odnose na najvažnije sigurnosne elemente toga Aneksa.

(5) Ti novi propisi bi trebali biti primjenjivi bez odlaganja. Ipak, industriji i zrakoplovnim vlastima potrebno je omogućiti vrijeme za provođenje složenih zahtjeva koji se odnose na operacije u svim vremenskim uslovima i na obuku kabinskog osoblja.

(6) Stoga u skladu tome valja izmijeniti i dopuniti Aneks III. Uredbe (EEZ-a) 3922/91.

(7) Mjere predviđene u ovoj Uredbi u skladu su s mišljenjem Odbora za sigurnost zračnog prometa ustanovljenog u članu 12. Uredbe (EEZ-a) br. 3922/91.

DONIJELA JE OVU UREDBU:

Član 1.

Aneks III Uredbe Vijeća (EEZ-a) br. 3922/91. zamjenjuje se Aneksom ove Uredbe.

Član 2.

1. Ova Uredba stupa na snagu na dan objave u Službenom listu Europske unije.

2. Odredbe iz Aneksa ove Uredbe koji se odnose na OPS 1.1005, OPS 1.1010, OPS 1.1015, Dodatka 1 na OPS 1.1005, Dodatka 1 na OPS 1.1010, Dodatka 1 na OPS 1.1015 i Dodatka 3 na OPS 1.1005/1.1010/1.1015 primijenit će se od 16. maja 2009.

3. Odredbe iz Aneksa ove Uredbe koji se odnose na OPS 1.430, OPS 1.435, OPS 1.440, OPS 1.450, OPS 1.455, OPS 1.460, Dodatka 1 na OPS 1.430, Dodatka 1 na OPS 1.440, Dodatka 1 na OPS 1.450 i Dodatka 1 na OPS 1.455 primijenit će se od 16 maja 2011.

4. Do primjene odredaba navedenih u paragrafima 2. i 3. nastavit će se primjenjivati odgovarajuće odredbe Aneksa Uredbe (EEZ-a) 8/2008.

Ova Uredba u cijelosti obvezuje i neposredno se primjenjuje u svim državama članicama.

Sastavljeno u Bruxellesu 20. avgusta 2008.

Za Komisiju
Antonio TAJANI
Potpredsjednik

ANEKS

ANEKS III.

PODODJELJAK A – Područje primjene i definicije

PODODJELJAK B – Općenito

PODODJELJAK C – Izdavanje certifikata i nadzor zračnog prevoznika

PODODJELJAK D – Operativni postupci

PODODJELJAK E – Operacije u svim vremenskim uslovima

PODODJELJAK F – Izvođenje općenito

PODODJELJAK G – Kategorije performance A

PODODJELJAK H – Kategorije performance B

PODODJELJAK I – Kategorije performance C

PODODJELJAK J – Masa i ravnoteža
PODODJELJAK K – Instrumenti i oprema
PODODJELJAK L – Komunikacija i navigacijska oprema
PODODJELJAK M – Održavanje aviona
PODODJELJAK N – Letačka posada
PODODJELJAK O – Kabinska posada
PODODJELJAK P – Priručnici, dnevnici i dokumentacija
PODODJELJAK Q – Ograničenje vremena letačke dužnosti, vremena dužnosti i zahtjevi glede potrebnog odmora
PODODJELJAK R – Prevoz opasnih roba zrakom
PODODJELJAK S – Zaštita

Pododjeljak A
PODRUČJE PRIMJENE I DEFINICIJE
OPS 1.001

Područje primjene

OPS Dio 1. propisuje zahtjeve koji se primjenjuju u operacijama civilnih aviona u komercijalnom prevozu svih zračnih prevoznika čije je sjedište i, ukoliko postoji, njegov registrirani područni ured u državi članici, u daljnjem tekstu operator. OPS 1 ne primjenjuje se na:

- (1) avione koje se koriste u vojne, carinske ili policijske svrhe; niti
- (2) na letove koji se izvode radi bacanja padobranaca i protupožarne zaštite, kao i na s tim povezane letove pozicioniranja, te povratne letove na kojima se prevoze osobe koje bi se obično prevozile radi bacanja padobranaca ili na protupožarnim letovima; i
- (3) na letovima koji se obavljaju neposredno prije, tijekom ili neposredno nakon izvođenja aktivnosti radova iz zraka pod uvjetom da su ovi letovi povezani s radovima iz zraka i na kojima se, osim članova posade, ne prevozi više od 6 osoba neophodnih za obavljanje aktivnosti radova iz zraka.

OPS 1.003

Definicije

(a) Za svrhu ovog Pravilnika:

- (1) "prihvaćen/prihvatljiv" znači da nadležno tijelo nema primjedbi primjerenih namjeravanoj potrebi.
- (2) "odobren (od strane nadležnog tijela)" znači potkrijepljen dokazima/dokumentiran (od strane nadležnog tijela) primjereno namjeravanoj potrebi.
- (3) "Glavna lista minimalne opreme (Master Minimum Equipment List (MMEL))" označava listu (uključujući preambulu) odgovarajuću tipu zrakoplova koja određuje instrumente, stavke (items) i opremu ili funkciju koja, uz održavanje zahtijevane razine sigurnosti prema primjenjivim specifikacijama uvjerenja o plovidbenosti, može privremeno biti neoperativna ili zbog svojstvene redundantnosti dizajna i/ili zbog specifičnih operativnih procedura i procedura održavanja, uvjeta ili ograničenja, a u skladu s primjenjivim procedurama za kontinuiranu plovidbenost.
- (4) "Lista minimalne opreme (Minimum Equipment List (MEL))" označava listu (uključujući preambulu) koja omogućuje operaciju zrakoplova, prema specifičnim uslovima, s određenim instrumentima, stavama (items) i opremom ili funkcijama neoperativnim na početku leta. Ovu listu definira operator za svoj zrakoplov, uzimajući u obzir osobine zrakoplova (aircraft definition), relevantne operativne procedure i procedure održavanja u skladu s procedurama odobrenim od strane nadležnog tijela.

(b) Part M i Part 145 koji se navode u ovom Pravilniku su zahtjevi definirani Uredbom Europske Komisije – Regulation (EC) No 2042/2003 od 20. novembra 2003.

Pododjeljak B
OPĆENITO
OPS 1.005

Općenito

(a) Operator ne smije obavljati javni/komercijalni zračni prevoz drugačije nego je propisano u OPS Dio 1. Za operacije aviona operativnih sposobnosti (performance) kategorije B, ublaženi zahtjevi, mogu se pronaći u Dodatku 1 OPS 1.005(a).

(b) Operator mora udovoljavati primjenjivim retroaktivnim zahtjevima plovidbenosti koji se odnose na avione kojima se obavlja javni/komercijalni zračni prevoz.

(c) Svaki avion mora se koristiti u skladu s uslovima iz Uvjerenja o plovidbenosti i u okviru odobrenih ograničenja sadržanih u Priručniku za letenje avionom (Aeroplane Flight Manual).

(d) Svi uređaji za vježbanje navigacijskih postupaka (Synthetic Training Devices – STD) kao što su simulatori leta (Flight Simulators) ili uređaji za osposobljavanje u letu (Flight Training Devices – FTD), koji se koriste umjesto aviona namijenjenog za obuku i/ili provjeravanje trebaju udovoljavati primjenjivim zahtjevima za uređaje za vježbanje navigacijskih postupaka. Operator koji namjerava koristiti taj STD mora ishoditi odobrenje nadležnog tijela.

OPS 1.020

Zakoni, propisi i postupci – odgovornost zračnog prevoznika

Operator mora jamčiti:

- (1) da su svi zaposlenici upozoreni da moraju udovoljavati zakonima, propisima i postupcima država u kojima se operacije izvode, a koji su vezani uz obavljanje njihovih dužnosti;
- (2) da su svi članovi posade upoznati sa zakonima, propisima i postupcima koji se odnose na obavljanje njihovih dužnosti.

OPS 1.025

Zajednički jezik

- (a) Operator mora omogućiti da se svi članovi posade mogu sporazumijevati na jednom (zajedničkom) jeziku.
- (b) Operator mora omogućiti da operativno osoblje može razumjeti jezik onih dijelova Operativnog priručnika u kojima su opisane njihove dužnosti i odgovornosti.

OPS 1.030

Lista minimalne opreme – dužnosti zračnog prevoznika

- (a) Operator mora za svaki avion utvrditi Listu minimalne opreme (Minimum Equipment List – MEL), koju treba odobriti nadležno tijelo. Lista se mora temeljiti na Glavnoj listi minimalne opreme (Master Minimum Equipment List – MMEL) (ukoliko postoji), koju je prihvatilo nadležno tijelo, ali ne smije biti manje zahtjevana.
- (b) Operator mora operirati avionom u skladu s MEL-om, osim ukoliko nadležno tijelo ne odredi drugačije. Ni u kojem slučaju ne smije se dopustiti operacija s manje ograničenja od onih koje sadrži MMEL.

OPS 1.035

Sustav kvalitete

- (a) Operator mora uspostaviti jedinstven sustav kvalitete i imenovati voditelja sustava kvalitete (Quality Manager) radi nadzora usklađenosti s propisanim postupcima, da bi se osigurala plovidbenost aviona i sigurnost letenja. Nadzor usklađenosti mora uključivati sustav povratnih informacija do odgovornog rukovoditelja (Accountable Manager) (vidi također OPS 1.175(h)) radi poduzimanja korektivnih radnji ako je potrebno.
- (b) Sustav kvalitete mora uključivati program kojim se osigurava kvaliteta (Quality Assurance Programme), a koji sadrži postupke za provjeru izvode li se operacije u skladu s primjenjivim zahtjevima, standardima i postupcima.
- (c) Sustav kvalitete i voditelja kvalitete mora prihvatiti nadležno tijelo.
- (d) Sustav kvalitete mora biti opisan u odgovarajućoj dokumentaciji.
- (e) Unatoč odredbi stava (a) nadležno tijelo može prihvatiti dva voditelja za kvalitetu, jednog za letačke operacije i drugog za održavanje aviona, pod uvjetom da operator ima jednu organizacijsku jedinicu kvalitete (Quality Management Unit) koja je odgovorna za jedinstvenu primjenu kroz cijelu operaciju.

OPS 1.037

Program sprečavanja nesreća i sigurnosti leta

- (a) Operator mora uspostaviti program sprečavanja nesreća i sigurnosti leta (Accident prevention and flight safety programme), koji može biti sastavni dio sustava kvalitete, uključujući:
 - (1) programe za stjecanje i usvajanje spoznaje o opasnosti kod svih osoba uključenih u operacije;
 - (2) plan izvješćivanja o događajima radi usporedbe i procjene odgovarajućih izvješća o nezgodama i nesrećama s ciljem identificiranja nepovoljnih trendova ili prepoznavanja manjkavosti u interesu sigurnosti leta. Plan mora zaštititi identitet izvjestitelja i omogućiti da se izvješća mogu podnositi anonimno; i
 - (3) procjene informacija koje se odnose na nesreće i nezgode i njihovo objavljivanje, ali ne i pripisivanje krivnje; i
 - (4) program praćenja podataka o letu (Flight data monitoring programme) za avione čija MCTOM prelazi 27000 kg. Program praćenja podataka o letu (Flight data monitoring – FDM) je proaktivno korištenje digitalnih podataka o letu prilikom izvođenja rutinskih operacija, a u cilju poboljšanja sigurnosti. Program praćenja podataka o letu ne provodi se radi dokazivanja odgovornosti i kažnjavanja, te se mora osigurati odgovarajuća zaštita izvora podataka; i
 - (5) imenovanje osobe odgovorne za provođenje programa.
- (b) Prijedlozi za korektivne mjere koji proizlaze iz programa sprječavanja nesreća i sigurnosti leta moraju biti u odgovornosti osobe odgovorne za provođenje programa.
- (c) Učinkovitost promjena koje proizlaze iz prijedloga korektivnih mjera identificiranih programom sprječavanja nesreća i sigurnosti leta mora nadzirati voditelj za kvalitetu (Quality Manager).

OPS 1.040

Članovi posade

- (a) Operator mora osigurati da svi operativni članovi letačke i kabinske posade budu obučeni i da imaju potrebno znanje za obavljanje dodijeljenih im dužnosti.
- (b) Za članove posade koji nisu članovi kabinskog osoblja, ali koji imaju dužnosti u putničkoj kabini zrakoplova, operator mora osigurati da ovi članovi posade:
 - (1) ne dovedu u zabunu putnika, na način da ih putnik zamjeni s članom kabinske posade;
 - (2) ne zauzimaju mjesta (assigned station) predviđena za članove kabinske posade;
 - (3) ne ometaju članove kabinske posade u njihovim dužnostima.

OPS 1.050

Informacije u svezi s traganjem i spašavanjem

Operator mora osigurati da bitne informacije koje su potrebne za namjeravani let, a odnose se na službe traganja i spašavanja budu lako dostupne u kokpitu aviona.

OPS 1.055

Informacije o opremi u slučaju opasnosti i opremi za spašavanje u avionu

Operator mora jamčiti da su za neposrednu i trenutnu vezu sa središtima za koordinaciju traganja i spašavanja, dostupne liste koje sadrže informacije o opremi u slučaju opasnosti i opremi za preživljavanje koja se nalazi u avionu. Informacija mora sadržavati, ovisno o primjenjivosti, podatke o broju, boji i vrsti splavi za spašavanje i pirotehničke opreme, pojedinosti o medicinskim sredstvima za prvu pomoć, zalihamma vode, te vrsti i frekvencijama prenosive radio-opreme u slučaju opasnosti.

OPS 1.060

Pristajanje na vodu (Ditching)

Operator ne smije operirati avionom s više od 30 odobrenih putničkih sjedala na letovima iznad vode, na udaljenosti od kopna pogodnog za slijetanje u slučaju nužde, većoj od 120 minuta pri brzini krstarenja, ili 400 nautičkih milja, što je manje, osim ukoliko avion ispunjava uslove za prisilno slijetanje na vodu propisane važećim propisima o plovidbenosti.

OPS 1.065

Prevoz bojnog oružja i streljiva

(a) Operator ne smije prevoziti bojno oružje i streljivo ukoliko nije ishodio odobrenje svih uključenih država.

(b) Operator mora osigurati da bojno oružje i streljivo bude:

(1) smješteno u avionu na mjestu koje nije dostupno putnicima tijekom leta; i

(2) ako se radi o vatrenom oružju, nenapunjeno; osim kada prije leta dobije suglasnost svih država kojih se to tiče da se može prevoziti takvo bojno oružje i bojno streljivo u okolnostima koje se u cijelosti ili djelomično razlikuju od onih naznačenih u ovom stavu.

(c) Operator mora jamčiti da je zapovjednik vazduhoplova, prije početka leta, upoznat sa svim pojedinostima i smještajem u avionu bojnog oružja i streljiva koje se namjerava prevoziti.

OPS 1.070

Prevoz sportskog oružja i streljiva

(a) Operator mora poduzeti sve potrebne mjere kako bi bio siguran da mu se prijavilo športsko oružje i streljivo koje treba prevoziti.

(b) Operator koji pristane prevoziti športsko oružje i streljivo mora osigurati da ono bude:

(1) smješteno u avionu na mjestu koje nije dostupno putnicima tijekom leta, osim ako nadležno tijelo ne ustanovi da to nije moguće i odobri da se mogu primijeniti drugačije procedure;

(2) nenapunjeno, ako se radi o vatrenom oružju ili drugom oružju koje se može napuniti streljivom.

(3) Streljivo sportskog oružja može se prevoziti u prijavljenoj putničkoj prtljazi uz stanovita ograničenja, u skladu s Tehničkim naputcima (vidi OPS 1.1160(b)(5)), kao što je definirano u OPS 1.1150(a)(15).

OPS 1.075

Način prevoza putnika

(a) Prevoznik mora poduzeti sve mjere kako bi osigurao da se tijekom leta nitko ne nalazi u dijelu aviona koji nije namijenjen smještaju putnika, osim ako zapovjednik vazduhoplova privremeno ne dopusti pristup u neki dio aviona:

(1) radi poduzimanja mjera neophodnih za sigurnost aviona, putnika, životinja ili robe u njemu;

(2) u kojem se prevozi roba ili prtljaga, a taj dio je utvrđen dostupnim za putnike tijekom leta.

OPS 1.080

Namjerno ostavljeno prazno

OPS 1.085

Odgovornosti posade

(a) Član posade je odgovoran za pravilno obavljanje svojih dužnosti;

(1) koje se odnose na sigurnost aviona i osoba koje se na njemu nalaze;

(2) koje su navedene i opisane u Operativnom priručniku.

(b) Član posade mora:

(1) izvijestiti zapovjednika vazduhoplova o svim greškama, otkazima, kvarovima i oštećenjima za koje smatra da mogu utjecati na plovidbenost ili sigurno operiranje avionom uključujući i sustave za slučaj opasnosti.

(2) izvijestiti zapovjednika vazduhoplova o događajima koji su ugrozili ili su mogli ugroziti sigurno izvođenje operacija; i

(3) postupiti u skladu s naputkom zračnog prevoznika za izvješćivanje o izvanrednim događajima u skladu s OPS 1.037 (a)(2). U svakom slučaju, kopija izvješća o izvanrednom događaju mora se predati zapovjedniku aviona.

(c) Ništa u gornjem paragrafu (b) ne obvezuje člana posade da izvješćuje o događaju u kojem je već izvijestio drugi član posade.

(d) Član posade ne smije obavljati dužnosti u avionu u sljedećim slučajevima:

(1) dok je pod djelovanjem nekog lijeka koji može utjecati na njegove sposobnosti i time ugroziti sigurnost;

(2) nakon ronjenja na velikim dubinama dok ne prođe utvrđeno vrijeme;

(3) nakon davanja krvi dok ne prođe utvrđeno vrijeme;

(4) ukoliko primjenjivi medicinski zahtjevi nisu ispunjeni ili ukoliko član posade posumnja da nije u stanju obavljati svoje dužnosti;

(5) ako zna ili posumnja da će biti preumoran, ili se osjeća nespremnim do te mjere da bi let mogao biti ugrožen.

(e) Član posade će biti uvjetovan odgovarajućim zahtjevima glede konzumiranja alkohola, koje definira operator i prihvaća nadležno tijelo, a koji neće biti manje restriktivni od sljedećih zahtjeva:

(1) zabranjena konzumacija alkohola najmanje 8 sati prije javljanja na dužnost ili prije početka vremena dežurstva (standby);

(2) koncentracija alkohola u krvi ne smije biti veća od 0,2 promila na početku vremena letačke dužnosti;

(3) nije dopušteno konzumirati alkohol tijekom radnog vremena ili tijekom vremena dežurstva.

(f) Zapovjednik vazduhoplova mora:

(1) biti odgovoran za sigurnost svih članova posade, putnika i tereta u avionu, od trenutka njegovog/njenog ulaska u avion do trenutka izlaska nakon završetka leta;

(2) biti odgovoran za operiranje i sigurnost aviona od trenutka kada avion započne vožnju u svrhu taksiranja prije uzlijetanja do trenutka potpunog zaustavljanja i gašenja pogonskih motora;

- (3) imati ovlaštenje za izdavanje naredaba koje smatra potrebnima radi postizanja sigurnosti aviona, osoba ili imovine koja se prevozi u njemu;
 - (4) imati ovlaštenje za iskrcavanje bilo koje osobe ili bilo kojeg dijela tereta koji mogu, po njegovu/njenom mišljenju, predstavljati potencijalnu opasnost za sigurnost aviona ili osoba u njemu;
 - (5) ne dopustiti prevoz osoba za koje sumnja da su pod utjecajem alkohola ili lijekova i koje bi u takvom stanju mogle ugroziti sigurnost aviona ili osoba u njemu;
 - (6) imati pravo odbiti prevoz neprihvatljivih, deportiranih ili pritvorenih osoba ukoliko njihov prevoz predstavlja rizik za sigurnost aviona ili osoba u njemu;
 - (7) jamčiti da su svi putnici upoznati s izlazima za slučaj opasnosti i lokacijom i načinom uporabe sigurnosne opreme i opreme za slučaj opasnosti;
 - (8) jamčiti da su svi operativni postupci i kontrolne liste (check list) usklađene s Operativnim priručnikom.
 - (9) zabraniti članovima posade da obavljaju bilo kakve radnje za vrijeme uzlijetanja, početnog penjanja, završnog prilaza i slijetanja, osim onih koje su potrebne za sigurno izvođenje operacija aviona.
 - (10) spriječiti:
 - (i) onesposobljivanje, isključivanje ili brisanje podataka s uređaja za snimanje podataka o letu ili brisanje snimljenih podataka nakon leta u slučaju nesreće ili nezgode o kojima se obvezno podnosi izvješće,
 - (ii) onesposobljivanje ili isključivanje uređaja za snimanje zvukova u pilotskoj kabini (voice recorder) tijekom leta, osim ako smatra da bi se snimljeni podaci, koji bi se inače automatski izbrisali, morali pohraniti za potrebe istrage o nezgodi ili nesreći, a isto tako ne smije dopustiti da se snimljeni podaci ručno izbrišu za vrijeme ili nakon leta u slučaju nesreće ili nezgode o kojima se obvezno podnosi izvješće;
 - (11) odlučiti da li će preuzeti avion s neispravnostima koje su dopuštene po CDL ili MEL; i
 - (12) osigurati da se obavi predpoletni pregled (pre-flight inspection).
- (g) Zapovjednik vazduhoplova ili pilot kojem je dodijeljena funkcija upravljanja avionom, u slučaju izvanrednih događaja koji zahtijevaju trenutačno donošenje odluka i poduzimanje radnji, mora poduzeti radnje koje smatra potrebnim u danim okolnostima. U tim slučajevima može, u interesu sigurnosti, odstupiti od pravila, operativnih postupaka i metoda.

OPS 1.090

Autoritet zapovjednika vazduhoplova

Operator mora poduzeti sve potrebne mjere kako bi osobe koje se prevoze avionom postupale po zakonitim naredbama zapovjednika vazduhoplova, a u interesu sigurnosti aviona, osoba i imovine koja se prevozi.

OPS 1.095

Ovlasti za taksiranje aviona

Operator mora poduzeti sve potrebne mjere kako bi osigurao da po manevarskim površinama aerodroma, avionom koji je pod njegovom nadležnošću ne taksira osoba koja nije član letačke posade, osim ukoliko ta osoba koja sjedi za upravljačkim komandama aviona:

(1) ima ovlasti od strane zračnog prevoznika ili imenovanog agenta i osposobljena je za;

(i) taksiranje avionom;

(ii) korištenje radio telefona; i

(2) je primila instrukcije u vezi s rasporedom aerodromskih površina, rutama, oznakama, svjetlima, signalima kontrole zračne plovidbe i instrukcijama, frazeologijom i procedurama, i sposobna je udovoljiti operativnim standardima potrebnim za sigurnu vožnju aviona po aerodromu.

OPS 1.100

Pristup pilotskoj kabini

(a) Operator mora osigurati da nitko osim članova letačke posade nema pristup u pilotsku kabinu ili se u njoj prevozi, osim ako je ta osoba:

(1) operativni član posade;

(2) predstavnik nadležnog tijela, odgovoran za certificiranje, izdavanje dozvola, ili obavljanje nadzora ako je to potrebno u obavljanju njegovih dužnosti;

(3) ima odobrenje i pristup kabini u skladu s napucima sadržanim u Operativnom priručniku.

(b) Zapovjednik vazduhoplova mora jamčiti:

(1) u interesu sigurnosti, da pristup u pilotsku kabinu neće prouzročiti odvratanje pažnje i/ili utjecati na izvođenje leta;

(2) da su sve osobe koje se prevoze u pilotskoj kabini upoznate s važećim sigurnosnim postupcima.

(c) Za donošenje konačne odluke o pristupu u pilotsku kabinu odgovoran je zapovjednik vazduhoplova.

OPS 1.105

Nedozvoljeni prevoz

Operator mora poduzeti sve potrebne mjere da se u avionu ne može skriti osoba ili roba.

OPS 1.110

Prijenosne elektroničke naprave

Operator mora poduzeti sve potrebne mjere i ne smije dopustiti da bilo tko koristi prijenosne elektroničke naprave koje bi mogle negativno utjecati na rad zrakoplovnih sustava i opreme

OPS 1.115

Alkohol i lijekovi/droge

Operator ne smije dopustiti da bilo tko uđe ili se nađe u avionu pod utjecajem alkohola ili lijekova/droga u toj mjeri da bi mogao ugroziti sigurnost aviona ili osoba u njemu, i s tim u svezi mora poduzeti sve potrebne mjere.

OPS 1.120

Ugrožavanje sigurnosti

Operator mora poduzeti sve potrebne mjere kako bi spriječio da bilo tko zbog lakomislenosti ili nemarnosti postupi ili propusti postupiti tako:

- (1) da ugrozi avion ili osobe na njemu;
- (2) da prouzroči ili omogući da avion ugrozi neku osobu ili imovinu.

OPS 1.125

Dokumenti koji moraju biti u avionu

(a) Operator mora osigurati da se za vrijeme leta u avionu nalaze izvornici ili kopije sljedećih dokumenata:

- (1) Potvrde o registraciji aviona;
- (2) Uvjerenja o plovidbenosti;
- (3) izvornik ili kopija Potvrde o buci (ako je primjenjivo), uključujući, prijevod na engleskom jeziku, kada je ista izdana od strane vlasti nadležne za izdavanje potvrde o buci;]
- (4) izvornik ili kopija Certifikata o sposobnosti (AOC);
- (5) Dozvole za rad radiopostaje;
- (6) izvornik ili kopija police osiguranja za štetu prema trećim osobama.

(b) Svaki član letačke posade mora na svakom letu imati važeću dozvolu s odgovarajućim ovlaštenjima za namjeravani let.

OPS 1.130

Priručnici koji se moraju nalaziti u avionu

Operator mora jamčiti:

- (1) da se u avionu nalaze važeći dijelovi Operativnog priručnika koji se odnose na dužnosti posade;
- (2) da su dijelovi Operativnog priručnika koji su potrebni za let, lako dostupni posadi u avionu;
- (3) da se u avionu nalazi važeći Priručnik za letenje avionom (Aeroplane Flight Manual) osim ukoliko nadležno tijelo ne utvrdi da Operativni priručnik propisan u OPS 1.045, Dodatak 1, dio B sadrži potrebne podatke za taj avion.

OPS 1.135

Dodatni podaci (informacije) i obrasci koji se moraju nalaziti u avionu

(a) Operator mora osigurati da se, osim dokumenata i priručnika propisanih u OPS 1.125 i OPS 1.130, u avionu na svakom letu nalaze sljedeći podaci (informacije) i obrasci koji se odnose na vrstu i područje operacije:

- (1) operativni plan leta, koji sadrži najmanje one podatke koji se traže u OPS 1.1060;
- (2) Tehnička knjiga aviona, koja sadrži najmanje one podatke koji se traže u Part M, paragraf M.A. 306 – Sustav tehničke dokumentacije knjige zrakoplova zračnog prevoznika
- (3) podaci o ispunjenom ATS planu leta;
- (4) odgovarajući NOTAM/AIS podaci;
- (5) odgovarajući meteorološki podaci;
- (6) dokumentacija o masi i ravnoteži, kao što je navedeno u Pododjeljku J;
- (7) obavijest o posebnim kategorijama putnika kao što je zaštitarsko osoblje ako nisu članovi posade, invalidi, neprihvatljivi putnici, deportirane osobe i osobe pod policijskom pratnjom;
- (8) obavijest o posebnom teretu, uključujući opasne robe, s pismenom informacijom zapovjedniku aviona, kako je propisano u OPS 1.1215(c);
- (9) važeći mape i karte s pripadajućim dokumentima kao što je propisano u OPS 1.290 (b)(7);
- (10) svi ostali dokumenti koje mogu tražiti države preko kojih se let obavlja, kao što su popis tereta, popis putnika itd.;
- (11) obrasci koje treba popunjavati u skladu sa zahtjevima nadležnih tijela i zračnog prevoznika.

(b) Nadležno tijelo može dopustiti da podaci navedeni u stavu (a) ili dio tih podataka ne moraju biti u tiskanom obliku. Potrebno je osigurati prihvatljiv standard o dostupnosti, upotrebljivosti i pouzdanosti.

OPS 1.140

Podaci koji ostaju na zemlji

(a) Operator mora osigurati:

- (1) barem za vrijeme leta ili serije letova:
 - (i) da na zemlji ostanu podaci koji se odnose na let i koji su primjereni vrsti operacije;
 - (ii) da se ti podaci sačuvaju dok se ne pribavi duplikat na mjestu gdje će biti pohranjeni u skladu s OPS 1.1065; ili, ako je to neizvedivo,
 - (iii) da se ti podaci nose u vatrootpornoj kutiji u avionu.

(b) Podaci iz stava (a) uključuju:

- (1) kopiju operativnog plana leta, gdje je to primjereno;
- (2) kopiju odgovarajućeg dijela (dijelova) tehničke knjige aviona;
- (3) posebnu NOTAM dokumentaciju za rutu, ukoliko ju je prevoznik izdao;
- (4) dokumentaciju o masi i ravnoteži, ukoliko se zahtijeva (prema OPS 1.625);
- (5) obavijest o posebnom teretu.

OPS 1.145

Ovlast za pregled

Operator mora dopustiti osobama koje je ovlastilo nadležno tijelo da se u bilo koje vrijeme ukrcaju na avion, i da lete u bilo kojem avionu kojim se operira u skladu s AOC-om izdanim od nadležnog tijela, te im dopusti pristup u pilotsku kabinu s tim da zapovjednik vazduhoplova može odbiti pristup ako se, po njegovu/njenom mišljenju, time ugrožava sigurnost aviona.

OPS 1.150

Vođenje dokumentacije i zapisnika

(a) Operator mora:

(1) omogućiti osobama koje je ovlastilo nadležno tijelo pristup svim dokumentima i zapisima koji se odnose na izvođenje letačkih operacija ili održavanje; i

(2) u razumnom vremenu pripremiti sve dokumente i zapisnike koje zatraži nadležno tijelo.

(b) Zapovjednik vazduhoplova će na traženje osobe koju je ovlastilo nadležno tijelo u utvrđenom vremenu pribaviti dokumentaciju koja se treba nalaziti u avionu.

OPS 1.155

Pohrana dokumentacije

(a) Operator mora:

(1) osigurati da se sva izvorna dokumentacija ili kopije koju mora čuvati, pohrani i čuva propisano vrijeme, čak i u slučaju kada prestane biti operator tog aviona;

(2) omogućiti novom zračnom prevozniku pristup zapisima o vremenu letačke dužnosti, dužnosti i vremenu odmora koju je dužan čuvati za člana posade, ukoliko taj član posade postane član posade drugoga zračnog prevoznika.

OPS 1.160

Pohrana, priprema i korištenje zapisa uređaja za snimanje podataka o letu (flight recorder)

(a) Pohrana zapisa

(1) operator je dužan nakon nesreće aviona na kojem se nalazi uređaj za snimanje podataka o letu, koliko je to moguće, čuvati izvorno zabilježene podatke koji se odnose na nesreću i koji su pohranjeni u uređaju još 60 dana, osim ako tijelo nadležno za istragu ne odluči drugačije;

(2) ako nadležno tijelo nije prethodno izdalo dozvolu, operator aviona na kojem se nalazi uređaj za snimanje podataka o letu, nakon nezgode o kojoj je dužan podnijeti izvještaj, obavezan je, koliko je to moguće, čuvati izvorno zabilježene podatke koji se odnose na tu nezgodu još 60 dana, osim ako tijelo nadležno za istragu ne odluči drugačije;

(3) osim toga, kada nadležno tijelo to naloži, operator aviona u kojem se nalazi uređaj za snimanje podataka o letu, čuvaće izvorno zabilježene podatke još 60 dana, ukoliko tijelo nadležno za istragu ne odluči drugačije;

(4) U slučaju kada je uređaj za snimanje podataka o letu obavezan na avionu, operator je dužan:

(i) sačuvati zapise za vrijeme operiranja kako je propisano u OPS 1.715, 1.720 i 1.725, osim što se za potrebe testiranja i održavanja uređaja za snimanje podataka o letu može, u vrijeme testiranja, izbrisati najstariji zabilježeni materijal u trajanju do jednog sata;

(ii) čuvati dokument koji sadrži podatke potrebne za ponovno pozivanje i pretvaranje pohranjenih podataka u tehničke jedinice.

(b) Pripravljavanje zabilježenih podataka.

Operator aviona u kojem se nalazi uređaj za snimanje podataka o letu mora u utvrđenom razdoblju na zahtjev nadležnih tijela pripremiti podatke zabilježene uređajem za snimanje podataka o letu koji su dostupni ili pohranjeni.

(c) Korištenje zabilježenih podataka

(1) snimke uređaja za snimanje zvukova u pilotskoj kabini (cockpit voice recorder) smiju se koristiti samo za potrebe istrage u slučaju nesreće ili nezgode o kojoj treba podnijeti izvješće, osim uz suglasnost svih članova posade na koje se snimka odnosi.

(2) zapisi uređaja za snimanje podataka o letu smiju se koristiti samo za potrebe istrage u slučaju nesreće ili nezgode osim kada zapise:

(i) koristi operator isključivo za potrebe plovidbenosti ili održavanja;

(ii) koristi za ustanovljavanje identiteta osoba (de-identified); ili

(iii) razotkriva iz sigurnosnih razloga.

OPS 1.165

Zakup aviona (Leasing)

(a) Pojmovi

Pojmovi koji se upotrebljavaju u ovom članu imaju sljedeće značenje:

(1) Zakup aviona bez posade (Dry lease) – zakup kad se avion koristi u skladu s AOC-om zakupoprimca.

(2) Zakup aviona s posadom (Wet lease) – zakup kad se avion koristi u skladu s AOC-om zakupodavca.

(b) Zakup aviona između zračnih prevoznika Europske Zajednice:

(1) Davanje u zakup aviona s posadom (Wet lease-out). Operator Europske Zajednice koji iznajmljuje avion s kompletnom posadom drugom zračnom prevozniku Europske Zajednice, u skladu s Uredbom Vijeća (EEC) No. 2407/92 od 23. maja 1992 godine o licenciranju zračnih prevoznika, zadržava sve funkcije i odgovornosti propisane u Pododjeljku C, ostaje i dalje operator aviona.

(2) Za svaki zakup, osim davanja u zakup aviona s posadom

(i) osim u slučaju predviđenom u stavu (b)(1), operator Europske Zajednice, koji koristi avion ili ustupa avion drugom zračnom prevozniku Europske Zajednice, mora od nadležnog tijela pribaviti prethodnu suglasnost za korištenje aviona. Ugovor o zakupu mora sadržavati uslove koji su dio suglasnosti.

(ii) oni dijelovi ugovora o zakupu koje je odobrilo nadležno tijelo, osim ugovora koji se odnose na avion i kompletnu posadu u kojima nije predviđeno preuzimanje funkcija i odgovornosti, smatrat će se u odnosu na zakupljeni avion kao izmjene AOC-a pod kojim se odvijaju letovi.

(c) Zakup aviona između zračnog prevoznika Europske Zajednice i drugog subjekta koji nije operator Europske Zajednice:

(1) Uzimanje u zakup aviona bez posade

(i) operator Europske Zajednice ne smije uzeti u zakup avion bez posade od subjekta koji nije operator Europske Zajednice, osim uz suglasnost nadležnog tijela. Ugovori o zakupu moraju sadržavati sve uslove koji su dio suglasnosti.

(ii) operator Europske Zajednice mora osigurati, kada se radi o uzimanju aviona bez posade, da se o svim odstepenima u odnosu na uslove propisane u Pododjeljcima K, L i/ili OPS 1.005(b), obavijesti nadležno tijelo i od njega pribavi suglasnost;

(2) Uzimanje u zakup aviona s posadom

(i) operator Europske Zajednice ne smije uzeti u zakup avion s posadom od subjekta koji nije operator Europske Zajednice bez suglasnosti nadležnog tijela;

(ii) operator Europske Zajednice mora osigurati, s obzirom na avione koji su uzeti u zakup s posadom:

(A) da sigurnosne norme zakupodavca s obzirom na održavanje i operacije budu jednake standardima utvrđenim ovim propisom;

(B) da je zakupodavac operator koji posjeduje AOC izdan od države koja je potpisnica Čikaške konvencije;

(C) da avion ima standardnu uvjerenje o plovidbenosti izdanu u skladu s ICAO Annex 8. Standardne uvjerenja o plovidbenosti izdane od Države Članice (Member State) koja nije država odgovorna za izdavanje AOC-a, prihvatit će se bez daljnjeg postupka kada su izdane u skladu s Part-21; i

(D) udovoljavanje svim uslovima koje primjenjuje nadležno tijelo zakupoprimca.

(3) Davanje u zakup aviona bez posade

(i) operator Europske Zajednice može dati u zakup avion bez posade za komercijalni zračni prevoz zračnom prevozniku države potpisnice Čikaške konvencije ako su ispunjeni slijedeći uslovi:

(A) da je nadležno tijelo oslobodilo zračnog prevoznika obveze zadovoljavanja odgovarajućih odredaba OPS, dijela 1, nakon što je avion izbrisan iz certifikate o sposobnosti (AOC), i nakon što je nadležno inozemno tijelo pismeno preuzelo odgovornost za nadgledanje održavanja i operiranja avionom;

(B) da se avion održava u skladu s odobrenim programom održavanja;

(4) Davanje u zakup aviona s posadom.

Operator Europske Zajednice koji iznajmljuje avion s ukupnom posadom drugom subjektu, u skladu s Uredbom Vijeća (EEC) No. 2407/92 od 23. maja 1992 godine o licenciranju zračnih prevoznika, i koji zadržava sve funkcije i odgovornosti propisane u Pododjeljku C, ostaje i nadalje operator aviona.

Dodatak 1 OPS 1.005(a)

Operacije avionima operativnih sposobnosti klase B

(a) Pojmovi

(1) Operacije od A do A – polijetanje i slijetanje se obavlja s istog mjesta.

(2) Operacije od A do B – polijetanje i slijetanje se obavlja na različitim mjestima.

(3) Noć – sati između kraja sumraka i početka svitanja ili nekog drugog perioda između zalaska sunca i izlaska sunca, ukoliko je propisano od nadležnog tijela.

(b) Operacije na koje se primjenjuje ovaj dodatak, mogu se izvoditi u skladu sa slijedećim olakšicama:

(1) OPS 1.035 Sustav kvalitete: U slučaju vrlo malih zračnih prevoznika, poziciju voditelja sustava kvalitete (Quality Manager) može obavljati nominirana odgovorna osoba ukoliko se koriste vanjski auditori. Ovo se primjenjuje i u slučaju gdje odgovorni rukovoditelj (Accountable Manager) ima jednu ili više rukovodećih pozicija.

(2) Rezervirano

(3) OPS 1.075 Način prevoženja putnika: Nije potreban za VFR operacije s jednomotornim avionima.

(4) OPS 1.100 Pristup pilotskoj kabini:

(i) Operator mora uspostaviti pravila za prevoz putnika na pilotskom sjedalu.

(ii) Zapovjednik mora osigurati da:

(A) prevoženje putnika na pilotskom sjedalu ne izazove odvratanje pažnje i/ili smetnje u upravljanju letom; i

(B) je putnik koji sjedi na pilotskom sjedalu upoznat sa odgovarajućim ograničenjima i sigurnosnim procedurama

(5) OPS 1.105 Neovlašteni prevoz: Ne zahtjeva se za VFR operacije s jednomotornim avionom.

(6) OPS 1.135 Dodatne informacije i obrasci koji se moraju nalaziti u avionu

(i) Od A do A VFR operacije s jednomotornim avionima danju, sljedeće dokumente nije potrebno nositi:

(A) Operativni plan leta;

(B) Tehnička knjiga aviona;

(C) Dokumentacija pripreme leta NOTAM/AIS;

(D) Meteorološke informacije;

(E) Obavijest o putnicima posebne kategorije i sl.; i

(F) Obavijest o specijalnom teretu uključujući i opasne robe i sl.

(ii) Za VFR operacije od A do B s jednomotornim avionima danju nije potrebno nositi obavijest o putnicima posebne kategorije kao što je opisano u OPS 1.135(a)(7).

(iii) Za VFR operacije od A do B, operativni plan leta može biti u jednostavnijem obliku i mora ispuniti zahtjeve prema vrsti operacije.

(7) OPS 1.215 Upotreba službe kontrole leta (ATS): Za VFR operacije s jednomotornim avionima danju, neobvezni kontakt s kontrolom leta (ATS) mora se održavati u stupnju koji odgovara prirodi operacije. Služba traganja i spašavanja mora se osigurati prema OPS 1.300.

(8) OPS 1.225 Operativni minimum aerodroma: Za VFR operacije, standardni VFR operativni minimumi normalno udovoljavaju ovom zahtjevu. Gdje je potrebno operator mora odrediti dodatne zahtjeve uzimajući u obzir takve činioce kao što su pokrivanje radio signala, teren, prirodu terena za polijetanje i slijetanje, uslove letenja i kapacitet ATS-a.

- (9) OPS 1.235 Procedura smanjenja buke: Ne primjenjuje se za VFR operacije jednomotornih aviona.
- (10) OPS 1.240 Rute i područja operacija: Stav (a)(1) ne primjenjuje se za VFR operacije od A do A s jednomotornim avionima danju.
- (11) OPS 1.250 Uspostavljanje minimalnih visina leta:
Za VFR operacije danju, ovaj zahtjev primjenjuje se prema sljedećem: operator mora osigurati da se operiranje provodi samo na takvim rutama ili kroz takva područja na kojima se može održavati sigurno letenje iznad terena i mora uzeti u obzir sljedeće faktore: temperaturu, teren, nepovoljne meteorološke uslove (npr. jaka turbulencija, silazne zračne struje, korekcije za temperaturu i varijacije u tlaku pri odstepenu od standardnih vrijednosti).
- (12) OPS 1.255 Planiranje goriva:
(i) Za letove od A do A operator mora odrediti minimalnu količinu goriva sa kojom se let mora završiti. Ova minimalna završna količina goriva (final reserve) ne smije biti manja od količine potrebne za letenje u vremenu od 45 minuta.
(ii) Za letove od A do B operator mora osigurati da predpoletni izračun upotrebljivog goriva potrebnog za let uključuje:
(A) Gorivo koje će se potrošiti prije polijetanja, ako je značajno (Taxi fuel);
(B) Gorivo potrebno da se doleti do odredišta (Trip fuel);
(C) Rezervno gorivo (Reserve fuel)
(1) Gorivo za nepredviđene situacije (Contingency fuel) – gorivo koje nije manje od 5% od planiranog trip fuel-a ili u slučaju preplaniranja tijekom leta (in-flight replanning) 5% od trip fuel-a za preostali dio leta;
(2) Gorivo završne rezerve (Final reserve) – gorivo potrebno za letenje za dodatni period od 45 minuta (klipni motori) ili 30 minuta (mlazni motori);
(D) Gorivo za dolet do alternacije preko odredišnog aerodroma, ako je alternacija za odredišni aerodrom potrebna (Alternate fuel)
(E) Dodatno gorivo koje zapovjednik može tražiti kao dodatak potrebnom gorivu prema stavovima od (A) – (D) gore.
- (13) OPS 1.265 Prevoz neprihvatljivih osoba, deportiranih osoba i zatvorenika: Za VFR letove s jednomotornim avionima i na letovima na kojima se neće prevoziti neprihvatljive osobe, deportirane osobe i zatvorenici, operator ne mora uspostaviti procedure za prevoženje takvih osoba.
- (14) OPS 1.280 Smještaj putnika: Ne primjenjuje se za VFR operacije s jednomotornim avionima.
- (15) OPS 1.285 Obavješćivanje putnika (briefing): Demonstracija i obavješćivanje putnika mora biti prikladno vrsti operiranja. U jednopilotskim operacijama, pilotu se ne smiju dodijeliti poslovi koji mu odvlačaju pozornost od letačkih dužnosti.
- (16) OPS 1.290 Priprema leta:
(i) Operativni plan leta od A do A nije potreban.
(ii) za A do B operacije u VFR uslovima danju – operator mora osigurati da je jednostavniji oblik operativnog plana leta, koji odgovara vrsti operiranja, ispunjen za svaki let.
- (17) OPS 1.295 Izbor aerodroma: Ne primjenjuje se za VFR operacije. Potrebne instrukcije za uporabu aerodroma i mjesta za polijetanje i slijetanje trebaju se izdati prema OPS 1.220.
- (18) OPS 1.310 Članovi posade na svojim pozicijama: Za VFR operacije, instrukcije za ovu materiju zahtijevaju se samo ako se letenje obavlja s dva pilota.
- (19) OPS 1.375 Postupanje sa gorivom tijekom leta: Dodatak 1 OPS 1.375 nije potrebno primjenjivati za VFR letove s jednomotornim avionima danju.
- (20) OPS 1.405 Početak i nastav prilaza: Ne primjenjuje se za VFR operacije.
- (21) OPS 1.410 Operativne procedure – visina preleta praga staze slijetanja: Ne primjenjuje se za VFR operacije.
- (22) OPS 1.430 do 1.460 uključujući dodatke: Ne primjenjuje se za VFR operacije.
- (23) OPS 1.530 Polijetanje:
(i) Stav (a) primjenjuje se sa sljedećim dodacima. Nadležno tijelo može, od slučaja do slučaja, prihvatiti podatke o performansama aviona definirane od strane zračnog prevoznika i na osnovu demonstriranja i/ili dokumentiranog iskustva. Stavovi (b) i (c) primjenjuju se sa sljedećim dodacima. Gdje se ne može udovoljiti zahtjevima ovog paragrafa zbog fizičkih ograničenja koja se odnose na produljenje staze i gdje postoji jasan javni interes i potreba za operiranje, nadležno tijelo može prihvatiti, od slučaja do slučaja, drugačije podatke o performansama aviona (performance data), koji nisu u suprotnosti s Priručnikom za letenje avionom (AFM) koji se odnose na specijalne procedure definirane od strane zračnog prevoznika na osnovu demonstriranja i/ili dokumentiranog iskustva.
(ii) Operator koji želi obavljati operacije prema stavu (i) mora prethodno ishoditi odobrenje od nadležnog tijela koje izdaje AOC. Takvo odobrenje će:
(A) Odrediti tip aviona;
(B) Odrediti vrstu operiranja;
(C) Odrediti aerodrom(e) i uzletno-sletne staze na koje se odnosi;
(D) Ograničiti da se polijetanje vrši u VMC uslovima;
(E) Odrediti kvalifikaciju posade;
(F) Biti ograničeno na avione za koje je prvo ovlaštenje za tip (Type Certificate) izdano prije 1 januara 2005 g.
(iii) Operiranje mora biti prihvaćeno od države u kojoj se aerodrom nalazi.
- (24) OPS 1.535 Sigurna udaljenost u odnosu na prepreke pri polijetanju- višemotorni avioni;
(i) stavke (a)(3), (a)(4), (a)(5), (b)(2), (c)(1), (c)(2) i dodatak ne primjenjuju se za VFR operacije danju.
(ii) Za IFR i VFR operacije danju, stavovi (b) i (c) primjenjuju se sa sljedećim varijacijama:
(A) Vizualno vođenje po putanji leta moguće je ako je vidljivost u letu 1500 m ili više.
(B) Potrebna maksimalna širina koridora je 300 m kada je vidljivost u letu 1500 m ili više.

(25) OPS 1.545 Slijetanje –određišni i alternativni aerodromi:

(i) Član se primjenjuje sa slijedećim dodacima. Kada se zahtjevi ovog člana ne mogu primijeniti zbog fizičkih ograničenja koja se odnose na produljenje staze i gdje postoji jasan javni interes i potreba za operiranje, nadležno tijelo može prihvatiti, od slučaja do slučaja, drugačije podatke o performansama aviona (performance data), koji nisu u suprotnosti s Priručnikom za letenje avionom (AFM) koje se odnose na specijalne procedure, izrađene od strane zračnog prevoznika na osnovu demonstracije i/ili dokumentiranog iskustva.

(ii) Operator koji želi provoditi operacije prema stavci (i) mora prethodno ishoditi odobrenje nadležnog tijela koje izdaje AOC. Takvo odobrenje će:

(A) Odrediti tip aviona;

(B) Odrediti vrstu operiranja;

(C) Odrediti aerodrom(e) i uzletno-sletne staze na koje se odnosi;

(D) Ograničiti da se završni prilaz i slijetanje vrši u VMC uslovima;

(E) Odrediti kvalifikaciju posade;

(F) Biti ograničeno na avione za koje je prvo ovlaštenje za tip (Type Certificate) izdano prije 1 januara 2005 g.

(iii) Operiranje mora biti prihvaćeno od države u kojoj se aerodrom nalazi.

(26) OPS 1.550 Slijetanje na suhu stazu:

(i) Član se primjenjuje sa slijedećim dodacima. Kada se zahtjevi ovog člana ne mogu primijeniti zbog fizičkih ograničenja koja se odnose na produljenje staze i gdje postoji jasan javni interes i potreba za operiranje, nadležno tijelo može prihvatiti, od slučaja do slučaja, drugačije podatke o performansama aviona (performance data), koji nisu u suprotnosti s Priručnikom za letenje avionom (AFM) koji se odnose na specijalne procedure, izrađene od strane zračnog prevoznika na osnovu demonstracije i/ili dokumentiranog iskustva.

(ii) Operator koji želi provoditi operacije prema stavu (i) mora prethodno ishoditi odobrenje nadležnog tijela koje izdaje AOC. Takvo odobrenje će:

(A) Odrediti tip aviona;

(B) Odrediti vrstu operiranja;

(C) Odrediti aerodrom(e) i uzletno-sletne staze na koje se odnosi

(D) Ograničiti da se završni prilaz i slijetanje vrši u VMC uslovima;

(E) Odrediti kvalifikaciju posade;

(F) Biti ograničeno na avione za koje je prvo ovlaštenje za tip (Type Certificate) izdano prije 1 januara 2005 g.

(iii) Operiranje mora biti prihvaćeno od države u kojoj se aerodrom nalazi.

(27) Rezervirano

(28) OPS 1.650 VFR operacije danju:

Stav 1.650 se primjenjuje sa slijedećim dodacima. Jednomotorni avioni, s prvim izdavanjem individualne uvjerenja o plovidbenosti (Certificate of Airworthiness) prije 22. maja 1995 g., nadležno tijelo može izuzeti iz zahtjeva u stavovima (f), (g), (h), i (i) ako bi izvršenje zahtijevalo naknadnu ugradnju.

(29) Part M, stav M.A.704, Priručnik organizacije za vođenje kontinuirane plovidbenosti (Continuing Airworthiness Management Exposition) može biti prilagođen operacijama koje će se izvoditi.

(30) Part M, stav M.A.306, Operatorov sustav tehničke dokumentacije knjige zrakoplova (Operator's technical log system)

Nadležno tijelo može odobriti skraćeni obrazac sustava tehničke knjige aviona prema vrsti operacija koje će se izvoditi.

(31) OPS 1.940 Sastav letačke posade:

Stavke (a)(2), (a)(4), i (b) ne primjenjuju se za VFR operacije danju, izuzev kada se u potpunosti mora primijeniti

(a)(4) ukoliko se zahtijevaju dva pilota prema OPS 1.

(32) OPS 1.945 Obuka za novi tip aviona i provjera

(i) Stav (a)(7) – Letenje na linijama pod nadzorom (Line flying under supervision) – (LIFUS) može se provoditi na bilo kojem avionu u primjenljivoj klasi. Potreban nalet LIFUS letenja ovisi o složenosti operacija koje će se izvoditi.

(ii) Ne zahtijeva se stav (a)(8).

(33) OPS 1.955 Imenovanje zapovjednika:

Stav (b) se primjenjuje kako slijedi. Nadležno tijelo može prihvatiti skraćenu obuku za zapovjednika, prema tipu operacija koje će se izvoditi.

(34) OPS 1.960 Zapovjednici koji posjeduju profesionalnu pilotsku dozvolu (CPL):

Stav (a)(1)(i) se ne primjenjuje za VFR operacije danju.

(35) OPS 1.965 Periodička obuka i provjera (Recurrent training and checking):

(i) Stav (a)(1) mora se primijeniti za VFR operacije danju kako slijedi. Sve obuke i provjere moraju odgovarati tipu operacija i klasi aviona na kojem će član letačke posade operirati, uzimajući u obzir posebnu opremu koja će se koristiti.

(ii) Stav (a)(3)(ii) se primjenjuje kako slijedi. Obuku na avionu može vršiti ispitivač za ovlaštenje za klasu (Class Rating Examiner) – CRE, ispitivač letenja (Flight Examiner) – FE, ili ispitivač za ovlaštenje za tip (Type Rating Examiner) – TRE.

(iii) Stav (a)(4)(i) se primjenjuje kako slijedi. Provjeru stručnosti može provoditi ispitivač za ovlaštenja za tip (TRE), ispitivač za ovlaštenje za klasu (CRE) ili odgovarajuće kvalificiran zapovjednik određen od strane zračnog prevoznika i prihvatljiv nadležnom tijelu, školovan u CRM konceptu i procjeni CRM stručnosti.

(iv) Stav (b)(2) mora se primijeniti za VFR operacije danju kako slijedi. U slučajevima kad se operacije provode tijekom sezone ne duže od 8 mjeseci za redom, 1 provjera stručnosti je dovoljna. Ova Provjera stručnosti mora se obaviti prije početka komercijalnog zračnog prevoza.

(36) OPS 1.968 Školovanje pilota za bilo koje pilotsko sjedalo: Dodatak 1 ne primjenjuje se za VFR operacije jednomotornim avionima danju.

(37) OPS 1.975 Kvalifikacija za rute i aerodrome:

(i) Za VFR operacije danju, stavke (b), (c) i (d) se ne primjenjuju, izuzev u slučaju kada operator mora ishoditi specijalno odobrenje države u kojoj se aerodrom nalazi primjenom dodatnih zahtjeva.

(ii) Za IFR operacije ili VFR operacije noću, kao alternativa tačkama (b) – (d), kvalifikacija za rute i aerodrome može se obnoviti:

(A) Izuzev za operacije na najzahtjevnije aerodrome, obavljanjem najmanje 10 sektora u području operiranja za vrijeme prethodnih 12 mjeseci uz dodatnu potrebnu samostalnu pripremu.

(B) Operiranje na najzahtjevnijim aerodromima može se obavljati samo ukoliko:

(1) je zapovjednik osposobljen za aerodrome u prethodnih 36 mjeseci; i to posjećivanjem kao aktivni član letачke posade ili kao promatrač (observer).

(2) su prilazi izvršeni u VMC uslovima s primjenjive minimalne sektorske visine; i

(3) je napravljena odgovarajuća samostalna priprema prije leta.

(38) OPS 1.980 Upravljanje većim brojem tipova ili varijanata

(i) Ne primjenjuje se ako su operacije ograničene na jedno-pilotsku klasu aviona s klipnim motorima za VFR operacije danju.

(ii) Za IFR i VFR operacije noću, zahtjevi iz Dodatka 1 OPS 1.980, stav (d)(2)(i) za 500 sati u odgovarajućoj poziciji člana posade prije primjene povlastica ovlaštenja iz 2 dozvole, smanjeno je na 100 sati ili sektora ako se jedno od ovlaštenja odnosi na klasu. Provjera u letu mora se obaviti prije nego se pilotu dodjele dužnosti zapovjednika.

(39) OPS 1.981 Upravljanje helikopterima i avionima:

Stav (a)(1) ne primjenjuje se ako su operacije ograničene na jedno-pilotsku klasu aviona s klipnim motorima.

(40) Rezervirano

(41) OPS 1.1060 Operativni plan leta:

Nije potreban za VFR operacije danju od A do A. Za VFR operacije danju od A do B zahtjevi se primjenjuju, ali plan leta može biti u pojednostavljenoj formi prema vrsti operacija koja će se provoditi (vidi OPS 1.135)

(42) OPS 1.1070 Priručnik organizacije za vođenje kontinuirane plovidbenosti (Continuing Airworthiness Management Exposition)

Priručnik organizacije za vođenje kontinuirane plovidbenosti se može prilagoditi operacijama koje će se izvoditi.

(43) OPS 1.1071 Tehnička knjiga zrakoplova (Aeroplane technical log)

Primjenjuje se kao što je definirano u Part M, stav M.A.306. Operatorov sustav tehničke dokumentacije knjige zrakoplova (Operator's technical log system)

(44) Rezervirano

(45) Rezervirano

(46) OPS 1.1240 Programi osposobljavanja:

Programi osposobljavanja moraju biti prilagođeni vrsti operacija koje će se izvoditi. Programi samostalnog učenja mogu se prihvatiti za VFR operacije.

(47) OPS 1.1250 Kontrolna lista za postupak pretrage aviona:

Ne primjenjuje se za VFR operacije danju.

Dodatak 1 OPS 1.125

Dokumenti koji moraju biti u avionu

Vidi OPS 1.125

U slučaju gubitka ili krađe dokumenata određenih prema OPS 1.125, dozvoljen je nastavak operacija dok avion ne sleti u bazu ili na aerodrom na kojem se mogu dobiti zamjenski dokumenti.

Pododjeljak C

IZDAVANJE CERTIFIKATA I NADZOR ZRAČNOG PREVOZNIKA

OPS 1.175

Opća pravila za izdavanje Certifikata o sposobnosti (AOC)

Napomena 1: Dodatak 1 ovom članu pobliže određuje sadržaj i uslove izdavanja AOC-a.

Napomena 2: Dodatak 2 ovom članu pobliže određuje zahtjeve rukovođenja i organizacije.

(a) Operator ne smije koristiti avion u komercijalnom zračnom prevozu, osim u skladu s uslovima iz Certifikata o sposobnosti (AOC).

(b) Podnositelj zahtjeva za izdavanje AOC-a, ili izmjenu AOC-a, mora nadležnom tijelu dopustiti ispitivanje svih predloženih operacija sa stajališta sigurnosti.

(c) Podnositelj zahtjeva za izdavanje AOC-a:

(1) ne smije imati AOC koji je izdalo drugo tijelo, osim ako su se o tome dogovorila nadležna tijela;

(2) mora imati glavno sjedište i registrirani poslovni ured, ukoliko postoji, u državi nadležnoj za izdavanje AOC-a;

(3) mora upisati avione kojima će operirati u skladu s AOC-om u registar države nadležne za izdavanje AOC-a; i

(4) mora nadležnom tijelu dokazati da je u stanju sigurno izvoditi operacije.

(d) Ukoliko operator ima avion registriran u drugoj Državi Članici (Member State), odgovarajući sporazum mora biti definiran kako bi se osigurao odgovarajući nadzor sigurnosti.

(e) Operator mora dopustiti nadležnom tijelu pristup i svoju organizaciju i avione, te osigurati pristup ugovornu Part 145 organizaciju za održavanje, radi utvrđivanja kontinuiranog udovoljavanja zahtjevima OPS 1.

(f) AOC se može izmijeniti, poništiti ili ukinuti ukoliko nadležno tijelo zaključi da operator više ne može izvoditi operacije na siguran način.

(g) Operator mora udovoljiti zahtjevima nadležnog tijela tako da:

- (1) je organizacija rukovođenja primjerena i dobro usklađena u odnosu na nivo i vrstu operacija; i
- (2) su definirane procedure za nadzor operacija.
- (h) Operator mora imenovati odgovornog rukovoditelja (accountable manager), kojeg će prihvatiti nadležno tijelo, i koji će imati ovlasti da može osigurati da se sve operacije i održavanje financiraju i izvode u skladu s normama koje zahtijeva nadležno tijelo.
- (i) Operator mora imenovati osobe, koje će prihvatiti nadležno tijelo, odgovorne za rukovođenje i nadziranje slijedećih područja,
 - (1) letачke operacije;
 - (2) sustav održavanja;
 - (3) osposobljavanje posade; i
 - (4) operacije na zemlji.
- (j) Jedna osoba može pokrivati više od jedne pozicije, ukoliko je to prihvatljivo nadležnom tijelu, ali za zračne prevoznike koji zapošljavaju 21 ili više osoba s punim radnim vremenom zahtijeva se da najmanje dvije osobe pokriju četiri područja odgovornosti.
- (k) Za zračne prevoznike koji zapošljavaju 20 ili manje osoba s punim radnim vremenom, jednu ili više nominiranih pozicija može pokrivati odgovorni rukovoditelj (accountable manager), ako je to prihvatljivo nadležnom tijelu.
- (l) Operator mora osigurati da se svaki let izvodi u skladu s odredbama Operativnog priručnika.
- (m) Operator mora primjereno osigurati sredstva (facilities) za opskrbu aviona na tlu radi sigurnog izvođenja letova.
- (n) Operator mora osigurati da svi njegovi avioni budu opremljeni i posada osposobljena u skladu sa zahtjevima za područje i vrstu operacija.
- (o) Operator mora udovoljavati zahtjevima održavanja u skladu s odredbama Part M, za sve avione kojima operira pod uslovima iz svog AOC-a.
- (p) Operator mora dostaviti nadležnom tijelu kopiju Operativnog priručnika, kao što je pobliže određeno u Pododjeljku P, i sve izmjene i dopune priručnika.
- (q) Operator mora, operativne objekte i postrojenja (facilities), te sredstva potpore u glavnoj operativnoj bazi, održavati primjereno za područje i vrstu operacije.

OPS 1.180

Izdavanje, izmjene i kontinuirana valjanost AOC-a

- (a) Zračnom prevozniku će se izdati AOC, odobriti promjena ili produžiti valjanost AOC-a, ukoliko:
 - (1) avioni kojima leti imaju Uvjerenje o plovidbenosti izdanu u skladu s Uredbom Vijeća Europske zajednice No. 1702/2003 od 24. septembra 2003 o certifikaciji zrakoplova, proizvoda i dijelova, kao i o certifikaciji dizajna i projektnih proizvodnih organizacija. Uvjerenje o plovidbenosti izdana od strane Države Članice koja nije država odgovorna za izdavanje AOC-a, prihvatit će se bez daljnjeg postupka ako je izdana u skladu s odredbama Part-21;
 - (2) od nadležnog tijela ima odobren sustav održavanja u skladu s odredbama Part M, Pododjeljak G; i
 - (3) nadležnom tijelu pruži dokaze da je sposoban:
 - (i) uspostaviti i održati primjerenu organizaciju;
 - (ii) uspostaviti i održavati sustav kvalitete u skladu s OPS 1.035;
 - (iii) udovoljiti uslovima iz programa osposobljavanja;
 - (iv) udovoljavati zahtjevima u svezi s održavanjem koji su u skladu s vrstom i opsegom navedenih operacija, uključujući i pojedinosti koje su propisane u OPS 1.175(g) do (o); i
 - (v) udovoljiti odredbi OPS 1.175.
- (b) Bez obzira na odredbe OPS 1.185(f), operator mora nadležno tijelo obavijestiti u najkraćem roku o bilo kojoj promjeni podataka koji su predloženi u skladu s OPS 1.185(a) navedenom u nastavu.
- (c) Ukoliko nije uvjeren da su udovoljeni uslovi iz stava (a), nadležno tijelo može zatražiti da se jedan ili više demonstracijskih letova izvedu kao komercijalni letovi.

OPS 1.185

Administrativni uslovi

- (a) Pri podnošenju zahtjeva za prvo izdavanje AOC-a, njegovu izmjenu ili produženje valjanosti, operator mora dostaviti:
 - (1) službeni naziv i poslovno ime podnosioca zahtjeva, njegovu adresu i poštansku adresu;
 - (2) opis predložene operacije;
 - (3) opis organizacije rukovođenja;
 - (4) ime odgovornog rukovoditelja (accountable manager);
 - (5) imena odgovornih osoba (post holders), uključujući osobe odgovorne za letачke operacije, sustav održavanja, osposobljavanje posade i operacije na zemlji, zajedno s njihovim kvalifikacijama i iskustvom;
 - (6) Operativni priručnik.
- (b) S obzirom na sustav održavanja zračnog prevoznika, pri prvom izdavanju AOC-a, njegovoj promjeni ili produženju valjanosti, kada je to prikladno, za svaki tip aviona kojim će se operirati treba dostaviti sljedeće podatke:
 - (1) Priručnik organizacije za vođenje kontinuirane plovidbenosti zračnog prevoznika (Operator's continuing airworthiness management exposition);
 - (2) program (programe) održavanja aviona zračnog prevoznika;
 - (3) tehničku knjigu aviona;
 - (4) kada je to prikladno, tehničke specifikacije ugovora o održavanju između zračnog prevoznika i organizacije za održavanje ovlaštene po Part-145;

(5) broj aviona.

(c) Zahtjev za prvo izdavanje AOC-a mora se podnijeti najkasnije 90 dana prije početka namjeravane operacije, s tim da se Operativni priručnik može podnijeti najkasnije 60 dana prije početka namjeravane operacije.

(d) Zahtjev za izmjenu AOC-a mora se podnijeti najmanje 30 dana prije namjeravane operacije, osim ako se drugačije ne dogovori.

(e) Zahtjev za produženje valjanosti AOC-a mora se podnijeti najmanje 30 dana prije isteka njegove valjanosti, osim ako se drugačije ne dogovori.

(f) O promjenama odgovornih osoba, osim u iznimnim okolnostima, mora se obavijestiti nadležno tijelo najmanje 10 dana prije namjeravane promjene.

Dodatak 1 OPS 1.175

Sadržaj i uslovi Certifikata o sposobnosti (AOC)

U AOC-u se pobiže navodi:

(a) Naziv i lokacija (glavno sjedište poslovanja) zračnog prevoznika;

(b) Datum izdavanja i razdoblje valjanosti;

(c) Opis vrste odobrenih operacija;

(d) Tip (tipove) aviona za koje ima dozvolu za upotrebu;

(e) Registracijsku oznaku (registracijske oznake) aviona, osim kada operator ishodi suglasnost za sustav kojim može nadležno tijelo izvjestiti o registracijskim oznakama aviona kojima operira pod svojim AOC-om;

(f) Područja odobrenih operacija;

(g) Posebna ograničenja; i

(h) Posebna odobrenja/suglasnosti kao što su npr.:

– CAT II/CAT III (uključujući odobreni minimum)

– (MNPS) Minimum Navigation Performance Specification

– (ETOPS) Extended Range Operations Twin Engined Aeroplanes

– (RNAV) Area Navigation

– (RVSM) Reduced Vertical Separation Minima

– Prevoz opasnih roba.

– Odobrenje da može održavati početnu obuku sustava sigurnosti (initial safety training) članovima kabinske posade i, ukoliko je primjenjivo, izdati potvrdu (attestation) prema Pododjeljku O, onim zračnim prevoznicima koji održavaju takvu obuku direktno ili indirektno.

Dodatak 2 OPS 1.175

Rukovođenje i organizacija imatelja AOC-a

(a) Općenito

Operator mora imati stabilnu i učinkovitu rukovodnu strukturu kako bi osigurao sigurno izvođenje letačkih operacija. Imenovane odgovorne osobe moraju imati rukovodne sposobnosti i odgovarajuće tehničke/operativne kvalifikacije u zrakoplovstvu.

(b) Imenovane odgovorne osobe

(1) u Operativnom priručniku mora se nalaziti opis dužnosti i odgovornosti imenovanih osoba, uključujući i njihova imena, a o svakoj njihovoj stvarnoj ili namjeravanoj promjeni ili promjeni dužnosti mora se pismeno obavijestiti nadležno tijelo.

(2) operator mora u slučaju odsutnosti imenovane odgovorne osobe poduzeti odgovarajuće mjere radi osiguranja kontinuiranog nadzora.

(3) osoba koju je imatelj AOC-a imenovao odgovornom osobom ne smije biti odgovorna osoba koju je imenovao drugi imatelj AOC-a, osim ako to prihvati odgovarajuće nadležno tijelo.

(4) osobe koje su nominirane kao odgovorne osobe moraju imati ugovor o radu s dovoljnom satnicom u odnosu na opseg i vrstu operacija tako da mogu obavljati rukovodne funkcije.

(c) Primjerenost osoblja i nadzor nad osobljem

(1) članovi posade. Operator mora zaposliti dovoljan broj članova letačke i kabinske posade za planirane operacije, obučениh i provjerenih u skladu s Pododjeljkom N i Pododjeljkom O, kako je primjereno;

(2) zemaljsko osoblje

(i) broj zemaljskog osoblja ovisi o prirodi i razini operacija. Odjeli za operacije i zemaljsko opsluživanje moraju biti popunjeni obučениm osobljem koje potpuno razumije svoje odgovornosti unutar organizacije.

(ii) operator, koji ugovara obavljanje pojedinih usluga s drugom organizacijom, zadržava odgovornost za pridržavanje primjerenih standarda. U tim okolnostima, zadatak je imenovane odgovorne osobe jamčiti da svaki zaposlenik iz ugovorne organizacije udovoljava traženim standardima;

(3) nadzor

(i) broj imenovanih nadzornika ovisi o strukturi zračnog prevoznika i broju zaposlenog osoblja.

(ii) dužnosti i odgovornosti nadzornika moraju biti određene, a povjerene letačke obveze uređene tako da mu mogu olakšati obavljanje drugih njemu povjerenih nadzorničkih poslova.

(iii) nadzor nad članovima posade i zemaljskim osobljem moraju obavljati osobe koje posjeduju iskustvo i osobne kvalitete dostatne da se postignu standardi određeni u operativnom priručniku.

(d) Smještajne pogodnosti

(1) operator u svakoj operativnoj bazi mora osigurati dovoljno raspoloživog prostora za rad osoblja koje je povezano sa sigurnošću letačkih operacija. Dužna se pažnja mora posvetiti potrebama zemaljskog osoblja koje je povezano s operativnim kontrolom, čuvanjem i objavama važnih podataka, te osoblju za planiranje leta.

(2) uredske službe (office services) moraju biti u stanju da bez kašnjenja distribuiraju operativne upute i druge informacije svima kojima su namijenjene.

(e) Dokumentacija.

Operator mora dogovoriti izradbu priručnika, izmjena i dopuna, te druge dokumentacije.

Pododjeljak D

OPERATIVNI POSTUPCI

OPS 1.192

Termini

Dolje navedeni pojmovi koriste se u kontekstu ovog propisa

(a) Adekvatni (Prihvatljivi) Aerodrom. Aerodrom koji operator smatra zadovoljavajućim, vodeći računa o primjenjivim zahtjevima performansi i karakteristikama poletno sletne staze u očekivanom vremenu uporebe, raspoloživosti aerodroma i opreme sa potrebnim pomoćnim servisima kao što su kontrola letenja, dovoljna rasvjeta, komunikacije, meteorološki servis, navigacijska sredstva i hitni servisi.

(b) ETOPS (Operacije povećanog doleta s dvomotornim avionom) ETOPS operacije su operacije s dvomotornim avionom odobrene od nadležnog tijela (ETOPS approval) za operiranje izvan dosega praga (threshold distance) određenog u skladu OPS 1.245(a) od adekvatnog aerodroma.

(c) Alternativni ETOPS aerodrom po ruti je adekvatni aerodrom koji dodatno, u očekivanom vremenu uporabe, ima kontrolu letenja i najmanje jednu instrumentalnu proceduru prilaza.

(d) ERA (En-route Alternate Airport) Alternativni aerodrom na ruti. Prihvatljivi aerodrom uz rutu koji se može zahtijevati u fazi planiranja.

(e) 3% ERA Alternativni Aerodrom na ruti izabran u svrhu smanjenja količine goriva za nepredviđene situacije na 3%.

(f) Izolirani Aerodrom. Ako je to prihvatljivo nadležnom tijelu, odredišni aerodrom može se smatrati izoliranim aerodromom ako je količina potrebnog goriva (za skretanje plus konačna rezerva.) do najbližeg adekvatnog alternativnog aerodroma destinacije veća od:

Za avione se recipročnim motorima, gorivo potrebno za 45 minuta leta plus 15% planiranog vremena letenja na nivou krstarenja ili dva sata što je manje ili

Za avione s turbinskim motorima, gorivo za dva sata leta na normalnoj krstarećoj potrošnji iznad odredišnog aerodroma uključujući završnu rezervu goriva.

(g) Ekvivalentna pozicija. Pozicija koja može biti utvrđena po DME udaljenosti prikladno pozicioniranog NDB ili VOR, SRE ili PAR ili nekog drugog pogodnog fiksa između 3 i 5 milja od praga po kojima se može utvrditi pozicija aviona.

(h) Kritične faze leta. Kritične faze leta su ubrzavanje za polijetanje, polijetanje, finalni prilaz, slijetanje uključujući usporavanje na stazi i bilo koja druga faza leta po diskreciji zapovjednika zrakoplova.

(i) Gorivo za nepredviđene okolnosti. Gorivo potrebno da se kompenziraju nepredviđeni faktori koji mogu imati utjecaja na potrošnju goriva do odredišnog aerodroma kao što su odstupanja pojedinih aviona od predviđene potrošnje goriva, odstupanja od prognoziranih vremenskih uvjeta i odstupanja od planirane rute i/ili nivoa krstarenja/visine.

(j) Odvojene staze. Staze na istom aerodromu koje su odvojene površine za slijetanje. Ove staze se mogu pokrivati ili križati na način ako je jedna staza blokirana to ne priječi planirane operacije na drugoj stazi. Svaka staza mora imati odvojenu proceduru prilaženja temeljenu na zasebnim navigacijskim sredstvima.

(k) Odobrena brzina krstarenja s jednim neispravnim motorom. Za ETOPS operacije odobrena brzina krstarenja s jednim neispravnim motorom za namjeravano područje operacija mora biti brzina unutar certificiranih limita za avion, koju odredi operator a odobri nadležno tijelo.

(l) ETOPS područje. ETOPS područje je područje koje obuhvaća zračni prostor unutar kojeg ETOPS odobreni avion ostaje unutar razlike specificiranog vremena leta u mirnom zraku (u standardnim uslovima) na odobrenoj brzini s jednim ne radećim motorom od adekvatnog ETOPS alternativnog aerodroma na ruti.

(m) Otprema (Dispatch). Etops minimumi se planiraju do otpreme. Otprema je kada se avion prvi puta pomakne vlastitim pogonom u svrhu polijetanja.

OPS 1.195

Operativna kontrola

Operator mora:

(a) Ustanoviti i primjenjivati metode operativne kontrole koje je odobrilo nadležno tijelo; i

(b) Primjenjivati operativnu kontrolu nad svim letovima koji se obavljaju pod uslovima iz njegovog AOC-a.

OPS 1.200

Operativni priručnik

Operator mora načiniti Operativni priručnik u skladu s odjeljkom P za korištenje i usmjerivanje operativnog osoblja.

OPS 1.205

Stručnost operativnog osoblja

Operator mora jamčiti da je osoblje određeno za zemaljske ili letačke operacije ili izravno povezano sa zemaljskim ili letačkim operacijama pravilno školovano, da je demonstriralo mogućnost obavljanja određenih zadataka i da je svjesno odgovornosti i odnosa tih dužnosti s cijelom operacijom.

OPS 1.210

Utvrđivanje postupaka

(a) Operator mora utvrditi postupke i instrukcije, za svaki tip aviona, koji sadrže poslove zemaljskog osoblja i članova posade aviona, poslove za sve tipove operacija na zemlji i tijekom leta.

(b) Operator mora utvrditi sustav lista provjere (check list) koji će koristiti posada aviona za sve faze operacija avionom u normalnim, nenormalnim i u uslovima u slučaju opasnosti da bi osigurao da se slijede operativne procedure u Operativnom priručniku.

(c) Operator neće zahtijevati od posade aviona da izvodi bilo kakve aktivnosti tijekom kritičnih faza leta osim onih koje su potrebne za sigurno upravljanje avionom. (vidi OPS 1.192)

OPS 1.215

Korištenje usluga kontrole zračnog prometa

Operator mora jamčiti da se usluge kontrole zračnog prometa (Air Tra.c Service) koriste za sve letove kad su dostupne.

OPS 1.216

Operativne instrukcije tijekom leta

Operator mora jamčiti da su njegove operativne instrukcije tijekom leta (in-flight operational instruction), koje uključuju i promjene u planu leta kada je primjenjivo, koordinirane s odgovarajućom jedinicom službe kontrole zračnog prometa, prije odašiljanja tih instrukcija prema avionu.

OPS 1.220

Odobranje aerodroma od strane zračnog prevoznika

(vidi OPS 1.192)

Operator će odobriti samo one aerodrome koji su prikladni za tip aviona i operaciju(je) koja se izvodi.

OPS 1.225

Operativni minimum aerodroma

(a) Operator će odrediti operativni minimum aerodroma, utvrđen u skladu s OPS 1.430 za svaki polazni, određeni ili alternativni aerodrom koji je odobren za korištenje u skladu OPS 1.220

(b) Svako povećanje kriterija koje je odredilo nadležno tijelo treba se dodati minimumu utvrđenom u skladu s tačkom (a).

(c) Minimumi za određeni tip prilaza i postupci za slijetanje biće upotrebljivi:

(1) ako je oprema na zemlji prikazana na odobrenoj karti operativna za taj postupak;

(2) ako su sustavi u avionu koji su potrebni za tip prilaza operativni;

(3) kad su uspostavljeni kriteriji potrebnih performansi aviona;

(4) ako je posada primjereno osposobljena.

OPS 1.230

Postupci instrumentalnog odlaska i prilaza

(a) Operator će jamčiti korištenje postupaka instrumentalnog odlaska i prilaza što ih je odobrila država u kojoj se nalaze aerodromi.

(b) Unatoč tački (a), zapovjednik vazduhoplova može prihvatiti odobrenje kontrole leta da skrene s objavljene rute odlaska ili prilaza ako su u obzir uzeti kriteriji za nadvisivanja prepreka i ako su uzeti u obzir uslovi u kojima se leti. Završni prilaz treba letjeti vizualno ili po utvrđenoj proceduri instrumentalnog prilaza.

(c) Drugačije postupke od onih koje se trebaju koristiti u skladu s tačkom (a) mogu primijeniti samo operatori ako ih odobri nadležno tijelo države u kojoj se aerodrom nalazi i ako je to prihvatilo nadležno tijelo zračnog prevoznika.

OPS 1.235

Postupci za izbjegavanje buke

(vidi OPS 1.192)

Operator mora uspostaviti odgovarajuće procedure odlaska (departure) i prilaza (arrival/ approach) za svaki tip zrakoplova u skladu sa:

(a) Operator mora osigurati da je sigurnost prioritet u odnosu na izbjegavanje buke, i

(b) Ove procedure moraju biti jednostavne i sigurne za izvođenje i da bitno ne povećavaju radno opterećenje posade tijekom kritičnih faza leta, i

(c) Za svaki tip aviona moraju se odrediti dvije odlazne (departure) procedure u skladu s ICAO Doc. 8168 ("Procedures for Air Navigation Service " PANS-OPS), Volume 1:

(1) Procedura smanjenja buke 1 (NADP 1) kreirana za smanjenje buke pri približavanju (close-in); i

(2) Procedura smanjenja buke 2 (NADP 2) kreirana za smanjenje buke pri odlaženju (distant noise abatement); i

(3) Dodatno svaka procedura smanjenja buke u profilu penjanja može imati samo jedan slijed akcija

OPS 1.240

Rute i područja operiranja

(a) Operator mora jamčiti da se operacije odvijaju samo na rutama i područjima:

(1) na kojima je osigurao zemaljsku opremu i službe, uključujući odgovarajuće meteorološke službe za planirane operacije;

(2) za koje su performanse aviona koji se namjeravaju koristiti odgovarajuće da zadovolje zahtjeve minimalne visine leta;

(3) na kojima oprema aviona koji se namjerava koristiti udovoljava minimalnoj potrebnoj opremi za planirane operacije;

(4) za koje su karte i mape prikladni i na raspolaganju (vidi OPS 1.135(a)(9));

(5) na kojima su na raspolaganju odgovarajući aerodromi unutar granica vremena/udaljenosti po OPS 1.245 ako se koriste dvomotorni avioni;

(6) na kojima su na raspolaganju površine koje omogućuju sigurno prisilno slijetanje ako se koriste jednomotorni avioni.

(b) Operator mora jamčiti da se operacije odvijaju u skladu sa svim ograničenjima na ruti ili području operacija što ih je utvrdilo nadležno tijelo.

OPS 1.241

Operacije u određenom zračnom prostoru sa smanjenim vertikalnim razdvajanjem (Reduced Vertical Separation Minima – RVSM)

Operator ne smije operirati avionom u dijelovima zračnog prostora gdje se, u skladu s regionalnim ugovorom o zračnoj plovidbi, primjenjuje minimum vertikalnog razdvajanja od 300 m (1000 ft) osim ako to nadležno tijelo nije odobrilo (RVSM odobrenje). (vidi OPS 1.872).

OPS 1.243

Operacije u područjima u kojima se zahtijevaju određene navigacijske performace

(a) Operator se mora pobrinuti da avion ne operira u područjima, ili dijelovima zračnog prostora, ili na rutama za koje su propisane određene navigacijske performace, ukoliko avion nije certificiran u skladu s tim odredbama i ukoliko nije ishodio operativno odobrenje od strane nadležnog tijela, ako se ono zahtjeva. (vidi također OPS 1.865(c)(2), OPS 1.870 i 1.872).

(b) Operator čiji avion operira u području navedenom u stavu (a) mora osigurati da će svi postupci za nepredviđene okolnosti koje je odredilo nadležno tijelo odgovorno za zračni prostor, biti sadržani u Operativom priručniku.

-OPS 1.245

Najveća udaljenost odgovarajućeg aerodroma, za dvomotorne avione bez ETOPS odobrenja (vidi OPS 1.192)

(a) Osim ako nema posebno odobrenje nadležnog tijela, a koje je u skladu s OPS 1.246(a) (ETOPS odobrenje), operator neće operirati s dvomotornim avionom na ruti koja ima tačke što su dalje od odgovarajućeg aerodroma (u standardnim uslovima i mirnom zraku), nego za avione:

(1) Kategorija performanse A sa:

(i) maksimalnim dopuštenim brojem putničkih sjedala 20 ili više; ili

(ii) maksimalnom masom prilikom polijetanja 45.360 kg ili više,

od udaljenosti koja se preleti za 60 minuta s jednim neispravnim motorom pri brzini krstarenja koja je određena tačkom (b) dolje; ili

(2) Kategorija performanse A sa:

(i) Maksimalnim dopuštenim brojem putničkih sjedala 19 ili manje; i

(ii) Maksimalnom masom prilikom polijetanja manjom od 45 360 kg,

od udaljenosti koja se preleti za 120 minuta ili, ako je odobreno od nadležnog tijela, do 180 minuta za turbo-mlazne avione, pri brzini krstarenja s jednim neispravnim motorom određenoj prema tački (b) dolje.

(3) Kategorija performanse B ili C:

(i) udaljenost koja se preleti za 120 minuta pri brzini krstarenja s jednim neispravnim motorom koja je određena tačkom (b); ili

(ii) 300 nautičkih milja što je manje.

(b) Operator mora odrediti brzinu za izračunavanje maksimalne udaljenosti do odgovarajućeg aerodroma za svaki tip ili varijantu dvomotornog aviona, koja ne prelazi VMO koja se temelji na stvarnoj brzini aviona (TAS) što je avion može održavati s jednim neispravnim motorom.

(c) Operator mora jamčiti da su sljedeći podaci, određeni za svaki tip ili varijantu, uključeni u Operativni priručnik:

(1) brzina krstarenja s jednim neispravnim motorom koja je određena u tački (b):

(2) najveća udaljenost od odgovarajućeg aerodroma koja je određena u skladu sa tačkama (a) i (b).

Napomena: Gore specificirane brzina namijenjene su samo za određivanje najveće udaljenosti do adekvatnog aerodroma.

OPS 1.246

Operacije povećanog doleta s dvomotornim avionima (ETOPS)

(vidi OPS 1.192)

(a) Operator neće obavljati operacije izvan dosega praga (threshold distance) koja je određena u skladu s OPS 1.245 osim ako mu nadležno tijelo to nije odobrilo (ETOPS odobrenje).

(b) Prije provođenja ETOPS letova, operator mora osigurati da je dostupan odgovarajući ETOPS alternativni aerodrom po ruti, unutar ili od operatora odobrenog vremena za skretanje ili vremena devijacije (diversion time) koje se temelji na MEL ograničenjima, koje je kraće (vidi također OPS 1.297 (d)).

OPS 1.250

Određivanje minimalnih visina leta

(a) Operator mora odrediti minimalne visine leta i načine za određivanje tih visina za sve dijelove (segmente) rute na kojima će letjeti, a koje osiguravaju propisano nadvisivanje prepreka uzimajući u obzir uslove iz Pododjeljka F do I.

(b) Svaki način određivanja minimalnih visina leta mora odobriti nadležno tijelo.

(c) Ondje gdje su minimalne visine leta koje je odredilo nadležno tijelo države preko koje se leti više od onih koje je odredio operator, vrijediće veća vrijednost.

(d) Operator će pri određivanju minimalne visine leta u obzir uzeti sljedeće činioce:

(1) tačnost kojom se može odrediti položaj aviona;

(2) moguća odstupanja u pokazivanju visinomjera koji se koristi;

(3) karakteristike terena (npr. nagle promjene nadmorske visine) na ruti ili u područjima gdje će se operacije provoditi.

(4) mogućnost nailaska na nepogodne meteorološke uslove leta (npr. jaka turbulencija i nispona strujanja);

- (5) moguće netačnosti na zrakoplovnim kartama.
- (e) Pri udovoljavanju propisanim uslovima u tački (d) treba uzeti u obzir
 - (1) korekcije za odstupanja temperature i tlaka od standardnih vrijednosti
 - (2) zahtjev kontrole leta (ATC);
 - (3) sve predvidljive slučajnost tijekom planirane rute.

OPS 1.255

Planiranje goriva (Fuel policy)

(vidi dodatak 1 i dodatak 2 OPS 1.255)

- (a) Operator mora utvrditi politiku planiranja goriva radi planiranja leta i preplaniranja tijekom leta kako bi osigurao da svaki avion na let nosi dovoljno goriva za planiranu operaciju i rezervu za može bitno odstupanje od planiranih operacija.
- (b) Operator mora osigurati da se planiranje letova temelji na (1) i (2) dolje:
 - (1) postupcima i podacima koji su izračunati iz Operativnog priručnika ili važećih podataka o avionu;
 - (i) podacima proizvođača aviona ili
 - (ii) specifični podaci aviona izvedeni iz sustava praćenja potrošnje goriva.
 - (2) operativnim uslovima pod kojima se let treba provesti uključujući:
 - (i) stvarne podatke potrošnje goriva aviona;
 - (ii) predviđene mase;
 - (iii) očekivane vremenske uslove;
 - (iv) postupke i ograničenja kontrole leta
- (c) Operator mora osigurati da predpoletni proračun iskoristivoga goriva koje je potrebno za let uključuje:
 - (1) gorivo za taksiranje; i
 - (2) gorivo za let; i
 - (3) rezervu goriva koja se sastoji od:
 - (i) goriva za nepredviđene situacije (Contingency fuel) (vidi OPS 1.192); i
 - (ii) goriva za alternaciju, ako je određeni alternativni aerodrom potreban (ovo ne isključuje da se aerodrom polijetanja uzme kao aerodrom slijetanja); i
 - (iii) završne rezerve goriva;
 - (iv) dodatnoga goriva ako je potrebno za tip operacije (npr. ETOPS);
 - (4) dodatno gorivo ako to zahtijeva zapovjednik vazduhoplova.
- (d) Operator mora osigurati da procedure za izračunavanje potrošnje goriva tijekom leta (in-flight replanning), kada je potrebno nastaviti let duž promijenjene rute ili do novog odredišta, uključuju:
 - (1) gorivo potrebno za preostali dio leta; i
 - (2) rezervu goriva koja se sastoji od:
 - (i) goriva za nepredviđene situacije; i
 - (ii) goriva za alternaciju, ako je alternativni aerodrom zahtjevan (ovo ne isključuje mogućnost da se aerodrom polijetanja uzme kao alternativni aerodrom slijetanja); i
 - (iii) završne rezerve goriva; i
 - (iv) dodatnoga goriva ako je potrebno za tip operacije (npr. ETOPS);
 - (3) dodatno gorivo ako to zahtijeva zapovjednik vazduhoplova.

OPS 1.260

Prevoz osoba s ograničenom mogućnošću kretanja

(Persons with Reduced Mobility – PRM)

- (a) Operator će utvrditi postupke za prevoz osoba s ograničenom mogućnošću kretanja (PRM).
- (b) Operator mora jamčiti da su PRM smješteni tako da ne zauzimaju sjedala gdje bi njihov smještaj mogao:
 - (1) ometati posadu u njihovu radu;
 - (2) ometati prilaz opremi za slučaj opasnosti;
 - (3) ometati evakuaciju aviona u slučaju izvanredne situacije.
- (c) Zapovjednik vazduhoplova treba biti obaviješten o tome kada će se prevoziti PRMs.

OPS 1.265

Prevoz neprihvatljivih, deportiranih osoba i zatvorenika

Operator mora utvrditi postupke za prevoženje neprihvatljivih, deportiranih osoba ili zatvorenika, koji jamče sigurnost aviona i putnika u njemu. Zapovjednik treba biti obaviješten o tome kad se navedene osobe moraju prevoziti.

OPS 1.270

Smještaj prtljage i tereta

(vidi Dodatak 1 OPS 1.270)

- (a) Operator mora utvrditi postupke koji jamče da se u putničku kabinu unosi samo ona prtljaga koju je moguće prikladno i sigurno smjestiti.
- (b) Operator mora utvrditi postupke kako bi osigurao da sva prtljaga, unijeta u putničku kabinu, a koja bi mogla prouzrokovati ozljede ili štetu ili blokirati prolaze i izlaze u slučaju da se pomakne, bude smještena u pretince za prtljagu, konstruirane tako da spriječe pomicanje.

OPS 1.275

Namjerno ostavljeno prazno

OPS 1.280

Smještaj putnika

Operator mora utvrditi postupke kojima će osigurati da su putnici smješteni tako da u slučaju izvanredne evakuacije mogu pomoći, a ne ometati evakuaciju aviona.

OPS 1.285

Obavještavanje putnika

Operator mora jamčiti:

(a) Općenito:

(1) da će putnici biti usmeno obaviješteni o sigurnosnim mjerama. Obavještavanje se može u potpunosti ili djelomično obaviti uz pomoć audio-vizualne prezentacije.

(2) da će putnicima osigurati upute (safety briefing card) s informacijama koje slikovnim instrukcijama (uputama) objašnjavaju uporabu sredstava za izvanredne situacije i izlaze koje bi putnici trebali koristiti.

(b) Prije polijetanja

(1) putnike ukratko treba obavijestiti, ako se to na njih odnosi:

(i) o pravilima glede pušenja;

(ii) o naslonjaču sjedala, koji treba biti u podignutom položaju, a pomoćni stolić pospremljen;

(iii) o smještaju izlaza za evakuaciju;

(iv) o smještaju i korištenju oznaka za evakuaciju na podu aviona;

(v) o smještaju ručne prtljage;

(vi) o ograničenju korištenja mobilnih elektroničkih uređaja;

(vii) o smještaju i sadržaju uputa s obavijestima o izvanrednim situacijama;

(2) putnicima treba demonstrirati:

(i) uporabu sigurnosnih pojaseva i/ili sigurnosnog sustava vezivanja (safety harnesses), uključujući i objašnjenje za vezivanje i odvezivanje sigurnosnih pojaseva i/ili sigurnosnog sustava vezivanja;

(ii) lokacija i korištenje opreme za kisik kad je to potrebno (OPS 1.770 i OPS 1.775). Putnici također trebaju biti obaviješteni da ugase sva sredstva za pušenje kada se koristi kisik;

(iii) smještaj i korištenje pojaseva za spašavanje ako je potrebno (OPS 1.825).

(c) Poslije polijetanja:

(1) ako je primjenjivo putnike treba podsjetiti:

(i) na pravila o pušenju;

(ii) na uporabu sigurnosnih pojaseva i/ili sigurnosnog sustava vezivanja uključujući i sigurnosne prednosti kada je putnik vezan u sjedalu neovisno o tome da li su svjetla obaveznog vezivanja upaljena.

(d) Prije slijetanja

(1) Ako je primjenjivo putnike treba podsjetiti:

(i) na pravila o pušenju;

(ii) na uporabu sigurnosnih pojaseva i/ili sigurnosnog sustava vezivanja;

(iii) na to da naslonjač sjedala treba biti u podignutom položaju, a pomoćni stolić pospremljen;

(iv) na smještaj ručne prtljage;

(v) na ograničenje pri korištenju mobilnih elektroničkih uređaja

(e) Poslije slijetanja

(1) Putnike treba podsjetiti:

(i) na pravila o pušenju;

(ii) na korištenje sigurnosnih pojaseva i/ili sigurnosne opreme

(f) U izvanrednim situacijama tijekom leta, putnike treba upoznati s postupcima koji mogu biti prikladni u odnosu na situaciju.

OPS 1.290

Priprema za let

(a) Operator treba jamčiti da je popunjen operativni plan leta za svaki predviđeni let.

(b) Zapovjednik vazduhoplova neće započeti let ako se nije uvjerio:

(1) da je avion plovidben;

(2) da se avionom ne upravlja suprotno od onoga što je određeno Listom odstupanja (Configuration Deviation List – CDL)

(3) da su na raspolaganju instrumenti i oprema propisana u Pododjeljcima K i L;

(4) da su instrumenti i oprema u ispravnom stanju kako je propisano u MEL-u;

(5) da su dostupni oni dijelovi Operativnog priručnika koji su potrebni za odvijanje leta;

(6) da su u avionu dokumenti i formulari propisani u OPS 1.125 i OPS 1.135

(7) da su dostupne važeće karte, mape i ostala dokumentacija ili istovjetni podaci koji pokrivaju namjeravanu operaciju aviona, uključujući bilo koje odstupanje koje se realno može očekivati. Uz ove podatke treba uključiti tablice pretvaranja/konverzije kao potporu operacijama u kojima se koriste metričke mjere visine, nadmorske visine i nivoa leta;

(8) da su na raspolaganju sva prikladna zemaljska oprema i servisi;

(9) da se mogu zadovoljiti uslovi za let propisani u Operativnom priručniku, a u odnosu na gorivo, ulje i kisik, minimalnu sigurnosnu visinu, operativni minimum aerodroma i raspoloživost alternativnih aerodroma, gdje je to potrebno;

(10) da je teret pravilno raspoređen i sigurno pričvršćen;

(11) da je masa aviona, prilikom polijetanja takva da omogućuje provođenje leta u skladu s Pododjeljcima F do I;

(12) da se mogu udovoljiti drugim operativnim ograničenjima osim onih propisanih tačkama (9) i (11).

OPS 1.295

Odabir aerodroma

(a) Operator treba utvrditi postupke za odabir odredišnog aerodroma i/ili alternativnih aerodroma u skladu s OPS 1.220 prilikom planiranja leta.

(b) Operator treba odabrati i odrediti u operativnom planu leta poletni alternativni aerodrom ako se iz meteoroloških razloga ili performansi ne bi bilo moguće vratiti na aerodrom polijetanja. Poletni (take-off) alternativni aerodrom u odnosu na polazni (departure) aerodrom mora se nalaziti unutar:

(1) za dvomotorne avione,

(i) jedan sat leta pri brzini krstarenja s jednim neispravnim motorom, u skladu s AFM, u mirnom zraku i standardnim uslovima koji se temelje na stvarnoj masi u polijetanju; ili

(ii) u odobrenom ETOPS vremenu devijacije, koje se temelji na MEL ograničenjima, do maksimalno dva sata, pri brzini krstarenja s jednim neispravnim motorom, u skladu s AFM uslovima u mirnom zraku i standardnim uslovima koji se temelje na stvarnoj masi u polijetanju za avione i posade ovlaštene za ETOPS; ili

(2) dva sata leta pri brzini krstarenja s jednim neispravnim motorom a u skladu sa AFM u mirnom zraku i standardnim uslovima koji se temelje na stvarnoj masi u polijetanju, za avione s tri ili četiri motora; i

(3) ako AFM ne sadrži brzinu krstarenja s jednim neispravnim motorom, brzina koja će se koristiti za izračunavanje treba biti ona brzina koja se može postići s preostalim motorom (motorima) kad im je snaga podešena na maksimalnu kontinuiranu snagu.

(c) Operator mora odabrati najmanje jednu alternativnu destinaciju za svaki IFR let osim:

(1) u oba slučaja:

(i) ako dužina planiranog leta od polijetanja do slijetanja ili, u slučaju preplaniranja tijekom leta u skladu OPS 1.255(d), preostalo vrijeme do odredišta ne prelazi 6 sati; i

(ii) ako su dvije odvojene staze (vidi OPS 1.192) na raspolaganju na odredišnom aerodromu uporabive i ako su meteorološki uslovi koji prevladavaju takvi da će u periodu od sat vremena prije, pa do sat vremena poslije predviđenog vremena dolaska na odredišni aerodrom, podnica biti na najmanje 2000 ft ili visina kruženja + 500 ft, što je veće, i da će vidljivost biti najmanje 5 km.

(2) ako je odredišni aerodrom izoliran

(d) Operator mora odrediti dva odredišna alternativna aerodroma u slučaju:

(1) da prognoze ili izvještaji o vremenskim uslovima za destinaciju ili bilo koja njihova kombinacija, pokazuju tijekom razdoblja koje započinje jedan sat prije, a završava jedan sat poslije predviđenog vremena dolaska, da će vremenski uslovi biti ispod odgovarajućeg planiranog minimuma (vidi OPS 1.297(b)); ili

(2) ako nisu dostupne nikakve meteorološke informacije.

(e) Operator mora u operativnom planu leta odrediti potrebne alternativne aerodrome.

OPS 1.297

Minimumi za planiranje IFR letova

(a) Minimum za planiranje alternativnih aerodroma za polijetanje. Operator će odabrati aerodrom kao alternativni aerodrom za polijetanje (take-off alternate), kada odgovarajući meteorološki izvještaj ili prognoza ili njihova kombinacija indicira da će tijekom perioda koji započinje jedan sat prije i završava jedan sat poslije predviđenog vremena dolaska na aerodrom vremenski uslovi biti na određenom minimumu za slijetanje ili iznad njega, u skladu sa OPS 1.225. Podnicu treba uzeti u obzir kada su na raspolaganju jedino neprecizni prilazi i prilaz u vizualnom krugu (circling approaches). Sva ograničenja koja se odnose na operacije s jednim neispravnim motorom moraju se uzeti u obzir.

(b) Minimum za planiranje odredišnog aerodroma (izuzev izoliranih aerodroma). Operator će odrediti samo odredišni aerodrom kada:

(1) vremenski izvještaj ili prognoza ili njihova kombinacija indicira da će tijekom razdoblja koje započinje jedan sat prije, a završava jedan sat poslije predviđenog vremena dolaska na aerodrom, vremenski uslovi biti na planiranom minimumu ili bolji, kako slijedi:

(i) RVR/vidljivost određena u skladu s OPS 1.225; i

(ii) za neprecizni prilaz ili kružni prilaz (circling approach), podnica na minimalnoj visini odluke ili iznad (MDH); ili

(2) su dva odredišna alternativna aerodroma izabrana prema OPS 1.295(d)

(d) Minimumi planirani za:

Odredišni alternativni aerodrom, ili

Izolirani aerodrom, ili

3% ERA aerodrom, ili

Rutni alternativni aerodrom zahtjevan u fazi planiranja

Operator će izabrati aerodrom za neku od ovih namjena samo onda kada vremenski izvještaj ili prognoza ili njihova kombinacija indicira da će tijekom razdoblja koje započinje jedan sat prije, a završava jedan sat poslije predviđenog vremena dolaska na aerodrom, vremenski uslovi biti na planiranom minimumu kao u tablici 1 dolje:

Tablica 1

Odredišnog alternativnog aerodroma, izoliranog aerodroma, 3% ERA i rutnog alternativnog aerodroma

Tip prilaza	Minimum za planiranje
Cat II i III	Cat I (Napomena1)
Cat I	Neprecizni prilaz (Napomene 1 i 2)

Neprecizni prilaz	Neprecizni prilaz (Napomene 1 i 2) plus 200 ft / 1000 m
Prilaz u vizualnom krugu	Prilaz u vizualnom krugu

Napomena 1; RVR

Napomena 2; Podnica treba biti na MDH ili iznad

(d) Minimum za planiranje alternativnog aerodroma na ruti za ETOPS operacije. Operator će odabrati aerodrom kao alternativni aerodrom na ruti za ETOPS operacije, samo ako odgovarajući meteorološki izvještaji ili prognoze ili njihova kombinacija, indicira da će između predviđenog vremena slijetanja i isteka jednog sata nakon zadnjeg mogućeg vremena slijetanja postojati uslovi proračunati dodavanjem dodatnih ograničenja iz tablice 2. Operator mora u Operativnom priručniku opisati metodu određivanja operativnog minimuma na planiranom ETOPS rutnom alternativnom aerodromu.

Tablica 2
Minimum za planiranje – ETOPS

Mogućnost prilaza	Podnica oblaka (ceiling) iznad alternativnog letjelišta	Minimalna meteorološka vidljivost/RVR
Procedure preciznih prilaza.	Odobrena DH/DA plus povećanje od 200 ft	Odobrena vidljivost plus povećanje za 800 metara
Neprecizni prilaz ili Prilaz u vizualnom krugu	Odobrena MDH/MDA plus povećanje of 400 ft	Odobrena vidljivost plus povećanje za 1500 metara

OPS 1.300

Predaja ATS plana leta

Operator mora jamčiti da let neće započeti ako ATS plan leta nije predan, ili nisu predane odgovarajuće informacije tako da se mogu aktivirati službe za uzbunu ako je to potrebno.

OPS 1.305

Punjenje gorivom/istakanje goriva kada su putnici u avionu ili se ukrcavaju, odnosno iskrcavaju (vidi Dodatak 1 – OPS 1.305)

Operator mora jamčiti da se nijedan avion neće dopunjavati ili istakati "Avgas" ili "wide cut" vrstama goriva (npr. Jet-B ili ekvivalentno gorivo) ili onda kad bi moglo doći do miješanja takvih vrsta goriva, kada su putnici u avionu ili kada se putnici ukrcavaju ili iskrcavaju. U svim ostalim slučajevima moraju se poduzeti potrebne mjere predostrožnosti, na avionu mora raditi osposobljeno osoblje koje je pripravno započeti i voditi evakuaciju aviona s pomoću najpovoljnijih, najekspeditivnijih mogućih sredstava.

OPS 1.307

Punjenje/istakanje "wide-cut" goriva

Operator treba utvrditi postupke za punjenje/istakanje goriva za mlazne motore (wide-cut fuels – npr. Jet-B ili ekvivalentnim), ako se to zahtjeva.

OPS 1.308

Guranje i vuča

(a) Operator mora osigurati da su sve procedure vezane za guranje (push back) i vuču (towing) usklađene s odgovarajućim zrakoplovnim standardima i procedurama.

(b) Operator mora osigurati da se pozicioniranje aviona prije i poslije taksiranja ne izvodi bez rude za vuču (towbar) osim ukoliko:

(1) je avion zaštićen svojim dizajnom od oštećenja sustava upravljanja nosnim kotačem zbog izvođenja operacija vuče bez rude za vuču, ili

(2) će sustav/procedure upozoriti/alarmirati letačku posadu da se takvo oštećenje može desiti ili da se oštećenje već dogodilo, ili

(3) je vozilo za vuču bez rude dizajnirano da spriječi oštećenje tipa aviona.

OPS 1.310

Članovi posade na svojim pozicijama

(a) Članovi letačke posade

(1) tijekom polijetanja i slijetanja svaki član letačke posade mora se nalaziti na svojoj poziciji u skladu s dužnošću koju obavlja;

(2) tijekom ostalih faza leta svaki član letačke posade aviona, na dužnosti u pilotskoj kabini aviona, treba ostati na svojoj poziciji osim ako je njegova odsutnost neophodna za obavljanje zadataka koji su povezani s operacijom, ili iz fizioloških potreba, ako najmanje jedan kvalificirani pilot ostane za komandama aviona čitavo vrijeme leta.

(3) tijekom svih faza leta svaki član letačke posade aviona, na dužnosti u pilotskoj kabini aviona mora biti pripravan. Ukoliko se uoči izostanak pripravnosti koristiti će se odgovarajuće protumjere. Ukoliko se zapazi neočekivani umor, procedure kontroliranog odmora (controlled rest), organiziranog od strane zapovjednika, mogu se koristiti ukoliko radne obaveze to dopuštaju. Ovakav kontrolirani odmor se ne smije smatrati dijelom dnevnog odmora (rest period) u svrhu računanja ograničenja vremena leta (flight time) niti se smije koristiti za opravdavanje bilo kojeg radnog vremena (duty period).

(b) Članovi kabinskog osoblja. Tijekom kritičnih faza leta u svim dijelovima aviona gdje se nalaze putnici, mora se nalaziti član kabinskog osoblja aviona na mjestu koje je predviđeno za njega

OPS 1.311

Minimalan broj kabinskog osoblja potrebnog na avionu za vrijeme operacija na zemlji s putnicima (vidi dodatak 1 OPS 1.311)

Operator mora osigurati da, kada je bilo tko od putnika na avionu, minimalan broj kabinskog osoblja u skladu OPS 1.990(a), (b), (c) i (d) bude prisutan u putničkoj kabini, osim:

(a) Kada je avion na zemlji na parkirnoj poziciji, broj kabinskog osoblja na avionu može biti smanjen za broj određen u OPS 1.990 (a), (b) i (c). Minimalan broj kabinskog osoblja zahtjevan u ovakvim slučajevima mora biti jedan član na svaki par izlaza za slučaj opasnosti na razini poda na svakoj putničkoj platformi (passenger deck), ili jedan na svakih 50 ili dijela od 50 putnika na avionu, što je više, osiguravajući da:

(1) je operator utvrdio proceduru evakuacije putnika sa smanjenim brojem kabinskog osoblja koju prihvaćaju nadležne vlasti i koja osigurava istu razinu sigurnosti; i

(2) ne vrši se dopunjavanje ili istakanje goriva, i

(3) voditelj kabinskog osoblja (senior cabin crew member) je održao briefing kabinskom osoblju za sigurno ukrcavanje putnika (pre-boarding safety briefing); i

(4) voditelj kabinskog osoblja prisutan je u putničkoj kabini; i

(5) provedena je provjera kabine prije ukrcavanja (pre-boarding check)

Ovo smanjenje nije dozvoljeno kada je broj kabinskog osoblja određen prema OPS 1.990 (d)

(b) Za vrijeme iskrcavanja kada je preostali broj putnika na avionu manji od 20, minimalni broj kabinskog osoblja na avionu može biti smanjen ispod minimalnog broja potrebnog kabinskog osoblja zahtijevanog prema OPS 1.990 (a), (b), (c) i (d) osiguravajući da:

(1) je operator utvrdio proceduru evakuacije putnika sa smanjenim brojem kabinskog osoblja koju prihvaćaju nadležne vlasti i koja osigurava istu razinu sigurnosti; i

(2) je voditelj kabinskog osoblja prisutan u putničkoj kabini.

OPS 1.313

Uporaba slušalice (headset)

(a) Svaki član letačke posade na dužnosti u letačkoj kabini mora nositi slušalice sa ugrađenim mikrofonom ili ekvivalentno u skladu OPS 1.650 (p) i /ili 1. 652(s) i koristiti ih kao primarni uređaj za slušanje glasovne komunikacije sa službom kontrole letenja:

– Na zemlji

– Kada glasovnom komunikacijom prima ATC informacije i odobrenja (ATC clearance)

– Kada rade motori

– U letu ispod prelazne visine ili 10,000 stopa, što je više; i

– Kad zapovjednik procijeni potrebitim

(b) u uslovima iz gornjeg paragrafa, ugrađeni mikrofoni ili ekvivalentni mora biti u poziciji da omogući obostranu (two-way) komunikaciju.

OPS 1.315

Pomoćna sredstva za evakuaciju u izvanrednim situacijama

Operator mora utvrditi postupke kojima će jamčiti da se prije taksiranja, polijetanja i slijetanja, i kada je sigurno i prikladno to uraditi, stave u stanje pripravnosti sredstva koja pomažu i automatski se aktiviraju pri evakuaciji u slučaju opasnosti.

OPS 1.320

Sjedala, sigurnosni pojasevi i sigurnosni sustav vezivanja

(a) Članovi posade aviona

(1) tijekom polijetanja i slijetanja, i kada zapovjednik vazduhoplova to smatra potrebnim u interesu sigurnosti aviona, svaki član posade aviona mora biti privezan svim ugrađenim sigurnosnim pojasevima i sigurnosnim sustavom vezivanja (safety harnesses);

(2) tijekom ostalih faza leta svaki član posade u pilotskoj kabini aviona mora biti prikladno privezan sigurnosnim pojasom dok se nalazi na svojoj poziciji.

(b) Putnici

(1) prije polijetanja i slijetanja, tijekom taksiranja i kad je to potrebno iz sigurnosnih razloga, zapovjednik vazduhoplova mora jamčiti da je svaki putnik u avionu na svome sjedalu ili ležaju, privezan sigurnosnim pojasom, ili sigurnosnim sustavom vezivanja, ukoliko je ugrađen, pravilno osiguran;

(2) operator treba osigurati, a zapovjednik vazduhoplova jamčiti da sjedenje više osoba na jednom sjedalu aviona bude dopušteno samo na određenim mjestima, i to samo jednog odraslog i jednoga malog djeteta. Takvo sjedalo mora biti valjano osigurano dodatnim pojasom ili pomagalom za ograničavanje kretanja.

OPS 1.325

Osiguranje putničke kabine i kuhinje/kuhinja (galley(s))

(a) Operator treba utvrditi postupke koji jamče da tijekom taksiranja, polijetanja i slijetanja svi izlazi za evakuaciju budu slobodni.

(b) Zapovjednik vazduhoplova treba jamčiti da prije polijetanja, slijetanja i kad se to čini potrebnim u svrhu sigurnosti, sva prtljaga i oprema budu pravilno osigurane.

OPS 1.330

Smještaj opreme za slučaj opasnosti

Zapovjednik vazduhoplova treba jamčiti da prikladna oprema za slučaj opasnosti bude lako dostupna za hitnu uporabu.

OPS 1.335

Pušenje u avionu

(a) Zapovjednik mora jamčiti da ni jednoj osobi u avionu ne bude dopušteno pušenje:

- (1) kad god to smatra potrebnim u interesu sigurnosti;
- (2) kad je avion na zemlji, osim ako je to posebno odobreno u skladu s postupcima u Operativnom priručniku;
- (3) izvan prostora određenih za pušenje, u prolazu i u WC-u.
- (4) u odjeljku za teret i/ili u ostalim prostorima gdje se vozi teret koji nije smješten u kontejnerima zaštićenim od vatre ili pokriven pokrivačem otpornim na plamen;
- (5) u onim dijelovima kabine gdje se dovodi kisik.

OPS 1.340

Meteorološki uslovi

(a) Na IFR letovima zapovjednik vazduhoplova će samo:

- (1) započeti polijetanje;
- (2) nastaviti iza tačke od koje vrijedi prepravljeni plan leta (revised flight plan) u slučaju prepravljanja plana tijekom leta, kad su dostupne informacije koje indiciraju da su predviđeni meteorološki uslovi, u planiranom vremenu dolaska, na odredištu i/ili alternativnom aerodromu propisanom u OPS 1.295 na planiranom minimumu ili iznad, a koji je propisan u OPS 1.297.

(b) Na IFR letovima, zapovjednik vazduhoplova će nastaviti prema planiranom odredišnom aerodromu samo ako zadnje informacije ukazuju na to da će u predviđeno vrijeme dolaska, vremenski uslovi na odredištu ili na najmanje jednom alternativnom odredišnom aerodromu biti na planiranom operativnom minimum za taj aerodrom.

(c) Na IFR letovima zapovjednik vazduhoplova će nastaviti letjeti do:

- (1) tačke odluke kad se koristi procedurom za reduciranu količinu goriva za nepredviđene situacije (Reduced Contingency Fuel Procedure) (vidi dodatak 1 za OPS 1.255)
- (2) prije određene tačke (pre-determined point) kada se koristi postupak s prije određenom tačkom (vidi dodatak 1 za OPS 1.255)

kada dostupne informacije indiciraju da su predviđeni meteorološki uslovi u vrijeme dolaska na odredištu i/ili alternativnom aerodromu propisanom u OPS 1.295 na operativnom minimumu aerodroma, propisanom u OPS 1.225, ili iznad njega.

(d) Na VFR letovima zapovjednik vazduhoplova će započeti s polijetanjem samo kad važeće meteorološko izvješće ili prognoza ili njihova kombinacija pokazuju, da će meteorološki uslovi na ruti ili dijelu rute kojom će se letjeti u VFR uslovima, u odgovarajućem vremenu, biti takvi da omogućuju izvršenje po tim pravilima.

OPS 1.345

Led i ostali kontaminati – postupci na zemlji

(a) Operator mora utvrditi postupke koji će se primijeniti kada je potrebno obaviti razleđivanje (de-icing) ili sprečavanje zaleđivanja (anti-icing) na zemlji i za to vezane preglede aviona.

(b) Zapovjednik neće započeti s polijetanjem prije nego što su vanjske površine slobodne od bilo kakvih kontaminata koji bi mogli negativno utjecati na performanse aviona i/ili upravljivost aviona osim onda kad je to dopušteno u Priručniku za letenje avionom.

OPS 1.346

Led i ostali kontaminati – postupci u letu

(a) Operator mora utvrditi postupke za letove u očekivanim ili stvarnim uslovima zaleđivanja.

(b) Zapovjednik neće započeti let niti namjerno letjeti u očekivanim ili stvarnim uslovima zaleđivanja ako avion nije certificiran i nije opremljen za takve uslove.

OPS 1.350

Opskrba gorivom i uljem

Zapovjednik vazduhoplova će samo onda započeti s polijetanjem ili nastaviti u slučaju preplaniranja tijekom leta (in-flight re – planing) kada je siguran da avion nosi planiranu količinu uporabivog goriva i ulja, najmanje potrebnu da se let sigurno okonča, uzimajući u obzir operativne uslove koji se mogu predvidjeti.

OPS 1.355

Uslovi za polijetanje

Prije polijetanja, zapovjednik mora biti siguran da, prema informacijama koje su mu dostupne, vrijeme na aerodromu i stanje staze koju namjerava koristiti neće spriječiti sigurno polijetanje i odlazak.

OPS 1.360

Određivanje minimuma za polijetanje

Prije polijetanja, zapovjednik vazduhoplova treba biti siguran da su RVR ili vidljivost u smjeru polijetanja aviona jednaka ili bolja od važećeg minimuma.

OPS 1.365

Minimalne visine leta

Zapovjednik vazduhoplova ili pilot kojem je povjereno izvođenje leta neće letjeti ispod određenih minimalnih visina leta osim kad je to potrebno za polijetanje i slijetanje.

OPS 1.370

Simuliranje nenormalnih situacija tijekom leta

Operator mora utvrditi postupke kojima će jamčiti da se nenormalne ili izvanredne situacije, koje zahtijevaju primjenu dijela ili cijele procedure za nenormalne ili izvanredne situacije i simulaciju IMC umjetnim sredstvima, ne simuliraju tijekom komercijalnoga zračnog prevoza.

Planiranje goriva tijekom leta

Operator mora utvrditi postupke kojima će jamčiti provođenje provjeravanja količine goriva u letu i upravljanje gorivom vrše prema sljedećim kriterijima:

(a) provjera goriva u letu:

(1) Zapovjednik mora osigurati da se provjera goriva u letu vrši u pravilnim intervalima. Iskoristiva preostala količina goriva mora biti upisana i procijenjena:

(i) usporedbom stvarne i planirane potrošnje;

(ii) provjerom da je preostalo iskoristivo gorivo dovoljno da se izvrši let u skladu članu (b) upravljanje gorivom u letu (in flight fuel management) dolje; i

(iii) utvrđivanjem očekivanog preostalog iskoristivog goriva na određinom aerodromu

(2) Stvarni podaci o gorivu moraju biti zabilježeni

(b) Upravljanje gorivom u letu (in-flight fuel management)

(1) let mora biti vođen tako da očekivano iskoristivo gorivo preostalo u trenutku dolaska na određeni aerodrom nije manje od:

(i) potrebno alternativno gorivo plus konačna rezerva goriva, ili

(ii) konačna rezerva goriva ako se ne zahtjeva alternativni aerodrom

(2) Međutim, ako je kao rezultat provjere količine goriva u letu, očekivana količina preostalog uporabivog goriva u trenutku dolaska na određeni aerodrom manja od:

(i) potrebnog alternativnog goriva plus konačna rezerva goriva, zapovjednik mora uzeti u obzir promet i ukupne operativne uslove na određinom aerodromu, alternativnom određinom aerodromu i na bilo kojem drugom adekvatnom aerodromu pri donošenju odluke da li će nastaviti do određinog aerodroma ili će skrenuti da bi izvršio sigurno slijetanje s ne manje od konačne rezerve goriva, ili

(ii) konačne rezerve goriva ako se ne zahtjeva alternativni aerodrom, zapovjednik mora poduzeti odgovarajuće akcije i nastaviti do adekvatnog aerodroma da bi izvršio sigurno slijetanje s ne manje od konačne rezerve goriva.

(3) Zapovjednik će objaviti opasnost (emergency) kada je proračunska uporabiva količina goriva na slijetanju na najbliži adekvatni aerodrom gdje se može izvršiti sigurno slijetanje manja od konačne rezerve goriva.

(4) Dodatni uslovi za specifične procedure.

(i) Na letu uz korištenje RCF procedure da bi nastavio prema određinom aerodromu 1, zapovjednik mora osigurati da preostala uporabiva količina goriva na točki odluke bude najmanje zbir:

gorivo potrebno od tačke odluke do određinog aerodroma 1; i

goriva za nepredviđene situacije jednako 5% goriva potrebnog od tačke odluke do određinog aerodroma 1

gorivo do alternacije za određeni aerodrom 1 ako je određeni aerodrom 1 potreban; i

konačna rezerva goriva

(ii) Na letu uz korištenje PDP procedure da bi nastavio prema određinom aerodromu, zapovjednik mora osigurati da preostala uporabiva količina goriva na PDP bude najmanje zbir:

goriva potrebnog od PDP do određinog aerodroma; i

goriva za nepredviđene situacije od PDP do određinog aerodroma proračunatog prema dodatku 1 na OPS 1.255 stav 1.3;i

goriva potrebnog prema dodatku 1 na OPS 1.255 stav 3.1d

OPS 1.380

Namjerno ostavljeno prazno

OPS 1.385

Korištenje dodatnoga kisika

Zapovjednik vazduhoplova mora jamčiti da članovi letačke posade aviona koji su uključeni u poslove vezane za sigurno upravljanje avionom u letu kontinuirano koriste dodatni kisik kad god visina kabine prijeđe 10.000 ft za razdoblje dulje od 30 minuta i kad god visina kabine prijeđe 13.000 ft.

OPS 1.390

Kozmička radijacija

(a) Operator mora tijekom leta uzeti u obzir izloženost kozmičkoj radijaciji svih članova posade dok su na dužnosti (uključujući poziciju) i mora poduzeti sljedeće mjere za one članove posade koji mogu biti izloženi radijaciji većoj od 1 mSv na godinu

(1) Procjena izloženosti;

(2) Uzeti u obzir procijenjenu izloženost radijaciji kada se uređuju planovi rada u svrhu smanjena doze za članove posade koji su visoko izloženi radijaciji;

(3) Obavijestiti članove posade, na koje se odnosi, o zdravstvenom riziku koji njihov posao uključuje;

(4) Osigurati da plan rada za ženske članove posade, od momenta kada obavijeste zračnog prevoznika da su trudne, održavaju dozu radijacije za fetus najnižu moguću koja se razumno može postići, i u svakom slučaju osigurati da doza radijacije ne prelazi 1 mSv za preostali dio trudnoće;

(5) Osigurati da se individualni zapisi čuvaju za one članove posade koji su podvrgnuti visokoj izloženosti. Ova izloženost treba biti zapisana za osobe na godišnjem temelju i onda kada napuste operatora

(b) (1) Operator neće operirati avionom iznad 15 000 m (49 000 ft) ako oprema određena u OPS 1.680(a)(1) nije upotrebljiva, ili ako se postupci opisani u OPS 1.680(a)(2) ne primjenjuju.

(2) Zapovjednik ili pilot kome je upravljanje leta povjereno mora započeti poniranje kada su granične vrijednosti doza kozmičke radijacije određene u Operativnom priručniku prijeđene.

OPS 1.395

Otkrivanje blizine tla (Ground proximity detection)

Kad bilo koji član posade ili sustav za upozorenje blizine tla otkrije blizinu zemlje, zapovjednik vazduhoplova ili pilot kojem je povjereno upravljanje leta mora osigurati da će se odmah poduzeti potrebne korektivne radnje kako bi se uspostavili sigurni uslovi leta.

OPS 1.398

Upotreba Sustava za izbjegavanje sudara (ACAS)

Operator mora uspostaviti postupke da osigura:

- (a) kada je ACAS ugrađen i upotrebljiv, mora se koristiti u letu u načinu rada (mode) da omogući prikazivanje Resolution Advisories (RA), osim ukoliko takav način rada ne odgovara uslovima koji postoje u tom momentu
- (b) kada je neprimjereno približavanje drugog zrakoplova (RA) otkriveno pomoću ACAS-a, zapovjednik ili pilot kome je upravljanje leta povjereno mora trenutno poduzeti svaku korektivnu akciju pokazanu sa RA, osim ukoliko to ne ugrožava sigurnost aviona.

Korektivna akcija:

- (i) ne smije nikada biti u suprotnosti s akcijom pokazanom sa RA
- (ii) mora postupati prema rezolucijskoj informaciji čak i kada je u suprotnosti s vertikalnim elementom upute ATC-a.
- (iii) mora svesti odstupanja na minimum tj. na odstupanja koja su nužna za postupanje prema rezolucijskim informacijama.
- (c) da je propisana ACAS ATC komunikacija određena.
- (d) da će se nakon razrješenja konflikta avion odmah vratiti instrukciji ili odobrenju kontrole zračnog prometa ATC.

OPS 1.400

Uslovi za prilaz i slijetanje

Prije započinjanja prilaza za slijetanje, zapovjednik vazduhoplova treba biti siguran da, prema podacima koji su mu dostupni, vrijeme na aerodromu i uslovi na stazi koju namjerava koristiti neće priječiti siguran prilaz, slijetanje ili prekinuti prilaz, a uzimajući u obzir informacije o performansama koje su sadržane u Operativnom priručniku.

OPS 1.405

Započinjanje i nastav prilaza

- (a) Zapovjednik vazduhoplova ili pilot kojem je povjereno izvođenje leta može započeti instrumentalni prilaz bez obzira na RVR/vidljivost, ali neće nastaviti s prilazom iza vanjskog markera (Outer Marker), ili ekvivalentne pozicije, ako je RVR/vidljivost manja od traženog minimuma. (vidi OPS 1.192)
 - (b) Ondje gdje RVR nije dostupan, vrijednosti RVR-a mogu se izračunati preračunavanjem javljene vidljivosti u skladu s dodatkom 1 OPS 1.430 stav (h).
 - (c) Ako poslije preleta vanjskog markera ili ekvivalentne pozicije, u skladu sa stavom (a), RVR/vidljivost padne ispod prihvatljivog minimuma, prilaz se može nastaviti do DA/H ili MDA/H.
 - (d) Ondje gdje ne postoji vanjski marker ili ekvivalentna pozicija, zapovjednik vazduhoplova ili pilot kojem je povjereno upravljanje leta mora donijeti odluku da nastavi ili prekine prilaz prije snižavanja ispod 1000 ft iznad aerodroma na dijelu završnog prilaza. Ako je MDA/H na ili iznad 1000 ft iznad aerodroma, operator mora odrediti visinu, za svaku proceduru prilaza, ispod koje prilaz ne smije biti nastavljen ako je vidljivost /RVR manja od prihvatljivog
 - (e) Prilaz se može nastaviti ispod DA/H ili MDA/H i slijetanje se može završiti ako se ugledaju i vide potrebne vizualne reference na DA/H ili MDA/H.
 - (f) Vidljivost/RVR u zoni slijetanja (touch-down zone) treba uvijek provjeravati. Ako je objavljena i važna (relevant) vidljivost RVR na srednjoj tački (mid-point) i na kraju staze (stop end), također se provjerava. Minimalna vidljivost/RVR za srednju tačku je 125 m ili vidljivost/RVR potrebna za zonu slijetanja ako je manja, i 75 m za kraj staze. Za avione opremljene sa sistemom upravljanja poslije slijetanja ili sistemom kontrole, minimalna vidljivost/RVR za srednju tačku je 75 m.
- Napomena: Važan (Relevant) – znači dio staze koji se koristi za vrijeme faze velike brzine slijetanja, do brzine od otprilike 60 čvorova.

OPS 1.410

Operativni postupci – visina preleta praga staze

Operator mora utvrditi operativne postupke kako bi avion koji se koristi u preciznom prilazu preletio prag staze na sigurnoj (dovoljnoj) visini, pri čemu je avion u sletnoj konfiguraciji položaju za slijetanje.

OPS 1.415

Dnevnik leta (Journey log)

Zapovjednik vazduhoplova mora osigurati da se ispuni dnevnik leta.

OPS 1.420

Prijavljivanje događaja (Occurrence reporting)

(a) Pojmovi

- (1) Nezgoda – događaj, koji nije nesreća, povezan s operacijama zrakoplova, koji utječe ili može utjecati na sigurnost operacije.
- (2) Ozbiljna nezgoda – nezgoda koja uključuje i okolnosti koje pokazuju da se nesreća zamalo dogodila.
- (3) Nesreća – događaj vezan za operacije zrakoplova koji se desio u vremenu u kome je neka osoba ukrcana u zrakoplov sa namjerom da leti do vremena kad su sve osobe iskrcane u kojem:
 - (i) je osoba smrtno stradala ili ozbiljno povrijeđena kao rezultat:
 - (A) jer je bila u zrakoplovu;
 - (B) direktnog kontakta sa bilo kojim dijelom zrakoplova, uključujući dijelove koji su se odvojili sa zrakoplova ili;

(C) direktnoj izloženosti struji mlaznog motora;

izuzev ako su povrede od prirodnih uzroka, samoranjavanjem ili uzrokovane od strane druge osobe, ili kada su povrede kod "slijepih putnika" skrivenih izvan područja koje je normalno dostupno putnicima i posadi, ili

(ii) zrakoplov je pretrpio oštećenje ili strukturalni kvar koji nepovoljno utječe na strukturalnu čvrstoću, sposobnosti ili letne karakteristike zrakoplova; i zahtjeva značajnije popravke ili zamjenu pokvarenih dijelova; izuzev za oštećenje ili kvar motora, kada je oštećenje ograničeno na motor, ili njegovu oplatu ili pomoćni uređaj; ili oštećenje ograničeno na propeler, vrhove krila, antene, gume, kočnice, oplatu, mala udubljenja ili rupe na oplati zrakoplova:

(iii) zrakoplov je nestao ili je potpuno nedostupan.

(b) Izvješćivanje o nezdodi. Operator mora uspostaviti procedure za izvješćivanje o nezdodi uzimajući u obzir odgovornosti opisane dolje i okolnosti opisane u donjem stavu (d).

(1) OPS 1.085 (b) određuje odgovornost članova posade o izvješćivanju o nezdodi koja ugrožava ili bi mogla ugroziti sigurnost operacije.

(2) Zapovjednik vazduhoplova ili operator mora podnijeti izvješće nadležnom tijelu o nezdodi koja ugrožava ili bi mogla ugroziti sigurnost operacije.

(3) Izvješće se mora predati u roku od 72 sata kada je nezgoda identificirana, osim ako izuzetne okolnosti to spriječe.

(4) Zapovjednik mora osigurati da se svi poznati ili sumnjivi tehnički kvarovi i svako prekoračenje tehničkih ograničenja koja su se dogodili dok je on bio odgovoran za let budu upisani u tehničku knjigu aviona. Ako nedostaci ili prekoračenja tehničkih ograničenja ugrožavaju ili bi mogli ugroziti sigurnost operiranja, zapovjednik mora dodatno podnijeti izvješće nadležnom tijelu u skladu s tačkom (b)(2) gore.

(5) U slučaju da je nezgoda prijavljena prema tački (b)(1), (b)(2) i (b)(3) gore, proizišla ili se odnosi na bilo koji kvar, nepravilan rad ili nedostatak aviona, njegove opreme ili bilo koji dio zemaljske opreme, ili koja uzrokuje ili može uzrokovati nepovoljan utjecaj na nastav plovidbenosti aviona, operator mora obavijestiti organizaciju odgovornu za dizajn ili snabdjevača, ili ako je primjenjivo organizaciju odgovornu za kontinuiranu plovidbenost, istovremeno kada je izvješće podnijeto nadležnom tijelu.

(c) Izvješćivanje o nesrećama i ozbiljnim nezgodama.

Operator mora uspostaviti procedure za izvješćivanje o nesrećama i ozbiljnim nezgodama uzimajući u obzir odgovornost opisanu dolje i uslove opisane u tački (d) dolje.

(1) Zapovjednik mora obavijestiti zračnog prevoznika o nesreći ili ozbiljnoj nezdodi koja se dogodila dok je on bio odgovoran za let. U slučaju da zapovjednik nije u stanju podnijeti izvješće, ovaj posao mora poduzeti drugi član posade ako je u stanju to učiniti, obzirom na zamjenu za zapovjednika određenom od zračnog prevoznika

(2) Operator mora osigurati da nadležno tijelo države zračnog prevoznika, najbliže odgovarajuće tijelo (ako nije nadležno tijelo u državi zračnog prevoznika), i bilo koja druga organizacija koju treba obavijestiti prema zahtjevu države zračnog prevoznika, bude obaviješteno na najbrži mogući način o nesreći ili ozbiljnoj nezdodi i – u slučaju samo nesreće- najmanje prije nego se avion pomjeri, izuzev ako posebne okolnosti to sprečavaju.

(3) Zapovjednik ili operator aviona mora podnijeti izvješće nadležnom tijelu u državi zračnog prevoznika u roku od 72 sata od vremena kad se nesreća ili ozbiljna nezgoda dogodila.

(d) Posebni izvještaji.

Događaji za koje treba koristiti posebne obavijesti i izvješća opisani su dole;

(1) Nezgoda u zračnom prometu (Air Traffic Incidents) Zapovjednik mora bez kašnjenja obavijestiti nadležnu kontrolu leta o nezdodi i mora ih obavijestiti o namjeri da će podnijeti izvješće o nezdodi u zračnom prometu po završetku leta kad god je zrakoplov tijekom leta bio ugrožen sa:

(i) Bliskim susretom sa bilo kojim drugim uređajem za letenje;

(ii) Pogrešnom procedurom u zračnom prometu ili nepridržavanjem važeće procedure u letu od strane službe kontrole leta ili letačke posade;

(iii) Kvarom uređaja u službi kontrole leta. Pored toga zapovjednik mora obavijestiti i nadležno tijelo o nezdodi.

(2) Sustavi za izbjegavanje sudara u zraku ACAS – rezolucijska informacija. Zapovjednik mora obavijestiti nadležnu kontrolu leta i podnijeti ACAS izvješće nadležnom tijelu kada god je zrakoplov tijekom leta vršio manevar kao odgovor na ACAS rezolucijsku informaciju.

(3) Opasnost od ptica i udari ptica

(i) Zapovjednik mora odmah obavijestiti lokalnu nadležnu kontrolu leta kada je god uočena opasnost od ptica

(ii) Ako je primijetio da se udar ptice dogodio, zapovjednik mora podnijeti pismeno izvješće o udaru ptice poslije slijetanja nadležnom tijelu, kada god je zrakoplov za koji je on odgovoran pretrpio udar ptice koji je uzrokovao značajno oštećenje na zrakoplovu ili gubitak ili kvar bilo kojeg važnog sustava. Ako je ustanovljen udar ptice, a zapovjednik nije prisutan operator je odgovoran za podnošenje izvješća.

(4) Nezgode i nesreće s opasnim robama. Operator mora o nezgodama i nesrećama s opasnim robama izvijestiti nadležno tijelo i nadležno tijelo u državi gdje se desila nesreća ili nezgoda, u skladu s Dodatkom 1 OPS-a 1.1225. Prvi izvještaj mora poslati u roku od 72 sata nakon događaja, ukoliko posebne okolnosti to ne onemogućue, i sadržavati podatke koji su u tom trenutku poznati. Kada je to potrebno, i što je prije moguće, mora poslati dopunski izvještaj s dodatnim informacijama. (vidi također OPS 1.1225)

(5) Nezakonito djelovanje. Pošto se na zrakoplovu dogodi nezakonito djelovanje, zapovjednik, ili u njegovoj odsutnosti operator, mora podnijeti izvješće čim je moguće lokalnom nadležnom tijelu i nadležnom tijelu države zračnog prevoznika. (vidi također OPS 1.1245)

(6) Susretanje sa mogućim opasnim uslovima. Zapovjednik mora obavijestiti odgovarajuću službu kontrole leta čim je moguće, kada se tijekom leta uoče uslovi moguće opasnosti kao što su nepravilnosti na zemaljskim ili navigacionim uređajima, meteorološki fenomeni ili oblak vulkanskog pepela.

Rezervirano*Dodatak 1 OPS 1.255***Planiranje goriva**

Operator mora uspostaviti kompanijsku proceduru planiranja goriva, uključujući izračun količine goriva koja mora biti na avionu u odlasku, prema sljedećim kriterijima planiranja:

1. Osnovna procedura

Uporabiva količina goriva na polijetanju mora biti količina od:

1.1 količine goriva za taksiranje koja ne smije biti manja od očekivane količine koja će biti uporabljena prije polijetanja. Lokalni uslovi na aerodromu polaska i potrošnja APU moraju se uzeti u obzir;

1.2 gorivo za let (trip fuel) što uključuje:

(a) gorivo za polijetanje i penjanje od elevacije aerodroma do inicijalnog nivoa krstarenja/ visine uzimajući u obzir očekivanu rutu odlaženja (departure routing); i

(b) gorivo od vrha uspinjanja do vrha poniranja uključujući strma penjanja i poniranja; i

(c) goriva od vrha poniranja do tačke gdje započinje prilaz uzimajući u obzir prilaznu proceduru; i

(d) gorivo za prilaz i slijetanje na odredišni aerodrom.

1.3 Gorivo za neočekivane situacije, osim onog opisanog u paragrafu 2 "reducirana količina goriva za nepredviđene situacije", koja mora biti veća od a. ili b. dolje:

(a) ili:

(i) 5% planiranog goriva za let ili u slučaju ponovnog planiranja u letu, 5% količine goriva za preostali dio puta ili

(ii) Ne manje od 3% planirane količine goriva do destinacije, u slučaju preplaniranja u letu 3% od količine goriva za let preostali dio puta, osiguravajući da je raspoloživ rutni alternativni aerodrom u skladu dodatku 2 na OPS 1.255 ili

(iii) Količina goriva dovoljna za 20 min. leta bazirana na planiranoj potrošnji goriva za let, ako je operator uspostavio program praćenja potrošnje goriva pojedinih aviona, i koristi podatke utvrđenih takvim programom; ili

(iv) Količini goriva bazirano na statističkoj metodi odobrenoj od nadležnog tijela koja osigurava odgovarajuće statističko pokrivanje odstupanja planirane i stvarne količine goriva za let. Ova metoda se koristi za praćenje potrošnje goriva za svaku kombinaciju para grad/avion a Operator koristi ovu metodu za statističku analizu za izračunavanje goriva za nepredviđene situacije za kombinaciju određenog para grad/avion

(b) Količini goriva za let od 5 minuta pri brzini u krugu čekanja (holding speed) na 1500 ft (450m) iznad odredišnog aerodroma u standardnoj konfiguraciji.

1.4 Alternativno gorivo koje mora:

(a) uključiti:

(i) Gorivo za neuspjeli prilaz od odgovarajuće MDA/DH na odredišnom aerodromu do visine neuspjelog prilaza uzimajući u obzir cjelovitu proceduru neuspjelog prilaza; i

(ii) Gorivo za penjanje od visine neuspjelog prilaza do nivoa krstarenja/visine uzimajući u obzir očekivanu rutu odlaska; i

(iii) Gorivo za let potrebno od vrha penjanja do vrha poniranja uzimajući u obzir očekivanu rutu; i

(iv) Gorivo za poniranje od vrha poniranja do tačke gdje započinje prilaženje, uzimajući u obzir očekivanu proceduru prilaženja

(v) Gorivo potrebno za prilaženje i slijetanje na alternativni odredišni aerodrom izabran u skladu OPS 1.295.

(b) Gdje su potrebna dva odredišna alternativna aerodroma u skladu OPS 1.295 (d) biti dovoljno da se nastavi do alternativnog aerodroma koji zahtjeva veću količinu alternativnog goriva.

1.5 Konačna rezerva goriva, koja mora biti:

(a) Za avione sa recipročnim motorima količina goriva za 45 minuta leta; ili

(b) Za avione s turbinskim motorima količina goriva za let od 30 minuta na brzini kruga čekanja, na 1500 ft (450 m) iznad elevacije aerodroma u standardnim uslovima, proračunata sa očekivanom masom pri dolasku na alternativni odredišni aerodrom ili odredišni aerodrom kada alternativni odredišni aerodrom nije potreban

1.6 Minimalno dodatno gorivo koje će omogućiti

(b) Avionu da ponire kako je potrebno i produži do adekvatnog alternativnog aerodroma u slučaju kvara motora ili gubitka tlaka u kabini, koje god zahtjeva veću količinu goriva zasnovanu na pretpostavci da će takav kvar nastati u najkritičnijoj točki na ruti; i

(i) čekati tamo 15 minuta na 1500ft (450m) iznad elevacije aerodroma u standardnim uslovima: i

(ii) izvršiti prilaženje i slijetanje,

iznimno ovo dodatno gorivo je samo potrebno ako je minimalna količina goriva koja se računa u skladu s paragrafom 1.2 do 1.5 iznad nedovoljna za ovakav slučaj i

(c) Čekanje u krugu 15 minuta na 1500 ft (450m) iznad elevacije aerodroma u standardnim uslovima kada se let izvodi bez alternativnog odredišnog aerodroma;

1.7 Dodatno gorivo na diskreciju zapovjednika

2. Procedura s reduciranim gorivom za nepredviđene situacije (RCF)

Ako postupak planiranja goriva zračnog prevoznika uključuje prijeletno planiranje goriva do odredišnog aerodroma 1 (komercijalnog odredišta) sa procedurom reducirane količine goriva za nepredviđene situacije koristeći tačku odluke na ruti i odredišni aerodrom 2 (izbornu destinaciju za nadopunjavanje goriva), uporabiva količina goriva na avionu pri odlasku mora biti veća od 2.1 ili 2.2 dolje:

1.1. Zbir od:

(a) Goriva za taksiranje; i

(b) Goriva za let potrebno do odredišnog aerodroma 1, preko tačke odluke; i

- (c) Goriva za nepredviđene situacije je ne manje od 5% od očekivane potrošnje goriva od tačke odluke do odredišnog aerodroma 1; i
- (d) Goriva za alternaciju ili bez njega ako je tačka odluke manje od šest sati udaljena od odredišnog aerodroma 1 i ako su ispunjeni zahtjevi iz OPS 1.295 (c)(1)(ii); i
- (e) Konačne rezerve goriva; i
- (f) Dodatne količine goriva ako je zahtjeva zapovjednik

2.2. Zbir od:

- (a) Goriva za taksiranje; i
- (b) Goriva za let potrebnog do odredišnog aerodroma 2, preko tačke odluke; i
- (c) Količine goriva za nepredviđene situacije jednake i ne manje od proračunate u skladu stavu 1.3 gore od polaznog aerodroma do odredišnog aerodroma 2; i
- (d) Goriva za alternaciju ako je potreban odredišni aerodrom 2; i
- (e) Konačne rezerve goriva; i
- (f) Dodatne količine goriva; i
- (g) Dodatne količine goriva na zahtjev zapovjednika

3. Procedura s unaprijed određenom tačkom (PDP procedure)

Ako procedura planiranja goriva zračnog prevoznika uključuje planiranje do alternativnog odredišnog aerodroma kada je udaljenost između odredišnog aerodroma i alternativnog aerodroma takva da je let moguć jedino preko unaprijed određene tačke jednog od njih, količina uporabivog goriva na avionu pri odlasku mora biti veća od 3.1 ili 3.2 dolje

3.1 Zbir od:

- (a) Goriva za taksiranje; i
- (b) Goriva za let potrebnog od odlaznog aerodroma do odredišnog aerodroma preko unaprijed određene tačke; i
- (c) Količine goriva za nepredviđene situacije proračunate u skladu stavu 1.3; i
- (d) Dodatne količine goriva, ako je potrebno, ali ne manje od:
 - (i) Za avione sa recipročnim motorima, goriva potrebnog za 45 minuta leta plus 15% vremena leta planiranog na nivou krstarenja ili dva sata, što je manje: ili
 - (ii) Za avione s turbinskim motorima goriva potrebnog za dva sata na potrošnji krstarenja iznad odredišnog aerodroma

Ovo ne smije biti manje od konačne rezerve goriva; i

- (e) Dodatne količine goriva na zahtjev zapovjednika

3.2 Zbir od:

- (a) Goriva za taksiranje; i
- (b) Goriva za let potrebnog od odlaznog aerodroma do odredišnog aerodroma preko unaprijed određene tačke; i
- (c) Količine goriva za nepredviđene situacije proračunate u skladu stavu 1.3; i
- (d) Dodatne količine goriva, ako je potrebno, ali ne manje od:
 - (i) Za avione sa recipročnim motorima, goriva potrebnog za 45 minuta leta: ili
 - (ii) Za avione s turbinskim motorima goriva potrebnog za 30 minuta leta na brzini kruga čekanja na 1500 ft (450m) iznad elevacije alternativnog odredišnog aerodroma u standardnim uslovima.

Ovo ne smije biti manje od konačne rezerve goriva; i

- (e) Dodatne količine goriva na zahtjev zapovjednika

4. Procedura izoliranog aerodroma

Ako procedura planiranja goriva zračnog prevoznika uključuje planiranje do izoliranog aerodroma, posljednja moguća tačka skretanja na bilo koji raspoloživi alternativni aerodrom koristit će se kao unaprijed određena tačka.

Vidi paragraf 3 iznad)

Dodatak 2 OPS 1.255

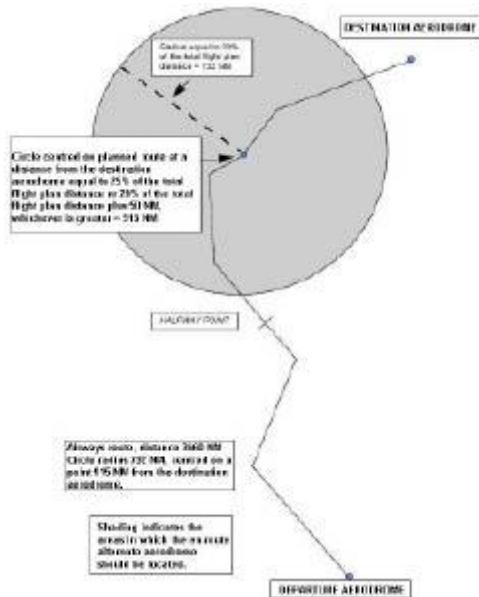
Planiranje goriva

Pozicija 3% alternativnog aerodroma na ruti (3% ERA) u svrhu reduciranja količine goriva za nepredviđene situacije na 3% (vidi Dodatak 1 na OPS 1.255 (3.1)(a)(ii) i OPS 1.192).

3% ERA aerodrom mora biti unutar kruga radijusa jednakog 20% ukupne dužine planiranog leta, čiji centar leži na planiranoj ruti na udaljenosti od 25% ukupne dužine planiranog leta odredišnog aerodroma ili najmanje 20% ukupne dužine planiranog leta plus 50 nm, što je veće. Sve udaljenosti moraju biti računane u mirnom zraku (vidi sliku 1)

Slika 1

Lokacija 3% alternativnog aerodroma na ruti (3% ERA) u svrhu smanjivanja količine goriva za nepredviđene situacije na 3%



Dodatak 1 OPS 1.270

Smještaj prtljage i tereta

Postupci koje operator utvrdi kako bi jamčio da su ručna prtljaga i teret prikladno i sigurno smješteni moraju uzeti u obzir sljedeće:

- (1) svaki predmet koji se unosi u kabinu mora se smjestiti na mjesto gdje se može onemogućiti njegovo pomicanje;
- (2) ograničenje mase označene na ili uz prostor (pretince) za smještaj prtljage ne smije se prekoračiti.
- (3) smještanje prtljage ispod sjedala ne smije se dopustiti osim kad je sjedalo opremljeno prečkama za zadržavanje i ako je prtljaga takve veličine da je prečka može zadržati;
- (4) predmeti se ne smiju odlagati u WC ili na pregrade koje nisu opremljene za zadržavanje predmeta radi sprečavanja pokretanja prema naprijed, postrance ili gore osim kad pregrada ima natpis s određenom najvećom masom koja se tamo može smjestiti;
- (5) prtljaga i teret smješteni u pretince ne smiju biti takve veličine koja bi onemogućila sigurno zatvaranje poklopaca;
- (6) Prtljaga i teret ne smiju biti smješteni tamo gdje mogu ometati prilaz opremi za slučaj opasnosti; i
- (7) moraju se provesti provjere prije polijetanja, slijetanja, i kad god je upaljen znak za vezanje sigurnosnih pojaseva, ili ako je drugačije određeno, kako bi se jamčilo da je prtljaga smještena tako da ne može ometati evakuaciju aviona ili prouzročiti ozljedu ukoliko padne (ili se pokrene). Provjere moraju biti primjerene u odnosu na fazu leta.

Dodatak 1 OPS 1.305

Punjenje gorivom/istakanje goriva prilikom ukrcavanja ili iskrcavanja putnika

Operator mora utvrditi operativne postupke za punjenje gorivom/istakanje goriva kada su putnici u avionu ili prilikom ukrcavanja ili iskrcavanja putnika, te jamčiti da je poduzeo sljedeće mjere predostrožnosti:

- (1) jedna kvalificirana osoba mora biti na točno određenoj poziciji tijekom operacije punjenja gorivom dok su putnici u avionu. Ta osoba mora biti osposobljena za provođenje postupaka u slučaju opasnosti koji se odnose na zaštitu od požara, gašenje požara, održavanje veze, započinjanje i rukovođenje evakuacijom;
- (2) dvostrana komunikacija između zemaljske posade koja nadzire punjenje gorivom i kvalificiranog osoblja u avionu se mora uspostaviti i biti dostupna putem internog komunikacijskog sustava u avionu ili drugim prikladnim načinom;
- (3) posada, osoblje i putnici moraju biti upozoreni da će se avion puniti /istakati gorivom;
- (4) znak "vezite se" ("Fasten Seat Belts") mora biti isključen;
- (5) oznaka "ne pušite" ("No smoking") mora biti uključena, zajedno s osvjetljenjem unutrašnjosti kako bi se omogućila identifikacija/prepoznavanje izlaza za slučaj opasnosti;
- (6) putnicima se mora reći da odvežu sigurnosne pojaseve i da se suzdrže od pušenja;
- (7) minimalno potreban broj kabinskog osoblja određen prema OPS 1.990 mora biti u avionu i spreman za izvanrednu evakuaciju.
- (8) ako se ustanovi prisutnost para goriva u avionu, ili se uoči bilo koja druga opasnost tijekom punjenja goriva, odmah se mora prestati s punjenjem;
- (9) površine na zemlji ispod izlaza koje su namijenjene za izvanrednu evakuaciju i prostori za napuhavanje tobogana moraju biti čisti;
- (10) moraju se osigurati preduslovi za sigurnu i brzu evakuaciju.

Dodatak 1 OPS 1.311

Minimalan broj kabinskog osoblja potrebnog na avionu za vrijeme operacija s putnicima na zemlji

Kada operira prema OPS 1.311 operator mora uspostaviti operativne procedure da osigura:

- (1) električnu energiju raspoloživu na avionu
- (2) da su voditelju kabinske posade dostupna sredstva za pokretanja evakuacije ili da je najmanje jedan član letačke posade u avionu
- (3) da su pozicije kabinskog osoblja i odgovarajuće dužnosti specificirane u Operativnom priručniku;
- (4) da kabinsko osoblje ostane svjesno pozicije servisnih i vozila za ukrcaj koja se nalaze u blizini izlaza.

Pododjeljak E

OPERACIJE U SVIM VREMENSKIM USLOVIMA

OPS 1.430

**Operativni minimum aerodroma – općenito
(vidi dodatak 1 (stari) i dodatak 1 (novi) OPS 1.430)**

(a)(1) Za svaki aerodrom koji operator planira koristiti, mora utvrditi operativni minimum aerodroma koji nije niži od vrijednosti navedenih u dodatku 1 (stari) ili dodatku 1 (novi). Metode određivanja takvog minimuma moraju biti prihvatljive nadležnom tijelu. Takav minimum ne smije biti niži za takav aerodrom od onoga koji je već utvrdila država u kojoj se aerodrom nalazi, osim kad to država posebno odobri. Upotreba HUD, HUDLS ili EVS može dopustiti operacije sa manjom vidljivošću od one koja odgovara operativnom minimumu aerodroma. Država koja objavljuje operativni minimum aerodroma može također objaviti propise za umanjene minimume vidljivosti vezane uz korištenje HUD ili EVS.

(a)(2) Bez obzira na gornji (a)(1) stav, izračunavanje minimuma tijekom leta za alternativni aerodrom koji nije planiran i/ili za prilaze koristeći EVS će biti provedeno u skladu sa metodom prihvatljivom nadležnom tijelu.

(b) Pri određivanju operativnog minimuma aerodroma, koji se odnosi na određenu operaciju, operator mora uzeti u obzir:

- (1) tip, performanse i karakteristike upravljanja aviona;
- (2) sastav letačke posade, njihovu stručnost i iskustvo;
- (3) dimenzije i karakteristike staze koja bi se mogla koristiti;
- (4) prikladnost i radne karakteristike vizualnih ili ne vizualnih zemaljskih sredstava za navođenje; (vidi dodatak 1 (novi) u OPS 1.430 tablica 6a);
- (5) opremu na avionu, a u svrhu navigacije i/ili kontrole putanje leta aviona, kako je to prikladno, tijekom polijetanja, prilaza, ravnjanja (flare), slijetanja, protrčavanja (roll-out) i prekinutog prilaza.
- (6) prepreke u prilazu, prekinutom prilazu i započetom penjanju koji su potrebni za izvršavanje nepredviđenih postupaka i pribavljanje potrebnog nadvisivanja prepreka;
- (7) najmanju dopuštenu nadmorsku /relativnu visinu leta iznad prepreka za postupke instrumentalnog prilaza;
- (8) načine određivanja i dobivanja meteoroloških izvješća; i
- (9) tehnika pilotiranja koja će se koristiti u završnom prilazu.

(c) Kategorije aviona koje se spominju u ovom Pododjeljku trebaju biti određene prema metodama iz dodatka 2 OPS 1.430 (c).

(d)(1) Sve prilaze treba odletjeti kao stabilizirane prilaze (SAP) ukoliko drugačije nije odobrilo nadležno tijelo za određeni prilaz na određenu stazu.

(d)(2) Sve neprecizne prilaze treba odletjeti korištenjem tehnike završnog prilazanja kontinuiranim snižavanjem (CDFA) ukoliko drugačije nije odobrilo nadležno tijelo za određeni prilaz na određenu stazu. Kada se računa minimum u skladu sa dodatkom 1 (novi), operator treba osigurati da je primijenjeni minimum RVR uvećan za 200 metara (m) za avione Kategorije A/B i za 400 metara za avione Kategorije C/D za prilaze koji se ne lete korištenjem CDFA tehnike, osiguravajući to da završne RVR/CMV vrijednosti ne prelaze 5000 m.

(d)(3) Bez obzira na zahtjeve u (d)(2) iznad, nadležno tijelo može izuzeti zračnog prevoznika od zahtjeva za povećanjem RVR kada ne primjenjuje CDFA tehniku.

(d)(4) Izuzetak koji je opisan u stavu (d)(3) mora biti ograničen na lokacije gdje postoji jasan javni interes da zadrže trenutne operacije. Izuzeci moraju biti bazirani na iskustvu zračnog prevoznika, trening programu i kvalifikacijama letačkog osoblja. Izuzeci moraju biti revidirani u određenim intervalima i moraju biti ukinuti čim se sredstva poboljšaju u mjeri da je moguća primjena CDFA tehnike.

(e)(1) Operator mora osigurati da se ili dodatak 1 (stari) ili dodatak 1 (novi) primjenjuju prema OPS 1.430. Naravno, operator mora osigurati da se dodatak 1 (novi) prema OPS 1.430 primjenjuje ne kasnije od tri godine nakon datuma objave.

(e)(2) Bez obzira na zahtjeve u (e)(1) iznad, nadležno tijelo može izuzeti zračnog prevoznika od zahtjeva za povećanjem RVR iznad 1500m (avioni Kategorije A/B) ili iznad 2400m (avioni Kategorije C/D), kada odobrava operaciju na određenu stazu gdje nije praktično letjeti prilaz koristeći CDFA tehniku ili gdje kriterij u stavu (c) dodatka 1 (novi) prema OPS 1.430 ne može biti zadovoljen.

(e)(3) Izuzetak koji je opisan u stavu (e)(2) mora biti ograničen na lokacije gdje postoji jasan javni interes da zadrže trenutne operacije. Izuzeci moraju biti bazirani na iskustvu zračnog prevoznika, trening programu i kvalifikacijama letačkog osoblja. Izuzeci moraju biti revidirani u određenim intervalima i moraju se ukinuti čim se poboljša oprema tako da dopusti primjenu CDFA tehnike.

OPS 1.435

Pojmovi

Pojmovi koji se koriste u ovom pododjeljku imaju sljedeća značenja:

- (1) Prilaz u vizualnom krugu (Circling) – vizualni dio instrumentalnog prilaza da bi se avion doveo u poziciju za slijetanje na sletnu stazu koja nije prikladno smještena za prilaz iz pravca.

- (2) postupci pri smanjenoj vidljivosti (Low Visibility Procedures – LVP) – postupci koji se primjenjuju na aerodromu radi sigurnog izvođenja operacija tijekom odvijanja prilaza nižih od standardne Kategorije I, različitih od standardne Kategorije II, Kategorije II i III (Category II and III) i polijetanja u uslovima smanjene vidljivosti.
- (3) polijetanje pri smanjenoj vidljivosti (Low visibility Take-Off– LVTO) – polijetanje kada je vidljiva dužina staze (Runway Visual Range – RVR) manja od 400 m.
- (4) sustav za upravljanje avionom (Flight control system) – sustav koji uključuje sustav za automatsko slijetanje i/ili miješani sustav za slijetanje.
- (5) u slučaju kvara pasivnog sustava za upravljanje avionom (Fail-Passive flight control system) – sustav upravljanja avionom je "fail-passive" ako u slučaju otkaza nema većih promjena u trimanju ili skretanja sa putanje ili promjene položaja, ali se slijetanje ne odvija automatski. Za pasivni automatski sustav pilot preuzima upravljanje avionom poslije otkaza sustava.
- (6) U slučaju kvara operativnog sustava za upravljanje avionom (Fail-Operational Flight control system) – sustav upravljanja avionom je "fail-operational" ako u slučaju otkaza ispod visine upozorenja, prilaza, ravnjanja i slijetanja može završiti automatski. U slučaju otkaza, automatski sustav za slijetanje će raditi kao "fail-passive" sustav;
- (7) U slučaju kvara operativan mješoviti sustav za slijetanje (Fail-operational hybrid landing system) – sustav koji se sastoji od primarnog "fail-passive" automatskog sustava za slijetanje i sekundarnoga neovisnog sustava za vođenje aviona, koji omogućuje da poslije otkaza primarnog sustava pilot sleti avionom ručno.
- (8) Vizualni prilaz (visual approach) – prilaz u kojem dio ili cijeli postupak instrumentalnog prilaza nije završen te se let nastavlja po vizualnim oznakama na terenu.
- (9) Završno prilaznje kontinuiranim snižavanjem (CDFA). Specifična tehnika za letenje u segmentu završnog prilaza pri proceduri nepreciznog instrumentalnog prilaza sa stalnim snižavanjem, bez horizontalnog leta, sa visine ili iznad visine fiksa završnog prilaza do tačke otprilike 15m (50ft) iznad praga staze na koju se slijeće ili tačke gdje treba početi manevar poravnavanja za tip zrakoplova na koji leti.
- (10) Stabilizirani prilaz (SAP). Prilaz koji se leti na kontrolirani i prikladan način u smislu konfiguracije, energije i kontrole putanje prilaza od prije određene tačke ili visine dolje do tačke 50 stopa iznad praga ili tačke gdje je započinje manevar poravnavanja ako je viša.
- (11) Head-Up displej (HUD). Displej sustav koji prezentira informacije leta na prednje eksterno vidno polje pilota i koji značajno ne umanjuje eksterni pogled.
- (12) Head-up sustav vođenja za slijetanje (HUDLS). Cijeli sustav u zrakoplovu koji pruža head-up vođenje pilotu za vrijeme prilaza i slijetanja i/ili prekinutog prilaza. On uključuje sve senzore, računala, dovode snage, indikatore i kontrole. HUDLS se obično koristi za vođenje primarnog prilaza do visine odluke od 50 ft.
- (13) Hibrid head-up sustav vođenja za slijetanje (Hibrid HUDLS). Sustav koji se sastoji od primarnog automatskog sustava slijetanja koji je kod otkaza pasivan i sekundarnog samostalnog HUD/HUDLS koji omogućava pilotu da završi slijetanje ručno nakon otkaza primarnog sustava.
- Napomena: Obično, sekundarni samostalni HUD/HUDLS omogućava vođenje koje je normalno u obliku informacije upravljanja, ali alternativno može davati informaciju situacije (ili devijacije).
- (14) Sustav poboljšanog vida (EVS). Elektronički način projiciranja prikaza vanjskog prizora u realnom vremenu kroz korištenje senzora prikaza.
- (15) Konvertirana meteorološka vidljivost (CMV). Vrijednost (ekvivalentna RVR) koja je dobivena iz priopćene meteorološke vidljivosti, a koja je konvergirana u skladu sa zahtjevima u ovom pododjeljku.
- (16) Operacija ispod standardne Kategorije I. Instrumentalni prilaz Kategorije I i operacija slijetanja korištenjem DH Kategorije I, sa RVR manjim od onog koji je normalno pridružen apliciranim DH.
- (17) Operacije koje nisu standardna Kategorija II. Instrumentalni prilaz Kategorije II i operacija slijetanja na stazu gdje neki ili svi elementi sustava osvjetljenja prema ICAO aneksu 14 preciznog prilaza Kategorije II nisu dostupni.
- (18) GNSS sustav slijetanja (GLS). Operacija prilaza korištenjem proširene GNSS informacije da se omogući vođenje zrakoplova bazirano na njegovoj lateralnoj i vertikalnoj GNSS poziciji. (On koristi geometrijsku visinsku referencu za svoju kosinu završnog prilaza.)

OPS 1.440

Operacije u uslovima smanjene vidljivosti – opća pravila operiranja (vidi dodatak 1 OPS 1.440)

- (a) Operator ne smije izvoditi operacije Kategorije II, koje nisu standardna kategorija II ili III osim:
- (1) kad avion ima odobrenje za operacije s visinom odluke ispod 200 ft, ili bez visine odluke, i kad je opremljen u skladu s CS-AWO ili ekvivalentno prihvatljivo od nadležnog tijela;
 - (2) kad je uspostavljen i održavan prikladan sustav za snimanje prilaza i/ili uspjelog ili neuspjelog automatskog slijetanja kako bi se provjeravala ukupna sigurnost operacije;
 - (3) kad je operacije odobrilo nadležno tijelo;
 - (4) kad posadu aviona čine najmanje dva pilota;
 - (5) kad se visina odluke određuje s pomoću radio-visinomjera.
- (b) Operator ne smije izvoditi polijetanja u uslovima smanjene vidljivosti kad je RVR manji od 150 m (za avione Kategorije A, B i C) ili RVR 200 m (za avione Kategorije D) osim ako to ne odobri nadležno tijelo.
- (c) Operator ne smije izvoditi operacije niže od standarda Kategorije I osim ako to ne odobri nadležno tijelo.

OPS 1.445

Operacije u uslovima smanjene vidljivosti – uslovi aerodroma

- (a) Operator ne smije koristiti aerodrome za operacije Kategorije II ili III osim u slučaju kad aerodrom ima odobrenje za takve operacije što ga je izdala država u kojoj se nalazi.
- (b) Operator mora provjeriti jesu li utvrđeni postupci za uslove smanjene vidljivosti (LVP), te da li su oni na snazi, na onim aerodromima na kojima će se obavljati operacije u uslovima smanjene vidljivosti.

OPS 1.450

Operacije u uslovima smanjene vidljivosti – osposobljavanje i osposobljenost (kvalifikacije) (vidi dodatak 1 OPS 1.450)

Operator mora jamčiti da, prije izvođenja polijetanja u uslovima smanjene vidljivosti, niže od standarda Kategorije I, koje nisu standardna kategorija II, operacije Kategorije II i III ili prilaze korištenjem EVS:

(1) svaki član posade aviona:

(i) bude osposobljen i da prođe provjere propisane u dodatku 1 uključujući i osposobljavanje na simulatoru leta u operacijama do granične vrijednosti RVR/CMV-a i visine odluke koja je u skladu s odobrenjem zračnog prevoznika; i

(ii) bude osposobljen u skladu s dodatkom 1;

(2) osposobljavanje i provjere u skladu su s detaljnim programom osposobljavanja koji je odobrilo nadležno tijelo i koji je uključen u Operativni priručnik. Osposobljavanje i dopuna osposobljavanja propisani su u pododjeljku N;

(3) osposobljenost letачke posade aviona bude specifična glede operacija i tipa aviona.

OPS 1.455

Operacije u uslovima smanjene vidljivosti – operativni postupci

(vidi dodatak 1 OPS 1.455)

(a) Operator mora utvrditi postupke i upute koji se koriste za polijetanje u uslovima smanjene vidljivosti, prilaze korištenjem EVS, niže od standarda Kategorije I, koje nisu standardna kategorija II, za operacije kategorija II i III. Postupci moraju biti uključeni u Operativni priručnik i sadržavati dužnosti posade aviona tijekom taksiranja, polijetanja, prilaza, poravnanja prije slijetanja (flare), protrčavanja (roll-out), slijetanja, prekinutog prilaza.

(b) Zapovjednik vazduhoplova mora se uvjeriti u to:

(1) da je stanje vizualnih i ne vizualnih sredstava dovoljno dobro prije polijetanja u uslovima smanjene vidljivosti, prilaze korištenjem EVS, niže od standarda Kategorije I, koje nisu standardna kategorija II ili prilaza Kategorije II ili III;

(2) da su na snazi odgovarajuće LVP prema informacijama dobivenim od kontrole leta, prije polijetanja u uslovima smanjene vidljivosti, niže od standarda Kategorije I, koje nisu standardna kategorija II ili prilaza Kategorije II ili III;

(3) da je posada aviona pravilno osposobljena prije nego što započne s polijetanjem u uslovima smanjene vidljivosti s RVR manjim od 150 m (za avione kategorija A, B i C) ili 200 m (za avione Kategorije D), prilaze korištenjem EVS, niže od standarda Kategorije I, koje nisu standardna kategorija II ili prilaz Kategorije II ili III.

OPS 1.460

Operacije u uslovima smanjene vidljivosti – minimalna potrebna oprema

(a) Operator mora uvrstiti u Operativni priručnik popis minimalne opreme koja mora biti ispravna prilikom započinjanja polijetanja u uslovima smanjene vidljivosti, niže od standarda Kategorije I, koje nisu standardna kategorija II, prilaze korištenjem EVS ili prilaza Kategorije II ili III, a u skladu s AFM ili drugim odobrenim dokumentom.

(b) Zapovjednik se mora uvjeriti u to da je stanje aviona i odgovarajućih avionskih sustava u letu primjereno određenoj operaciji koja će se izvoditi.

OPS 1.465

VFR operativni minimum

(vidi dodatak 1 OPS 1.465)

Operator mora jamčiti da se:

(1) VFR letovi izvode u skladu s Pravilima vizualnog letenja (VFR) i u skladu s tablicom u dodatku 1 OPS 1.465;

(2) specijalni VFR letovi neće započeti kad je vidljivost manja od 3 km i da se neće nikako izvoditi kad je vidljivost manja od 1,5 km.

Dodatak 1 (stari) OPS 1.430

Aerodromski operativni minimum

(a) Minimum za polijetanje

(1) Općenito

(i) minimumi za polijetanje koje odredi operator moraju biti izraženi kao vidljivost ili ograničenje RVR-a, uzimajući u obzir važne činioce za svaki aerodrom na koji se planira slijetati i karakteristike aviona. Ondje gdje se pojavljuje specifična potreba da se vide i zaobiđu prepreke na odletu i/ili za prisilno slijetanje, dodatni uslovi (npr. podnica) moraju se definirati;

(ii) zapovjednik ne smije započeti s polijetanjem ako vremenski uslovi na aerodromu polijetanja nisu jednaki minimumu za slijetanje ili bolji od minimuma za slijetanje za taj aerodrom, osim u slučaju kad postoji prikladan alternativni aerodrom;

(iii) kada je objavljena meteorološka vidljivost ispod one koja je potrebna za polijetanje i kada RVR nije objavljen, polijetanje se može započeti samo ako zapovjednik vazduhoplova može odrediti da su RVR/vidljivost uzduž staze za polijetanje jednaki propisanom minimumu ili bolji.

(iv) kada nema raspoloživih podataka o vidljivosti i RVR-u, polijetanje se može započeti samo ako zapovjednik može odrediti da su RVR/vidljivost duž staze za polijetanje jednaki zahtijevanom minimumu ili bolji.

(2) Vizualne oznake. Minimum za polijetanje mora se odrediti kako bi se osigurala dovoljna vidljivost za vođenje i kontroliranje aviona u slučaju prekinutog polijetanja u nepovoljnim uslovima ili u nekim slučajevima nastava s polijetanjem nakon otkaza kritične pogonske jedinice (critical power unit);

(3) Potrebna RVR/vidljivost

(i) za više motorne avione, čije su performanse takve da u slučaju otkaza kritične pogonske jedinice u bilo kojoj tački polijetanja, avion može stati ili nastaviti s polijetanjem do visine od 1.500 ft iznad aerodroma, dok izbjegava

prepreke po određenim traženim kriterijima, minimum za polijetanje što ga je utvrdio operator mora biti izražen kao vrijednost RVR/vidljivost, ne manja od onih u tablici 1 osim u iznimkama iz tačke (4).

Tablica 1.: RVR/VIDLJIVOST ZA POLIJETANJE

RVR/vidljivost za polijetanje	
Oprema	RVR/vidljivost (Napomena 3)
Ništa (samo dan)	500 m
Svjetla ruba staze i/ili oznake središnje crte staze	250/300 m (Napomena 1&2)
Svjetla ruba i središnje crte staze	200/250 m (Napomena 1)
Svjetla ruba i središnje crte staze te višestruke informacije o RVR-u	150/200 m (Napomena 1&4)

Napomena 1: Veće vrijednosti vrijede za avione Kategorije D.

Napomena 2: Za operacije noću potrebna su najmanje svjetla za rub i kraj staze.

Napomena 3: Objavljene vrijednosti RVR/vidljivosti koje se odnose na početni dio polijetanja mogu se zamijeniti procjenom pilota.

Napomena 4: Potrebne vrijednosti RVR-a moraju biti postignute za sve RVR tačke mjerenja s izuzetkom iz Napomene 3.

(ii) za više motorne avione čije su performanse takve da ne može zadovoljiti uslove performansi iz tačke (a)(3)(i) gore, u slučaju otkaza kritične pogonske jedinice, može se pojaviti potreba da odmah ponovno slete i da uoče i izbjegnju prepreke u području polijetanja. Takvi avioni mogu letjeti prema sljedećim minimumima za polijetanje ako mogu udovoljiti zahtjevima propisanim za izbjegavanje prepreka, pretpostavljajući da je došlo do otkaza motora na specificiranoj visini. Minimum za polijetanje koji je utvrdio operator mora se temeljiti na visini prema kojoj se može napraviti čista putanja leta u polijetanju (net take-off flight path)s jednim neispravnim motorom. Minimalan RVR koji se može koristiti ne smije biti manji od vrijednosti u tablici 1 ili tablici 2.

Tablica 2.: PRETPOSTAVLJENA VISINA OTKAZA MOTORA IZNAD STAZE U ODNOSU NA RVR/VIDLJIVOST

RVR/vidljivost za polijetanje-putanja leta	
Pretpostavljena visina otkaza motora iznad staze za polijetanje	RVR/ vidljivost (Napomena 2)
< 50 ft	200 m
51 – 100 ft	300 m
101 – 150 ft	400 m
151 – 200 ft	500 m
201 – 300 ft	1000 m
> 300 ft	1500 m (Napomena 1)

Napomena 1: 1500 m je također prihvatljivo ako se ne može odrediti pozitivna putanja leta aviona.

Napomena 2: Objavljene vrijednosti koje prikazuju RVR/vidljivost za prvi dio polijetanja mogu se zamijeniti procjenom pilota

(iii) kad vrijednost RVR-a ili meteorološka vidljivost nije dostupna, zapovjednik vazduhoplova neće započeti s polijetanjem, osim onda kad može odrediti da stvarni uslovi zadovoljavaju minimum za polijetanje;

(4) Iznimke od gornje tačke (a)(3)(i):

(i) ovisno o odobrenju nadležnog tijela i ako su zadovoljeni uslovi iz tačkaka (A) do (E), operator može smanjiti minimalni RVR za polijetanje na 125 m (za Kategorije aviona A, B i C) ili 150 m RVR (za kategoriju aviona D):

(A) kada se koriste postupci za uslove smanjene vidljivosti;

(B) kada su u uporabi svjetla središnje crte visokog intenziteta na razmaku od 15 m ili manje i svjetla ruba staze jakog intenziteta na razmaku 60 m ili manje;

(C) kada je posada aviona uspješno završila osposobljavanje na simulatoru leta koji je odobren za taj postupak.

(D) kada je segment od 90 m vidljivosti iz pilotske kabine aviona na pragu staze za polijetanje.

(E) kada su potrebne vrijednosti RVR-a na svim tačkama za mjerenje;

(ii) ovisno o odobrenju nadležnog tijela, operator aviona koji koristi odobreni sustav za horizontalno vođenje aviona za vrijeme polijetanja može smanjiti minimum RVR za polijetanje na manje od 125 m (za avione kategorija A, B i C) ili 150 m (za avione Kategorije D) ali ne manje od 75 m ako je zaštita staze i objekata primjerena operaciji slijetanja Kategorije III.

(b) Neprecizni prilaz

(1) Minimum sustava

(i) operator mora jamčiti da minimum sustava za postupke nepreciznog prilaza, koji se temelje na korištenju ILS-a bez vođenja po visini (samo LLZ), VOR, NDB, SRA i VDF nisu niže od MDH iz tablice 3.

Tablica 3.: MINIMUM SUSTAVA ZA SREDSTVA NEPRECIZNOG PRILAZA

Minimum sustava

Sredstvo	Najniža MDH
ILS (bez vođenja po visini – LLZ)	250 ft
SRA (prestaje na ½ NM)	250 ft
SRA (prestaje na 1 NM)	300 ft
SRA (prestaje na 2 NM)	350 ft
VOR	300 ft
VOR / DME	250 ft
NDB	300 ft
VDF (QDM & QGH)	300 ft

(2) minimalna apsolutna visina snižavanja – operator mora jamčiti da minimalna visina snižavanja za neprecizni prilaz nije niža od:

(i) OCH/OCL za kategoriju aviona;

(ii) minimuma sustava

(3) vizualne oznake – pilot ne smije nastaviti s prilazom ispod MDA/MDH osim u slučaju kad je najmanje jedna od sljedećih vizualnih oznaka za stazu na koju namjerava sletjeti jasno vidljiva i koju pilot može prepoznati:

(i) elementi sustava prilaznih svjetala;

(ii) prag piste;

(iii) oznake praga piste;

(iv) svjetla praga piste;

(v) svjetlosne oznake praga piste;

(vi) vizualni indikator za vođenje aviona po visini;

(vii) zona dodira ili oznake zone dodira;

(viii) svjetla zone dodira;

(ix) svjetla ruba staze;

(x) ostale vizualne oznake koje prihvati nadležno tijelo;

(4) Zahtijevani RVR – minimumi koje mora koristiti operator za neprecizne prilaze su:

Tablica 4.a: RVR ZA NEPRECIZNI PRILAZ – SVA SREDSTVA (POTPUNA OPREMA)

Minimum nepreciznog prilaza – sva sredstva (Napomene (1), (5), (6) i (7))				
MDH	RVR/kategorija aviona			
	A	B	C	D
250-299 ft	800 m	800 m	800 m	1200 m
300-449 ft	900 m	1000 m	1000 m	1400 m
450-649 ft	1000 m	1200 m	1200 m	1600 m
650 ft i više	1200 m	1400 m	1400 m	1800 m

Tablica 4.b: RVR ZA NEPRECIZNI PRILAZ – SREDNJA OPREMLJENOST SREDSTVIMA (SREDNJA OPREMA)

Minimum nepreciznog prilaza – srednja oprema (Napomene (2), (5), (6) i (7))				
MDH	RVR/kategorija aviona			
	A	B	C	D
250-299 ft	1000 m	1100 m	1200 m	1400 m
300-449 ft	1200 m	1300 m	1400 m	1600 m
450-649 ft	1400 m	1500 m	1600 m	1800 m
650 ft i više	1500 m	1500 m	1800 m	2000 m

Tablica 4.c: RVR ZA NEPRECIZNI PRILAZ – OSNOVNA SREDSTVA (OPREMA)

Minimum nepreciznog prilaza – osnovna sredstva (Napomene (3), (5), (6) i (7))	
MDH	RVR/kategorija aviona

	A	B	C	D
250-299 ft	1200 m	1300 m	1400 m	1600 m
300-449 ft	1300 m	1400 m	1600 m	1800 m
450-649 ft	1500 m	1500 m	1800 m	2000 m
650 ft i gore	1500 m	1500 m	2000 m	2000 m

Tablica 4.d: RVR ZA NEPRECIZNI PRILAZ – BEZ PRILAZNIH SVJETLOSNIH SREDSTAVA (OPREME)

Minimum nepreciznog prilaza – bez prilaznih svjetlosnih sredstava (Napomene (1), (5), (6) i (7))				
MDH	RVR/kategorija aviona			
	A	B	C	D
250-299 ft	1500 m	1500 m	1600 m	1800 m
300-449 ft	1500 m	1500 m	1800 m	2000 m
450-649 ft	1500 m	1500 m	2000 m	2000 m
650 ft i gore	1500 m	1500 m	2000 m	2000 m

Napomena 1: Potpuno opremljena staza s oznakama na duljini 720 m ili više ima prilazna svjetla HI/MI, svjetla ruba staze, svjetla početka i kraja staze. Svjetla moraju biti upaljena.

Napomena 2: Srednje opremljena staza s oznakama je ona koja ima u duljini 420-719 m HI/MI prilazna svjetla, svjetla ruba staze, svjetla početka i završetka staze. Svjetla moraju biti upaljena.

Napomena 3: Osnovna opremljenost znači oznake staze, <420 m HI/MI prilaznih svjetala, bilo koja dužina LI prilaznih svjetala, svjetla ruba staze, svjetla početka i završetka staze. Svjetla moraju biti upaljena.

Napomena 4: Bez prilazne svjetlosne opreme; ima oznake staze, svjetla ruba staze, svjetla početka staze, svjetla završetka staze, ili je bez svjetala.

Napomena 5: Tablice se odnose samo na konvencionalne prilaze s normalnim stupnjem snižavanja ne većim od 4 stupnja. Veći stupnjevi snižavanja će obično zahtijevati da se na MDH vidi i sustav za vizualno navođenje po visini (npr. PAPI).

Napomena 6: Navedene brojke su objavljene vrijednosti RVR-a ili vidljivosti pretvorene u RVR prema stavu (h) dole.

Napomena 7: MDH navedena u tablicama 4a, 4b, 4c i 4d odnosi se na osnovne proračune minimalne visine snižavanja MDH. Kad se odabere prikladan RVR, nema potrebe zaokruživati vrijednosti na najbližih 10 stopa, koje se mogu učiniti iz operativnih razloga (npr. pretvorba MDA).

(5) operacije noću – za operacije po noći moraju biti uključena najmanje svjetla ruba staze, svjetla početka i kraja staze.

(c) Precizni prilaz – operacije Kategorije I

(1) Općenito. Operacije Kategorije I instrumentalnoga preciznog prilaza i slijetanja izvode se koristeći se ILS, MLS ili PAR s visinom odluke ne nižom od 200 ft i s RVR ne manjim od 550 m.

(2) Visina odluke. Operator mora jamčiti da visina odluke koja će se koristiti za precizni prilaz Kategorije I nije niža od:

(i) minimalne visine odluke određene u Priručniku za letenje avionom, ako je navedena;

(ii) minimalne visine do koje se može koristiti sredstvo za precizan prilaz bez vizualnih oznaka.

(iii) OCH/OCL za kategoriju aviona;

(iv) 200 ft;

(3) Vizualne oznake. Pilot ne smije nastaviti prilaz ispod visine odluke za kategoriju I, koja je određena u skladu s tačkom (c)(2), osim ako nije najmanje jedna od sljedećih vizualnih oznaka za stazu na koju se namjerava sletjeti jasno vidljiva i prepoznatljiva pilotu:

(i) dijelovi sustava prilaznih svjetala;

(ii) prag staze;

(iii) oznake praga staze;

(iv) svijetla praga staze;

(v) identifikacijska svijetla praga staze;

(vi) vizualni indikator za navođenje po visini;

(vii) zona dodira ili oznake zone dodira aviona;

(viii) svjetla zone dodira aviona;

(ix) svjetla ruba staze;

(4) Zahtijevani RVR. Minimum koji operator može koristiti za operacije Kategorije I su:

Tablica 5. RVR ZA PRILAZ KATEGORIJE I SA SREDSTVIMA I DH

Minimum za kategoriju I		
Visina odluke	RVR/sredstva (Napomena 5)	

(Napomena 7)	Potpuna (Napomene 1 i 6)	Srednja (Napomene 2 i 6)	Osnovna (Napomena 3 i 6)	Bez (Napomene 4 i 6)
200 ft	550 m	700 m	800 m	1000 m
201-250 ft	600 m	700 m	800 m	1000 m
251-300 ft	650 m	800 m	900 m	1200 m
301 ft i više	800 m	900 m	1000 m	1200 m

Napomena 1: Potpuno opremljena staza s oznakama znači 720 m ili više prilaznih svjetala HI/MI, svjetla ruba staze, svjetla početka i kraja staze. Svjetla moraju biti upaljena.

Napomena 2: Srednje opremljena staza s oznakama sastoji se od oznaka staze, 420-719 m HI/MI prilaznih svjetala, svjetla ruba staze, svjetla početka i završetka staze. Svjetla moraju biti upaljena.

Napomena 3: Osnovno opremljena staza s oznakama sadržava oznake staze, <420 m HI/MI prilaznih svjetala, bilo koja dužina LI prilaznih svjetala, svjetla ruba staze, svjetla početka i završetka staze. Svjetla moraju biti uključena.

Napomena 4: Bez prilaznih svjetala sadržava oznake staze, svjetla ruba staze, svjetla početka staze, svjetla završetka staze ili je bez svjetala.

Napomena 5: Navedene brojke su vrijednosti objavljenog RVR-a ili vidljivosti pretvorene u RVR prema stavu (h).

Napomena 6: Tablica vrijedi za uobičajene prilaze sa stupnjem snižavanja do 4. stupnja i uključujući 4. stepen.

Napomena 7: DH u tablici 5. odnosi se na početni izračun DH. Kad se izabere RVR, nema potrebe da se zaokružuje na najbližih 10 stopa, što se može koristiti u operativne svrhe (npr. preračunavanja DA).

(5) Operacije s jednim pilotom – za operacije s jednim pilotom, operator mora izračunati minimalni RVR za sve prilaze koji su u skladu s OPS 1.430 i ovim dodatkom. RVR manji od 800 m nije dopušten osim kad se koristi prikladan autopilot koji je uključen s ILS ili MLS, u kojem slučaju vrijede normalni minimumi. Visina odluke koja se koristi ne smije biti manja od 1.25 pomnoženo s minimalnom visinom koju autopilot može koristiti;

(6) Operacije noću. Za operacije po noći trebaju biti upaljena najmanje svjetla ruba, kraja i praga staze.

(d) Precizni prilaz – operacije Kategorije II

(1) Općenito. Operacija Kategorije II je precizni instrumentalni prilaz i slijetanje koji koriste ILS ili MLS:

(i) s visinom odluke manjom od 200 ft ali ne manjom od 100 ft;

(ii) s RVR ne manjim od 300 m;

(2) visina odluke – operator mora jamčiti da visina odluke za operacije Kategorije II ne bude niža:

(i) od minimalne visine odluke specificirane u AFM, ako je propisana;

(ii) od minimalne visine do koje se može koristiti sredstvo za precizni prilaz bez potrebnih vizualnih oznaka;

(iii) od OCH/OCL za kategoriju aviona;

(iv) od visine odluke do koje je posada aviona ovlaštena letjeti;

(v) od 100 ft.

(3) vizualne oznake – pilot ne smije nastaviti prilaz ispod visine odluke Kategorije II koja je određena u skladu s tačkom (d)(2), osim ako vizualne oznake sadrže najmanje tri svjetla u nizu koja čine središnje crte prilaznih svjetala, svjetla zone dodira, svjetla središnje crte staze, ili svjetla ruba staze, ili je uočena zadovoljavajuća kombinacija ovih svjetala koja se stalno uočavaju. Ova vizualna oznaka mora uključivati poprečne elemente zemaljske raspodjele svjetala, npr. poprečnu prečku prilaznih svjetala ili svjetla praga staze za slijetanje ili barettu svjetla zone dodira;

(4) zahtijevani RVR – najniži minimum koji operator smije koristiti u operacijama Kategorije II:

Tablica 6. RVR ZA KATEGORIJU II, PRILAZ S DH

Minimum Kategorije II		
Uključivanje automatskog sustava za slijetanje (Auto-coupled) ispod DH (Napomena 1)		
Visina odluke	RVR/ Kategorije A, B, i C aviona	RVR/ Kategorije D aviona
100 ft–120ft	300 m	300 m (Napomena 2)/ 350 m
121 ft–140ft	400 m	400 m
141 ft i gore	450 m	450 m

Napomena 1: Uključivanje automatskog pilota za slijetanje ispod visine odluke (DH) u ovoj tablici znači trajno korištenje automatskog sustava za upravljanje avionom do visine koja nije viša od 80% od visine odluke (DH), koja se primjenjuje. Plovidbeni propisi mogu, preko minimalne visina uključivanja automatskog sustava upravljanja avionom, utjecati na visinu odluke (DH) koja će se primijeniti.

Napomena 2: 2 300 m može se koristiti za avione Kategorije D koji izvode automatsko slijetanje.

(e) Precizni prilaz – operacije Kategorije III

(1) Općenito. Operacije Kategorije III su podijeljene na sljedeći način:

(i) Operacije Kategorije III A. Instrumentalni precizni prilaz i slijetanje koristeći ILS ili MLS:

(A) s visine odluke niže od 100 ft;

(B) s RVR ne manjim od 200 m;

(ii) Operacije Kategorije III B. Precizni instrumentalni prilaz i slijetanje koristeći ILS ili MLS:

(A) s visine odluke niže od 50 ft ili bez visine odluke;

(B) s RVR manjim od 200 m, ali ne manjim od 75 m;

Napomena: Kada se DH i RVR ne odnose na istu kategoriju, RVR će odrediti prema kojoj kategoriji će se odvijati operacije.

(2) Visina odluke. Za operacije kod kojih se koristi visina odluke, operator mora jamčiti da visina odluke nije niža od:

(i) minimalne visine odluke određene u AFM, ako je propisana;

(ii) minimalne visine do koje se može koristiti sredstvo za precizni prilaz bez potrebne vizualne oznake;

(iii) visine odluke do koje je posada aviona ovlaštena operirati;

(3) Operacije bez visine odluke. Operacije bez visine odluke mogu se izvoditi samo:

(i) ako je operacija bez visine odluke odobrena u Priručniku za letenje avionom (AFM);

(ii) ako navigacijsko pomoćno sredstvo za prilaz i oprema aerodroma mogu podržati operacije bez visine odluke;

(iii) ako operator ima odobrenje za operacije Kategorije III bez visine odluke;

Napomena: Za stazu za kategoriju III mora se pretpostaviti da se mogu podržati operacije Kategorije III bez visine odluke osim ako to nije posebno ograničeno i objavljeno u AIP ili NOTAM-u.

(4) Vizualne oznake

(i) pri operaciji Kategorije III A, i pri operaciji Kategorije III s pasivnim sustavom, pilot ne smije nastaviti prilaz ispod visine odluke koja je određena u skladu s tačkom (e)(2) osim u slučaju kad je vizualna oznaka koja obuhvaća najmanje tri svjetla u nizu koja su dio središnje crte prilaznih sredstava, svjetla zone dodira, ili svjetla središnje crte staze, ili svjetla ruba staze, ili kad je postavljena kombinacija i kada se ona održava;

(ii) u operacijama Kategorije III B s pasivnim sustavom uz upotrebu visine odluke pilot ne smije nastaviti prilaz ispod visine odluke, određene u skladu sa gornjom tačkom (e)(2), osim kad se vizualne oznake koje sadrže najmanje jedno svjetlo središnje crte kontinuirano mogu vidjeti;

(iii) Za operacije Kategorije III bez visine odluke nema zahtjeva za vizualnim kontaktom sa stazom za slijetanje prije dodira.

(5) Potreban RVR – najniži minimum koji operator smije koristiti za operacije Kategorije III su:

Tablica 7. RVR ZA PRILAZE KATEGORIJE III SA SUSTAVOM ZA UPRAVLJANJE AVIONOM I DH

Minimumi za kategoriju III			
Kategorija prilaza	Visina odluke (ft) Napomena 2	Sustav za upravljanje avionom	RVR (m)
IIIA	Manje od 100 ft	Ne zahtijeva se	200 m
IIIB	Manje od 100 ft	Pasivni sustav	150 m (Napomena 1)
IIIB	Manje od 50 ft	Pasivni sustav	125 m
IIIB	Manje od 50 ft ili nema DH	Operativni sustav	75 m

Napomena 1: Za avione odobrene u skladu s CS-AWO 321(b)(3) ili ekvivalentno.

Napomena 2: Suvišnost sustava upravljanja određena je u skladu s CS-AWO prema minimalnoj dozvoljenoj visini odluke.

(f) Prilaz u vizualnom krugu:

(1) najniži minimum koji operator koristi za prilaz u vizualnom krugu:

Tablica 8. VIDLJIVOST I MDH ZA PRILAZ U VIZUALNOM KRUGU PREMA KATEGORIJI AVIONA

	Kategorija aviona			
	A	B	C	D
MDH	400 ft	500 ft	600 ft	700 ft
Minimalna meteorološka vidljivost	1.500 m	1.600 m	2.400 m	3.600 m

(2) prilaz u vizualnom krugu s opisanom putanjom leta je odobren postupak u skladu s ovim članom

(g) Vizualni prilaz – operator ne smije koristiti RVR manji od 800 m za vizualni prilaz;

(h) Preračunavanje objavljene meteorološke vidljivosti u RVR

(1) operator treba osigurati da se preračunata meteorološka vidljivost u RVR ne koristi za preračunavanje minimuma za polijetanje, minimuma kategorija II i III ili kad je objavljen RVR;

Napomena: Ukoliko je RVR iznad najveće vrijednosti prema procjeni operatera aerodroma ("RVR veći od 1500m"), ne smatra se kao javljeni RVR u tom smislu i može se upotrijebiti tablica konverzije.

(2) prilikom preračunavanja meteorološke vidljivosti u RVR u svim slučajevima osim onim u tački (h)(1), operator mora jamčiti da će se koristiti sljedeća tablica:

Tablica 9. PRERAČUNAVANJE VIDLJIVOSTI U RVR

Dijelovi sustava za osvjetljavanje u uporabi	RVR = objavljena meteorološka vidljivost X (puta)	
	dan	noć

HI prilazna svjetla i svjetla staze	1.5	2.0
Bilo koje drugo instalirano osvjetljenje osim prije navedenog	1.0	1.5
Bez osvjetljenja	1.0	Ne primjenjuje se

Dodatak 1 (novi) OPS 1.430

Aerodromski operativni minimum

(a) Minimum za polijetanje

(1) Općenito

(i) minimumi za polijetanje koje odredi operator moraju biti izraženi kao vidljivost ili ograničenje RVR-a, uzimajući u obzir važne činioce za svaki aerodrom na koji se planira slijetati i karakteristike aviona. Ondje gdje se pojavljuje specifična potreba da se vide i zaobiđu prepreke na odletu i/ili za prisilno slijetanje, dodatni uslovi (npr. podnica) moraju se definirati;

(ii) zapovjednik ne smije započeti s polijetanjem ako vremenski uslovi na aerodromu polijetanja nisu jednaki minimumu za slijetanje ili bolji od minimuma za slijetanje za taj aerodrom, osim u slučaju kad postoji prikladan alternativni aerodrom;

(iii) kada je objavljena meteorološka vidljivost ispod one koja je potrebna za polijetanje i kada RVR nije objavljen, polijetanje se može započeti samo ako zapovjednik vazduhoplova može odrediti da su RVR/vidljivost uzduž staze za polijetanje jednaki propisanom minimumu ili bolji.

(iv) kada nema raspoloživih podataka o vidljivosti i RVR-u, polijetanje se može započeti samo ako zapovjednik može odrediti da su RVR/vidljivost duž staze za polijetanje jednaki zahtijevanom minimumu ili bolji.

(2) Vizualne oznake – minimum za polijetanje mora se odrediti kako bi se osigurala dovoljna vidljivost za vođenje i kontroliranje aviona u slučaju prekinutog polijetanja u nepovoljnim uslovima ili u nekim slučajevima nastava s polijetanjem nakon otkaza kritične pogonske jedinice (critical power unit);

(3) potrebna RVR/vidljivost

(i) za više motorne avione, čije su performanse takve da u slučaju otkaza kritične pogonske jedinice u bilo kojoj tački polijetanja, avion može stati ili nastaviti s polijetanjem do visine od 1.500 ft iznad aerodroma, dok izbjegava prepreke po određenim traženim kriterijima, minimum za polijetanje što ga je utvrdio operator mora biti izražen kao vrijednost RVR/vidljivost, ne manja od onih u tablici 1 osim u iznimkama iz tačke (4).

Tablica 1. RVR/VIDLJIVOST ZA POLIJETANJE

RVR/vidljivost za polijetanje	
Oprema	RVR/vidljivost (Napomena 3)
Ništa (samo dan)	500 m
Svjetla ruba staze i/ili oznake središnje crte staze	250/300 m(Napomena 1&2)
Svjetla ruba i središnje crte staze	200/250 m(Napomena 1)
Svjetla ruba i središnje crte staze te višestruke informacije o RVR-u	150/200 m(Napomena 1&4)

Napomena 1: Veće vrijednosti vrijede za avione Kategorije D.

Napomena 2: Za operacije noću potrebna su najmanje svjetla za rub i kraj staze.

Napomena 3: Objavljene vrijednosti RVR/vidljivosti koje se odnose na početni dio polijetanja mogu se zamijeniti procjenom pilota.

Napomena 4: Potrebne vrijednosti RVR-a moraju biti postignute za sve RVR tačke mjerenja s izuzetkom iz Napomene 3.

(ii) za više motorne avione čije su performanse takve da ne može zadovoljiti uslove performansi iz tačke (a)(3)(i) gore, u slučaju otkaza kritične pogonske jedinice, može se pojaviti potreba da odmah ponovno slete i da uoče i izbjegnu prepreke u području polijetanja. Takvi avioni mogu letjeti prema sljedećim minimumima za polijetanje ako mogu udovoljiti zahtjevima propisanim za izbjegavanje prepreka, pretpostavljajući da je došlo do otkaza motora na specificiranoj visini. Minimum za polijetanje koji je utvrdio operator mora se temeljiti na visini prema kojoj se može napraviti čista putanja leta u polijetanju (net take-off flight path) s jednim neispravnim motorom. Minimalan RVR koji se može koristiti ne smije biti manji od vrijednosti u tablici 1 ili tablici 2.

Tablica 2. PRETPOSTAVLJENA VISINA OTKAZA MOTORA IZNAD STAZE U ODNOSU NA RVR/VIDLJIVOST

RVR/vidljivost za polijetanje-putanja leta	
Pretpostavljena visina otkaza motora iznad staze za polijetanje	RVR/ vidljivost (Napomena 2)
< 50 ft	200 m
51 – 100 ft	300 m
101 – 150 ft	400 m
151 – 200 ft	500 m
201 – 300 ft	1000 m

> 300 ft

1500 m (Napomena 1)

Napomena 1: 1500 m je također prihvatljivo ako se ne može odrediti pozitivna putanja leta aviona.

Napomena 2: Objavljene vrijednosti koje prikazuju RVR/vidljivost za prvi dio polijetanja mogu se zamijeniti procjenom pilota

(iii) kad vrijednost RVR-a ili meteorološka vidljivost nije dostupna, zapovjednik vazduhoplova neće započeti s polijetanjem, osim onda kad može odrediti da stvarni uslovi zadovoljavaju minimum za polijetanje;

(4) Iznimke od gornje tačke (a)(3)(i)

(i) ovisno o odobrenju nadležnog tijela i ako su zadovoljeni uslovi iz točaka (A) do (E), operator može smanjiti minimalni RVR za polijetanje na 125 m (za Kategorije aviona A, B i C) ili 150 m RVR (za kategoriju aviona D):

(A) kada se koriste postupci za uslove smanjene vidljivosti;

(B) kada su u uporabi svjetla središnje crte visokog intenziteta na razmaku od 15 m ili manje i svjetla ruba staze jakog intenziteta na razmaku 60 m ili manje;

(C) kada je posada aviona uspješno završila osposobljavanje na simulatoru leta koji je odobren za taj postupak.

(D) kada je segment od 90 m vidljivosti iz pilotske kabine aviona na pragu staze za polijetanje.

(E) kada su potrebne vrijednosti RVR-a na svim tačkama za mjerenje;

(ii) ovisno o odobrenju nadležnog tijela, operator aviona koji koristi ili:

(A) odobreni sustav za horizontalno vođenje ili;

(B) odobreni HUD/HUDLS za vrijeme polijetanja može smanjiti minimum RVR za polijetanje na manje od 125 m (za avione kategorija A, B i C) ili 150 m (za avione Kategorije D) ali ne manje od 75 m ako je zaštita staze i objekata primjerena operaciji slijetanja Kategorije III.

(b) Operacije Kategorije I, APV i nepreciznog prilaza.

(1) Operacije Kategorije I instrumentalnoga preciznog prilaza i slijetanja izvode se koristeći se ILS, MLS, GLS (GNSS/GBAS) ili PAR s visinom odluke ne nižom od 200 ft i s RVR ne manjom od 550m, osim ako je drugačije odobreno od nadležnih vlasti.

(2) Operacija nepreciznog prilaza (NPA) je instrumentalni prilaz korištenjem bilo kojeg uređaja opisanog u tablici 3 (minimumi sustava), sa MDH ili DH ne nižim od 250 ft i RVR/CMV ne nižim od 750 m, osim ako je drugačije odobreno od nadležnih vlasti.

(3) Operacija APV je instrumentalni prilaz koji koristi lateralno i vertikalno vođenje, ali ne ispunjava postavljene zahtjeve za operacije preciznog prilaza i slijetanja, sa DH ne nižom od 250 ft i RVR ne manjom od 600 m osim ako je drugačije odobreno od nadležnih vlasti.

(4) Visina odluke (DH). Operator mora jamčiti da visina odluke koja će se koristiti za precizni prilaz Kategorije I nije niža od:

(i) minimalne visine do koje se može koristiti sredstvo za precizan prilaz bez vizualnih oznaka; ili

(ii) OCH/OCL za kategoriju aviona; ili

(iii) visine odluke objavljene procedure prilaza gdje je primjenjiva; ili

(iv) 200 ft za operacije prilaza Kategorije I; ili

(v) minimuma sustava u tablici 3; ili

(vi) najniže visine odluke određene u Priručniku za letenje avionom (AFM) ili ekvivalentnom dokumentu, ako je navedena;

ona koja je veća.

(5) minimalna visina snižavanja (MDH). Operator mora jamčiti da minimalna visina snižavanja za prilaz nije niža od:

(i) OCH/OCL za kategoriju aviona; ili

(ii) minimuma sustava u tablici 3; ili

(iii) minimalne visine snižavanja određene u Priručniku za letenje avionom (AFM) ako je navedena;

ona koja je veća.

(6) vizualne oznake – pilot ne smije nastaviti s prilazom ispod MDA/MDH osim u slučaju kad je najmanje jedna od sljedećih vizualnih oznaka za stazu na koju namjerava sletjeti jasno vidljiva i koju pilot može prepoznati:

(i) elementi sustava prilaznih svjetala;

(ii) prag piste;

(iii) oznake praga piste;

(iv) svjetla praga piste;

(v) svjetlosne oznake praga piste;

(vi) vizualni indikator za vođenje aviona po visini;

(vii) zona dodira ili oznake zone dodira;

(viii) svjetla zone dodira;

(ix) svjetla ruba staze;

(x) ostale vizualne oznake koje prihvati nadležno tijelo.

Tablica 3. MINIMUM SUSTAVA NASUPROT SREDSTVA

Minimum sustava	
Sredstvo	Najniža MDH
LLZ sa ili bez DME	250 ft
SRA (prestaje na ½ NM)	250 ft

SRA (prestaje na 1 NM)	300 ft
SRA (prestaje na 2 NM ili više)	350 ft
RNAV/LNAV	300 ft
VOR	300 ft
VOR / DME	250 ft
NDB	350 ft
NDB/DME	300 ft
VDF	350 ft

(c) Kriterij za utvrđivanje RVR/pretvorena meteorološka vidljivost (referentna tablica 6)

(1) Sa ciljem određivanja najniže dopuštene vrijednosti RVR/CMV navedenih u tablici 6 (primjenjivih na pojedinu grupu prilaza) instrumentalni prilaz treba ispunjavati najmanje slijedeće zahtjeve sredstava i pridružene uslove:

(i) Instrumentalni prilaz sa određenim vertikalnim profilom do i uključujući 4.5° za zrakoplove Kategorije A i B, ili 3.77° za zrakoplove Kategorije C i D, osim ako je drugačiji kut prilaz odobren od nadležnih vlasti, gdje su sredstva:

(A) ILS/MLS/GLS/PAR; ili

(B) APV; i

gdje trag završnog prilaza ne skreće više od 15 stupnjeva za zrakoplove Kategorije A i B ili ne više od 5 stupnjeva za zrakoplove Kategorije C i D.

(ii) Instrumentalni prilaz korištenjem CDFA tehnike sa nominalnim vertikalnim profilom, do i uključujući 4.5° za zrakoplove Kategorije A i B, ili 3.77° za zrakoplove Kategorije C i D, osim ako je drugačiji kut prilaz odobren od nadležnih vlasti, gdje su sredstva NDB, NDB/DME, VOR, VOR/DME, LLZ, LLZ/DME, VDF, SRA ili RNAV/LNAV, sa segmentom završnog prilaza od najmanje 3NM, što također ispunjava slijedeće kriterije:

(A) trag završnog prilaza ne skreće više od 15 stupnjeva za zrakoplove Kategorije A i B ili ne više od 5 stupnjeva za zrakoplove Kategorije C i D; i

(B) Dostupnost FAF ili drugog prikladnog fiksa gdje je snižavanje inicirano, ili je udaljenost od THR dostupna preko FMS/RNAV ili DME; i

(C) Ako je MAPt određen vremenom, udaljenost od FAF do THR je ≤ 8 NM.

(iii) Instrumentalni prilaz gdje sredstva NDB, NDB/DME, VOR, VOR/DME, LLZ, LLZ/DME, VDF, SRA ili RNAV/LNAV, ne ispunjavaju kriterije u stavu (c)(1)(ii) iznad, ili sa MDH ≥ 1200 ft.

(2) Neuspjeli prilaz, nakon što je prilaz odletjet primjenom CDFA tehnike, će biti izvršen kada se dosegne visina odluke ili MAPt, koji se dosegne prvi. Lateralni dio procedure neuspjelog prilaza mora se odletjeti po MAPt osim ako je drugačije odobreno na prilaznoj karti.

(d) Određivanje RVR/CMV/minimum vidljivosti za kategoriju I, APV i operacije nepreciznog prilaza

(1) Minimum RVR/CMV/vidljivosti će biti najveća vrijednost dobivena iz tablice 5 ili tablice 6 ali ne veća od maksimalne vrijednosti prikazane u tablici 6 gdje je primjenjiva

(2) Vrijednosti u tablici 5 su dobivene iz formule ispod.

$$\text{Potrebni RVR/vidljivost (m)} = [(\text{DH/MDH (ft)} \times 0,3048 \tan \alpha) - \text{dužina prilaznih svjetala (m)}]$$

Napomena 1 α je kalkulacijski kut, čija je osnovna vrijednost 3.00 stupnjeva povećava se postupno

(3) Sa odobrenjem nadležne vlasti, formula se može koristiti sa trenutnom kosinom prilaza i/ili trenutnom duljinom prilaznih svjetala za pojedinu stazu.

(4) Ako se prilaz leti sa segmentom horizontalnog leta na ili iznad MDA/H, 200 metara treba dodati za Cat A i B avione i 400 metara za Cat C i D avione na minimalnu RVR/CMV vrijednost dobivenu pri primjeni tablice 5 i 6.

Napomena: Dodana vrijednost odgovara vremenu/duljini potrebnoj da se avion postavi u završno snižavanje.

(5) RVR manji od 750 metara kako je prikazano u tablici 5 može se koristiti:

(i) operacije prilaza Kategorije I na staze sa FALS (vidi ispod), svjetla staze na zoni slijetanja (RTZL) svjetla sredine staze (RCLL) pod uvjetom da DH nije veći od 200 ft; ili

(ii) operacije prilaza Kategorije I na staze bez RTZL i RCLL kada se koristi odobreni HUDSL, ili ekvivalentni odobreni sustav, ili kada se provodi spregnuti prilaz ili letenje prilaza sa usmjerivačem leta DH jednakom ili većem od 200 ft. ILS se ne smije proglašiti kao ograničeno sredstvo; ili

(iii) za APV operacije prilaza na staze sa FALS, RTZL i RCLL kada se koristi odobreni HUD.

(6) Nadležno tijelo može odobriti vrijednosti RVR niže od onih danih u tablici 5, za HUDLS i operacije automatskog slijetanja u skladu sa stavom (e) ovog dodatka.

(7) Vizualna pomoćna sredstva uključuju standardne dnevne oznake staze i prilazna i svjetla staze (svijetla ruba staze, svijetla praga, svijetla kraja staze i u nekim slučajevima svijetla zone slijetanja i/ili sredine staze). Prihvatljiva konfiguracija prilaznih svjetala je klasificirana i navedena u tablici 4 ispod.

(8) Bez obzira na zahtjeve u stavu (d)(7) iznad, nadležno tijelo može odobriti vrijednosti RVR relevantne na svjetlosni sustav osnovnog prilaza (BALS) da se koriste na stazama gdje su prilazna svjetla ograničena po dužini ispod 210m zbog terena ili vode, ali gdje je najmanje jedan poprečno svjetlo dostupno.

(9) Za noćne operacije ili svaku operaciju gdje je potrebno odobrenje za svjetla staze i prilaza, svijetla moraju biti upaljena i upotrebljiva osim za što je navedeno u tablici 6a.

Tablica 4. SUSTAVI PRILAZNIH SVJETALA

OPS klasa sredstva	Duljina, konfiguracija i jačina prilaznih svjetala
FALS (Potpuni sustav prilaznih svjetala)	ICAO: Precizni prilaz CAT I svjetlosni sustav (HIALS 720m ≥) dužinski kodirana crta sredine, Barrette crta sredine
IALS (Srednji sustav prilaznih svjetala)	ICAO: Jednostavni sustav prilaznih svjetala (HIALS 420 – 719m) jedan izvor, Barrette
BALS (Osnovni sustav prilaznih svjetala)	Bilo koji drugi sustav prilaznih svjetala (HIALS, MIALS ili ALS 210-419m)
NALS (Nema sustava prilaznih svjetala)	Bilo koji drugi sustav prilaznih svjetala (HIALS, MIALS ili ALS <210m) ili nema prilaznih svjetala

Tablica 5. RVR/CMV (VIDI TABLICU 11) NASUPROT DH/MDH

		Klasa svjetlosnih sredstva					
DH ili MDH		FALS		FALS			
		Vidi stav (d)(5), (d)(6) i (d)(10) o RVR < 750 m					
Ft		Metara					
200	-	210	550	750	1000	1200	
211	-	220	550	800	1000	1200	
221	-	230	550	800	1000	1200	
231	-	240	550	800	1000	1200	
241	-	250	550	800	1000	1300	
251	-	260	600	800	1100	1300	
261	-	280	600	900	1100	1300	
281	-	300	650	900	1200	1400	
301	-	320	700	1000	1200	1400	
321	-	340	800	1100	1300	1500	
341	-	360	900	1200	1400	1600	
361	-	380	1000	1300	1500	1700	
381	-	400	1100	1400	1600	1800	
401	-	420	1200	1500	1700	1900	
421	-	440	1300	1600	1800	2000	
441	-	460	1400	1700	1900	2100	
461	-	480	1500	1800	2000	2200	
481		500	1500	1800	2100	2300	
501	-	520	1600	1900	2100	2400	
521	-	540	1700	2000	2200	2400	
541	-	560	1800	2100	2300	2500	
561	-	580	1900	2200	2400	2600	
581	-	600	2000	2300	2500	2700	
601	-	620	2100	2400	2600	2800	
621	-	640	2200	2500	2700	2900	
641	-	660	2300	2600	2800	3000	
661	-	680	2400	2700	2900	3100	

681	-	700	2500	2800	3000	3200
701	-	720	2600	2900	3100	3300
721	-	740	2700	3000	3200	3400
741	-	760	2700	3000	3300	3500
761	-	800	2900	3200	3400	3600
801	-	850	3100	3400	3600	3800
851	-	900	3300	3600	3800	4000
901	-	950	3600	3900	4100	4300
951	-	1000	3800	4100	4300	4500
1001	-	1100	4100	4400	4600	4900
1101	-	1200	4600	4900	5000	5000
1201 i iznad			5000	5000	5000	5000

Tablica 6. MINIMALNI I MAKSIMALNI PRIMJENJIVI RVR/PRETVORENA METEOROLOŠKA VIDLJIVOST (VIDI TABLICU 11) ZA INSTRUMENTALNI PRILAZ DO CAT I MINIMUMA (DONJA I GORNJA OGRANIČENJA):

Sredstvo/uslovi	RVR/CMV (m)	Kategorija zrakoplova			
		A	B	C	D
ILS, MLS, GLS, PAR i APV	Min	U skladu sa tablicom 5			
	Maks	1500	1500	2400	2400
NDB, NDB/DME, VOR, VOR/DME, LLZ, LLZ/DME, VDF, SRA, RNAV/LNAV sa procedurom koja ispunjava kriterije u stavu (c)(1)(ii):	Min	750	750	750	750
	Maks	1500	1500	2400	2400
For NDB, NDB/DME, VOR, VOR/DME, LLZ, LLZ/DME, VDF, SRA, RNAV/LNAV: – ne ispunjava kriterije u stavu (c)(1)(ii) iznad, ili – sa DH ili MDH \geq 1200 ft	Min	1000	1000	1200	1200
	Maks	U skladu sa tablicom 5 ako se leti korištenjem CDFA tehnike, inače se primjenjuje dodavanje od 200/400 m na vrijednosti u tablici 5, ali ne na rezultate čija vrijednost prelazi 5000 m.			

Tablica 6.a NEISPRAVNA ILI LOŠA OPREMA – UTJECAJ NA MINIMUM ZA SLIJETANJE

Neispravna ili loša oprema (napomena 1)	Utjecaj na minimum za slijetanje				
	CAT IIIB (napomena 2)	CAT IIIA	CAT II	CAT I	Neprecizni
ILS rezervni predajnik	Nije dopušten		Nema utjecaja		
Vanjski marker	Nema utjecaja ako je zamijenjen sa objavljenom ekvivalentnom pozicijom				Nije primjenjiv
Srednji marker	Nema utjecaja				Nema utjecaja osim ako se koristi kao MAPT
Sustav procjene RVR u zoni slijetanja	Privremeno može biti zamijenjen sa RVR prednje pozicije ako je odobreno od Države aerodroma. RVR može biti javljen ljudskim promatranjem				Nema utjecaja
RVR srednje pozicije ili zaustavnog kraja	Nema utjecaja				
Anemometar staze koja se koristi	Nema utjecaja ako je drugi zemaljski izvor dostupan				
Celiometar	Nema utjecaja				
Prilazna svjetla	Nije dopušteno za operacije sa DH > 50ft		Nema	Minimum kao da nema	

		utjecaja	sredstava	
Prilazna svjetla osim zadnjih 210 m	Nema utjecaja	Nema utjecaja	Minimum kao da nema sredstava	
Prilazna svjetla osim zadnjih 420 m	Nema utjecaja		Minimum kao da nema sredstava	
Neispravna ili loša oprema (napomena 1)	Utjecaj na minimum za slijetanje			
	CAT IIIB (napomena 2)	CAT IIIA	CAT II	CAT I
Pričuvno napajanje za prilazna svjetla	Nema utjecaja			
Cijeli sustav svjetala staze	Nije dopušteno		Dan – minimum kao da nema sredstava Noć – Nije dopušteno	
Rubna svjetla	Samo dan; Noć – Nije dopušteno			
Svjetla crte sredine	Dan – RVR 300m Noć – Nije dopušteno		Dan – RVR 300m Noć – 550m	Nema utjecaja
Razmak svjetala crte sredine povećan na 30 m	RVR 150m	Nema utjecaja		
Svjetla u zoni slijetanja	Dan – RVR 200m Noć – 300m	Dan – RVR 300m Noć – 550m		Nema utjecaja
Pričuvno napajanje za svjetla staze	Nije dopušteno		Nema utjecaja	
Sustav svjetala staza za voženje	Nema utjecaja – osim kašnjenja zbog umanjene frekvencije kretanja			

Napomena 1: Uslovi primjenjivi na tablicu 6a:

- (a) Višestruki otkazi svjetala staze drugih od navedenih u tablici 6a nisu prihvatljivi.
(b) Nedostaci prilaznih i svjetala staze obrađuju se zasebno.
(c) Operacije Kategorije II ili III. Kombinacija nedostataka na svjetlima staze i opremi za procjenu RVR nije dopuštena.

(d) Drugi otkazi, osim ILS, utječu samo na RVR, a ne na DH.

Napomena 2: Za operacije CAT IIIB bez DH, će osigurati da, za avione koji su odobreni za provođenje operacija bez DH sa najnižim RVR ograničenjima, se slijedeće primjenjuje u skladu sa sadržajem tablice 6a:

- (a) RVR. Na aerodromu treba biti dostupna najmanje jedna RVR vrijednost;
(b) Svjetla staze
(i) Nema rubnih svjetala staze, ili nema svjetla sredine – dan – RVR 200 m; noć – nije dopušteno;
(ii) Nema TDZ svjetala – nema ograničenja;
(iii) Nema pričuvnog napajanja za svjetla staze – dan – RVR 200 m; noć – nije dopušteno.
(10) Operacije sa jednim pilotom. Za operacije sa jednim pilotom, operator mora izračunati minimalni RVR/vidljivost za sve prilaze u skladu sa OPS 1.430 i ovim dodatkom.
(i) RVR manji od 800 metara, kao što je prikazano u tablici 5, može se koristiti za prilaze Kategorije I, koristeći nešto od navedenog, najmanje dolje do primjenjive DH:
(A) prikladan autopilot, spregnut sa ILS ili MLS koji nisu proglašeni kao ograničeni; ili
(B) odobreni HUDLS (uključujući, gdje je prikladno EVS), ili ekvivalentni odobreni sustav.
(ii) Gdje RTZL i/ili RCLL nisu dostupni, minimalni RVR/CMV neće biti manji od 600 m.
(iii) RVR manji od 800 metara, kao što je indicirano u tablici 5, može se koristiti za APV operacije na stazama sa FALS, RTZL i RCLL kada se koristi odobreni HUDLS, ili ekvivalentni odobreni sustav, ili kada se provodi spregnuti prilaz do DH jednak ili veći od 250 ft.
(e) (f) Niže od standardnih operacija Kategorije I

(1) Visina odluke.

Kod niže od standardne operacije Kategorije I visina odluke na smije biti niža od:

- (i) Minimalne visine odluke navedene u AFM, ako su navedene; ili
(ii) Minimalne visine do koje se sredstvo preciznog prilaza može koristiti bez potrebne vizualne reference; ili
(iii) OCH za kategoriju aviona; ili
(iv) Visine odluke do koje odobreno operirati letaćkoj posadi; ili
(v) 200 ft.

koja je od toga veća.

(2) Vrsta sredstva.

ILS / MLS koji podržavaju niže od standardnih operacija Kategorije I moraju biti neograničena sredstva sa ravnim smjerom ($\leq 3^\circ$ pomak) i ILS mora biti certificiran na:

(i) Klasa I/T/1 za operacije do minimuma RVR od 450m; ili

(ii) Klasa II/D/2 za operacije RVR manjeg od 450m.

Jedno ILS sredstvo je prihvatljivo se provode performanse 2. nivoa.

(3) Potreban RVR/CMV.

Najniži minimum koji će koristiti operator za niže od standardne operacije Kategorije I je naveden u tablici 6b ispod:

Tablica 6.b: NIŽE OD STANDARDNE KATEGORIJE I MINIMUM RVR/CMV NASUPROT SUSTAVU PRILAZNIH SVJETALA

Niže od standardne Kategorije I minimum						
DH(ft)		Klasa svjetlosnog sredstva				
		FALS	IALS	BALS	NALS	
		RVR/CMV (metara)				
		200	-	210	400	500
211	-	220	450	550	650	800
221	-	230	500	600	700	900
231	-	240	500	650	750	1000
241	-	249	550	700	800	1100

Napomena 1: Vizualna pomoćna sredstva uključuju standardne dnevne oznake staze, prilazna svjetla, svjetla ruba staze, svjetla praga, svjetla kraja staze i, za operacije ispod 450m, treba uključiti svjetla zone slijetanja i/ili sredine staze.

(4) Vizualne oznake. Pilot neće nastaviti prilaz ispod visine odluke osim ako vizualne oznake sadrže najmanje 3 svjetla u nizu koja čine središnje crte prilaznih svjetala, ili svjetla zone dodira, ili svjetla središnje crte staze, ili svjetla ruba staze, ili je uočena zadovoljavajuća kombinacija ovih svjetala koja se stalno uočavaju. Ova vizualna oznaka mora uključivati poprečne elemente zemaljske raspodjele svjetala, npr. poprečnu prečku prilaznih svjetala ili svjetla praga staze za slijetanje ili barettu svjetla zone dodira osim ako je operacija provedena korištenjem odobrenog HUDLS upotrebljiv do najmanje 150ft.

(5) Odobrenje.

Za provođenje operacija ispod standarda Kategorije I:

(i) Prilaz treba odletjeti spregnuto sa automatskim slijetanjem; ili treba koristiti odobreni HUDLS upotrebljiv do najmanje 150ft iznad praga.

(ii) Avion treba biti certificiran u skladu sa CS-AWO da provodi operacije Kategorije II;

(iii) Sustav auto-slijetanja treba biti odobren za operacije Kategorije IIIA;

(iv) Zahtjevi dokazivanja u upotrebi trebaju biti dovršeni u skladu sa dodatkom 1 na OPS 1.440 paragraf (h);

(v) Treba izvršiti trening naveden u dodatku 1 na OPS 1.450 paragraf (h), koji treba sadržavati vježbu i provjeru na simulatoru letenja korištenjem prikladnih zemaljskih i vizualnih sredstava na najnižem primjenjivom RVR;

(vi) Operator mora osigurati da su postavljene procedure smanjene vidljivosti i u operaciji aerodroma na koji se namjerava sletjeti; i

(vii) Operator treba biti odobren od nadležnog tijela.

(f) Precizni prilaz – operacije Kategorije II i operacije drugačije od standardne Kategorije II

(1) Općenito.

(i) Operacija Kategorije II je precizni instrumentalni prilaz i slijetanje korištenjem ILS ili MLS sa:

(A) visinom odluke manjom od 200 ft, ali ne manjom od 100ft;

(B) RVR ne manjim od 300 m;

(ii) Operacija drugačija od standardne Kategorije II je precizni instrumentalni prilaz i slijetanje korištenjem ILS ili MLS koji ispunjavaju zahtjeve sredstva postavljene u stavu (iii) ispod sa:

(A) visinom odluke manjom od 200 ft, ali ne manjom od 100ft; (vidi tablicu 7b ispod) i

(B) RVR ne manjim od 350/400 m. (vidi tablicu 7b ispod)

(iii) ILS / MLS koji podržavaju operacije drugačije od standardne Kategorije II trebaju biti neograničena sredstva sa ravnim smjerom ($\leq 3^\circ$ pomak) i ILS mora biti certificiran na:

(A) Klasa I/T/1 za operacije do RVR 450m i DH 200ft ili više; ili

(B) Klasa II/D/2 za operacije RVR manjeg od 450m ili do DH manjoj od 200ft.

Jedno ILS sredstvo je prihvatljivo se provode performanse 2. nivoa.

(2) Visina odluke. Operator mora jamčiti da visina odluke za:

(i) operacije drugačije od Kategorije II i Kategorije II ne bude niža od:

(A) od minimalne visine odluke specificirane u AFM, ako je propisana; ili

(B) od minimalne visine do koje se može koristiti sredstvo za precizni prilaz bez potrebnih vizualnih oznaka; ili

- (C) od OCH za kategoriju aviona; ili
 (D) od visine odluke do koje je posada aviona ovlaštena letjeti; ili
 (E) 100 ft.
 koja je od toga veća.

(3) Vizualne oznake. Pilot neće moći nastaviti prilaz ispod visine odluke Kategorije II ili drugačije od Kategorije II koja je određena u skladu s tačkom (d)(2), osim ako vizualne oznake sadrže najmanje tri svjetla u nizu koja čine središnje crte prilaznih svjetala, ili svjetla zone dodira, ili svjetla središnje crte staze, ili svjetla ruba staze, ili je uočena zadovoljavajuća kombinacija ovih svjetala koja se stalno uočavaju. Ova vizualna oznaka mora uključivati poprečne elemente zemaljske raspodjele svjetala, npr. poprečnu prečku prilaznih svjetala ili svjetla praga staze za slijetanje ili barett svjetla zone dodira osim ako je operacija provedena korištenjem odobrenog HUDLS do slijetanja;

(4) (i) zahtijevani RVR – najniži minimum koji operator smije koristiti u operacijama Kategorije II je:

Tablica 7.a: RVR ZA OPERACIJE KATEGORIJE II. NASUPROT DH

Minimum Kategorije II		
Visina odluke (ft)	Uključivanje automatskog sustava za slijetanje (Auto-coupled) ispod DH (Napomena 1a)	
	RVR Kategorije aviona A, B, i C	RVR Kategorija aviona D
100 – 120	300 m	300/350m (Napomena 2a)
121 – 140	400 m	400 m
141 ft i više	450 m	450 m

Napomena 1a: Uključivanje automatskog pilota za slijetanje ispod visine odluke (DH) / odobreni HUDLS u ovoj tablici znači trajno korištenje automatskog sustava za upravljanje avionom ili HUDLS do visine koja nije viša od 80% od visine odluke (DH). Plovidbeni propisi mogu, preko minimalne visina uključivanja automatskog sustava upravljanja avionom, utjecati na visinu odluke (DH) koja će se primijeniti.

Napomena: 2a: 300 m može se koristiti za avione Kategorije D koji izvode automatsko slijetanje.

(ii) zahtijevani RVR – najniži minimum koji operator smije koristiti u operacijama drugim od standardne Kategorije II je:

Tablica 7.b: DRUGO OD STANDARDNE KATEGORIJE II MINIMUM RVR NASUPROT SUSTAVU PRILAZNIH SVJETALA

Drugo od standardne Kategorije II minimum					
	Automatsko slijetanje ili odobreni HUDLS korišten do slijetanja				
	Klasa svjetlosnog sredstva				
	FALS	IALS	BALS	NALS	
	Vidi paragraf (d)(5), (d)(6) i (d)(10) o RVR < 750m				
	CAT A – C	CAT D	CAT A – D	CAT A – D	CAT A – D
DH (ft)	RVR Metara				
100-120	350	400	450	600	700
121-140	400	450	500	600	700
141-160	450	500	500	600	750
161-199	450	500	550	650	750

Napomena: Vizualna pomoćna sredstva potrebna za provođenje operacija drugačijih od standardne Kategorije II uključuju standardne dnevne oznake staze i prilazna i svijetla staze (svijetla ruba staze, svijetla praga, svijetla kraja staze). Za operacije RVR 400 m ili manje, svijetla sredine staze moraju biti dostupna. Konfiguracija prilaznih svjetala je klasificirana i navedena u tablici 4 iznad.

(iii) Za provođenje operacija drugačijih od standardne Kategorije II operator mora osigurati da su postavljene procedure smanjene vidljivosti i u operaciji aerodroma na koji se namjerava sletjeti.

(g) Precizni prilaz – operacije Kategorije III

(1) Općenito. Operacije Kategorije III su podijeljene na sljedeći način:

(i) Operacije Kategorije III A. Instrumentalni precizni prilaz i slijetanje koristeći ILS ili MLS:

(A) s visine odluke niže od 100 ft; i

(B) s RVR ne manjim od 200 m;

(ii) Operacije Kategorije III B. Precizni instrumentalni prilaz i slijetanje koristeći ILS ili MLS:

(A) s visine odluke niže od 100 ft ili bez visine odluke; i

(B) s RVR ne manjim od 200 m.

Napomena: Kada se DH i RVR ne odnose na istu kategoriju, RVR će odrediti prema kojoj kategoriji će se odvijati operacije.

(2) Visina odluke. Za operacije kod kojih se koristi visina odluke, operator mora jamčiti da visina odluke nije niža od:

- (i) minimalne visine odluke određene u AFM, ako je propisana; ili
- (ii) minimalne visine do koje se može koristiti sredstvo za precizni prilaz bez potrebne vizualne oznake; ili
- (iii) visine odluke do koje je posada aviona ovlaštena operirati;

(3) Operacije bez visine odluke. Operacije bez visine odluke mogu se izvoditi samo:

- (i) ako je operacija bez visine odluke odobrena u Priručniku za letenje avionom (AFM); i
- (ii) ako navigacijsko pomoćno sredstvo za prilaz i oprema aerodroma mogu podržati operacije bez visine odluke; i
- (iii) ako operator ima odobrenje za operacije Kategorije III bez visine odluke;

Napomena: Za stazu za kategoriju III mora se pretpostaviti da se mogu podržati operacije Kategorije III bez visine odluke osim ako to nije posebno ograničeno i objavljeno u AIP ili NOTAM-u.

(4) Vizualne oznake

(i) Pri operaciji Kategorije III A, i pri operaciji Kategorije IIIB s pasivnim sustavom, ili sa upotrebom odobrenog HUDLS, pilot ne smije nastaviti prilaz ispod visine odluke koja je određena u skladu s tačkom (g)(2) osim u slučaju kad je vizualna oznaka koja obuhvaća najmanje tri svjetla u nizu koja su dio središnje crte prilaznih sredstava, svjetla zone dodira, ili svjetla središnje crte staze, ili svjetla ruba staze, ili kad je postavljena kombinacija i kada se ona održava.

(ii) U operacijama Kategorije IIIB s pasivnim sustavom ili sa hibridnim sustavom za slijetanje (uključujući npr. HUDLS) uz upotrebu visine odluke pilot ne smije nastaviti prilaz ispod visine odluke, određene u skladu sa gornjom tačkom (e)(2), osim kad se vizualne oznake koje sadrže najmanje jedno svjetlo središnje crte kontinuirano mogu vidjeti.

(5) Potreban RVR. Najniži minimum koji operator smije koristiti za operacije Kategorije III su:

Tablica 8. RVR ZA PRILAZE KATEGORIJE III. NASUPROT DH I SUSTAVA ZA UPRAVLJANJE/VOĐENJE AVIONA SA STAZE

Minimumi za kategoriju III.			
Kategorija prilaza	Visina odluke (ft) (Napomena 2)	Sustav za upravljanje/vođenje aviona s staze	RVR (m)
IIIA	Manje od 100 ft	Ne zahtijeva se	200 m
IIIB	Manje od 100 ft	Pasivni sustav	150 m (Napomena 1)
IIIB	Manje od 50 ft	Pasivni sustav	125 m
IIIB	Manje od 50 ft ili nema DH	Operativni sustav (Napomena 3)	75 m

Napomena 1: Za avione odobrene u skladu s CS-AWO 321(b)(3) ili ekvivalentno.

Napomena 2: Suvišnost sustava upravljanja određena je u skladu s CS-AWO prema minimalnoj dozvoljenoj visini odluke.

Napomena 3: Određeni operativni sustav se može sastojati od hibridnog operativnog sustava.

(h) Sustav poboljšanog vida

(1) Pilot koji koristi sustav poboljšanog vida certificiran u svrhu ovog paragrafa i korišten u skladu sa procedurama i ograničenjima odobrenog letačkog priručnika, može:

(i) Nastaviti prilaz ispod DH ili MDH do 100 ft iznad visine praga staze osiguravajući da je bar jedna od slijedećih vizualnih referenci prikazana i prepoznatljiva na sustavu poboljšanog vida:

(A) Elementi prilaznih sredstava; ili

(B) Prag staze, identificiran sa najmanje jednim od slijedećeg: početak površine staze za slijetanje, svjetla praga, identifikacijska svjetla praga; i zonu dodira, identificiranu sa najmanje jednim od slijedećeg: površina staze zone dodira pri slijetanju, svjetla zone dodira, markeri zone dodira ili svjetla staze.

(ii) Reducirajte proračunati RVR/CMV prilaza iz vrijednosti stupca 1 tablice 9 ispod u vrijednost u stupcu 2:

Tablica 9. PRILAZ KORIŠTENJEM EVS RVR/CMV REDUKCIJE NASUPROT NORMALNOM RVR/CMV

RVR/CMV normalno potrebna	RVR/CMV za prilaz korištenjem EVS
550	350
600	400
650	450
700	450
750	500
800	550
900	600

1000	650
1100	750
1200	800
1300	900
1400	900
1500	1000
1600	1100
1700	1100
RVR/CMV normalno potrebna	RVR/CMV za prilaz korištenjem EVS
1800	1200
1900	1300
2000	1300
2100	1400
2200	1500
2300	1500
2400	1600
2500	1700
2600	1700
2700	1800
2800	1900
2900	1900
3000	2000
3100	2000
3200	2100
3300	2200
3400	2200
3500	2300
3600	2400
3700	2400
3800	2500
3900	2600
4000	2600
4100	2700
4200	2800
4300	2800
4400	2900
4500	3000
4600	3000
4700	3100

4800	3200
4900	3200
5000	3300

(2) Paragraf (h)(1) iznad može jedino biti korišten za ILS, MLS, PAR, GLS i APV operacije sa DH ne nižom od 200 ft prilaz letjet odobrenim vertikalnim vođenjem po putanji leta do MDH ili DH ne niže od 250 ft.

(3) Pilot neće nastaviti prilaz ispod 100 ft visine iznad praga staze za određenu stazu, osim ako je najmanje jedna vizualna referenca, navedena ispod, jasno vidljiva i identificirana pilotu bez oslanjanja na EVS:

(A) svjetla ili oznake praga; ili

(B) svjetla ili oznake zone dodira.

(i) namjerno ostavljeno prazno

(j) Prilaz u vizualnom krugu

(1) Minimalna visina snižavanja (MDH). MDH za prilaz u vizualnom krugu će biti viši od:

(i) Objavljeni OCH prilaza u vizualnom krugu za kategoriju aviona; ili

(ii) Minimalna visine prilaza u vizualnom krugu dobivene iz tablice 10 ispod; ili

(iii) DH/MDH planirane procedure instrumentalnog prilaza.

(2) Minimalna visina snižavanja (MDA). MDA za prilaz u vizualnom krugu će se izračunati dodavanjem objavljene visine aerodroma na MDH, kao što je određeno sa (1) iznad.

(3) Vidljivost. Minimalna vidljivost za prilaz u vizualnom krugu će biti viša od:

(i) Vidljivosti pri prilazu u vizualnom krugu za kategoriju aviona, ako je objavljena; ili

(ii) Minimalne vidljivosti dobivene iz tablice 10 ispod; ili

(iii) RVR/CMV dobiven iz tablica 5 i 6 za planiranje procedure instrumentalnog prilaza.

(4) Bez obzira na zahtjeve u pod-stavu (3) iznad, nadležno tijelo može izuzeti operatora od zahtjeva za većom vidljivošću iznad koja je dobivena iz tablice 10.

(5) Izuzetak koji je opisan u stavu (4) mora biti ograničen na lokacije gdje postoji jasan javni interes da zadrže trenutne operacije. Izuzeci moraju biti bazirani na iskustvu zračnih prevoznika, trening programu i kvalifikacijama letačkog osoblja. Izuzeci moraju biti revidirani u određenim intervalima.

Tablica 10. MINIMALNA VIDLJIVOST I MDH ZA PRILAZ U VIZUALNOM KRUGU PREMA KATEGORIJI AVIONA

	Kategorija aviona			
	A	B	C	D
MDH (ft)	400	500	600	700
Minimalna meteorološka vidljivost (m)	1500	1600	2400	3600

(2) Prilaz u vizualnom krugu s opisanom putanjom leta je odobren postupak u skladu s ovim članom.

(k) Vizualni prilaz. Operator ne smije koristiti RVR manji od 800 m za vizualni prilaz;

(l) Preračunavanje objavljene meteorološke vidljivosti u RVR/CMV.

(1) Operator treba osigurati da se meteorološka vidljivost u RVR/CMV ne koristi za minimuma za polijetanje, za proračunavanje bilo kojeg drugog traženog RVR minimuma manjeg od 800 m, ili kad je objavljen RVR;

Napomena: Ukoliko je RVR iznad najveće vrijednosti prema procjeni operatora aerodroma ("RVR veći od 1500m"), ne smatra se kao javljena vrijednost u svrhu ovog paragrafa.

(2) Prilikom preračunavanja meteorološke vidljivosti u RVR u svim slučajevima osim onim u tački (l)(1), operator mora jamčiti da će se koristiti sljedeća tablica:

Tablica 11. PRERAČUNAVANJE METEOROLOŠKE VIDLJIVOSTI U RVR/CMV

Dijelovi sustava za osvijetljavanje u uporabi	RVR/CMV = objavljena meteorološka vidljivost X (puta)	
	dan	noć
HI prilazna svjetla i svjetla staze	1.5	2.0
Bilo koje drugo instalirano osvijetljenje osim prije navedenog	1.0	1.5
Bez osvijetljenja	1.0	Ne primjenjuje se

Dodatak 2 OPS 1.430 (c)

Kategorije aviona – operacije u svim vremenskim uslovima

(a) Razvrstavanje aviona

Kriterij koji je uzet u obzir za razvrstavanje aviona po kategorijama jeste indicirana brzina na pragu staze (VAT) koja je jednaka brzini sloma uzgona (VSO) pomnoženoj s 1,3 ili VSIG pomnoženoj sa 1,23 u konfiguraciji za slijetanje na maksimalno odobrenoj masi za slijetanje. Ako su oboje VSO i VSIG na raspolaganju, koristit će se veći rezultat (VAT). Kategorije aviona koje su podijeljene po (VAT) vrijednosti su u tablici:

Kategorija aviona	VAT
A	Manja od 91 čvora (kt)

B	Od 91 do 120 čvora (kt)
C	Od 121 do 140 čvora (kt)
D	Od 141 do 165 čvora (kt)
E	Od 166 do 210 čvora (kt)

Konfiguracija za slijetanje koju treba uzeti u obzir određuje operator ili proizvođač aviona.

(b) Trajna promjena Kategorije (maksimalna masa za slijetanje)

(1) operator mora uspostaviti stalnu, nižu masu slijetanja, i koristiti tu masu za određivanje VAT ako to odobri nadležno tijelo.

(2) ova kategorija definira na za dane avione biće stalna vrijednost i neovisna o uslovima koji se mijenjaju zbog svakodnevnog uporabe u operacijama.

Dodatak 1 OPS 1.440

Operacije u uslovima smanjene vidljivosti –opći operativni propisi

(a) Općenito. Sljedeći postupci se odnose na uvođenje i odobravanje operacija u uslovima smanjene vidljivosti.

(b) Demonstracija operativne sposobnosti. Demonstracija operativne sposobnosti provodi se zbog određivanja ili vrednovanja uporabe i učinkovitosti odgovarajućih sustava za upravljanje avionom u letu, uključujući HUDLS ako je prikladno, osposobljavanja, procedura letačke posade, programa održavanja i priručnika koji se koriste za operacije kategorija II/III.

(1) ako je zahtijevana visina odluke (DH) 50 ft ili veća mora se obaviti najmanje 30 prilaza i slijetanja u operacijama uz korištenje sustava za operacije Kategorije II/III koji su ugrađeni u zahtijevani tip aviona. Ako je visina odluke (DH) manja od 50 ft, mora se obaviti najmanje 100 prilaza i slijetanja ukoliko nadležno tijelo ne odobri drugačije.

(2) ako operator ima različite varijante istog tipa aviona koji koristi iste osnovne sustave za upravljanje i prikazivanje podataka (display), ili različite osnovne sustave za upravljanje i prikazivanje podataka na istom tipu aviona, operator mora dokazati da različite varijante imaju zadovoljavajuće performanse, ali ne treba u cijelosti izvoditi demonstraciju operativne sposobnosti za svaku varijantu aviona.

(3) ukoliko broj neuspjelih prilaza premaši 5% od ukupnog broja (npr. nezadovoljavajuća slijetanja, prekidi veze na sustavima) program procjenjivanja mora se postupno povećavati za najmanje 10 prilaza i slijetanja, sve dok ukupan postotak neuspjelih prilaza ne bude manji od 5%.

(c) Prikupljanje podataka o demonstraciji operativne sposobnosti. Svaki podnositelj zahtjeva mora razviti metodu prikupljanja podataka (npr. obrazac koji će koristiti letačka posada) radi upisivanja obavljenih prilaza i slijetanja. Konačni podaci i zbirni izvještaj mora se dostaviti nadležnom tijelu radi procjene.

(d) Analiza podataka. Neuspješni prilazi i/ili automatska slijetanja moraju se dokumentirati i proanalizirati.]

(e) Kontinuirani nadzor

(1) nakon stjecanja osnovnog odobrenja operator mora stalno nadzirati operacije da bi otkrio neželjene tokove prije nego postanu opasni. Za postizanje tog cilja mogu se koristiti izvještaji letačke posade aviona;

(2) sljedeće informacije se moraju čuvati dvanaest mjeseci:

(i) ukupan broj prilaza, po tipu aviona, kad je oprema aviona u letu za Kategorije II i III za stvarne uspješne prilaze ili za vježbe prilaza gdje se primjenjuju minimumi za Kategorije II ili III;

(ii) zabilješke o neuspjelim prilazima i/ili automatskim slijetanjima po aerodromima i registraciji aviona za sljedeće Kategorije:

(A) greške u sustavima aviona u letu;

(B) problemi sa sustavima na zemlji (infrastrukturuom);

(C) prekinuti prilazi zbog instrukcija kontrole leta (ATC);

(D) ostali razlozi;

(3) operator mora utvrditi za svaki avion postupke za nadziranje performansi automatskog sustava za slijetanje ili HUDLS performanse do dodira, kada je prikladno.

(f) Prijelazno razdoblje

(1) Operator bez prethodnih iskustava s kategorijom II ili III:

(i) zračnom prevozniku bez prethodnog iskustva s kategorijom II ili III može se odobriti da izvodi operacije Kategorije II ili IIIA nakon što stekne minimalno šestomjesečno iskustvo u operacijama Kategorije I na određenom tipu aviona;

(ii) po završetku šestomjesečnih operacija Kategorije II ili IIIA na određenom tipu aviona, zračnom prevozniku se mogu odobriti operacije Kategorije IIIB. Kad dobije takvo odobrenje, nadležno tijelo može odrediti veće minimume od najmanjih koji se odnose za dodatno razdoblje. Povećanje minimuma se normalno odnosi samo na RVR i/ili ograničenja za operacije bez visine odluke, i mora biti određeno tako da one ne zahtijevaju promjene operativnih postupaka;.

(2) (i) Operator s prethodnim iskustvom s kategorijom II ili III. Operator s prethodnim iskustvom s kategorijom II ili III može dobiti odobrenje za skraćeno prijelazno razdoblje podnošenjem zahtjeva nadležnom tijelu.

(ii) Operator ovlašten za operacije Kategorije II i III koji koristi uparene procedure prilaza, sa ili bez automatskog slijetanja, a zatim koristi manualno letenje operacija Kategorije II ili III koristeći HUDLS smatrat će se kao "Novi operator Kategorije II/III" za svrhu odredbe pokaznog perioda.

(g) Održavanje opreme za kategoriju II, kategoriju III i LVTO – upute za održavanje opreme na avionu mora donijeti operator, u suradnji s proizvođačem, i uključiti ih u program održavanja koji je propisan u OPS 1.910 i koji mora odobriti nadležno tijelo.

(h) Odabir aerodroma i uzletno-sletnih staza

(1) Prije otpočinjanja operacije Kategorije III mora se potvrditi svaka kombinacija tip aviona/ugrađena oprema/uzletno-sletna staza s najmanje jednim uspješno obavljenim prilazom i slijetanjem u uslovima za kategoriju II ili boljim uslovima.

(2) Za uzletno-sletne staze koje nemaju propisan teren ispred praga piste, ili imaju neki drugi predvidivi ili poznati nedostataka prije otpočinjanja niže od standardne Kategorije I, drugačijih od standardnih operacija Kategorije II ili Kategorije III mora se potvrditi svaka kombinacija tip aviona/ugrađena oprema/uzletno-sletna staza u operacijama standardne Kategorije I ili boljim uslovima.

(3) Ukoliko operator ima različite varijante istog tipa aviona u skladu sa pod stavom 4 ispod, koji koristi iste osnovne sustave za upravljanje i prikazivanje podataka (display), ili različite osnovne sustave za upravljanje i prikazivanje podataka na istom tipu aviona u skladu sa pod stavom 4 ispod, operator mora dokazati da različite varijante imaju zadovoljavajuće operacijske performanse, ali operator ne treba u cijelosti izvoditi demonstraciju operativne sposobnosti za svaku kombinaciju varijanta/uzletno-sletna staza.

(4) U svrhu paragrafa (h), tip aviona ili varijanta tipa aviona se smatra istim tipom/varijantom ako ima isti ili slični:

(i) Nivo tehnologije, uključujući:

(A) FGS i pripadajuće pokazivače i komande;

(B) FMS i nivo integracije sa FGS

(C) Upotreba HUDLS.

(ii) Operativne procedure, uključujući:

(A) Visinu upozorenja;

(B) Manualno slijetanje/automatsko slijetanje;

(C) Bez operacija visine odluke

(D) Upotreba HUD/HUDLS u hibridnim operacijama.

(iii) Karakteristike rukovanja, uključujući:

(A) Manualno slijetanje od automatski ili HUDLS vođenog prilaza;

(B) Manualni prekid prilaza iz automatskog prilaza;

(C) Automatski/ručni izlazak sa staze.

(5) Operatori koji koriste isti tip/klasu ili varijantu tipa aviona u skladu sa stavom 4 iznad mogu se koristiti iskustvom i podacima drugog operatora radi udovoljavanja uslovima iz ovog paragrafa.

(6) Operator koji provode operacije druge od standardne Kategorije II trebaju biti u skladu sa dodatkom 1 OPS 1.440 – Operacije u uslovima smanjene vidljivosti – opća pravila operiranja primjenjiva na operacije Kategorije 2.

Dodatak 1 OPS 1.450

Operacije u uslovima smanjene vidljivosti – osposobljavanje i osposobljenost

(a) Općenito: operator mora jamčiti da programi osposobljavanja članova letачke posade aviona za operacije u uslovima smanjene vidljivosti uključuju teorijsko osposobljavanje, osposobljavanje na simulatoru leta i/ili osposobljavanje u letu. Operator može skratiti sadržaj tečaja kako je propisano u tačkama (2) i (3), ako takav sadržaj prihvati nadležno tijelo.

(1) članovi letачke posade aviona koji nemaju iskustva u Kategoriji II ili Kategoriji III moraju završiti kompletan program osposobljavanja propisan u stavcima (b),(c) i (d).

(2) članovi posade aviona s iskustvom u operacijama Kategorije II ili Kategorije III kod sličnih tipova operacija (automatski upareni/automatsko slijetanje, HUDLS/hibrid HUDLS ili EVS) ili Kategorije II manualnim slijetanjem ako je prikladno za drugog zračnog prevoznika zajednice mogu završiti:

(i) skraćeni tečaj teorijskog osposobljavanja ako se operira na različitom tipu/klasi od one na kojem je prethodno stečeno iskustvo Kategorije II ili III;

(ii) Skraćeni tečaj, simulatora letenja i/ili trenazni let ako se operira na istom tipu/klasi i varijanti istog tipa ili klase kojem je prethodno stečeno iskustvo Kategorije II ili III. Skraćeni tečaj treba sadržavati najmanje zahtjeve iz pod paragrafa (d)(1), (d)(2)(i) ili (d)(2)(ii), kad je to primjereno, i (d)(3)(i). Sa odobrenjem nadležnog tijela, operator može reducirati broj prilaza/slijetanja potrebnih prema podstavu (d)(2)(i) ako tip/klasa ili varijanta tipa ili klase imaju isti ili sličan:

(A) Nivo tehnologije – sustav upravljačkih komandi/vođenja (FGS); i

(B) Operativne procedure – u cijelosti;

(C) Karakteristike rukovanja (vidi paragraf 4 ispod);

ako je prethodno operirano tipom ili klasom, inače se zahtjevi iz (d)(2)(i) trebaju ispuniti u potpunosti.

(D) Upotreba HUD/hibridni HUDLS;

(E) Upotreba EVS.

(3) Članovi letачke posade aviona s iskustvom u operacijama Kategorije II ili Kategorije III sa zračnim prevoznikom mogu završiti skraćeni tečaj osposobljavanja iz teorije, na simulatoru leta i/ili osposobljavanja u letu.

Skraćeni tečaj kod izmjene:

(i) Tipa/klase aviona mora sadržavati najmanje uslove propisane tačkama (d)(1), (d)(2)(i) ili (d)(2)(ii), kad je to primjereno, i (d)(3)(i);

(ii) Na drugačiju varijantu aviona unutar istog tipa ili klase koja ima isti ili slični:

(A) Nivo tehnologije – sustav upravljačkih komandi/vođenja (FGS); i

(B) Operativne procedure;

(C) Karakteristike rukovanja (vidi paragraf 4 ispod);

(D) Upotreba HUD/hibridni HUDLS;

(E) Upotreba EVS.

ako je prethodno operirano tipom ili klasom, tada tečaj razlike ili prikladno upoznavanje razlika varijanti ispunjava zahtjeve skraćenog tečaja.

(iii) Na drugačiju varijantu aviona unutar istog tipa ili klase koja ima značajno drugačiji:

- (A) Nivo tehnologije – sustav upravljačkih komandi/vođenja (FGS); i
- (B) Operativne procedure;
- (C) Karakteristike rukovanja (vidi paragraf 4 ispod);
- (D) Upotreba HUD/hibridni HUDLS;
- (E) Upotreba EVS

Tada zahtjevi pod-paragrafa (d)(1), (d)(2)(i) ili (d)(2)(ii), kad je to primjereno, i (d)(3)(i) trebaju biti ispunjeni. Sa odobrenjem nadležnog tijela, operator može reducirati broj prilaza/slijetanja potrebnih prema pod-stavu (d)(2)(i).

(4) operator mora osigurati kada se provode operacije Kategorije II i Kategorije III sa različitim varijantama aviona unutar istog tipa ili klase da razlike i/ili sličnosti aviona uzimaju ozbiljno kod takvih operacija, uzimajući u obzir najmanje slijedeće:

(i) Nivo tehnologije, uključujući:

- (A) FGS i pripadajuće pokazivače i komande;
- (B) FMS i nivo integracije sa FGS
- (C) Upotreba HUDLS/HUDLS sa hibridnim sustavom i/ili EVS.

(ii) Operativne procedure, uključujući:

- (A) Otkazno-pasivna / otkazno-operativna, visina upozorenja;
- (B) Manualno slijetanje/automatsko slijetanje;
- (C) Bez operacija visine odluke
- (D) Upotreba HUD/HUDLS u hibridnim operacijama.

(iii) Karakteristike rukovanja, uključujući:

- (A) Manualno slijetanje od automatskog HUDLS i/ili EVS vođenog prilaza;
- (B) Manualni prekid prilaza iz automatskog prilaza;
- (C) Automatski/ručni izlazak sa staze.

(b) Teorijsko osposobljavanje. Operator mora jamčiti da teorijsko osposobljavanje za operacije u uslovima smanjene vidljivosti uključuje najmanje:

- (1) karakteristike i ograničenja ILS i/ili MLS sustava;
- (2) karakteristike vizualnih sredstava za navođenje;
- (3) karakteristike operacija u magli;
- (4) operativne mogućnosti i ograničenja pojedinih sustava aviona da uključuje HUD simboliku i EVS karakteristike ako je potrebno;
- (5) učinak padalina, nakupljanja leda, smicanja vjetrova na malim visinama i turbulencije;
- (6) učinak otkaza pojedinog sustava aviona;
- (7) uporaba i ograničenja sustava procjene RVR-a;
- (8) načela u svezi s uslovima za određivanje nadvisivanja prepreka;
- (9) prepoznavanje radnje koju treba poduzeti u slučaju otkaza sustava na zemlji;
- (10) postupke i mjere opreza koje treba poštivati u svezi s pomakom (komandnih) površina tijekom operacija kada je RVR 400 m ili manja te sve dodatne postupke koji su potrebni u uslovima kada je RVR manji od 150 m (200 m za avione Kategorije D);
- (11) značenje visine odluke koja se temelje na radio-visinomjeru i učinak profila terena u prilazu na očitavanje radio-visinomjera i sustava za automatski prilaz/slijetanje;
- (12) važnost i značenje visine upozorenja (Alert Height) ako je primjenjiva, te radnje u slučaju otkaza iznad i ispod visine upozorenja;
- (13) uslove osposobljenosti pilota da bi stekli i mogli zadržati ovlaštenje za operacije u uslovima smanjene vidljivosti Kategorije II ili III;
- (14) važnost pravilnog sjedenja i položaja očiju.

(c) Osposobljavanje na simulatoru leta i/ili osposobljavanje u letu

(1) operator mora jamčiti da osposobljavanje na simulatoru leta i/ili osposobljavanje u letu u uslovima smanjene vidljivosti sadrži:

- (i) provjere zadovoljavajućeg rada opreme na zemlji i u letu;
- (ii) učinke na minimumima koji prouzrokuju promjene u statusu opreme instalirane na zemlji;
- (iii) praćenje:
 - (B) automatskog sustava upravljanja avionom i pokazivača stanja sustava za automatsko slijetanje s naglašavanjem radnji koje se trebaju poduzeti u slučaju otkaza tog sustava; i
 - (C) HUD/HUDLS/EVS statusa vođenja i upozorenja ako je potrebno, da uključuje HDD.
- (iv) radnje koje se moraju poduzeti u slučaju otkaza, kao što su otkazi motora, električnog sustava, hidrauličnog sustava i sustava upravljanja avionom;
- (v) učinke zbog poznatih neispravnosti i uporabe liste minimalne opreme aviona;
- (vi) operativna ograničenja prouzročena dozvolom o plovidbenosti aviona;
- (vii) smjernice o vizualnim oznakama koje je potrebno uočiti na visini odluke zajedno s informacijom o najvećem odstepenu, koje je na putanji leta dopušteno u poniranju i po smjeru;
- (viii) važnost i značenje visine upozorenja (Alert Height) ako se primjenjuje i radnje u slučaju otkaza iznad i ispod visine upozorenja;

- (2) operator mora jamčiti da je svaki član letачke posade aviona osposobljen za obavljanje svoje dužnosti i o potrebnoj koordinaciji s drugim članovima posade aviona. U najvećoj mogućoj mjeri za ovu namjenu se moraju koristiti prikladno opremljeni simulatori leta;
- (3) osposobljavanje se mora obavljati po fazama koje sadrže normalne operacije na ispravnom avionu i s potrebnom opremom, ali uključujući sve vremenske uslove na koje se može naići i detaljne prikaze otkaza sustava aviona ili opreme koji mogu utjecati na operacije Kategorije II ili III. Ako sustavi aviona uključuju korištenje mješovitih ili drugih specijalnih sustava (kao što su HUD/HUDLS, ili oprema za poboljšanje vidljivosti), tada članovi letачke posade aviona moraju vježbati korištenje tih sustava u normalnim i izvanrednim prilikama, i to tijekom osposobljavanja na simulatoru;
- (4) moraju se uvježbavati postupci u neuspjelim operacijama prikladni za polijetanje u uslovima smanjene vidljivosti operacija Kategorija II i III;
- (5) za avione za koje ne postoji određeni tipski simulator dostupan da reprezentira specifični avion, operator mora jamčiti da će se faza vizualnog osposobljavanja u letu za operacije Kategorije II provoditi na simulatoru leta koji je za tu namjenu odobrilo nadležno tijelo. Takvo školovanje mora sadržavati najmanje četiri prilaza. Osposobljavanje i postupci koji su specifični za tip aviona moraju se vježbati na avionu;
- (6) osnovno osposobljavanje za Kategorije II i III mora sadržavati najmanje sljedeće vježbe:
- (i) prilaz, koristeći se prikladnim sustavom za navođenje, autopilotom i sustavima kontrole ugrađenim u avion, do prikladne visine odluke, i prijelaz na vizualni let i slijetanje;
 - (ii) prilaz sa svim ispravnim motorima koristeći prikladan sustav za navođenje aviona, autopilot, HUDLS/i/ili EVS i sustav upravljanja ugrađen u avion, za upravljanje do visine odluke nakon koje slijedi postupak prekinutog prilaza; sve bez vanjskih vizualnih oznaka;
 - (iii) ondje gdje je to prikladno, prilaz koji koristi automatski sustav upravljanja avionom s mogućnošću ravnjanja aviona, slijetanja i održavanja pravca;
 - (iv) normalan rad svih potrebnih sustava s korištenjem i bez korištenja vizualnih znakova na visini odluke;
- (7) sljedeće faze osposobljavanja moraju sadržavati najmanje:
- (i) prilaze s otkazom motora u raznim fazama prilaza;
 - (ii) prilaze s otkazom kritične opreme (npr. električnog sustava, sustava za automatsko upravljanje avionom, sustava ILS/MLS na zemlji i/ili u zraku i pokazivača stanja);
 - (iii) prilaze gdje otkaz sustava za automatsko upravljanje avionom i/ili HUD/HUDLS/EVS na maloj visini zahtijeva:
 - (A) prijelaz na ručno upravljanje komandama za izravnavanje aviona prije slijetanja, u slijetanju i pri održavanju smjera aviona poslije slijetanja, ili prekinuti prilaz;
 - (B) prelazak na ručno upravljanje komandama aviona ili automatski prijelaz na niži stepen da bi odletio prekinuti prilaz od visine jednake visini odluke ili manje od visine odluke, uključujući one koje mogu rezultirati slijetanjem na stazu;
 - (iv) otkaze sustava koji mogu rezultirati velikim otklonima pokazivača po pravcu ili visini, iznad i ispod DH, u uslovima minimalne vidljivosti, odobrenim za operaciju. U nastavu, mora se nastaviti slijetanje na ruke ako prikaz iznad glave (Head-up display) pokaže niži stepen automatskog upravljanja avionom ili čak samo poravnanje aviona prije slijetanja;
 - (v) otkaze i postupke određene za tip ili varijantu aviona;
- (8) Program osposobljavanja mora omogućiti vježbe za svladavanje otkaza i grešaka koji zahtijevaju prijelaz na viši minimum;
- (9) Program osposobljavanja mora uključivati upravljanje avionom kada, tijekom otkaza pasivnog prilaza Kategorije III, otkaz prouzroči isključivanje autopilota na visini jednakoj visini odluke ili nižoj od visine odluke kada je zadnji objavljeni RVR 300 m ili manje;
- (10) kad se provodi polijetanje s RVR-om 400 m ili manje, osposobljavanje mora uključivati otkaze sustava i otkaze motora koji rezultiraju nastavom i prekidom polijetanja.
- (11) Program obuke mora uključivati, gdje je potrebno, prilaze gdje su otkazi HUDLS i/ili EVS opreme na maloj visini uključujući ili:
- (i) Vraćanje na HUD da bi upravljali prekinutim prilazom; ili
 - (ii) Vraćanje na let bez, ili neispravnim, HUDLS vođenjem da bi upravljali prekinutim prilazom sa visine odluke ili ispod, uključujući one koje mogu rezultirati dodirima staze.
- (12) Operator treba osigurati da kada poduzima polijetanje u uslovima smanjene vidljivosti, operacije niže od Standardne Kategorije I, drugo od Standardne Kategorije II, i Kategorije II i III koristi HUD/HUDLS ili hibridni HUD/HUDLS ili EVS, gdje je potrebno, program vježbe i provjere sadrži, korištenje HUD/HUDLS u normalnim operacijama tijekom svih faza leta.
- (d) Zahtjevi obuke za novi tip aviona za izvođenje polijetanja u uslovima smanjene vidljivosti, niže od standardne Kategorije I, drugo od standardne Kategorije II, prilaz korištenjem EVS i operacija Kategorije II i III. Operator mora jamčiti da će svaki član letачke posade završiti sljedeće osposobljavanje za letenje u uslovima smanjene vidljivosti, ako prelazi na novi tip/klasu ili novu izvedbu (varijantu) aviona na kojem će se izvoditi polijetanje u uslovima smanjene vidljivosti, niže od standardne Kategorije I, drugo od standardne Kategorije II, prilaz korištenjem EVS sa RVR 800m ili manje i operacije Kategorije II i III. Zahtjevi u svezi s iskustvom člana letачke posade da pohađa skraćeni tečaj opisani su u tačkama (a)(2), (a)(3) i (a)(4), iznad:
- (1) osposobljavanje na zemlji – odgovarajući zahtjevi opisani u stavu (b) uzimaju u obzir osposobljenost i iskustvo člana letачke posade za kategoriju II i III;
 - (2) osposobljavanje na simulatoru leta i/ili osposobljavanje u letu:
 - (i) najmanje 6 (8 za HUDLS sa ili bez EVS) prilaza i/ili slijetanja na simulatoru leta. Zahtjev za 8 HUDLS prilaza može biti reduciran na 6 kada se provode operacije hibridnim HUDLS. Vidi pod- paragraf (4)(i) ispod.

(ii) ondje gdje ne postoji određeni tip simulatora, najmanje 3 (5 za HUDLS i/ili EVS) prilaza uključujući najmanje jedno produženje na drugi krug na avionu. Za operacije hibridnog HUDLS potrebna su minimalno 3 prilaza, uključujući najmanje jedno produženje za novi prilaz.

(iii) odgovarajuće dodatno osposobljavanje ako to zahtjeva neka posebna oprema, npr. prikazivanje podataka iznad glave ili oprema za poboljšanje vidljivosti. Kada se kod operacija prilaza koristi EVS sa RVR manjom od 800m, minimalno 5 prilaza, uključujući potrebno najmanje jedno produženje avionom na novi prilaz.

(3) osposobljenost letачke posade – zahtjevi osposobljenosti letачke posade precizno su određeni za zračnog prevoznika i prema tipu aviona kojim operira.

(i) operator mora jamčiti da je svaki član letачke posade uspješno obavio provjeru prije izvođenja operacija Kategorije II i III;

(ii) provjera opisana u stavu (i) može se zamijeniti uspješno završenim osposobljavanjem na simulatoru leta i/ili u letu kako je opisano u tački (d)(2).

(4) letenje na linijama pod nadzorom – operator mora jamčiti da će se svaki član letачke posade podvrci letenje na linijama pod nadzorom (LIFUS):

(i) za kategoriju II, kada se zahtjeva ručno slijetanje ili HUDLS prilaz do slijetanja, su potrebna najmanje:

(A) 3 slijetanja poslije isključenja autopilota;

(B) 4 slijetanja sa korištenjem HUDLS do dodira;

osim ovoga samo jedno manualno slijetanje (2 koristeći HUDLS do dodira) je potrebno kad se vježba tražena u podstavu (d)(2) iznad provedena u simulatoru letenja kvalificiranog za konverziju bez leta na avionu.

(ii) za kategoriju III, najmanje 2 automatska slijetanja osim ako:

(A) se traži samo jedno automatsko slijetanje onda kada je obavljeno osposobljavanje iz tačke (d)(2) na simulatoru letenja (Full Flight Simulator) kvalificiranog za školovanje bez letenja na avionu;

(B) Automatsko slijetanje nije potrebno tijekom LIFUS kada vježba potrebna pod-stavom (d)(2) iznad provedena u simulatoru letenja kvalificiranog za konverziju bez leta na avionu (ZFT) i kada je član uspješno završio ZFT tečaj konverzije za tip;

(C) Član letачke posade, uvježban i kvalificiran u skladu sa stavom (B) iznad, kvalificiran je da operira tijekom provođenja LIFUS do najniže odobrenih DA(H) i RVR kao što je navedeno u operativnom priručniku.

(iii) Za prilaze Kategorije III korištenjem HUDLS do slijetanja minimalno 4 prilaza.

(e) Zapovjedno iskustvo i iskustvo na tipu.

(1) Prije započinjanja operacija Kategorije II, sljedeći dodatni zahtjevi se mogu primjenjivati na zapovjednika ili na pilote kojima će se prepustiti upravljanje letom, a koji su prvi put na određenom tipu/klasi aviona:

(i) 50 sati ili 20 sektora na tipu, uključujući letenje na liniji pod nadzorom;

(ii) 100 metara se mora dodati primjenljivom RVR minimumu za kategoriju II, kada operacija zahtjeva manualno slijetanje Kategorije II ili upotrebu HUDLS do slijetanja sve dok ne izvrši:

(A) ukupno 100 sati ili 40 sektora na tipu, uključujući LIFUS na tipu;

(B) ukupno 50 sati ili 20 sektora, uključujući LIFUS na tipu gdje je član letачke posade prije kvalificiran za operacije manualnog slijetanja Kategorije II sa operatorom iste zajednice;

(C) Za operacije HUDLS zahtjeve sektora u paragrafima (e)(1) i (e)(2) treba uvijek primjenjivati, sati na tipu/klasi ne ispunjavaju zahtjeve u potpunosti.

(2) Prije započinjanja operacija Kategorije III, sljedeći dodatni zahtjevi se mogu primjenjivati na zapovjednika ili na pilote kojima će se prepustiti upravljanje letom, a koji su prvi put na određenom tipu aviona:

(i) 50 sati ili 20 sektora na tipu, uključujući letenje na liniji pod nadzorom;

(ii) 100 metara se mora dodati primjenljivom RVR minimumu za kategoriju II ili kategoriju III, ako pilot prethodno nije bio osposobljen za operacije kategorija II i III s zračnim prevoznikom zajednice, dok ne izvrši ukupno 100 sati ili 40 sektora na tipu, uključujući letenje na linijama pod nadzorom.

(3) nadležno tijelo može odobriti smanjenje spomenutih uvjeta u svezi sa zapovjednim iskustvom za članove letачke posade koji imaju zapovjedno iskustvo u operacijama kategorija II i III.

(f) Polijetanje pri smanjenoj vidljivosti na stazi s RVR manjom od 150/200 m

(1) operator mora jamčiti da će prije odobrenja za obavljanje polijetanja pri vidljivosti manjoj od 150 m (ispod 200 m za avione Kategorije D) pilot obaviti sljedeće osposobljavanje:

(i) normalno polijetanje u minimalno odobrenim uslovima vidljivosti (RVR);

(ii) polijetanje u minimalno dopuštenim uslovima vidljivosti (RVR) s kvarom jednog motora između V1 i V2 ili čim to sigurnosni razlozi dopuste,

(iii) polijetanje u minimalno dopuštenim uslovima vidljivosti (RVR) s kvarom jednog motora prije V1 koji rezultiraju prekinutim polijetanjem.

(2) operator mora jamčiti da je osposobljavanje zahtijevano u tački (1) obavljeno na odobrenom simulatoru leta. Osposobljavanje mora obuhvatiti uporabu bilo kojega posebnog postupka i opreme. Ondje gdje ne postoji odobreni simulator leta, nadležno tijelo može odobriti takvo osposobljavanje na avionu bez zahtjeva za zadovoljavanjem uvjeta minimalne vidljivosti (RVR) (vidi dodatak 1 OPS 1.965);

(3) operator mora jamčiti da je član posade aviona obavio provjeru prije provođenja polijetanja u uslovima smanjene vidljivosti u RVR manjem od 150 m (manji od 200 m za avione Kategorije D), ako je primjenjivo. Provjera se može zamijeniti samo uspješno obavljenim osposobljavanjem na simulatoru leta i/ili u letu propisanom u tački (f)(1) ili s početnom preobukom na određenom tipu aviona.

(g) Periodična obuka i provjeravanje – operacije u uslovima smanjene vidljivosti.

(1) Operator mora jamčiti da će, vezano uz uobičajenu periodičnu obuku i provjere stručnosti, provjeriti znanje i sposobnost pilota da obavlja zadatke vezane za određenu kategoriju operacije, za koju je ovlašten. Traženi broj prilaza koji će biti izvršeni u simulatoru leta tijekom razdoblja valjanosti provjere stručnosti koju obavlja operator

(kako je zadano u OPS 1.965(b)) mora biti najmanje 2, (4 kada se HUDLS i/ili EVS koriste do slijetanja) od kojih jedno mora biti slijetanje na najnižem odobrenom RVR; s tim da se 1 (2 za HUDLS i/ili operacije korištenjem EVS) od njih može zamijeniti prilazom i slijetanjem avionom koristeći odobrene postupke Kategorije II ili III. Tijekom provjere stručnosti koju obavlja operator (operator proficiency check) mora se odletjeti jedan prekinuti prilaz. Ako je operator ovlašten za provođenje polijetanja s RVR-om manjim od 150/200 m, najmanje jedan LVTO do najnižega primjenjivog minimuma mora se letjeti tijekom provođenja provjere stručnosti. (vidi IEM OPS 1.450 (b)(i));

(2) za operacije Kategorije III, operator mora koristiti simulator leta odobren za obuku za kategoriju III;

(3) operator mora jamčiti da je za operacije Kategorije III, na avionu s otkazom pasivnog sustava upravljanja avionom, uključujući HUDLS, učinjen najmanje jedanput prekinuti prilaz u razdoblju od tri uzastopne operativne provjere stručnosti koju provodi operator, kao rezultat otkaza autopilota na visini odluke ili ispod visine odluke kad je objavljen RVR 300 m ili manje;

(4) nadležno tijelo može odobriti osposobljavanje i provjere radi obnavljanja znanja za operacije Kategorije II i LVTO na određenom tipu aviona, ako nije na raspolaganju odobreni simulator leta koji predstavlja taj određeni tip aviona ili neku prihvatljivu zamjenu.

Napomena: Osvježavanje znanja LVTO i Kategorije II/III koja se temelji na automatskim prilazima i/ili automatskim slijetanjem održava se periodičnom obukom i provjerama propisanim u ovom stavu.

(h) Dodatni zahtjevi treninga za zračne prevoznike koji provode operacije niže od standardne Kategorije I, prilaze korištenjem EVS i druge od standardne Kategorije II.

(1) Operator koji provodi operacije niže od standardne Kategorije I treba biti u skladu sa zahtjevima dodatka 1 OPS 1.450 – Operacije u uslovima smanjene vidljivosti –osposobljavanje i osposobljenost primjenjivih na operacije Kategorije II da uključuju zahtjeve koji se odnose na HUDLS (ako je potrebno). Operator može kombinirati te dodatne zahtjeve gdje je prikladno za provesti da operativne procedure budu kompatibilne. Tijekom treninga konverzije ukupan broj potrebnih prilaza neće biti veći od provedenih zahtjeva OPS pododjeljka N trening se provodi koristeći najniži primjenjivi RVR. Tijekom redovitog treninga i provjere operator može također kombinirati ponuđene zasebne zahtjeve koji ispunjavaju gore navedene zahtjeve operativne procedure, koji omogućavaju da se provede najmanje jedan prilaz jednom u svakih 18 mjeseci koristeći minimum niže od standardne Kategorije I.

(2) Operator koji provodi operacije niže od standardne Kategorije I treba biti u skladu sa zahtjevima dodatka 1 OPS 1.450 – Operacije u uslovima smanjene vidljivosti –osposobljavanje i osposobljenost primjenjivih na operacije Kategorije II da uključuju zahtjeve koji se odnose na HUDLS (ako je potrebno). Operator može kombinirati te dodatne zahtjeve gdje je prikladno za provesti da operativne procedure budu kompatibilne. Tijekom treninga konverzije ukupan broj potrebnih prilaza neće biti manji od onih koji su potrebni ispuni trening Kategorije II koristeći HUD/ HUDLS. Tijekom redovitog treninga i provjere operator može također kombinirati ponuđene zasebne zahtjeve koji ispunjavaju gore navedene zahtjeve operativne procedure, koji omogućavaju da se provede najmanje jedan prilaz jednom u svakih 18 mjeseci koristeći minimum drugi od standardne Kategorije II.

(3) Operator koji provodi operacije prilaza korištenjem EVS sa RVR od 800m ili manje treba biti u skladu sa zahtjevima dodatka 1 OPS 1.450 – Operacije u uslovima smanjene vidljivosti –osposobljavanje i osposobljenost primjenjivih na operacije Kategorije II da uključuju zahtjeve koji se odnose na HUD (ako je potrebno). Operator može kombinirati te dodatne zahtjeve gdje je prikladno za provesti da operativne procedure budu kompatibilne. Tijekom treninga konverzije ukupan broj potrebnih prilaza neće biti manji od onih koji su potrebni ispuni trening Kategorije II koristeći HUD. Tijekom redovitog treninga i provjere operator može također kombinirati ponuđene zasebne zahtjeve koji ispunjavaju gore navedene zahtjeve operativne procedure, koji omogućavaju da se provede najmanje jedan prilaz jednom u svakih 12 mjeseci koristeći EVS.

Dodatak 1 OPS 1.455

Operacije u uslovima smanjene vidljivosti – operativni postupci

(a) Općenito. Operacije u uslovima smanjene vidljivosti obuhvaćaju:

(1) polijetanje "na ruke" (sa ili bez elektroničkog sustava za navođenje ili HUDLS/hibrid HUD/ HUDLS);

(2) prilaz s autopilotom do ispod DH, s ravnanjem "na ruke", slijetanjem i održavanjem pravca na zemlji;

(3) prilaz korištenjem HUDLS/hibrid HUD/ HUDLS i/ili EVS;

(4) prilaz s automatskim pilotom nakon kojeg slijedi automatsko ravnanje aviona, automatsko slijetanje aviona i ručno održavanje pravca na zemlji;

(5) prilaz s automatskim pilotom nakon kojeg slijedi automatsko ravnanje, automatsko slijetanje i automatsko održavanje pravca aviona na zemlji, kada je RVR koji se primjenjuje manji od 400 m.

Napomena 1: Mješoviti sustav se može koristiti u bilo kojem od ovih načina izvođenja operacija.

Napomena 2: Ostali oblici sustava za navođenje ili prikazivanje mogu biti potvrđeni i odobreni.

(b) Postupci i operativne instrukcije

(1) Točna vrsta i opseg postupaka i danih uputa ovise o opremi koja se koristi na avionu i postupcima u pilotskoj kabini aviona. U Operativnom priručniku operator mora jasno definirati dužnosti članova letачke posade aviona tijekom polijetanja, prilaza, ravnjanja za slijetanje, održavanje pravca na stazi i prekinutog prilaza. Poseban naglasak mora se dati odgovornosti letачke posade aviona tijekom prelaska iz uvjeta leta po instrumentalnim pravilima na letenje po pravilima vizualnog letenja, te postupcima koji se trebaju koristiti prilikom smanjenja vidljivosti ili kad se dogodi otkaz. Posebna pozornost se mora posvetiti raspodjeli zadataka u pilotskoj kabini tako da se jamči smanjenje opterećenja pilota koji donosi odluke ili obavlja prekinuti prilaz, te da mu se omogući da se može posvetiti nadgledanju i procesu donošenja odluka;

(2) operator mora detaljno prikazati operativne postupke i upute u Operativnom priručniku. Upute moraju biti u skladu s ograničenjima i obveznim postupcima sadržanim u Priručniku za letenje avionom i trebaju između ostalog sadržavati sljedeće tačke:

- (i) provjere – da se utvrdi zadovoljavajuće funkcioniranje opreme aviona, prije leta i za vrijeme leta;
- (ii) utjecaje na minimume koji prouzrokuju promjene stanja opreme na zemlji i opreme u avionu;
- (iii) postupke za polijetanje, prilaz, ravnanje, slijetanje, održavanje pravca na zemlji i prekinutog prilaza;
- (iv) postupke koje treba slijediti u slučaju otkaza, upozorenja koja uključuju HUD/HUDLS/EVS i ostalih izvanrednih situacija;
- (v) minimalne vizualne oznake koje su potrebne;
- (vi) važnost pravilnog sjedenja i položaja očiju;
- (vii) radnje koje mogu biti neophodne prilikom smanjenja broja vizualnih oznaka;
- (viii) raspodjelu zadataka posadi prilikom sprovođenja postupaka prema tačkama (i) do (iv) i (vi) kako bi se omogućilo da se zapovjednik vazduhoplova posveti isključivo nadzoru i donošenju odluka;
- (ix) zahtjev da se sve obavijesti o visini ispod 200 ft trebaju temeljiti na radio-visinomjeru i da jedan pilot nastavi nadgledati instrumente aviona sve do njegova slijetanja;
- (x) zahtjeve za zaštitu područja osjetljivosti uređaja za određivanje smjera prilaza (Localiser);
- (xi) uporabu informacija koje se odnose na brzinu vjetrova, smicanje vjetrova, turbulenciju, zagađenost piste i korištenje višestrukih procjena RVR-a;
- (xii) postupke koji se trebaju koristiti za:
 - (A) Niže od Standardne Kategorije I
 - (B) Drugo od Standardne Kategorije II
 - (C) Prilazi korištenjem EVS; i
 - (D) Vježbanje prilaza i slijetanja na staze za koje nisu utvrđeni potpuni postupci prilaza za kategoriju II i kategoriju III;
- (xiii) operativna ograničenja koja nastaju iz potvrde o plovidbenosti;
- (xiv) podatke o najvećem dopuštenom odstepenu od putanje leta u poniranju za uređaj za određivanje smjera prilaza (Localiser) i/ili ILS-a;

Dodatak 1 OPS 1.465

Minimalna vidljivost za VFR operacije

Klasa zračnog prostora	A B C D E (Napomena 1)	F G
		Iznad 900 m (3.000 ft) AMSL ili iznad 300 m (1.000 ft) iznad terena, koje je više
		Na ili ispod 900 m (3.000 ft) AMSL ili 300 m (1.000 ft) iznad terena, koje je više
Udaljenost od oblaka	1.500 m horizontalno 300 m (1.000 ft) vertikalno	Izvan oblaka i u vidokrugu površine tla
Vidljivost u letu	8 km na i iznad 3050 m (10.000 ft) AMSL (Napomena 2) 5 km ispod 3050 m (10 000 ft) AMSL	5 km (Napomena 3)

Napomena 1: VMC minimumi za zračni prostor klase A su uključeni radi davanja smjernica, ali ne podrazumijevaju prihvaćanje VFR letova u zračnom prostoru klase A

Napomena 2: Kad je visina prijelazne visine manja od 3.050 m (10.000 ft) AMSL, treba se koristiti FL100 umjesto 10.000ft.

Napomena 3: Avioni Kategorije A i B mogu operirati u vidljivosti do 3.000 m, ako odgovarajuća služba ATS dopusti letenje po vidljivosti manjoj od 5 km, i kad su okolnosti takve da je vjerojatnost susretanja s ostalim prometom vrlo mala te kad je IAS 140 kt (čvora) ili manja.

Pododjeljak F
IZVOĐENJE OPĆENITO
OPS 1.470

Područje primjene

(a) Operator mora jamčiti da višemotorni avioni pokretani turboelisnim motorima s maksimalno dopuštenim brojem putničkih sjedala, više od 9 ili maksimalne mase u polijetanju veće od 5.700 kg, i svi višemotorni, turbomlazni avioni operiraju u skladu s pododjeljkom G (kategorija performanse A).

(b) Operator mora jamčiti da avioni pokretani elisom s maksimalno dopuštenim brojem putničkih sjedala 9 ili manje, i maksimalne mase u polijetanju 5.700 kg ili manje, operiraju u skladu s pododjeljkom H (kategorija performanse B).

(c) Operator mora jamčiti da avioni pokretani klipnim motorima s maksimalno dopuštenim brojem putničkih sjedala većim od 9 ili maksimalne mase u polijetanju veće od 5.700 kg operiraju u skladu s pododjeljkom I (kategorija performanse C).

(d) Ondje gdje se potpuno udovoljavanje zahtjevima odgovarajućeg pododjeljka ne može iskazati zbog specifičnih konstruktivnih osobina (npr. nadzvučni avioni, ili avioni za slijetanje na vodu), operator mora primijeniti odobrene norme izvođenja koje jamče razinu sigurnosti jednaku onoj u odgovarajućem odjeljku.

OPS 1.475

Općenito

(a) Operator mora jamčiti da masa aviona:

(1) na početku polijetanja ili u slučaju preplaniranja tijekom leta

(2) u tački od koje se primjenjuje ispravljeni operativni plan leta; ne bude veća od mase pri kojoj se zahtjevi odgovarajućeg pododjeljka mogu ispuniti, za let koji će se poduzeti uzimajući u obzir očekivano smanjenje u masi ako let teče dalje, i za takvo ispuštanje goriva kako je određeno u posebnom zahtjevu.

(b) Operator mora jamčiti da će se odobreni podaci za izvođenje utvrđeni u Priručniku za letenje avionom koristiti radi udovoljavanja zahtjeva odgovarajućeg pododjeljka, dopunjeni ako je potrebno, drugim podacima prihvatljivim nadležnom tijelu kao što je opisano u odgovarajućem odjeljku. Kad se primjenjuju propisi opisani u odgovarajućem odjeljku, može se uzeti u obzir neki operativni podatak koji je već ugrađen u Priručnik za letenje avionom – da se izbjegne dvostruka uporaba podataka.

(c) Pri udovoljavanju zahtjevima odgovarajućeg pododjeljka, dužna pozornost mora se posvetiti konfiguraciji aviona, utjecaju okoliša i rad sustava koji imaju nepovoljan utjecaj na sposobnosti aviona.

(d) Za sposobnosti aviona, vlažna poletno-sletna staza, osim travnate staze, može se smatrati suhom.

(e) Operator mora uzeti u obzir tačnost grafičkog prikaza prilikom procjenjivanja usklađenosti s zahtjevima polijetanja primjenjujućeg pododjeljka.

OPS 1.480

Pojmovi

(a) Izrazi upotrebljavani u odjeljcima F, G, H, I, i J imaju sljedeće značenje:

(1) *raspoloživa duljina za ubrzavanje za zaustavljanje / Accelerate – stop distance available/ –(ASDA) – raspoloživa duljina zatrčavanja u polijetanju plus duljina produžetka za zaustavljanje (stopway), ako je takav produžetak za zaustavljanje nadležno tijelo obznanilo upotreblijivim, te je sposoban podnijeti masu aviona pod prevladavajućim operativnim uslovima.*

(2) *onečišćena (kontaminirana) staza – smatra se da je staza onečišćena kad je više od 25 posto površine staze (bilo u izoliranim područjima ili ne) u okviru zahtijevane duljine i širine koja se koristi, pokrivena:*

(i) površinskom vodom dubine veće od 3 mm (0,125 in) ili bljuzgavicom ili rahlim;

(ii) snijegom, koji odgovara dubini vode većoj od 3 mm (0,125 in);

(i) snijegom koji je zbijen u čvrstu masu koja se odupire daljem zbijanju i drži se stisnut ili ako se prikuplja lomi se u grude (čvrsti snijeg);

(ii) ledom, uključujući i mokar led.

(3) *vlažna staza – staza se smatra vlažnom kada nije suha, i kada joj vlažnost ne daje sjajan izgled;*

(4) *suha staza – suha staza je ona koja nije ni mokra ni onečišćena (kontaminirana), a podrazumijeva čvrstu stazu koja je posebno pripremljena, sa žljebovima i poroznom podlogom, i održavana tako da zadrži efektivno kočenje za suhu stazu čak i kada je prisutna vlažnost;*

(5) *raspoloživa duljina sletne staze (LDA) – duljina staze koju je nadležno tijelo proglasilo raspoloživom, i koja je pogodna za vožnju aviona pri slijetanju;*

(6) *maksimalno dopušten raspored putničkih sjedala – maksimalan broj putničkih sjedala u pojedinom avionu, isključujući pilotska sjedala ili sjedala u pilotskoj kabini i sjedala kabinskog osoblja koja koristi operator, što ih je odobrilo nadležno tijelo i koji je točno određen u Operativnom priručniku;*

(7) *raspoloživa duljina staze za polijetanje – (TODA) – raspoloživa duljina staze za polijetanje plus raspoloživa duljina očišćena od prepreka (clearway);*

(8) *uzletna masa – uzletnom masom aviona (masom u polijetanju) smatra se masa aviona, uključujući svakog i sve što se prevozi na početku polijetanja;*

(9) *raspoloživa duljina zatrčavanja u polijetanju / (TORA) – duljina staze koju je nadležno tijelo proglasilo raspoloživom i koja je pogodna za protrčavanje na zemlji pri polijetanju aviona;*

(10) *mokra staza – staza se smatra mokrom kad je njezina površina pokrivena vodom, ili nečim sličnim, u količini koja je manja od one pobjliže određene u tački (a)(2), ili kada na njoj ima dovoljno vlage da izaziva pojavu refleksije, ali bez značajnijih područja stajaće vode.*

(b) Pojmovi "duljina ubrzanja i zaustavljanja", "duljina polijetanja", "protrčavanje u polijetanju", "čista putanja leta u polijetanju", čista putanja leta na ruti s jednim neispravnim motorom", "čista putanja leta na ruti s dva neispravna motora" su, u odnosu na avion, određeni u uslovima za plovidbenost pod kojima je ishođena Uvjerenje o plovidbenosti, ili kako to odredi nadležno tijelo ako se ustanovi da definicija ne odgovara za prikazivanje udovoljavanja izvođenju ograničenja operativnih performansi.

Pododjeljak G

KATEGORIJA PERFORMANSE A

OPS 1.485

Općenito

(a) Operator mora jamčiti udovoljavanje zahtjevima ovoga pododjeljka, s tim da se odobreni podaci o performansama, utvrđeni u Priručniku za letenje avionom mogu dopuniti, ako je potrebno, drugim od nadležnog tijela prihvaćenim podacima, ako su odobreni podaci za izvođenje iz Priručniku za letenje avionom nedostatni u odnosu na:

(1) obračun za razumno očekivane nepovoljne operativne uslove, kao polijetanje i slijetanje na kontaminiranu stazu;

(2) otkaz motora u svim fazama leta.

(b) Operator mora jamčiti da su u slučaju mokre i onečišćene staze, podaci o performansama određeni u suglasju s primjenljivim zahtjevima za certifikaciju velikih aviona ili slično ukoliko je to prihvatljivo nadležnom tijelu.

OPS 1.490

Polijetanje

(a) Operator mora jamčiti da masa u polijetanju ne prelazi maksimalnu masu u polijetanju označenu u Priručniku za letenje avionom za visinu po tlaku i temperaturi okoline na aerodromu s kojeg se obavlja polijetanje.

(b) Operator mora udovoljiti sljedećim zahtjevima kad određuje maksimalno dopuštenu masu u polijetanju:

(1) raspoloživa duljina za ubrzavanje za zaustavljanja ne smije biti veća od raspoložive duljine za ubrzavanje za zaustavljanje;

(2) duljina polijetanja ne smije premašivati raspoloživu duljinu polijetanja, a zajedno s duljinom očišćene staze (clearway) ne smije prelaziti pola raspoložive duljine staze za zalet kod polijetanja;

(3) zalet pri polijetanju ne smije biti veći od duljine raspoložive za zalet pri polijetanju.

(4) Udovoljavanje zahtjevima ovog stava mora biti prikazano uporabom pojedinačne vrijednosti V1 brzine za prekinuto polijetanje i nastav polijetanja;

(5) na mokroj i onečišćenju stazi, masa u polijetanju ne smije biti veća od mase dopuštene za polijetanje na suhoj stazi pod istim uslovima.

(c) Kada prikazuje udovoljavanje zahtjevima stava (b) operator mora uzeti u obzir sljedeće:

(1) visinu po tlaku na aerodromu;

(2) okolnu temperaturu na aerodromu;

(3) stanje površine na stazi i vrstu površine na stazi

(4) nagib staze u pravcu polijetanja,

(5) ne više od 50 posto objavljene čeonke komponente vjetra i ne manje od 150 posto objavljene leđne komponente vjetra;

(6) gubitak duljine staze zbog poravnanja aviona prije polijetanja, ako ga ima

OPS 1.495

Izbjegavanje prepreka u polijetanju

(a) Operator mora jamčiti da čista putanja leta aviona u polijetanju izbjegava sve prepreke, s okomitom udaljenošću od najmanje 35 ft ili vodoravnom udaljenošću od najmanje 90 m plus $0.125 \times D$ gdje je D vodoravna udaljenost koju je avion preletio od kraja raspoložive duljine staze polijetanja ili od kraja duljine polijetanja ako je zaokret planiran prije kraja raspoložive duljine polijetanja. Za avione s razmakom krila manjim od 60 m vrijedi vodoravno izbjegavanje prepreka od pola razmaka krila aviona plus 60 m, plus $0.125 \times D$ može se koristiti.

(b) Kada dokazuje udovoljavanje zahtjevima stava (a), operator mora uzeti u obzir sljedeće:

(1) masu aviona na početku zatrčavanja u polijetanju,

(2) barometarsku visinu na aerodromu;

(3) temperaturu okoline na aerodromu;

(4) ne više od 50 posto objavljene čelne komponente vjetra ili ne manje od 150 posto objavljene leđne komponente vjetra.

(c) Kada dokazuje udovoljavanje zahtjevima stava (a):

(1) promjena putanje neće se dopustiti do tačke na kojoj je čista putanja leta postigla visinu (height) jednaku polovini razmaka krila, ali ne manje od 50 ft iznad visine kraja raspoloživog protrčavanja u polijetanju. Pri tome se pretpostavlja da do visine (height) 400 ft nagib aviona nije veći od 150. Iznad visine od 400 ft nagib aviona veći od 150, ali manji od 250 može se koristiti.

(2) na bilo kojem dijelu čiste putanje leta u polijetanju na kojem se avion naginje više od 150 mora izbjegavati sve prepreke na vodoravnoj udaljenosti označenoj u stavovima (a), (d) i (e) ovoga člana i okomitoj daljenosti od najmanje 50 ft; i

(3) operator mora koristiti posebne postupke što ih odobrava nadležno tijelo, za primjenu povećanoga kuta nagiba većeg od 200 između 200 ft i 400 ft, ali ne većeg od 300 iznad 400 ft (vidi dodatak 1 OPS 1495(c)(3));

(4) mora se uzeti u obzir odgovarajući učinak kuta nagiba aviona na operativne brzine i putanju leta uključujući povećanje udaljenosti što proizlazi iz povećane operativne brzine.

(d) Kad udovoljava zahtjevima stava (a), za one slučajeve kod kojih planirana putanja leta ne zahtjeva promjenu putanje za više od 150, operator ne mora uzeti u obzir one prepreke koje imaju poprečnu udaljenost veću od:

(1) 300 m, ako je pilot u stanju održavati zahtijevanu navigacijsku preciznost ondje gdje se mogu pojaviti područja s preprekama

(2) 600 m, za letove u svim drugim uslovima;

(e) Kad udovoljava zahtjevima stava (a) za one slučajeve kod kojih planirana putanja leta ne zahtjeva promjenu putanje za više od 150, operator ne mora uzeti u obzir one prepreke koje imaju poprečnu udaljenost veću od:

(1) 600 m, ako je pilot u stanju održavati zahtijevanu navigacijsku preciznost ondje gdje se mogu pojaviti područja s preprekama;

(2) 900 m, za letove u svim drugim uslovima.

(f) Operator mora utvrditi postupak u neočekivanim situacijama kako bi udovoljio zahtjevima OPS 1.495, osigurati sigurne rute izbjegavajući prepreke i omogućiti avionu da udovolji zahtjevima na ruti po OPS 1.500, ili slijetanje na aerodrom polaska, ili na alternativni aerodrom za polijetanje

OPS 1.500

Otkaz jednog motora na ruti

(a) Operator mora jamčiti da pri otkazu jednog motora podaci čiste putanje leta sadržani u Priručniku za letenje avionom odgovaraju meteorološkim uslovima koji se očekuju na letu, te da udovoljavaju stavu (b) ili (c) na svim tačkama uzduž rute. Čista putanja leta mora imati pozitivan gradijent na 1.500 ft iznad aerodroma gdje se pretpostavlja obaviti slijetanje poslije otkaza motora. U meteorološkim uslovima koji zahtijevaju rad sustava za zaštitu od leda, mora se uzeti u obzir utjecaj njegove uporabe na čistu putanju leta.

(b) Gradijent čiste putanje leta mora biti pozitivan na najmanje 1.000 ft iznad cijelog terena i prepreka uzduž rute u 9,3 km (5 NM) na obje strane planirane putanje.

(c) Čista putanja leta mora omogućiti avionu da nastavi let s visine krstarenja do aerodroma gdje slijetanje može biti obavljeno u skladu s OPS 1.515 ili 1.520 što je primjereno, a čista putanja leta za izbjegavanje okomitih prepreka mora biti najmanje 2000 ft. Sav teren i prepreke uzduž rute unutar 9,3 km (5 NM) na bilo kojoj strani namjeravane putanje moraju biti u skladu s tačkama (1) do (4):

(1) pretpostavlja se kvar motora na najkritičnijoj tački duž rute:

(2) uzet je u obzir utjecaj vjetra na putanju leta;

(3) ispuštanje goriva u zraku je dopušteno do količine koja omogućuje doseganje aerodroma s propisanom rezervom goriva ako se koristi sigurnosni postupak,

(4) aerodrom na koji je predviđeno slijetanje aviona nakon otkaza motora mora udovoljiti sljedećim zahtjevima:

(i) u svezi s zahtjevima performansi za očekivanu masu pri slijetanju;

(ii) vremensko izvješće ili prognoza, ili bilo koja njihova kombinacija, i izvješće o uslovima na aerodromu pokazuju da sigurno slijetanje može biti obavljeno u predviđenom vremenu slijetanja.

(d) Pri udovoljavanju OPS 1.500 operator mora povećati širinu granica iz stava (b) i (c) na 18,5 km (10 NM) ako navigacijska preciznost ne zadovoljava 95 posto obuhvaćene visine.

OPS 1.505

Na ruti – avioni s tri ili više motora, otkaz dvaju motora

(a) Operator mora jamčiti da ni na jednoj tački uzduž namjeravane putanje niti jedan avion s tri ili više motora neće biti udaljen više od 90 minuta, sa svim motorima u pogonu na brzini krstarenja velikog doleta, na standardnoj temperaturi u mirnom zraku, od aerodroma koji zadovoljava uslove izvođenja za očekivanu masu slijetanja, osim ako ne udovoljava stavcima (b) do (f).

(b) Podaci o čistoj putanji leta pri otkazu dvaju motora moraju dopuštati avionu da nastavi let, u očekivanim meteorološkim uslovima, od tačke gdje se pretpostavlja da će dva motora otkazati istodobno, do aerodroma na koji je moguće obaviti slijetanje i potpuno zaustaviti avion kad se upotrebljava opisani postupak za slijetanje s dva neispravna motora. Čista putanja leta mora okomito izbjegavati prepreke, na cijelom terenu najmanje 2.000 ft i prepreke uzduž rute unutar 9,3 km (5 NM) na obje strane planirane putanje. Na visinama i u meteorološkim uslovima koji zahtijevaju uporabu sustava protiv zaleđivanja, utjecaj uporabe ovoga sustava na čistu putanju leta mora se uzeti u obzir. Ako navigacijska preciznost ne zadovoljava 95 posto obuhvaćene visine, operator mora povećati gornju širinu granica na 18,5 km (10 NM).

(c) Pod pretpostavom da će dva motora otkazati na najkritičnijoj tački tog dijela rute, gdje je avion više od 90 minuta, sa svim motorima pri putnoj brzini za duge dolete uz standardnu temperaturu u mirnom zraku, udaljen od aerodroma koji udovoljava zahtjevanim sposobnostima za njegovu očekivanu masu slijetanja.

(d) Čista putanja leta mora imati pozitivan gradijent na 1.500 ft iznad aerodroma gdje se pretpostavlja slijetanje poslije otkaza dvaju motora.

(e) Ispuštanje goriva u zraku je dopušteno do količine koja omogućuje doseganje aerodroma s propisanom rezervom goriva, ako se koristi sigurnosni postupak.

(f) Očekivana masa aviona na tački gdje se pretpostavlja otkaz dvaju motora ne smije biti manja od one koja uključuje dovoljno goriva za nastav leta do aerodroma za koji se pretpostavlja da će se na njemu obaviti slijetanje, i da stigne tamo najmanje na 1.500 ft neposredno iznad područja slijetanja i poslije toga da leti na toj visini još 15 minuta.

OPS 1.510

Slijetanje – Odredišni i alternativni aerodromi

(a) Operator mora jamčiti da masa slijetanja aviona određena prema OPS 1.475 (a), ne prelazi maksimalnu masu slijetanja određenu za visinu i temperaturu okoline očekivanu u predviđeno vrijeme slijetanja na odredištu i alternativnom aerodromu.

(b) Za instrumentalne prilaze s gradijentom neuspjelog prilaza većim od 2,5 posto, operator mora provjeriti da očekivana masa aviona u slijetanju omogućuje neuspjeli prilaz s gradijent penjanja jednakim ili većim od primjenjivog gradijenta u konfiguraciji i brzini neuspjelog prilaza s otkazom jednog motora. Vidi primjenjive zahtjeve pri certifikaciji velikih aviona. Upotrebu drugih metoda mora odobriti nadležno tijelo.

(c) Za instrumentalne prilaze s visinom odluke (heights) ispod 200 ft operator mora provjeriti da očekivana masa aviona na slijetanju omogućuje gradijent penjanja u neuspjelom prilazu s otkazom kritičnog motora i s brzinom i konfiguracijom upotrebljavanom za produljenje na drugi krug najmanje 2,5 posto ili objavljeni gradijent, ono što je veće (vidi CS AWO 243). Uporabu nekoga drugog načina mora odobriti nadležno tijelo.

OPS 1.515

Slijetanje – suha staza

(a) Operator mora jamčiti da masa aviona u slijetanju, određena u skladu s OPS 1.475 (a), za predviđeno vrijeme slijetanja na odredišni aerodrom ili na neki alternativni aerodrom, omogućuje slijetanje s punim zaustavljanjem na visini od 50 ft iznad praga staze:

(1) za avione pokretane turbomlaznim motorima unutar 60 % raspoložive duljine staze;

(2) za avione pokretane turboelisnim motorima unutar 70 % raspoložive duljine staze;

(3) za postupke strmog prilaza nadležna tijela mogu odobriti uporabu podataka o duljini staze u skladu s tačkama (a) (1) i (a) (2) kada je to primjereno, temeljeno na visini zaslona (screen height) manjoj od 50 ft, ali ne manjoj od 35 ft (vidi dodatak 1 OPS 1.515 (a) (3));

(4) kad udovoljava stavovima (a)(1) i (a)(2), nadležno tijelo može izuzetno odobriti, ako za to postoji potreba (vidi dodatak 1), da se izvodi operacija kratkog slijetanja u skladu s dodacima 1 i 2, zajedno s drugim dodatnim

uslovima koje nadležno tijelo smatra potrebnim s ciljem jamčenja prihvatljive razine sigurnosti u određenom slučaju.

(b) Pri udovoljavanju zahtjevima stava (a), operator mora uzeti u obzir sljedeće:

(1) visinu aerodroma;

(2) ne više od 50 posto čeone komponente vjetra ili ne manje od 150 posto leđne komponente vjetra;

(3) nagib staze u pravcu slijetanja ako je veći od +/- 2 %.

(c) pri udovoljavanju zahtjevima stava (a), mora se pretpostaviti da će:

(1) avion sletjeti na najpovoljniju stazu u mirnom zraku;

(2) avion sletjeti najvjerojatnije na stazu koja je određena, uzimajući u obzir vjerojatni pravac i brzinu vjetra, karakteristike upravljanja avionom na zemlji, i druge uslove kao sredstva za slijetanje i teren;

(d) Ako operator nije u mogućnosti udovoljiti zahtjevima u stavu (c) (1) za određeni aerodrom koji ima jednu stazu, gdje slijetanje ovisi o određenoj komponenti vjetra, avion može odletjeti ako su određena dva alternativna aerodroma koji omogućuju puno udovoljavanje zahtjeva u stavovima (a), (b) i (c). Prije započinjanja prilaza za slijetanje na aerodrom odredišta, zapovjednik se mora uvjeriti da je slijetanje moguće u punom skladu s OPS 1.510 i stavovima (a) i (b).

(e) Ako operator nije u mogućnosti udovoljiti stavu (c)(2) za aerodrom odredišta, avion može odletjeti ako je određen alternativni aerodrom koji omogućuje puno udovoljavanje stavcima (a), (b) i (c).

OPS 1.520

Slijetanje – mokra i kontaminirana staza

(a) Kada odgovarajuća meteorološka izvješća ili prognoze ili njihova kombinacija pokazuju da će staza u predviđeno vrijeme dolaska biti mokra, operator mora jamčiti da će najmanja raspoloživa duljina slijetanja biti 115 % od zahtijevane duljine slijetanja određene prema OPS 1.515.

(b) Kada odgovarajuća meteorološka izvješća ili prognoze ili njihova kombinacija pokazuju da će staza u predviđeno vrijeme dolaska biti kontaminirana, operator mora jamčiti da će raspoloživa duljina slijetanja biti najmanja duljina slijetanja određena u skladu s gornjim stavom (a), ili najmanje 115 % duljine slijetanja određene u skladu s odobrenim podacima duljine slijetanja na kontaminiranu stazu ili slično, prihvaćeno od nadležnog tijela, ona koja je veća.

(c) Duljina slijetanja na mokru stazu kraća nego što zahtijeva stav (a), ali ne manja nego što zahtijeva OPS 1.515 (a) može se koristiti ako Priručnik za letenje avionom sadrži posebne dodatne informacije o duljini slijetanja na mokru stazu.

(d) Duljina slijetanja na posebno pripremljenu kontaminiranu stazu kraća nego zahtijevana u gornjem stavu (b), ali ne manja nego što zahtijeva OPS 1.515 (a), može se koristiti ako Priručnik za letenje avionom sadrži posebne dodatne informacije o duljini slijetanja na kontaminiranu stazu.

(e) Pri udovoljavanju zahtjeva u stavcima (b), (c) i (d), uslovi OPS 1.515 moraju biti odgovarajuće primijenjeni, a iznimno OPS 1.515 (a)(1) i (2) ne moraju biti primijenjeni u odnosu na stav (b).

Dodatak 1 OPS-u 1.495 (c) (3)

Odobrenje za povećani kut nagiba

(a) Za uporabu povećanoga kuta nagiba potrebno je posebno odobrenje. Moraju biti zadovoljeni sljedeći uslovi:

(1) Priručnik za letenje avionom mora sadržavati odobrene podatke za zahtijevano povećanje operativne brzine i podatke koji omogućuju konstrukciju putanje leta uzimajući u obzir povećani kut nagiba i brzinu;

(2) Zbog navigacijske tačnosti mora biti na raspolaganju vizualno vođenje;

(3) Meteorološki minimumi i ograničenja brzine vjetra moraju biti naznačena za svaku stazu i odobreni od nadležnog tijela;

(4) Osposobljavanje u skladu s OPS 1.975.

Dodatak 1 OPS-u 1.515(a)(3)

Postupak za strme prilaze

(a) Nadležno tijelo može odobriti zahtjev za strmi prilaz pri kojem se koriste kutovi ravnine poniranja od 4,5° ili više i visine iznad zaslona (screen height) manje od 50 ft, ali ne manje od 35 ft, jamčeći da su zadovoljeni sljedeći uslovi:

(1) Priručnik za letenje avionom mora navesti maksimalno odobreni kut ravnine poniranja, sva druga ograničenja, uobičajena, neuobičajena postupke, postupke u slučaju opasnosti za strmi prilaz, kao i dopune izmjene) podataka o duljini staze kad se koriste uslovi strmog prilaza;

(2) na svakom aerodromu na kojem se obavljaju postupci strmog prilaza mora biti na raspolaganju primjeren sustav prikazivanja ravnine poniranja (glidepath reference system) koji sadrži barem vizualni sustav pokazivanja putanje;

(3) za svaku stazu koja će se koristiti za strmi prilaz moraju biti određeni i odobreni meteorološki minimumi. U obzir se mora uzeti sljedeće:

(i) položaj prepreka;

(ii) vrsta oznake (referencije) za putanju poniranja i vođenje po stazi, kao što su vizualna sredstva, MLS, D-NAV, ISL, ILZ, VOR, NDB;

(iii) minimalne vizualne oznake koje se zahtijevaju na DH i MDA;

(iv) raspoloživa oprema avionu u letu;

(v) osposobljenost pilota i posebno poznavanje (pojednog) aerodroma;

(vi) ograničenja i postupci u Priručniku za letenje avionom;

(vii) uslovi za neuspjeli prilaz.

Dodatak 1 OPS-u 1.515(a)(4)

Operacija kratkog slijetanja

(a) Za potrebe OPS 1.515(a)(4) udaljenost koja je korištena za izračun dopuštene mase slijetanja može sadržavati objavljenu površinu sigurnosnog područja i objavljenu raspoloživu daljinu za slijetanje. Nadležno tijelo može odobriti takve operacije u skladu sa sljedećim uslovima:

(1) *demonstracija potrebe za operacijama kratkog slijetanja*. Mora postojati jasan javni interes i operativna potreba za ovakvim operacijama, bilo zbog udaljenosti aerodroma ili zbog fizičkih ograničenja u odnosu na duljinu staze;

(2) *avion i operativni uslovi*:

(i) operacije kratkog slijetanja bit će odobrene samo za avione kod kojih okomita udaljenost između pilotskog oka i najnižeg dijela kotača, s avionom koji je uspostavio normalnu ravninu poniranja, ne prelazi 3 metra;

(ii) pri utvrđivanju aerodromskih operativnih minimuma vidljivost/RVR ne smije biti manja od 1,5 km. U Operativnom priručniku moraju biti naznačena dodatna ograničenja za vjetar;

(iii) za takve operacije, u Operativnom priručniku moraju biti navedeni uslovi za minimalno iskustvo pilota, osposobljavanje i posebno, upoznatost s aerodromom;

(3) pretpostavlja se da je visina (height) prelaska iznad početne tačke korištene duljine objavljenog sigurnog područja 50 ft.

(4) *dodatni uslovi*: nadležno tijelo može odrediti dodatne uslove koje smatra potrebnim za sigurnu operaciju uzimajući u obzir karakteristike tipa, ortografske osobine u području prilaza, raspoloživa prilazna sredstva i razmatranje neuspjelog prilaza/prekinutog slijetanja. Takvi dodatni uslovi mogu biti, npr. zahtjev za VASI/PAPI vrstu vizualnog sustava pokazatelja poniranja.

Dodatak 2 OPS-u 1.515(a)(4)

Aerodromski uslovi za operacije kratkog slijetanja

(a) Uporabu sigurnosnog područja moraju odobriti aerodromska nadležna tijela.

(b) Upotrebljiva duljina objavljenoga sigurnog područja, prema odredbama OPS 1.515(a)(4) i ovoga dodatka, ne smije biti veća od 90 metara.

(c) Širina objavljenoga sigurnog područja ne može biti manja od dvostruke širine staze ili dvostrukog razmaka krila, i to koja je veća, i centrirana na produljenu središnju crtu staze.

(d) Objavljeno sigurno područje mora biti slobodno od prepreka ili ulegnuća, koji bi mogli ugroziti avion koji izvodi operaciju kratkog slijetanja na stazu. Pokretni objekti ne smiju se nalaziti u objavljenom sigurnom području dok je staza u uporabi za operacije kratkog slijetanja.

(e) Nagib objavljenoga sigurnog područja ne smije biti veći od 5 posto uzbrdo niti veći od 2 posto nizbrdo u pravcu slijetanja.

(f) U svrhu ovih operacija uslovi odredbe OPS 1.480(a)(5) ne treba primijeniti u sigurnosnom području.

Pododjeljak H

KATEGORIJA PERFORMANSE B

OPS 1.525

Općenito

(a) Operator ne smije operirati jednomotornim avionom:

(1) noću; ili

(2) u instrumentalnim meteorološkim uslovima osim po posebnim vizualnim pravilima letenja (VFR);

Napomena: Operativna ograničenja za jednomotorne avione obuhvaćena su u OPS 1.240(a)(6).

(b) Operator mora postupati s dvomotornim avionima, koji ne udovoljavaju uslovima o penjanju iz dodatka 1 OPS 1.525(b), kao s jednomotornim avionima.

OPS 1.530

Polijetanje

(a) Operator mora jamčiti da masa u polijetanju ne prelazi maksimalnu masu u polijetanju određenu u Priručniku za letenje avionom za visinu po tlaku (barometarsku visinu) i temperaturi okoline na aerodromu na kojem će se obaviti polijetanje.

(b) Operator mora jamčiti da duljina polijetanja koja je određena u Priručniku za letenje avionom neće premašivati:

(1) raspoloživu duljinu staze za zalet kada se ona pomnoži s koeficijentom 1,25; ili

(2) kada je na raspolaganju produžetak za zaustavljanje (stopway) i/ili čistina (clearway):

(i) raspoloživu duljinu staze za zalet (zatrčavanje);

(ii) raspoloživu duljinu uzletne staze kada se ona pomnoži s koeficijentom 1,15,

(iii) raspoloživu duljinu zaleta i produžetka za zaustavljanje kada se pomnoži s koeficijentom 1,3.

(c) Pri udovoljavanju zahtjevima iz stava (b), operator mora uzeti u obzir sljedeće:

(1) masu aviona u polijetanju na početku zatrčavanja;

(2) visinu po tlaku (barometarsku visinu) na aerodromu;

(3) temperaturu okoline na aerodromu;

(4) stanje površine i vrstu površine staze i

(5) nagib staze u pravcu polijetanja*

(6) ne više od 50 posto objavljene komponente čeonog vjetra ili manje od 150 posto objavljene komponente lednog vjetra.

OPS 1.535

Sigurna udaljenost u odnosu na prepreke pri polijetanju – višemotorni avioni

(a) Operator mora jamčiti da će putanja leta aviona u polijetanju s dva ili više motora određena u suglasnosti s ovim stavom, izbjegavati sve prepreke s okomitim razmakom od najmanje 50 ft ili s vodoravnim razmakom od

najmanje 90 metara plus $0,125 \times D$, gdje je D vodoravni razmak koji prijeđe avion od kraja raspoložive duljine uzletne staze ili od kraja duljine polijetanja ako je zaokret planiran prije kraja raspoložive duljine polijetanja osim u slučajevima koji su propisani u stavcima (b) i (c). Za avione s rasponom krila manjim od 60 m vodoravni razmak u odnosu na prepreke pri polijetanju dobije se kad se polovina raspona krila poveća za 60 m, plus $0,125 \times D$. Pri udovoljavanju zahtjevima u ovom stavu mora se uzeti u obzir:

- (1) da putanja leta u polijetanju počinje na 50 ft iznad površine na kraju duljine polijetanja zahtijevane po OPS 1.530(b) i završava na visini od 1.500 ft iznad površine;
 - (2) da avion nije nagnut u odnosu na poprečnu os dok ne postigne visinu od 50 ft iznad površine i da poslije toga kut nagiba ne prelazi 15 stupnjeva;
 - (3) da se otkaz kritičnog motora dogodi na tački putanje leta u polijetanju sa svim motorima gdje se očekuje da će se izgubiti vizualne oznake za izbjegavanje prepreka;
 - (4) da je gradijent putanje leta u polijetanju od visine 50 ft do pretpostavljene visine kada nastane otkaz motora jednak prosječnom gradijentu sa svim motorima tijekom penjanja i prijelaza na konfiguraciju na ruti pomnoženim s koeficijentom 0,77;
 - (5) da je gradijent putanje leta u polijetanju od visine dostignute prema tački (4) do kraja putanje leta u polijetanju jednak gradijentu penjanja na ruti s jednim motorom prikazanom u Priručniku za letenje avionom.
- (b) Pri udovoljavanju zahtjeva iz stava (a) za one slučajeve gdje planirana putanja leta ne zahtijeva promjenu putanje za više od 15 stupnjeva, operator ne mora uzeti u obzir one prepreke koje imaju poprečni razmak veći:
- (1) od 300 m, ako se let izvodi u uslovima koji dopuštaju vizualno vođenje navigacije ili ako su raspoloživa navigacijska sredstva koja omogućuju pilotu da održava namjeravanu putanju leta s istom preciznošću (vidi dodatak 1 OPS 1.535 (b) (1) i (c) (1); ili
 - (2) od 600 m za letove u svim ostalim uslovima
- (c) Pri udovoljavanju zahtjevima iz stava (a) za one slučajeve gdje namjeravana putanja leta zahtijeva promjenu putanje za više od 15 stupnjeva, operator ne mora uzeti u obzir one prepreke koje imaju poprečni razmak veći:
- (1) od 600 m za letove u uslovima koji dozvoljavaju vizualno vođenje navigacije (vidi Dodatak 1 OPS 1.535(b)(1) i (c)(1); i
 - (2) od 900 m za letove u svim ostalim uslovima.
- (d) Pri udovoljavanju zahtjevima iz stava (a), (b) i (c), operator mora uzeti u obzir sljedeće:
- (1) masu aviona na početku zatrčavanja;
 - (2) visinu po tlaku (barometarsku visinu) na aerodromu;
 - (3) temperaturu okoline na aerodromu;
 - (4) ne više od 50 posto objavljene komponente čelnog vjetra ili ne manje od 150 posto objavljene komponente leđnog vjetra.

OPS 1.540

Na ruti – višemotorni avioni

(a) Operator mora jamčiti da avion može u meteorološkim uslovima očekivanim za let i u slučaju otkaza jednog motora, s preostalim motorima u pogonu, unutar specificiranih uvjeta pri najvećoj neprekinutoj snazi, nastaviti let na odgovarajućim minimalnim visinama za siguran let ili većima određenim u Operativnom priručniku, do tačke 1.000 ft iznad aerodroma na kojem se zahtjevi mogu ispuniti glede performanse aviona.

(b) Pri udovoljavanju zahtjevima iz stava (a):

- (1) ne smije se predviđjeti da avion leti na visini većoj od one na kojoj je brzina penjanja jednaka 300 ft na minutu sa svim motorima u pogonu unutar specificiranih uvjeta letenja pri najvećoj neprekinutoj snazi;
- (2) predviđeni gradijent na ruti s jednim neispravnim motorom mora biti ukupan gradijent od poniranja ili penjanja, ono što je primjerenije, odnosno povećan ili smanjen za gradijent od 0,5 posto.

OPS 1.542

Na ruti – jednomotorni avioni

(a) Operator mora jamčiti da je avion, u meteorološkim uslovima očekivanim za let i u slučaju otkaza motora, u stanju dosegnuti mjesto s kojeg je moguće obaviti prisilno slijetanje. Za koptene avione zahtijeva se mjesto na zemlji ako drugačije nije odobrilo nadležno tijelo

(b) Pri udovoljavanju zahtjevima iz stava (a):

- (1) ne smije se pretpostaviti da će avion letjeti na visini, koja premašuje onu na kojoj je brzina penjanja jednaka 300 ft u minuti, s motorom u pogonu u navedenim uslovima pri najvećoj neprekinutoj snazi;
- (2) predviđeni gradijent na ruti mora biti jednak ukupnom gradijentu poniranja uvećanom za 0,5 %.

OPS 1.545

Slijetanje – odredišni i alternativni aerodrom

Operator mora jamčiti da masa slijetanja aviona određena prema OPS 1.475 (a), ne prelazi maksimalnu masu slijetanja određenu za visinu i temperaturu okoline očekivanu u predviđeno vrijeme slijetanja na odredišnom i alternativnom aerodromu.

OPS 1.550

Slijetanje – suha staza

(a) Operator mora jamčiti da je masa aviona u slijetanju, određena prema sa OPS 1.475 (a) za predviđeno vrijeme slijetanja, koja omogućuje slijetanje s punim zaustavljanjem od 50 ft iznad praga staze unutar 70 posto raspoložive duljine slijetanja na odredišnom aerodromu, i na bilo kojem alternativnom aerodromu.

- (1) nadležno tijelo može odobriti uporabu podataka o duljini slijetanja, izrađenih u suglasnosti s ovim stavom, zasnovanim na visini (height) manjoj od 50 ft, ali ne manjoj od 35 ft (vidi dodatak 1 OPS 1.550(a)).
- (2) nadležno tijelo može odobriti operacije kratkog slijetanja u suglasnosti s uslovima u dodatku 2 OPS-u 1.550 (a).

(b) Pri udovoljavanju zahtjevima iz stava (a), operator mora uzeti u obzir sljedeće:

- (1) (nadmorsku) visinu aerodroma;
- (2) ne više od 50 posto čelne komponente vjetra ili ne manje od 150 posto ledne komponente vjetra;
- (3) stanje površine i vrstu površine staze; i
- (4) nagib staze u smjeru slijetanja

(c) Za otpremanje aviona na let u suglasnosti sa stavom (a), mora se predvidjeti:

- (1) da će avion sletjeti na najpovoljniju stazu u mirnom vremenu;
- (2) da će avion najvjerojatnije sletjeti na stazu koja je određena uzimajući u obzir vjerojatni pravac i brzinu, i uzimajući u obzir druge uslove, npr. sredstva za slijetanje i teren.

(d) Ako operator nije u stanju udovoljiti zahtjevima tačke (c)(2) za aerodrom slijetanja, avion može odletjeti ako je određen alternativni aerodrom koji omogućuje puno udovoljavanje zahtjevima stava (a), (b) i (c).

OPS 1.555

Slijetanje – mokra i onečišćena (kontaminirana) staza

(a) Kada odgovarajuća meteorološka izvješća ili prognoze, ili njihova kombinacija, pokazuju da bi staza u predviđeno vrijeme dolaska mogla biti mokra, operator mora jamčiti da će raspoloživa duljina slijetanja biti jednaka zahtijevanoj duljini slijetanja ili je premašivati, a koja je određena prema OPS 1.550 i pomnožena s koeficijentom 1,15.

(b) Kada odgovarajuća meteorološka izvješća ili prognoze ili njihova kombinacija pokazuju da bi staza u predviđeno vrijeme dolaska mogla biti onečišćena (kontaminirana), operator mora jamčiti da duljina slijetanja, određena korištenjem podataka koje je prihvatilo nadležno tijelo za ove uslove, neće prelaziti raspoloživu duljinu slijetanja.

(c) Kraća duljina slijetanja od one koju zahtijeva stav (a), ali ne manje od one koju zahtijeva OPS 1.550 (a), može se koristiti ako Priručnik za letenje avionom sadrži posebne dodatne informacije o duljini slijetanja na mokru stazu.

Dodatak 1 OPS-u 1.525 (b)

Općenito – penjanje tijekom polijetanja i spuštanje tijekom slijetanja

(a) Penjanje poslije polijetanja

(1) sa svim motorima u pogonu

(i) stabilni gradijent penjanja poslije polijetanja mora biti najmanje 4 posto:

(A) sa snagom polijetanja na svakom motoru;

(B) s izvučenim stajnim trapom, osim stajnog trapa koji se može uvući za manje od 7 sekundi (tada se može pretpostaviti da je uvučen);

(C) sa zakrilcima u položaju za polijetanje; i

(D) pri brzini penjanja ne manje od 1,1 Vmc ili 1,2 Vs1, koja je od ovih vrijednosti veća.

(2) otkaz jednog motora

(i) stabilni gradijent penjanja na visini 400 ft iznad površine polijetanja mora biti pozitivan:

(A) pri otkazu neispravnog kritičnog motora kad je njegova elisa u položaju minimalnog otpora;

(B) pri uzletnoj snazi preostalog motora;

(C) pri uvučenom stajnom trapu;

(D) kod zakrilaca u položaju polijetanja; i

(E) pri brzini penjanja jednakoj onoj postignutoj na 50 ft

(ii) stabilan gradijent penjanja ne smije biti manji od 0,75 posto na visini 1.500 ft iznad površine polijetanja s:

(A) s otkazom kritičnog motora i kad je njegova elisa u položaju minimalnog otpora;

(B) s radom preostalog motora na snazi koja nije veća od najveće stalne snage;

(C) s uvučenim stajnim trapom;

(D) s uvučenim zakrilcima;

(E) pri brzini penjanja ne manjoj od 1,2 Vs1

(b) Produžavanje iz faze slijetanja (landing climb)

(1) svi motori rade

(i) stabilni gradijent penjanja mora biti najmanje 2,5 posto:

(A) sa snagom ili potiskom, koji nije veći od onog koji je na raspolaganju ne više od 8 sekundi poslije početnog pomaka ručice za nadzor snage motora iz položaja za najmanju snagu u letu;

(B) s izvučenim stajnim trapom;

(C) sa zakrilcima u položaju za slijetanje; i

(D) uz brzinu penjanja koja je jednaka VREF

(2) jedan motor neispravan

(i) Stabilan gradijent penjanja na visini 1.500 ft iznad površine slijetanja ne smije biti manji od 0,75 posto sa:

(A) s neispravnim kritičnim motorom i kad je njegova elisa u položaju najmanjeg otpora;

(B) s radom preostalog motora na snazi koja nije veća od najveće stalne snage;

(C) s uvučenim stajnim trapom;

(D) s uvučenim zakrilcima;

(E) uz brzinu penjanja koja nije manja od 1,2 VS1.

Dodatak 1 OPS-u 1.535 (b)(1) i (c) (1)

Putanja leta u polijetanju – vizualno vođenje navigacije

Radi omogućavanja vizualnog vođenja navigacije, operator mora jamčiti da su meteorološki uslovi koji prevladavaju u vrijeme operacije, uključujući bazu oblaka i vidljivost, takvi da se prepreka i/ili tačke zemaljskih oznaka mogu vidjeti i prepoznati. Operativni priručnik mora odrediti, za aerodrome na koje se odnosi, minimalne

meteorološke uslove koji omogućuju letačkoj posadi da neprekidno određuje i održava ispravnu putanju leta u odnosu na zemaljske oznake tako da osigurava sigurnu udaljenost s obzirom na prepreke i teren, kako slijedi.

(a) Postupak mora biti ispravno određen u odnosu na referentne tačke na zemlji tako da se može analizirati putanja koja će se letjeti u odnosu na zahtjeve za nadvisivanja prepreka.

(b) Postupak mora biti prilagođen sposobnostima aviona u odnosu na progresivnu brzinu, kut nagiba i utjecaj vjetrova.

(c) Posadi mora biti na raspolaganju opisan i/ili slikovit prikaz postupaka.

(d) Moraju se naznačiti ograničavajući uslovi okoliša (npr. vjetar, oblaci, vidljivost, dan/noć, osvjetljenje okoline, osvjetljenje prepreka).

Dodatak 1 OPS-u 1.550 (a)

Postupci strmog prilaza

(a) Nadležno tijelo može odobriti zahtjev za postupke strmog prilaza s uporabom kutova ravnine poniranja od 4,5 stupnja ili više, i sa visinom zaslona manjom od 50 ft, ali ne manjom od 35 ft ako su ispunjeni sljedeći uslovi:

(1) Priručnik za letenje avionom mora sadržavati najveći dozvoljeni kut putanje poniranja, sva ostala ograničenja, postupke za strmi prilaz, te ispravljene podatke za duljinu slijetanja kad se koriste uslovi strmog prilaza;

(2) pogodan sustav prikazivanja ravnine poniranja, koji sadrži najmanje vizualni sustav pokazivanja ravnine poniranja, mora biti na raspolaganju na svakom aerodromu na kojem će se izvoditi postupak strmog prilaza;

(3) određen i odobren mora biti meteorološki minimum za svaku stazu koja će se koristiti za strmi prilaz. Osobita pozornost mora se posvetiti:

(i) položaju prepreka;

(ii) vrsti oznaka (referenci) ravnine poniranja i vođenja po stazi, kao što su vizualna sredstva, MIS, 3D- NAV, ILS, LLZ, VOR, NDB;

(iii) minimalnim vizualnim oznakama koje se zahtijevaju na DH i MDA;

(iv) raspoloživoj opremi aviona u letu;

(v) osposobljenosti pilota i posebno njegovom poznavanju aerodroma;

(vi) Priručniku za letenje avionom, ograničenjima i postupcima; i

(vii) uslovima neuspjelog prilaza.

Dodatak 2 OPS-u 1.550(a)

Operacije kratkog slijetanja

(a) Prema OPS 1.550(a)(2) duljina korištena za izračun dopuštene mase slijetanja može sadržavati upotrebljivu duljinu objavljenoga sigurnog područja plus objavljenju raspoloživu duljinu slijetanja. Nadležna tijela mogu odobriti takve operacije u skladu sa sljedećim uslovima:

(1) uporabu objavljenoga sigurnog područja mora odobriti nadležna aerodromska vlast;

(2) objavljeno sigurno područje mora biti slobodno od prepreka ili ulegnuća, koja mogu ugroziti avion koji je prekratak na slijetanju, i ne smije se dopustiti pokretnim objektima da budu na objavljenom sigurnom području dok se staza koristi za operacije kratkog slijetanja;

(3) nagib objavljenoga sigurnog područja ne smije biti veći od 5 posto uzbrdo i 2 posto nizbrdo u smjeru slijetanja;

(4) iskoristiva duljina objavljenoga sigurnog područja po odredbama ovog dodatka ne smije prijeći 90 metara;

(5) širina objavljenoga sigurnog područja ne smije biti manja od dvostruke širine staze, centrirana na produljenoj središnjoj crti staze;

(6) pretpostavlja se da visina prolaza iznad početka upotrebljive duljine objavljenoga sigurnog područja ne smije biti manja od 50 ft;

(7) pri ovim operacijama, zahtjevi u pogledu nosivosti, navedeni u OPS 1.480(a)(5), ne utječu na objavljenog sigurnog područja;

(8) meteorološki minimumi moraju biti određeni i odobreni za svaku stazu koja će se koristiti i ne smiju biti manji od najvećih za VFR ili minimuma za neprecizni prilaz;

(9) zahtjevi u svezi s pilotom moraju biti određeni u skladu s OPS 1.975(a);

(10) nadležna tijela mogu odrediti takve dodatne uslove koje smatraju potrebnim za sigurnu operaciju, uzimajući u obzir karakteristike tipa aviona, prilazna sredstva i razmatranje neuspjelog prilaza i spriječenog slijetanja.

Pododjeljak I

KATEGORIJA PERFORMANSE C

OPS 1.560

Općenito

Operator mora osigurati da za određivanje udovoljavanja zahtjevima ovog pododjeljka, odobreni podaci o performansama sadržani u Priručniku za letenje avionom, dopune kad je potrebno, sa drugim podacima prihvatljivim nadležnom tijelu ako su odobreni podaci o performansama u Priručniku za letenje avionom nedovoljni.

OPS 1.565

Polijetanje

(a) Operator mora osigurati da masa u polijetanju ne prijeđe maksimalnu masu polijetanja određenu u Priručniku za letenje avionom za visinu i temperaturu okoline na aerodromu na kojem će se izvršiti polijetanje.

(b) Za avione koji imaju podatke o dužini staze polijetanja sadržane u Priručniku za letenje avionom, a koji ne uključuje otkaz motora, operator mora osigurati da duljina od početka polijetanja, potrebna da avion dostigne visinu od 50 ft iznad površine sa svim motorima u pogonu, unutar određenih uvjeta maksimalne snage u polijetanju, kada se pomnoži s faktorom:

(1) 1,33 za avione s dva motora;

(2) 1,25 za avione s tri motora;

(3) 1,18 za avione s četiri motora;

ne prelazi raspoloživu stazu u polijetanju na aerodromu gdje se obavlja polijetanje.

(c) Za avione koji imaju podatke o duljini staze polijetanja sadržane u Priručniku za letenje avionom koji uključuje kvar motora, Operator mora osigurati da sljedeći zahtjevi budu ispunjeni u skladu s odredbama u Priručniku za letenje avionom:

(1) duljina za ubrzavanje za zaustavljanje ne smije prijeći raspoloživu duljinu za ubrzavanje za zaustavljanje

(2) duljina polijetanja ne smije prijeći raspoloživu duljinu polijetanja, s duljinom čistine (Clearway) ne prelazi pola raspoložive duljine polijetanja;

(3) duljina u polijetanju ne smije prijeći raspoloživu duljinu u polijetanju;

(4) udovoljavanje ovom stavu mora biti prikazano koristeći jednu vrijednost V1 za prekinuto i neprekinuto polijetanje;

(5) na mokroj i nečistoj stazi masa u polijetanju ne smije prijeći onu dopuštenu za polijetanje na suhoj stazi pod istim uslovima.

(d) Kad prikazuje udovoljavanje podstavcima (b) i (c), operator mora uzeti u obzir sljedeće:

(1) visinu aerodroma;

(2) temperaturu okoline na aerodromu;

(3) stanje i vrstu površine staze;

(4) nagib staze u pravcu polijetanja;

(5) ne više od 50 posto objavljene komponente čeonog vjetra ili ne manje od 150 posto objavljene komponente leđnog vjetra;

(6) gubitak, bilo koji, duljine staze zbog podešavanja aviona prije polijetanja

OPS 1.570

Nadvisivanje prepreka u polijetanju

(a) Operator mora osigurati da putanja aviona u polijetanju s jednim neispravnim motorom nadvisuje sve prepreke na vertikalnoj udaljenosti od najmanje 50 ft plus $0,01 \times D$, ili horizontalnoj udaljenosti najmanje 90 m plus $0,125 \times D$, gdje je D horizontalna udaljenost koju je avion prešao od kraja raspoložive duljine polijetanja. Za avione s razmahom krila manjim od 60 m, horizontalna udaljenost od prepreke može biti pola razmaha plus 60 m plus $0,125 \times D$.

(b) Putanja leta u polijetanju treba početi na visini od 50 ft iznad površine na kraju duljine polijetanja kako je zahtijevano po OPS 1.565 (b) ili (c) kao upotrebljiva i završiti na visini 1.500 ft iznad površine.

(c) Kad prikazuje udovoljavanje podstavu (a), operator mora uzeti u obzir:

(1) masu aviona na početku polijetanja;

(2) visinu aerodroma;

(3) temperaturu okoline na aerodromu;

(4) ne više od 50 posto objavljene komponente čelnog vjetra ili ne manje od 150 posto objavljene komponente leđnog vjetra.

(d) Kad prikazuje udovoljavanje podstavu (a) izmjena putanje ne smije biti dopuštena do tačke u polijetanju gdje je dosegnuta visina 50 ft iznad površine, zatim se predviđa da do visine 400 ft avion nije nagnut više od 15 stupnjeva. Iznad 400 ft može se planirati kut nagiba veći od 15 stupnjeva, ali ne veći od 25 stupnjeva. Mora se uzeti u obzir određeni utjecaj kuta nagiba na operativnu brzinu i putanju leta, uključujući povećanje udaljenosti što rezultira povećanjem operativne brzine.

(e) Kad prikazuje udovoljavanje podstavu (a), za one slučajeve koji ne zahtijevaju promjenu putanje za više od 15 stupnjeva, operator ne treba uzeti u obzir one prepreke koje imaju horizontalnu udaljenost veću:

(1) od 300 m ako je pilot u stanju održavati zahtijevanu navigacijsku preciznost kroz prikazano područje s preprekama ili

(2) od 600 m za letove u svim drugim uslovima.

(f) Kad prikazuje udovoljavanje podstavu (a), za one slučajeve koji ne zahtijevaju promjenu putanje veću od 15 stupnjeva, operator ne treba uzeti u obzir one prepreke koje imaju horizontalnu udaljenost veću:

(1) od 600 m ako je pilot u stanju održavati zahtijevanu navigacijsku preciznost kroz prikazano područje s preprekama ili

(2) od 900 m za letove u svim drugim uslovima.

(g) Operator mora utvrditi postupak za nepredviđene slučajeve da udovolji zahtjevima OPS 1.570 i da osigura sigurne rute, izbjegavajući prepreke, te da omogući avionu da udovolji zahtjevima na ruti po OPS 1.580 ili da sleti na aerodrom polijetanja ili alternativni aerodrom u polijetanju.

OPS 1.575

Na ruti – svi motori operativni

(a) Operator mora osigurati da avion u očekivanim meteorološkim uslovima za let, na bilo kojoj tački njegove rute i od bilo kojeg planiranog skretanja bude sposoban za penjanje sa najmanje 300 ft u minuti sa svim motorima u radu, unutar maksimalno stalne snage i uvjeta određenih:

(1) na minimalnoj visini za siguran let na svakom djelu rute kojim će se letjeti ili nekim planiranim skretanjem zbog toga određenim ili izračunatim iz informacija sadržanih u Operativnom priručniku koji se odnosi na avion;

(2) na minimalnoj visini potrebnoj za udovoljavanje uslovima opisanim u OPS 1.580 i 1.585, što je primjereno.

OPS 1.580

Na ruti – jedan motor neispravan

(a) Operator mora osigurati da avion, u očekivanim meteorološkim uslovima za let, u slučaju da bilo koji motor ostane neispravan na bilo kojoj tački rute ili od bilo kojega planiranog skretanja, s preostalim motorom ili motorima koji rade unutar maksimalne trajne snage, bude u stanju nastaviti let s visine krstarenja do aerodroma gdje se

slijetanje može izvršiti u suglasnosti s OPS 1.595 ili OPS 1.600, što je primjereno, nadvisujući prepreke unutar 9,3 km (5 NM) s bilo koje strane namjeravane putanje s vertikalnim razmakom od najmanje:

(1) 1.000 ft kad je stopa penjanja nula ili veća;

(2) 2.000 ft kad je stopa penjanja manja od nule.

(b) Putanja leta mora imati pozitivnu stopu na visini od 450 m (1,500 ft) iznad aerodroma gdje se predviđa slijetanje poslije kvara jednog motora.

(c) U smislu podstava, mora se uzeti raspoloživa stopa penjanja aviona za 150 ft u minuti manja nego određena ukupna stopa penjanja.

(d) Kada prikazuje udovoljavanje ovom stavu, operator mora povećati širinu granica u podstavu (a), na 18,5 km (10 NM) ako navigacijska preciznost ne zadovoljava zadržavanje razine od 95 posto.

(e) Izbacivanje goriva dopušteno je u skladu s doletom do aerodroma sa zahtijevanom rezervom goriva, ako se koristi sigurnosni postupak.

OPS 1.585

Na ruti – avion s tri ili više motora

(a) Operator mora osigurati da avion koji ima tri ili više motora ni na jednoj tački uzduž namjeravane putanje neće biti više od 90 minuta, na brzini ekonomičnog krstarenja sa svim motorima, na standardnoj temperaturi u mirnom vremenu, udaljen od aerodroma na kojem je slijetanje dopušteno na očekivanoj masi, osim ako odgovara podstavcima (b) do (e).

(b) Prikazana putanja leta s dva neispravna motora mora omogućiti avionu da nastavi let, u očekivanim meteorološkim uslovima, izbjegavajući sve prepreke unutar 9,3 km (5 NM) na obje strane namjeravane putanje s vertikalnim razmakom od najmanje 2.000 ft, do aerodroma na koji je dopušteno slijetanje pri očekivanoj masi.

(c) Kvar dvaju motora pretpostavlja se na najkritičnijoj tački dijela rute gdje je avion više od 90 minuta, na brzini ekonomičnog krstarenja sa svim motorima na standardnoj temperaturi u mirnom vremenu, udaljen od aerodroma na koji je dopušteno slijetanje na očekivanoj masi.

(d) Očekivana masa aviona na tački gdje se pretpostavlja kvar dvaju motora ne smije biti manja od one koja uključuje dovoljno goriva da se produži do aerodroma gdje se pretpostavlja slijetanje i da stigne tamo na visini najmanje 450 m (1,500 ft) direktno iznad područja slijetanja i potom da leti na istoj visini 15 minuta.

(e) U smislu ovog podstava raspoloživa stopa penjanja aviona mora se uzeti za 150 ft u minuti manja nego je određena.

(f) Kad prikazuje udovoljavanje ovom stavu, operator mora povećati graničnu širinu od podstava (a) gore, na 18,5 km (10 NM) ako navigacijska preciznost ne zadovoljava zadržavanje razine od 95 posto.

(g) Izbacivanje goriva dopušteno je u skladu s doletom do aerodroma sa zahtijevanom rezervom goriva, ako se koristi sigurnosni postupak.

OPS 1.590

Slijetanje – na odredišne i alternativne aerodrome

Operator mora osigurati da masa slijetanja aviona, određena prema OPS 1.475(a) ne premašuje najveću masu slijetanja određenu u Priručniku za letenje aviona za određenu nadmorsku visinu te, ako je to predviđeno u Priručniku za letenje avionom i za okolnu temperaturu koja se očekuje u predviđenom vremenu slijetanja na odredišni i alternativni aerodrom.

OPS 1.595

Slijetanje – na suhu sletnu stazu

(a) Operator mora osigurati da masa slijetanja aviona, određena prema OPS 1.475(a) za predviđeno vrijeme slijetanja omogućuje slijetanje s 50 ft iznad praga staze s zaustavljanjem unutar 70 posto raspoložive duljine slijetanja na aerodrom destinacije i bilo koji alternativni aerodrom.

(b) Kad prikazuje udovoljavanje podstavu (a), operator mora uzeti u obzir:

(1) visinu aerodroma;

(2) ne više od 50 posto objavljene komponente čelnog vjetra ili ne manje od 150 posto objavljene komponente leđnog vjetra;

(3) vrstu površine staze i

(4) nagib staze u pravcu slijetanja

(c) Za slijetanje aviona u suglasnosti sa stavom (a) mora se uzeti:

(1) da će avion sletjeti na najpovoljniju stazu u mirnom vremenu;

(2) da će avion sletjeti na stazu, uzimajući u obzir vjerovatnu brzinu i pravac vjetra te mogućnost upravljanja avionom na zemlji, kao i druge uslove, npr. sredstva za slijetanje i teren.

(d) Ako operator nije u stanju udovoljiti podstavu (c) (2), za aerodrom opredjeljenja, avion može odletjeti ako je na alternativnom aerodromu moguća puna primjena stava (a), (b) i (c).

OPS 1.600

Slijetanje – na mokru i onečišćenu sletnu stazu

(a) Kad odgovarajuće meteorološko izvješće ili prognoza, ili kombinacija toga, pokazuje da staza u predviđeno vrijeme dolaska može biti mokra, operator mora osigurati da raspoloživa duljina slijetanja bude jednaka zahtijevanoj duljini slijetanja ili veća, koja je određena u suglasnosti s OPS 1.595, pomnožena s faktorom 1,15.

(b) Kad odgovarajuće meteorološko izvješće ili prognoza, ili njihova kombinacija, pokazuje da staza u predviđeno vrijeme dolaska može biti nečista operator mora osigurati da duljina slijetanja, prema podacima koje je prihvatilo nadležno tijelo za ove uslove, ne prelazi raspoloživu duljinu slijetanja.

Pododjeljak J

MASA I RAVNOTEŽA

Općenito**(vidi Dodatak 1 OPS1.605)**

(a) Operator mora osigurati da tijekom bilo koje faze operacije, opterećenje, masa i centar ravnoteže aviona, udovoljavaju ograničenjima određenim u odobrenom Priručniku za letenje avionom ili Operativnom priručniku ako je s više ograničenja.

(b) Operator mora utvrditi masu i centar ravnoteže bilo kojeg aviona stvarnim vaganjem prije početka uporabe i potom u intervalima od četiri godine ako se uzima pojedinačna masa aviona i 9 godina ako se koristi masa flote. Učinci modifikacija i popravaka na masu i ravnotežu moraju biti obračunati i odgovarajuće dokumentirani. Osim toga, avioni moraju biti ponovno izvagani ako učinak modifikacije na masu i ravnotežu nije točno poznat.

(c) Operator mora odrediti masu svih operativnih stavki i članova posade koji su dio suhe operativne mase aviona mjerenjem ili koristeći standardne mase. Utjecaj njihovih položaja na centar ravnoteže aviona mora biti određen.

(d) Operator mora utvrditi masu ukrasnog tereta, uključujući i balast, stvarnim mjerenjem ili određujući masu ukrasnog tereta suglasno standardnoj masi putnika i prtljage kako je određeno u OPS 1.620.

(e) Operator mora odrediti masu ukrasnoga goriva koristeći aktualnu gustoću ili ako je nepoznata, gustoću izračunati u skladu s metodom određenom u Operativnom priručniku.

OPS 1.607

Pojmovi

(a) *Suha operativna masa (Dry Operating Mass)* – ukupna masa aviona pripremljena za određenu vrstu operacija uključujući upotrebljivo gorivo i ukupnu masu ukrasnog tereta. Ta masa obuhvaća:

(1) posadu i prtljagu posade;

(2) opskrbljenost hranom (catering) i opremu pokretnoga putničkog servisa;

(3) pitku vodu i kemikalije toaleta.

(b) *Maksimalna masa bez goriva (Maximum Zero Fuel Mass)* – maksimalna dopuštena masa aviona bez neupotrebljivog goriva. Masa goriva sadržana u posebnim tankovima mora biti uključena u masu bez goriva kad je to izričito spomenuto u ograničenjima Priručnika za letenje avionom.

(c) *Maksimalna strukturalna masa slijetanja (Maximum Structural Landing Mass)* – maksimalna dopuštena masa aviona pri slijetanju pod normalnim uslovima.

(d) *Maksimalna strukturalna masa polijetanja (Maximum Structural Take Off Mass)* – maksimalna dopuštena masa aviona na početku polijetanja.

(e) Klasifikacija putnika

(1) odrasli, muškarci ili žene, definirane su osobe starosti dvanaest godina i više;

(2) djecom su definirane osobe starosti dvije godine i više, ali mlađe od dvanaest godina;

(3) dojenčad je definirana kao osobe koje imaju manje od dvije godine.

(f) *Ukupna ukrasna masa* – ukupna masa putnika, prtljage i robe, uključujući bilo koji neplaćeni teret.

OPS 1.610

Ukrasna masa i ravnoteža

U Operativnom priručniku, operator mora odrediti načela i metode određivanja ukrasne mase i ravnoteže, a koji udovoljavaju zahtjevima OPS 1.605. Ovaj sustav mora pokrivati sve vrste namjeranih operacija.

OPS 1.615

Vrijednosti mase za posadu

(a) Operator će koristiti sljedeće vrijednosti masa da odredi suhu operativnu masu:

(1) aktualnu masu uključujući svu prtljagu posade;

(2) standardne mase, uključujući ručnu prtljagu: 85 kg za člana letačke posade i 75 kg za člana kabinske posade;

(3) druge standardne mase prihvatljive nadležnom tijelu.

(b) Operator mora korigirati suhu operativnu masu za bilo koju dodatnu prtljagu. Položaj dodatne prtljage mora se uzeti u obzir kada se određuje centar ravnoteže aviona.

OPS 1.620

Vrijednosti mase za putnike i prtljagu

(a) Operator mora izračunati masu putnika i prijavljenu prtljagu koristeći ili aktualno mjerenje mase svake osobe i aktualno mjerenje mase prtljage ili standardne vrijednosti mase određene u tablicama 1-3, izuzev kad je raspoloživi broj putničkih sjedala manji od 10. U takvim slučajevima masa putnika može biti određena verbalnim očitovanjem svakog putnika i dodajući tome unaprijed određenu konstantu za izračun ručne prtljage i odjeće. Postupak koji određuje kada odabrati aktualnu ili standardnu masu i postupak koji slijedi kad se koristi verbalno očitovanje moraju biti uključeni u Operativni priručnik.

(b) Ako se određuje aktualna masa s mjerenjem, operator mora osigurati da putničke osobne stvari i ručna prtljaga budu uključeni. Takvo mjerenje mora se izvršiti neposredno prije ukrcavanja na odgovarajućem mjestu.

(c) Ako se određuje aktualna masa putnika koristeći standardne vrijednosti za masu, moraju se koristiti standardne vrijednosti mase prikazane u tablicama 1 i 2. Standardne mase uključuju ručnu prtljagu i masu svakog djeteta mlađeg od dvije godine koje nosi odrasla osoba na jednom putničkom sjedalu. Dojenče koje zauzima odvojeno putničko sjedalo mora se smatrati djetetom u smislu ovog podstava.

(d) Vrijednosti mase za putnike – 20 putničkih sjedala ili više

(1) Za avion s dvadeset ili više raspoloživih putničkih sjedala, upotrebljive standardne mase za muškarce i žene dane su u tablici 1. Kao alternacija, u slučaju kad je ukupan broj raspoloživih putničkih sjedala 30 ili veći, primjenjiva je vrijednost mase "svi odrasli" iz tablice 1.

(2) u tablici 1, blagdanski čarter (holiday charter) znači čarter let kao element prazničnog putničkog paketa. Primjena vrijednosti mase blagdanskog čartera osigurava da se ne više od 5 posto putničkih sjedala u avionu koristi za nenaplaćeni prevoz izvjesnih kategorija putnika.

Tablica 1.

Putnička sjedala:	20 i više		30 i više
	Muškarci	Žene	Svi odrasli
Svi letovi osim blagdanskih čarter letova	88 kg	70 kg	84 kg
Blagdanski čarter letovi	83 kg	69 kg	76 kg
Djeca	35 kg	35 kg	35 kg

(e) Vrijednost mase putnika – 19 putničkih sjedala ili manje.

(1) kad je ukupan broj putničkih sjedala na avionu 19 ili manji, standardne mase u tablici 2. su primjenjive.

(2) Na letovima gdje se ručna prtljaga ne nosi u kabinu ili gdje je ručna prtljaga obračunata posebno, 6 kg se može oduzeti od navedene mase za muškarce i žene. Takve stvari, kao kaput, kišobran, mala ručna torba, novčanik, novine i knjige ili mali fotoaparati ne smatraju se ručnom prtljagom u smislu ovoga stava.

Tablica 2

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

(f) Vrijednosti mase za prtljagu

(1) Za 20 ili više putničkih sjedala u avionu standardne vrijednosti mase u tablici 3. primjenjive su za svaki komad prijavljene prtljage. Za avione s 19 putničkih sjedala ili manje mora se koristiti aktualna masa prijavljene prtljage, određena vaganjem;

(2) U tablici 3:

(i) domaći let znači let s polaskom i odredištem unutar granica jedne države;

(ii) letovima unutar europskog područja podrazumijevaju se letovi, čiji su polazak i odredište unutar područja određenom u dodatku 1 OPS 1.620(f) i

(iii) međukontinentalni let, je let koji nije unutar Europske regije s polaskom i odredištem na različitim kontinentima.

Tablica 3. 20 ILI VIŠE PUTNIČKIH SJEDALA

Vrsta leta	Standardna masa prtljage
Domaći	11kg
Unutar europskog područja	13 kg
Međukontinentalni	15 kg
Svi ostali	13 kg

(g) Ako operator želi koristiti standardne vrijednosti mase različite od onih sadržanih u tablicama 1 do 3, on mora obavijestiti nadležno tijelo o razlozima i dobiti unaprijed njegovo odobrenje. Mora također tražiti odobrenje za plan detaljnog mjerenja i primijeniti statističko analitičke metode iz dodatka 1 OPS 1.620 (g). Poslije provjere i odobrenja rezultata razmatranja mjerenja, izmijenjene standardne vrijednosti mase primjenjive su samo za tog operatora. Izmijenjene standardne vrijednosti mase mogu biti korištene samo u okolnostima u skladu s onima pod kojima je razmatranje izvođeno. Ako izmijenjene standardne mase premašuju one u tablicama 1 do 3 takve veće vrijednosti moraju biti korištene.

(h) Na bilo kojem letu na kojem se očekuje broj putnika čija će masa, uključujući ručnu prtljagu, prijeći standardnu masu putnika, operator mora odrediti aktualnu masu takvih putnika mjerenjem ili dodavanjem odgovarajućeg povećanja mase.

(i) Ako se koristi standardna vrijednost mase za provjerenu prtljagu i ako znatan broj putnika prijavljuje prtljagu za koju se očekuje da će prijeći standardnu masu prtljage, operator mora odrediti stvarnu masu takve prtljage mjerenjem ili dodavanjem odgovarajućeg povećanja mase.

(j) Operator mora osigurati da zapovjednik bude obaviješten kada se koristi standardna metoda za određivanje mase tereta i da je ta metoda prikazana u dokumentaciji za masu i ravnotežu.

OPS 1.625

Dokumentacija o masi i ravnoteži

(Vidi dodatak 1 OPS 1.625)

(a) Operator mora utvrditi dokumentaciju o masi i ravnoteži prije svakog leta specificirajući teret i njegov raspored. Dokumentacija o masi i ravnoteži mora omogućiti zapovjedniku da odredi da je teret i njegov raspored takav da masa i granice ravnoteže aviona ne budu premašene. Osoba koja priprema dokumentaciju o masi i ravnoteži mora biti označena na dokumentu. Osoba koja nadgleda ukrcaj aviona mora potvrditi potpisom da je teret i njegov

raspored u suglasnosti s dokumentacijom o masi i ravnoteži. S tim dokumentom mora biti upoznat zapovjednik, a njegovo prihvaćanje bit će označeno supotpisom ili slično (vidi također OPS 1 1.055 (a)(12)).
 (b) Operator mora odrediti postupak za promjene ukrcaja u zadnjoj minuti (Last Minute Changes).
 (c) Prema odobrenju nadležnog tijela, operator može koristiti alternativne postupke zahtijevane stavcima (a) i (b).

Dodatak 1 OPS 1.605

Masa i ravnoteža – općenito

(Vidi OPS 1.605)

(a) Određivanje suhe operativne mase aviona

(1) Vaganje aviona

(i) Novi avioni vagani su u tvornici i pripremljeni su za operacije bez ponovnog vaganja ako su zapisi o masi i ravnoteži podešeni za preinake ili izmjene na avionu. Avioni prenijeti od jednog zračnog prevoznika s odobrenim programom kontrole mase na drugog zračnog prevoznika s odobrenim programom ne trebaju biti vagani prije uporabe ako nije prošlo više od četiri godine od zadnjeg vaganja.

(ii) Pojedinačna masa i položaj centra ravnoteže (CG) svakog aviona mora se periodično utvrđivati. Maksimalni interval između dvaju vaganja mora odrediti operator u skladu zahtjevima OPS 1.605(b). Dodatno, masa i centar ravnoteže (CG) ponovno će biti utvrđeni:

(A) Vaganjem;

(B) Izračunom, ako je operator u stanju opravdati valjanost izabrane metode izračuna, kada ukupne promjene suhe operativne mase prelaze $\pm 0,5$ posto od maksimalne mase slijetanja ili kada ukupne promjene u poziciji centra ravnoteže (CG) prelaze $\pm 0,5$ posto od srednje aerodinamične tetive.

(2) Masa flote i položaj centra ravnoteže (CG)

(i) za flotu ili skupinu aviona istog modela i konfiguracije, srednja suha operativna masa i položaj centra ravnoteže (CG) osiguravaju da suha operativna masa i položaj centra ravnoteže (CG) pojedinačnog aviona udovoljava odstepenima određenim u tački (ii), te osim toga da su primjenjivi uslovi određeni u podstavcima (iii) (iv) i (a)(3).

(ii) odstupanja

(A) Ako suha operativna masa bilo kojeg izvaganog aviona ili izračunata masa bilo kojeg aviona u floti odstupa više od $\pm 0,5$ posto maksimalne strukturalne mase slijetanja, od ustanovljene suhe operativne mase flote ili ako centar ravnoteže (CG) odstupa više od $\pm 0,5$ posto srednje aerodinamičke tetive CG flote, avion mora biti isključen iz te flote. Odvojene flote mogu biti utvrđene, svaka s različitom masom flote;

(B) U slučaju kad je masa aviona unutar tolerancije suhe operativne mase flote, ali mu je položaj centra ravnoteže (CG) izvan dopuštenog odstupanja flote, avion i dalje može biti operativan pod prihvatljivom suhom operativnom masom flote, ali s individualnim (posebnim) položajem centra ravnoteže (CG);

(C) Ako pojedinačni avion, kad se usporedi s drugim avionima iz flote, ima fizički mjerljive razlike (npr. kuhinju ili konfiguraciju sjedala) koje izazivaju prekoračenje tolerancije flote, taj avion može biti zadržan u floti uz odgovarajuće ispravke na masu i/ili položaj centra ravnoteže (CG) za taj avion;

(D) Avioni za koje srednja aerodinamična tetiva nije objavljena moraju operirati s individualnom masom i vrijednosti položaja centra ravnoteže (CG) ili moraju biti predmet posebne studije i odobrenja.

(iii) Upotreba vrijednosti flote

(C) Poslije vaganja aviona ili ako se bilo kakve promjene učine u opremi aviona ili konfiguraciji, operator mora provjeriti da li taj avion ostaje unutar tolerancija određenih u tački (2)(ii).

(B) Avioni koji nisu bili vagani od zadnjeg određivanja ocjena mase flote još uvijek mogu biti zadržani u floti koja operira s vrijednostima flote, osiguravajući da individualne vrijednosti budu promijenjene izračunom i da ostaju unutar tolerancija određenih u tački (2)(ii). Ako se te individualne vrijednosti dalje ne nalaze unutar dopuštenih odstupanja, operator mora ili odrediti novu vrijednost flote ispunjavajući uslove podstava (2)(i) i 2(ii), ili operirati avionima koji se ne nalaze unutar ograničenja s njihovim individualnim vrijednostima;

(C) Da bi se uključio avion u flotu koja operira s vrijednostima flote, operator mora provjeriti vaganjem ili proračunom da se aktualna vrijednost nalazi unutar tolerancija određenih u podstavu (2)(ii);

(iv) da udovolji podstavu (2)(i), vrijednost flote mora biti ažurirana najmanje na kraju svake ocjene mase flote.

(3) Broj aviona koji moraju biti izvagani da postignu vrijednost flote

(i) ako je "n" broj aviona u floti koja koristi vrijednosti flote, operator mora, u razmaku između dvije ocjene mase flote najmanje vagati, broj aviona određenih prema tablici:

Broj aviona u floti	Minimalan broj aviona koji se moraju vagati
2 ili 3	n
4 do 9	n + 3 2
10 ili više	n + 51 10

(ii) pri odabiru aviona koji će biti vagani, bit će izabrani oni s najduljim vremenskim razmakom od zadnjeg vaganja;

(iii) razmak između dviju evaluacija mase flote ne smije biti dulji od 48 mjeseci;

(4) Postupak vaganja

(i) vaganje mora obaviti proizvođač ili odobrena organizacije za održavanje;

(ii) normalne mjere sigurnosti moraju biti poduzete u skladu s pravilima struke, kao što su:

(A) provjeravanje kompletnosti aviona i opreme;

- (B) Provjera jesu li tekućine ispravno obračunate;
- (C) Osigurati da avion bude čist;
- (D) Osigurati da vaganje bude u zatvorenoj građevini;
- (iii) oprema koja se koristi za vaganje mora biti ispravno kalibrirana, podešena na nulu i korištena u skladu s uputama proizvođača. Svaku skalu mora kalibrirati ili proizvođač, ili civilni odjel za mjere i težine ili neka odgovarajuća ovlaštena tvrtka u dvije godine ili unutar razdoblja što ga je odredio proizvođač opreme za vaganje, odabirući ono što je manje. Oprema mora omogućiti da se masa aviona točno utvrdi.
- (b) Specijalne standardne mase za ukrcajni teret. Dodatno, uz standardne mase za putnike i prijavljenu prtljagu, operator može tražiti odobrenje za standardne mase za druge stavke tereta.
- (c) Ukrcavanje aviona
- (5) Operator mora osigurati da ukrcavanje njegovog aviona bude izvršeno pod nadzorom kvalificiranog osoblja;
- (6) Operator mora osigurati da ukrcavanje tereta bude u skladu s podacima korištenim za izračun mase i ravnoteže aviona;
- (7) Operator mora udovoljiti svim dodatnim strukturalnim ograničenjima, kao što su ograničenja jačine poda, maksimalno opterećenje po dužnom metru, maksimalna masa za robni odjeljak, i/ili ograničenje maksimalnog broja sjedala.
- (d) Ograničenje centra ravnoteže
- (1) Operativno područje centra ravnoteže (CG). Ako nije definiran raspored sjedala, i ako je broj putnika po redu sjedala, teret u pojedinačnim robnim odjelima i gorivo u pojedinačnim spremnicima točno izračunato u proračunu ravnoteže, operativne granice moraju biti primijenjene prema odobrenom području centra ravnoteže (CG). U određivanju granica centra ravnoteže (CG) moraju biti uzeta u obzir moguća odstupanja od predviđenog rasporeda tereta. Ako je primijenjen slobodan raspored sjedala, operator mora utvrditi postupak kojim će osigurati korektivnu akciju letачke ili kabinske posade za ekstremni uzdužni odabir sjedala. Granice centra ravnoteže i pridružene operativne granice, uključujući preuzimanje s obzirom na raspored putničkih sjedala, mora prihvatiti nadležno tijelo
- (2) centar ravnoteže u letu. Prema podstavu (d)(1), operator mora potvrditi da postupci potpuno uzimaju u obzir ekstremne promjene u kretanju centra ravnoteže (CG) tijekom leta, izazvane kretanjem putnika/posade i potrošnjom/premještanjem goriva.

Dodatak 1 OPS-u 1.620 (f)

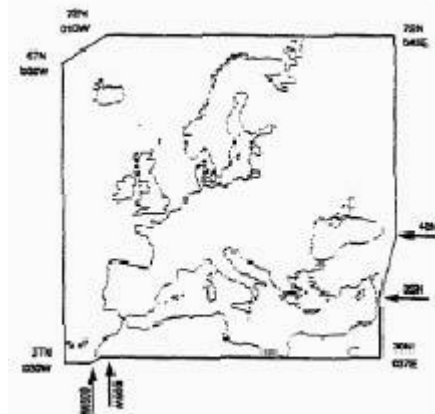
Određivanje prostora za letove unutar europskog područja

U smislu OPS 1.620(f), letovima unutar europskog područja, drugačijim od domaćih letova, podrazumijevaju se letovi koji se obavljaju unutar prostora sljedećih točaka:

N 72.00	E 045.00
N 40.00	E 045.00
N 35.00	E 037.00
N 30.00	E 037.00
N 30.00	E 006.00
N 27.00	W 009.00
N 27.00	W 030.00
N 67.00	W 030.00
N 72.00	W 010.00
N 7200	W 045.00

kao što je prikazano na slici 1 dolje:

Slika 1. EUROPSKO PODRUČJE



Dodatak 1 OPS-u 1.620 (g)

Postupak za uspostavljanje ispravljenih vrijednosti standardne mase za putnike i prtljagu

(a) Putnici

(1) mjerenje metodom uzoraka. Prosječna masa putnika i njihove prtljage mora biti određena vaganjem na slučajnim uzorcima. Izbor slučajnog uzorka mora se temeljiti na tipičnoj vrijednosti putnika, uzimajući u obzir vrstu operacije, učestalost letova na različitim rutama, dolazne/odlazne letove, odgovarajuću sezonu i kapacitet sjedala u avionu.

(2) veličina uzorka. Plan pregleda mora obuhvatiti mjerenje najmanje od najvećeg;

(i) broja putnika, izračunatog iz probnog uzorka, koristeći normalni statistički postupak utemeljen na relativno pouzdanom području (tačnosti) od 1 posto za sve odrasle i 2 posto posebno za muškarce i žene srednje mase

(ii) za avione:

(A) s brojem putničkih sjedala 40 ili više, ukupno od 2.000 putnika;

(B) s brojem putničkih sjedala manjim od 40, ukupno 50 x broj putničkih sjedala.

(3) masa putnika. Masa putnika mora sadržavati masu putničkih stvari koje se nose pri ulasku u avion. Kad se uzima slučajaj uzorak putničke mase, djeca do dvije godine biti će vagana zajedno s pratećom odraslom osobom (vidi također OPS 1.620(c),(d) i (e);

(4) mjesto mjerenja. Mjesto za mjerenje putnika bit će postavljeno što bliže avionu, na tački gdje se promjena u masi putnika odbacivanjem ili posjedovanjem više osobnih stvari najvjerojatnije neće dogoditi prije ukrcavanja putnika u avion;

(5) uređaj za mjerenje. Uređaj za mjerenje putnika mora biti kapaciteta najmanje 150 kg. Masa će biti prikazana s minimalnom podjelom od 500 g. Uređaj za mjerenje mora biti točan unutar 0,5 posto ili 200 g, uzimajući u obzir ono što je veće;

(6) zapisivanje vrijednosti mase. Za svaki let, uključujući i nadgledanje, moraju se zabilježiti masa putnika, odgovarajuća kategorija putnika (npr. muško/žensko/djeca) i broj leta.

(b) Pregledana prtljaga. Statistički postupak za određivanje ispravljene vrijednosti standardne mase prtljage, temeljene na prosječnoj masi prtljage minimalno zahtijevane veličine uzorka, u osnovi je jednak onome za putnika, određen u tački (a)(1). Za prtljagu je relativno pouzdana tačnost do 1 posto. Minimalno 2,000 komada prijavljene prtljage mora biti izmjereno.

(c) Određivanje ispravljenih vrijednosti standardne mase putnika i prijavljene prtljage

(1) Ispravljena vrijednost standardne mase za putnike i prijavljenu prtljagu nema nepovoljan učinak na operativnu sigurnost. Statističke analize moraju se izvršiti. Takve analize rezultirat će vrijednostima srednje mase za putnike i prtljagu kao i drugim podacima.

(2) za avion s 20 ili više putničkih sjedala, navedene srednje vrijednosti mase primjenjuju se kao ispravljene vrijednosti standardne mase za muškarce i žene.

(3) u manjim avionima, sljedeća uvećanja moraju se dodati na srednju masu putnika da se postigne ispravljena vrijednost mase:

Broj putničkih sjedala	Zahtijevano povećanje mase
1 –5 uklj.	16 kg
6 – 9 uklj.	8 kg
10 – 19 uklj.	4 kg

Alternativno, sve ispravljene vrijednosti standardne (srednje) mase za odrasle mogu se primijeniti na avione s 30 ili više putničkih sjedala. Ispravljene standardne vrijednosti (srednje) mase prijavljene prtljage primjenjive su za avione s 20 ili više putničkih sjedala;

(4) operator ima mogućnost podnijeti pregled detaljnog plana nadležnom tijelu na odobrenje i poslije odstupanja od ispravljene vrijednosti standardne mase, jamčeći da je ta ispravljena vrijednost određena korištenjem postupcima objašnjenih u ovom dodatku. Takvo odstupanje mora biti ponovno utvrđeno u vremenu do pet godina.

(5) Sve ispravljene vrijednosti standardne mase za odrasle moraju biti temeljene na odnosu muško/žensko od 80/20 u odnosu na sve letove osim blagdanskih charter letova (Holiday charter) koji su 50/50. Ako operator želi dobiti odobrenje za upotrebu drugačijeg odnosa na posebnim rutama ili letovima, tada se podaci moraju predložiti na odobrenje nadležnom tijelu prikazujući da je alternativni odnos muško/žensko konzervativan i pokriva najmanje 84 posto aktualnog odnosa muško/žensko na uzorku od najmanje 100 reprezentativnih letova.

(6) Srednja utvrđena vrijednost mase zaokružuje se na najbliži cijeli broj u kilogramima. Vrijednost mase prijavljene prtljage zaokružena je na najbližih 0,5 kg.

Dodatak 1 JAR-OPS 1.625

Dokumentacija o masi i ravnoteži

(b) Dokumentacija o masi i ravnoteži

(1) Sadržaj

(i) dokumentacija o masi i ravnoteži mora sadržavati sljedeće podatke:

(A) registracija aviona i tip;

(B) oznaka leta i datum;

(C) ime zapovjednika;

(D) ime osobe koja je izradila dokument;

(E) suha operativna masa i odgovarajući centar ravnoteže (CG) aviona;

(F) masa goriva na polijetanju i masa goriva za let;

(G) druga potrošena masa, osim goriva;

(H) komponente tereta, uključujući putnike, prtljagu, teret i balast;

(I) masa u polijetanju, masa u slijetanju i masa bez goriva;

(J) raspored tereta;

(K) upotrebljiv položaj centra ravnoteže (CG);

(L) ograničavajuća masa i vrijednosti centra ravnoteže (CG).

(ii) nadležno tijelo može odobriti zračnom prevozniku da smije ispustiti neke podatke iz dokumentacije o masi i ravnoteži;

(2) promjene u zadnjoj minuti. Ako se dogodi bilo kakva promjena poslije kompletiranja dokumentacije o masi i ravnoteži, na to se mora upozoriti zapovjednika i promjene u zadnjoj minuti moraju biti unijete u tu dokumentaciju. Maksimalno dopuštene promjene u broju putnika i prihvatljiv teret kao promjena u zadnjoj minuti moraju biti određeni u Operativnom priručniku. Ako je taj broj veći, mora biti napravljena nova dokumentacija o masi i ravnoteži.

(b) Računalni sustav – ako se dokumenti o masi i ravnoteži izrađuju s pomoću računalnog sustava za masu i ravnotežu, operator mora provjeriti cjelovitost izlaznih podataka. Mora uspostaviti sustav za provjeru da su dodatni ulazni podaci unijeti ispravno u sustav i da sustav radi trajno ispravno s provjeravanjem izlaznih podataka u vremenskom razmaku ne većem od šest mjeseci.

(c) Sustav mase i ravnoteže na avionu. Operator mora dobiti odobrenje nadležno tijela ako želi u avionu koristiti računalni sustav za masu i ravnotežu kao prvenstveni izvor podataka za odlazak/otpremu aviona.

(d) Računalna veza. Kada je dokumentacija o masi i ravnoteži poslana na avion računalnom vezom, preslika konačnog dokumenta o masi i ravnoteži koju je prihvatio zapovjednik mora ostati na zemlji.

Pododjeljak K

INSTRUMENTI I OPREMA

OPS 1.630

Opći uvod

(a) Operator mora jamčiti da let neće započeti ako instrumenti i oprema, zahtijevani u ovom pododjeljku,

(1) nisu odobreni, osim onih navedenih u stavu (c), i postavljeni u skladu s odgovarajućim zahtjevima, uključujući minimalne standarde performansi i operativnih i plovidbenih zahtjeva;

(2) nisu u operativnom stanju za vrstu operacije koja se provodi osim pod uvjetom navedenim u MEL (vidi OPS 1.030);

(b) Najniži mogući standardi instrumenata i opreme propisani su u Skupnom pravilniku tehničkih standarda (European Technical Standard Orders – ETSO) kako je to navedeno u CS-TSO, i koriste se ukoliko nisu propisani drugi standardi u operativnim propisima ili propisima o plovidbenosti. Instrumenti i oprema koji ne udovoljavaju zahtjevima ETSO na dan provedbe OPS mogu se i dalje primjenjivati ili ugraditi, ukoliko nisu propisani drugi zahtjevi u ovom pododjeljku. Instrumenti i oprema koji su već odobreni ne moraju udovoljavati izmijenjenom ETSO ili izmijenjenim propisima koji nisu ETSO, ukoliko nisu propisani retroaktivni zahtjevi.

(c) Za sljedeće dijelove opreme se ne zhtjeva odobrenje:

(1) osigurači navedeni u OPS 1.635;

(2) baterijske džepne svjetiljke navedene u OPS 1.640(a)(4);

(3) točan mjerač vremena naveden u OPS 1.650(b) & 1.652(b);

(4) nosač karte, naveden u OPS 1.652(n);

(5) kompleti prve pomoći navedeni u OPS 1.745;

(6) oprema za hitnu medicinsku pomoć navedena u OPS 1.755;

(7) megafoni navedeni u OPS 1.810;

(8) oprema za preživljavanje i pirotehnička oprema za signalizaciju navedena u OPS 1.835(a) i (c);

(9) sidra za more i oprema za privezivanje, sidrenje ili manevriranje za hidroavione i amfibije na vodi, navedeni u OPS 1.840.

(10) dječji sustav pojasa za vezivanje, u skladu s OPS 1.730(a)(3).

(d) Ako član posade koristi opremu aviona na svom mjestu tijekom leta, ona mu mora biti lako dohvatljiva. Ako pojedini dio opreme mora koristiti više članova posade aviona, ta oprema treba biti lako dohvatljiva s bilo kojeg mjesta za koje je predviđena.

(e) Instrumenti koje koriste svi članovi posade aviona moraju biti postavljeni tako da oni mogu lako vidjeti njezine oznake sa svog mjesta uz najmanje moguće skretanje od položaja i pravca gledanja koji su mu najpogodniji gledajući naprijed u smjeru leta. Kada više od jednog člana posade aviona koristi pojedini instrument u avionu, tada taj instrument mora biti postavljen tako da ga s radnog mjesta lako vidi svaki član posade aviona koji ga koristi.

OPS 1.635

Uređaji za zaštitu električne instalacije

Operator ne smije koristiti avion u kojem se koriste osigurači ako nema pričuvnih osigurača, koji moraju biti dostupni za uporabu u avionu najmanje 10 posto od broja postavljenih osigurača iste vrste, ili 3 od svake vrste postavljenih osigurača, uzimajući u obzir što je veće.

OPS 1.640

Operativna svjetla na avionu

Operator ne smije koristiti avion ako nije opremljen:

(a) Za let po danu:

- (1) sustavom svjetala protiv sudara (Anti Collision light system);
- (2) osvjetljenjem koje je priključeno na električni sustav aviona tako da se osigura odgovarajuće osvjetljenje za sve instrumente i opremu bitnu za siguran let aviona;
- (3) osvjetljenjem priključenim na električni sustav aviona da se osigura osvjetljenje u svim odjeljcima za putnike;
- (4) električnom džepnom svjetiljkom za svakog člana posade aviona lako pristupačnom članu posade kada sjedi na svom radnom mjestu.

(b) Za let noću, opremi navedenoj u stavu (a) dodaju se:

- (1) navigacijska/pozicijska svjetla; i
- (2) dva svjetla za slijetanje aviona, ili jedno svjetlo koje se napaja iz dva odvojena električna sustava; i
- (3) svjetla koja su u skladu s međunarodnim propisima za sprječavanje sudara na moru, za hidroavion ili amfibiju.

OPS 1.645

Brisači vjetrobrana

Operator ne smije koristiti avion najveće mase polijetanja veće od 5.700 kg ako na svakom pilotskom mjestu nije opremljen brisačem vjetrobranskog stakla ili sličnim sredstvom za brisanje da se omogući jasna vidljivost tijekom slijetanja.

OPS 1.650

Dnevne VFR operacije – letni i navigacijski instrumenti te pripadajuća oprema

Operator ne smije koristiti avion danju u VFR (Visual Flight Rules) ako nije opremljen instrumentima za letenje i navigaciju te pripadajućom opremom, i ako se ne mogu primijeniti:

- (a) magnetni kompas;
- (b) točan sat, koji pokazuje sate, minute i sekunde;
- (c) osjetljiv tlačni visinomjer kalibriran u stopama, s mogućnošću postavljanja podskale kalibrirane u hektopaskalima/milibarima, koji se može podesiti na svaki barometarski tlak što bi se mogao pojaviti tijekom leta;
- (d) brzinomjer kalibriran u čvorovima
- (e) variometar (mjerač vertikalne brzine);
- (f) kontrolnik leta (pokazivač zaokreta i klizanja) aviona, ili koordinator zaokreta s ugrađenim pokazivačem klizanja aviona;
- (g) umjetni horizont;
- (h) stabilizirani pokazivač smjera;
- (i) instrument koji u pilotskoj kabini pokazuje vanjsku temperaturu zraka i kalibriran u stupnjevima Celzijusa;
- (j) za letove koji ne traju dulje od 60 minuta, za avion koji uzlijeće i slijeće na isti aerodrom i koji ne leti dalje od 50 nm od tog aerodroma, instrumenti propisani u podstavovima (f), (g) i (h), i u podstavovima (k)(4), (k)(5) i (k)(6), mogu biti zamijenjeni kontrolnikom leta ili umjetnim horizontom i pokazivačem klizanja, ili koordinatorom zaokreta s ugrađenim pokazivačem klizanja ili s oba kontrolnika leta i klizanja.
- (k) ako se za let zahtijevaju dva pilota, tada drugi pilot mora na svom mjestu imati posebno odijeljene instrumente:
 - (1) osjetljiv tlačni visinomjer kalibriran u stopama, s mogućnošću postavljanja podskale kalibrirane u hektopaskalima/milibarima, koji se može podesiti na svaki barometarski tlak što bi se mogao objaviti tijekom leta;
 - (2) brzinomjer kalibriran u čvorovima;
 - (3) variometar (mjerač vertikalne brzine);
 - (4) kontrolnik leta (pokazivač zaokreta i klizanja) aviona, ili koordinator zaokreta s ugrađenim pokazivačem klizanja aviona;
 - (5) umjetni horizont (pokazivač horizonta);
 - (6) sinkronizirani pokazivač smjera;
- (l) svaki sustav mjerenja brzine mora biti opremljen grijanom Pitot-cijevi ili jednakovrijednim sredstvom za sprječavanje kvara ili lošeg rada sustava radi stvaranja kondenzata ili zaleđivanja:
 - (1) za avione najveće mase polijetanja 5.700 kg i više ili koji ima sjedala za 9 putnika ili više;
 - (2) za avione kojima je izdano prvo Uvjerenje o plovidbenosti na dan ili nakon 1. aprila 1999.;
- (m) gdje god se zahtijevaju dvostruki instrumenti, zahtjev se odnosi i na odvojene prikaze za svakog pilota i posebne selektore ili drugu pripadajuću opremu;

(n) svi avioni moraju imati pokazivače za upozorenje o nedovoljnom napajanju letačkih instrumenata električnom energijom;

(o) svi avioni s ograničenjima prema stišljivosti/ograničenjima Mach-ova broja (compressibility limitations), koja inače nisu pokazana propisanim pokazivačima brzine aviona, moraju biti opremljeni pokazivačem mach-ova broja na svakom pilotskom mjestu.

(p) operator ne smije obavljati dnevne VFR operacije ako avion nije opremljen slušalicama s ugrađenim konzolnim ili odgovarajućim mikrofonom za svakoga člana letačke posade na dužnosti u pilotskoj kabini.

OPS 1.652

Letovi s pomoću instrumenata (IFR) ili letovi noću – letački i navigacijski instrumenti i pripadajuća oprema

Operator ne smije koristiti avion u skladu s pravilima letenja s pomoću instrumenata (Instrument Flight Rules – IFR) ili noću u skladu s pravilima vizualnog letenja (Visual Flight Rules – VFR) ako nije opremljen letačkim i navigacijskim instrumentima i pripadajućom opremom u uslovima utvrđenim u slijedećim stavcima:

(a) magnetni kompas;

(b) točan sat, koji pokazuje sate, minute i sekunde;

(c) dva osjetljiva tlačna visinomjera kalibrirana u stopama, s mogućnošću postavljanja skale kalibrirane u hektopaskalima/milibarima, koji se mogu podesiti na svaki barometarski tlak što bi se mogao pojaviti tijekom leta. Ovi visinomjeri moraju imati pokazivač znamenaka (s bubnjevima ili odgovarajući);

(d) sustav mjerenja brzine mora biti opremljen Pitot-cijevi s grijanjem ili jednakovrijednim sredstvom za sprječavanje kvara ili lošeg rada sustava radi stvaranja kondenzata ili zaleđivanja, uključujući i sustav upozorenja kvara Pitot-cijevi. Zahtjev glede pokazivača kvara Pitot-cijevi za grijanje ne primjenjuje se na one avione koji imaju najveći dopušteni broj putničkih sjedala 9 i manje ili najveće mase polijetanja 5,700 kg i manje i kojima je izdana Uvjerenje o plovidbenosti prije 1. aprila 1998.;

(e) variometar (mjerač okomite brzine);

(f) kontrolnik leta (klizanja) aviona;

(g) umjetni horizont (pokazivač horizonta);

(h) stabilizirani pokazivač smjera;

(i) instrument koji u pilotskoj kabini pokazuje vanjsku temperaturu zraka, kalibriran u stupnjevima Celzijusa;

(j) dva nezavisna statička tlačna sustava, osim za avione na elisni pogona najveće mase polijetanja 5,700 kg ili manje, gdje se dopušta jedan statički tlačni sustav i alternativni izvor statičkog tlaka;

(k) ako se za let zahtijevaju dva pilota, drugi pilot mora na svom mjestu imati slijedeće posebno odijeljene instrumente:

(1) osjetljiv tlačni visinomjer kalibriran u stopama, s mogućnošću postavljanja skale kalibrirane u hektopaskalima/milibarima, koji se može podesiti na svaki barometarski tlak što bi se mogao pojaviti tijekom leta i koji može biti jedan od dva visinomjera koji se zahtijevaju gore navedenim stavom (c). Ovi visinomjeri moraju imati pokazivač znamenaka (s bubnjevima ili odgovarajući);

(2) sustav mjerenja brzine mora biti opremljen Pitot-cijevi s grijanjem ili jednakovrijednim sredstvom za sprječavanje kvara ili lošeg rada sustava radi stvaranja kondenzata ili zaleđivanja, uključujući i sustav upozorenja kvara Pitot-cijevi. Zahtjev glede pokazivača kvara Pitot-cijevi za zagrijavanje ne primjenjuje se na one avione, koji imaju najveći dopušteni broj putničkih sjedala 9 i manje ili najveće mase polijetanja 5,700 kg i manje i kojima je izdana Uvjerenje o plovidbenosti prije 1. aprila 1998.;

(3) variometar (mjerač okomite brzine);

(4) kontrolnik leta (klizanja) aviona;

(5) umjetni horizont (pokazivač horizonta);

(6) stabilizirani pokazivač smjera;

(l) avioni najveće mase polijetanja 5,700 kg i veće, te s najvećim dopuštenim brojem putničkih sjedala 9 i većim, moraju biti opremljeni dodatnim rezervnim pokazivačem položaja (umjetni horizont) koji se može koristiti s oba mjesta pilota, tako:

(1) da bude stalno uključen tijekom normalne operacije, a da se nakon potpunoga kvara normalnog električnog sustava napaja iz nezavisnog izvora električne energije, odvojenog od normalnog električnog sustava;

(2) da osigura pouzdan rad za najmanje 30 minuta nakon potpunoga kvara normalnog električnog sustava, uzimajući u obzir i ostala opterećenja za napajanja u slučaju opasnosti i za operacijske postupke;

(3) da radi nezavisno od svakoga drugog sustava umjetnog horizonta;

(4) da automatski radi nakon potpunoga kvara normalnog električnog sustava; i

(5) da je ispravno osvijetljen u svim fazama rada, osim za avione najveće mase polijetanja 5,700 kg ili manje, koji su već registrirani u državi članici na dan 1. aprila 1995., i s umjetnim horizontom postavljenim na lijevoj strani instrumentalne ploče;

(m) pri usklađenju sa stavom (l), posadi aviona mora biti potpuno jasno kada se pomoćni umjetni horizont, koji se zahtijeva prema stavu (l), napaja vlastitom energijom za slučaj opasnosti. Tada mora na samom instrumentu ili na armaturnoj ploči postojati oznaka da je umjetni horizont u pogonu.

(n) nosač karte položen da tako da je kartu lako čitati, te mogućnost osvijetljenja za noćno letenje;

(o) ako je ugrađen pričuvni sustav umjetnog horizonta certificiran u skladu s zahtjevima CS 25.1303(b)(4) ili odgovarajućim, pokazivači skretanja i klizanja mogu biti zamijenjeni pokazivačima klizanja;

(p) gdje god se zahtijevaju dvostruki instrumenti, zahtjev se odnosi i na odvojene prikaze za svakog pilota i odvojene selektore ili drugu pripadajuću opremu;

(q) svi avioni moraju biti opremljeni instrumentima za pokazivanje nedovoljnog napajanja instrumenata električnom energijom;

(r) svi avioni s ograničenjem stišljivosti zraka, koje se ne pokazuje pokazivačima brzine aviona, moraju biti opremljeni pokazivačem Mach-broja na mjestu svakog pilota;

(s) operator ne smije obavljati IFR ili noćne letove ako avion nije opremljen kompletom za radiovezu (slušalice-mikrofon) za postavljanje na glavu za pilota koji obavlja letačke dužnosti, te tipkom za aktiviranje predajnika na upravljačkoj komandi svakog pilota.

OPS 1.655

Dodatna oprema za operacije s jednim pilotom u uslovima IFR

Operator ne smije obavljati IFR letove s jednim pilotom ako avion nije opremljen automatskim pilotom koji zadržava visinu i smjer leta.

OPS 1.660

Sustav za upozorenje visine leta (Altitude alerting sytem)

(a) Operator ne smije koristiti avion na turboeladni pogon najveće mase polijetanja 5,700 kg i više ili s više od 9 sjedala za putnike, ili turbomlazni avion, koji nije opremljen sustavom za upozorenje visine leta koji je u stanju:

(1) upozoriti posadu aviona da se avion približava prethodno odabranoj visini leta; i

(2) upozoriti barem zvučnim znakom posadu aviona kada avion ne leti na prethodno odabranoj visini leta, osim za avione najveće mase polijetanja 5,700 kg ili manje, te s najvećim dopuštenim brojem putničkih sjedala većim od 9 za koje je prva pojedinačna uvjerenje o plovidbenosti izdana prije 1. aprila 1972. i koji su bili registrirani na dan 1. aprila 1995.

OPS 1.665

Sustavi za upozorenje blizine tla (GPWS) i upozorenje na pružanje terena ispred aviona (TAWS)

(a) Operator ne smije koristiti avion s turbinskim pogonom najveće certificirane mase pri polijetanju veće od 5700 kg ili najvećim odobrenim brojem putničkih sjedala većim od 9 ako nije opremljen sustavom za upozorenje blizine tla (GPWS -Ground Proximity Warning System) koji uključuje i upozorenje na pružanje terena ispred aviona (Terrain Awareness and Warning System – TAWS).

(b) Sustav za upozorenje blizine tla (GPWS) mora automatski omogućiti, zvučnim signalima koji mogu biti nadopunjeni vizualnim signalima, pravodobno i jasno prepoznatljivo upozorenje posadi aviona na vertikalnu brzinu poniranja, blizinu tla, gubitak visine nakon polijetanja ili na početku ponovljenog prilaza, nepravilnu konfiguraciju tla za slijetanje i na odstupanje prema dolje od nagiba prilazne ravnine.

(c) Sustav za upozorenje na pružanje terena ispred aviona (TAWS) mora automatski osigurati posadi aviona, vizualnim i zvučnim signalima te prikazom pružanja terena, dovoljnu vremensku rezervu da se spriječi upravljani let u prepreku i omogućiti promatranje terena prema naprijed te odredi sigurna minimalna visina.

OPS 1.668

Sustav za izbjegavanje sudara u zraku (Airborne Collision Avoidance System)

Operator ne smije koristiti avion na turbinski pogon najveće mase polijetanja većom od 5,700 kg i s najvećim dopuštenim brojem putničkih sjedala većim od 19, ako nije opremljen sustavom za izbjegavanje sudara u zraku najmanje s mogućnošću performance stupnja ACAS II.

OPS 1.670

Vremenski radar u avionu

(a) Operator ne smije upravljati:

(1) avionom s kabinom pod tlakom; ili

(2) avionom s kabinom koja nije pod tlakom, koji ima najveću masu polijetanja 5,700 kg i veću; ili

(3) avionom koji ima najveći dopušteni broj putničkih sjedala veći od 9 s kabinom koja nije pod tlakom, ako avion nije opremljen avionskim vremenskim radarom, uvijek kada takav avion leti noću ili u uslovima letenja s pomoću instrumenata, u područjima u kojima se može očekivati pojava oluje ili drugih opasnih vremenskih uvjeta, koji se mogu otkriti s pomoću avionskoga vremenskog radara.

(b) U avionima na elisni pogon i s kabinom pod tlakom, koji imaju najveću masu polijetanja do 5,700 kg, s najvećim dopuštenim brojem putničkih sjedala ne većim od 9, avionski vremenski radar se može zamijeniti drugom opremom koju odobri nadležno tijelo, a koja je u stanju otkriti oluje ili druge potencijalne opasne vremenske uslove koje može otkriti avionski vremenski radar.

OPS 1.675

Oprema za letenje u uslovima zaleđivanja

(a) Operator ne smije koristiti avion u uslovima zaleđivanja ili kad se zaleđivanje očekuje, ukoliko avion nije opremljen da leti u uslovima zaleđivanja i kad za to ima odobrenje.

(b) Operator ne smije koristiti avion noću kada se očekuje zaleđivanje ako nije opremljen svjetlom za otkrivanje stvaranja leda. To osvijetljivanje mora biti takvo da ne stvara blještanje ili odsjaj koji bi mogli uzrokovati poteškoće posadi aviona u izvršavanju njihovih dužnosti.

OPS 1.680

Oprema za otkrivanje svemirskog zračenja

(a) Operator ne smije koristiti avion iznad 15,000 m (49 000 stopa) osim ako je:

(1) opremljen instrumentima koji neprestano mjere i otkrivaju količinu ukupno primljenog kozmičkog zračenja (tj. količinu ionskog i neutronske zračenja galaktičkog i Sunčevog podrijetla) te ukupne količine tijekom svakog leta, ili

(2) opremljen sustavom praćenja tromjesečne količine zračenja koji je prihvatljiv nadležnim vlastima.

OPS 1.685

Sustav interfona za članove letačke posade

Operator ne smije koristiti avion u kojem je posada veća od jednog člana ako nije opremljen sustavom interfona za posadu, uključujući kompletom za radiovezu (slušalice-mikrofon) za stavljanje na glavu (ali ne ručnog mikrofona) za uporabu svih članova letačke posade aviona.

OPS 1.690

Sustav interfona za članove posade aviona

(a) Operator ne smije koristiti avion najveće mase polijetanja 15,000 kg i veće ili s najvećim dopuštenim brojem putničkih sjedala većim od 19 ako nije opremljen sustavom interfona za članove posade, osim aviona kojima je izdana prva uvjerenje o plovidbenosti prije 1. aprila 1965. i već registriranog na dan 1. aprila 1995.

(b) Sustav interfona za članove posade:

- (1) mora raditi neovisno od interfonskog sustava za putnike, izuzevši ručne komplete, komplete za glavu, mikrofone, selektorske prekidače i uređaje za signalizaciju;
- (2) mora jamčiti dvosmjerno sporazumijevanje između pilotske kabine i:
 - (i) svih putničkih odjeljaka;
 - (ii) kuhinje smještene izvan razine putničke kabine;
 - (iii) svake udaljene kabine posade koja je izvan razine putničke kabine te joj se ne može lako pristupiti iz putničke kabine;
- (3) mora biti lako pristupačan svakom članu posade aviona prema pilotskoj kabini;
- (4) mora biti lako pristupačan sa svakog mjesta kabinskog osoblja pokraj svakog izlaza za nuždu ili para izlaza za nuždu;
- (5) mora imati dojavni sustav koji sadrži zvučni ili svjetlosni sustav znakova koje upotrebljavaju članovi letačke posade za upozorenje kabinskog osoblja ili članovi kabinskog osoblja za upozorenje članova letačkog osoblja;
- (6) mora imati sredstvo ili uređaj za primanje poziva da može odrediti je li to normalan poziv ili poziv za opasnost;
- (7) mora na tlu jamčiti dvosmjernu komunikaciju između zemaljskog osoblja i najmanje dvaju članova letačkog osoblja.

OPS 1.695

Sustav ozvučenja za putnike

(Public address system)

(a) Operator ne smije koristiti avion koji ima najveći dopušteni broj putničkih sjedala veći od 19, ako nije postavljen sustav ozvučenja za putnike.

(b) Sustav ozvučenja za putnike zahtijevan ovim članom:

- (1) mora raditi nezavisno od interfonskog sustava, izuzevši ručne komplete, komplete za glavu, mikrofone, selektorske prekidače i uređaje za signalizaciju;
- (2) mora biti odmah uporabljiv od svakog člana posade aviona;
- (3) za svaki zahtijevani putnički izlaz u nuždi u svakoj razini putničke kabine, koja ima dodatno sjedalo za kabinsko osoblje, mora imati mikrofon, lako pristupačan članu posade koji tu sjedi, osim što jedan mikrofon može služiti za više od jednog izlaza, pod uvjetom da blizina izlaza omogućuje normalnu govornu komunikaciju između članova kabinskog osoblja koji sjede;
- (4) mora omogućiti da u roku od deset sekundi član kabinskog osoblja može djelovati na svakom radnom mjestu s kojeg je moguća njegova uporaba;
- (5) mora biti čujan i razumljiv na svim putničkim sjedalima, toaletima i sjedalima kabinskog osoblja te na radnim mjestima.

OPS 1.700

Uređaj za snimanje zvukova u pilotskoj kabini – 1

(a) Operator ne smije koristiti avion kojemu je izdana prva Uvjerenje o plovidbenosti na dan ili poslije 1. aprila 1998. ako je avion:

- (1) višemotorni turbinski najvećeg broja dopuštenih putničkih sjedala više od 9;
- (2) najveće mase polijetanja 5,700 kg ili više, a nije opremljen uređajem za snimanje zvukova u pilotskoj kabini koji, prema rasporedu vremena, snima:
 - (i) glasovnu komunikaciju odaslanu ili primljenu radiopostajom u pilotskoj kabini aviona.
 - (ii) zvukove iz pilotske kabine, uključujući neprekidno zvukove primljene iz svakog mikrofona na slušalici i mikrofona korištenog u maski;
 - (iii) govornu komunikaciju članova letačke posade u pilotskoj kabini koji koriste sustav avionskog interfona;
 - (iv) glas ili zvučni znak identifikacije navigacijskog ili prilaznog sredstva iz zvučnika ili slušalica;
 - (v) glasovnu komunikaciju članova letačke posade kad rabe sustav ozvučenja putničke kabine ako je ugrađen.
- (b) Uređaj za snimanje zvukova u pilotskoj kabini mora biti sposoban zadržati podatke tijekom najmanje posljednja dva sata operacije aviona, osim što se za avione najveće mase polijetanja 5,700 kg ili manje taj period može skratiti na 30 minuta.
- (c) Snimanje zvukova u pilotskoj kabini mora automatski početi prije nego se avion započne kretati vlastitim pogonom, a mora prestati završetkom leta kada se avion više ne kreće vlastitim pogonom. Osim toga, ovisno o napajanju električnom energijom, snimanje zvuka u pilotskoj kabini mora početi što je prije moguće, tijekom kontrole kabine prije početka rada motora na početku leta, pa sve do kontrole pilotske kabine na svršetku leta neposredno nakon isključenja motora iz pogona.
- (d) Uređaj za snimanje zvukova mora imati i napravu koja pomaže pri pronalaženju uređaja u vodi.

OPS 1.705

Uređaj za snimanje zvukova u pilotskoj kabini – 2

(a) Operator ne smije upravljati višemotornim turbinskim avionom kojemu je bila izdana prva Uvjerenje o plovidbenosti na dan ili nakon 1. januara 1990. do i uključivo 31. marta 1998., koji ima najveću masu polijetanja 5,700 kg ili manju, i najveći broj putničkih sjedala veći od 9, ako nije opremljen uređajem za snimanje zvukova u pilotskoj kabini, koji snima:

(1) glasovnu komunikaciju odaslanu ili primljenu radiopostajom u pilotskoj kabini aviona.

(2) zvukove iz pilotske kabine, uključujući neprekidno zvukove primljene iz svakog mikrofona na slušalici i mikrofona korištenog u maski;

(3) glasovnu komunikaciju članova letačke posade aviona u pilotskoj kabini koji se koriste sustavom avionskog interfona;

(4) glas ili zvučni znak identifikacije navigacijskog ili prilaznog sredstva iz zvučnika ili slušalica;

(5) glasovnu komunikaciju članova letačke posade kad rabe sustav ozvučenja putničke kabine ako je ugrađen.

(b) Uređaj za snimanje zvukova u pilotskoj kabini mora biti sposoban zadržati podatke najmanje posljednjih 30 minuta leta aviona.

(c) Snimanje zvukova u pilotskoj kabini mora početi prije nego se avion započne kretati vlastitim pogonom, a mora prestati završetkom leta kada se avion više ne kreće vlastitim pogonom. Osim toga, ovisno o napajanju električnom energijom, snimanje zvuka u pilotskoj kabini mora početi što je prije moguće, tijekom kontrole kabine prije početka rada motora na početku leta pa sve do kontrole pilotske kabine na svršetku leta neposredno nakon isključenja motora iz pogona.

(d) Uređaj za snimanje zvukova mora imati i napravu koja pomaže pri pronalaženju uređaja u vodi.

OPS 1.710

Uređaj za snimanje zvukova u pilotskoj kabini – 3

(a) Operator ne smije koristiti avion najveće certificirane mase na polijetanju 5,700 kg ili veće, prije 1. aprila 1998., ako taj avion nije opremljen uređajem za snimanje zvukova u pilotskoj kabini, koji snima:

(1) glasovnu komunikaciju odaslanu ili primljenu radiopostajom u pilotskoj kabini aviona;

(2) glasovnu komunikaciju članova letačke posade aviona u pilotskoj kabini aviona;

(3) glasovnu komunikaciju članova letačke posade aviona u pilotskoj kabini koji se koriste sustavom avionskog interfona;

(4) glas ili zvučni znak identifikacije navigacijskog ili prilaznog sredstva iz zvučnika ili slušalica;

(5) glasovnu komunikaciju članova letačke posade kad rabe sustav ozvučenja putničke kabine ako je ugrađen.

(b) Uređaj za snimanje zvukova u pilotskoj kabini mora biti sposoban zadržati podatke najmanje posljednjih 30 minuta leta aviona.

(c) Snimanje zvukova u pilotskoj kabini mora početi prije nego se avion započne kretati vlastitim pogonom, a mora prestati završetkom leta kada se avion više ne kreće vlastitim pogonom.

(d) Uređaj za snimanje zvukova mora imati i napravu koja pomaže pri pronalaženju uređaja u vodi.

OPS 1.715

Uređaj za snimanje podataka o letu aviona – 1

(vidi Dodatak 1 OPS 1.715)

(a) Operator ne smije koristiti avion kojemu je izdana prva Uvjerenje o plovidbenosti na dan ili poslije 1. aprila 1998., ako je avion:

(1) višemotorni turbinski s najvećim dopuštenim brojem putničkih sjedala većim od 9;

(2) najveće certificirane mase polijetanja 5,700 kg ili veće,

ako nije opremljen uređajem za snimanje podataka o letu aviona koji ima digitalnu metodu snimanja i pohranjivanja podataka te uređaj koji može vraćati snimljene podatke iz memorije.

(b) Uređaj za snimanje podataka o letu aviona mora biti sposoban zadržati podatke najmanje posljednjih 25 sati leta aviona. Za avione najveće mase polijetanja 5,700 kg ili manje, to se vrijeme može skratiti na 10 sati.

(c) Uređaj za snimanje podataka o letu, s obzirom na vremenski raspored, mora snimati:

(1) parametre prema zahtjevima tablica A1 ili A2 dodatka 1 OPS 1.715

(2) za avione najveće certificirane mase na polijetanju 27000 kg ili veće, dodatne parametre prema zahtjevima tablice B dodatka 1 OPS 1.715;

(3) za avione navedene u stavu (a), uređaj za snimanje podataka o letu mora snimati sve parametre koji se odnose na nove ili specifične konstrukcijske ili operativne karakteristika aviona a koje su takvima određene od nadležnih vlasti u postupku certifikacije ili dodatne certifikacije tipa i

(4) za avione opremljene sustavima elektroničkih pokazivača parametre prema zahtjevima tablice C Dodatka 1 OPS 1.715, osim za avione kojima je izdana prva Uvjerenje o plovidbenosti prije 20. avgusta 2002. parametre za koje

(i) senzor nije nabavljiv; ili

(ii) sustav aviona ili oprema koja generira podatke mora biti modificirana ili

(iii) signali su inkompatibilni sustavu za snimanje;

ne moraju se snimati ako to prihvataju nadležne vlasti.

(d) Podaci moraju biti dobiveni iz izvora u avionu, koji omogućuju točnu povezanost s informacijom koja je prikazana letačkoj posadi.

(e) Snimanje podataka o letu aviona mora početi prije nego se avion započne kretati vlastitim pogonom, a mora prestati završetkom leta kada se avion više ne kreće vlastitim pogonom.

(f) Uređaj za snimanje podataka o letu aviona mora imati i napravu koja pomaže u pronalaženju uređaja u vodi.

(g) Od aviona kojima je izdana prva Uvjerenje o plovidbenosti na dan ili poslije 1. aprila 1998. ali ne poslije 1. aprila 2001 može se ne zahtijevati u skladu s OPS 1.715(c), ako je to odobreno od strane nadležnog tijela, pod uvjetom:

(1) da se u skladu s OPS 1.715(c) ne može postići osim velikim izmjenama sustava aviona i opreme koja nije u sustavu uređaja za snimanje podataka o letu, i

(2) avion je u skladu s OPS 1.715(c) osim što parametar 15b u tablici A dodatka 1 OPS 1.720 ne mora biti sniman.

OPS 1.720

Uređaj za snimanje podataka o letu aviona – 2

(vidi Dodatak 1 OPS 1.720)

(a) Operator ne smije koristiti avion za koji je izdana prva uvjerenje o plovidbenosti na dan ili nakon 1. juna 1990. do i uključujući 31. marta 1998. koji ima najveću certificiranu masu polijetanja veću od 5,700 kg ukoliko nije opremljen uređajem za snimanje podataka o letu aviona koji primjenjuje digitalnu metodu snimanja i uskladištenja kao i metodu poziva podataka iz memorije.

(b) Uređaj za snimanje podataka o letu aviona mora biti sposoban zadržati podatke najmanje posljednjih 25 sati leta aviona.

(c) Uređaj za snimanje podataka o letu, s obzirom na vremenski raspored, mora snimati:

(1) parametre prema zahtjevima tablice A dodatka 1 OPS 1.720 i

(2) za avione najveće certificirane mase na polijetanju preko 27000 kg, dodatne parametre prema zahtjevima tablice B dodatka 1 OPS 1.720;

(d) Za avione najveće certificirane mase na polijetanju od 27000 kg i manje ako je to prihvatljivo nadležnim vlastima parametri 14 i 15b u tablici A dodatka 1 OPS 1.720 ne moraju se snimati ako je ispunjen bilo koji od sljedećih uvjeta:

(1) senzor nije lako nabavljiv

(2) uređaj za snimanje podataka o letu nema dovoljno kapaciteta

(3) potrebna je izmjena opreme koja generira podatke

(e) Za avione najveće certificirane mase na polijetanju preko 27000 kg, ako je to prihvatljivo nadležnim vlastima sljedeći parametri ne moraju se snimati: 15b u tablici A dodatka 1 OPS 1.720 i 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30 i 31 u tablici B dodatka 1 ako je ispunjen bilo koji od sljedećih uvjeta:

(1) senzor nije lako nabavljiv

(2) uređaj za snimanje podataka o letu nema dovoljno kapaciteta

(3) potrebna je izmjena opreme koja generira podatke

(4) signali navigacijskih podataka (NAV frekvencija, DME udaljenost, zemljopisna širina i duljina, brzina prema zemlji, zanos vjetrom) nisu dostupni u digitalnom obliku.

(f) Podaci koji se mogu dobiti preračunavanjem iz drugih snimljenih parametara ne moraju se snimati ako je to prihvatljivo nadležnom tijelu

(g) Podaci se moraju uzeti iz izvora na avionu koji omogućavaju točnu korelaciju s informacijama prikazanim letačkoj posadi

(h) Uređaj za snimanje podataka o letu aviona mora početi snimati podatke prije nego što avion postane sposoban pomicati se vlastitom snagom i mora se zaustaviti tek kada avion prestane biti sposoban pomicati se vlastitom snagom

(i) Uređaj za snimanje podataka o letu aviona mora imati i napravu koja pomaže pri pronalaženju uređaja u vodi.

OPS 1.725

Uređaj za snimanje podataka o letu aviona – 3

(vidi Dodatak 1 OPS 1.725)

(a) Operator ne smije koristiti avion na turbinski pogon avion kojemu je izdana prva Uvjerenje o plovidbenosti prije 1. juna 1990. i koji ima najveću certificiranu masu polijetanja veću od 5,700 kg ukoliko nije opremljen uređajem za snimanje podataka o letu aviona, koji primjenjuje digitalnu metodu snimanja i uskladištenja podataka kao i jednostavnu metodu poziva podataka iz memorije.

(b) Uređaj za snimanje podataka o letu aviona mora biti sposoban sadržati podatke najmanje posljednjih 25 sati leta aviona.

(c) Uređaj za snimanje podataka o letu, s obzirom na vremenski raspored, mora snimiti:

(1) parametre prema zahtjevima tablice A dodatka 1 OPS 1.725

(2) za avione najveće certificirane mase na polijetanju preko 27000 kg, tipa kojima je prvi puta izdana Potvrda o usklađenosti/certifikat tipa poslije 30. septembra 1969. dodatni parametri od 6 do 15b tablice B dodatka 1 OPS 1.725 ovog odjeljka. Sljedeći parametri ne moraju se snimati ako je to prihvatljivo nadležnom tijelu: 13, 14, i 15b u tablici B dodatka 1 OPS 1.725 ako je ispunjen bilo koji od sljedećih uvjeta:

(i) senzor nije lako nabavljiv,

(ii) uređaj za snimanje podataka o letu nema dovoljno kapaciteta,

(iii) potrebna je izmjena opreme koja generira podatke; i

(3) kada uređaj za snimanje podataka o letu ima dovoljno kapaciteta, senzor je lako dostupan i nije potrebna izmjena u opremi koja generira podatke:

(i) za avione kojima je prvi puta izdana Uvjerenje o plovidbenosti na dan ili poslije 1. januara 1989. sa najvećom certificiranom masom na polijetanju preko 5,700 kg, ali ne preko 27,000kg, parametri 6 do 15b tablice B dodatka 1 OPS 1.725; i

(ii) za avione kojima je prvi puta izdana Uvjerenje o plovidbenosti na dan ili poslije 1. januara 1987. s najvećom certificiranom masom na polijetanju preko 27000kg preostali parametri iz tablice B dodatka 1 OPS 1.725.

- (d) Pojedini parametri koji se mogu dobiti preračunavanjem iz drugih snimljenih parametara ne moraju se snimati ako je to prihvatljivo nadležnom tijelu.
- (e) Podaci se moraju uzeti iz izvora na avionu koji omogućavaju točnu korelaciju s informacijama prikazanim letačkoj posadi.
- (f) Uređaj za snimanje podataka o letu aviona mora početi snimati podatke prije nego što avion postane sposoban pomicati se vlastitom snagom i mora se zaustaviti tek kada avion prestane biti sposoban pomicati se vlastitom snagom.
- (g) Uređaj za snimanje podataka o letu aviona mora imati i napravu koja pomaže pri pronalaženju uređaja u vodi.

OPS 1.727

Kombinirani uređaj za snimanje

(a) U skladu sa zahtjevima glede uređaja za snimanje zvukova u pilotskoj kabini i uređaja za snimanje podataka o letu može se postići:

- (1) jednim kombiniranim uređajem za snimanje ako avion mora biti opremljen uređajem za snimanje zvukova u pilotskoj kabini ili samo uređajem za snimanje podataka o letu; ili
- (2) jednim kombiniranim uređajem za snimanje ako avion najveće certificirane mase na polijetanju od 5700 kg ili manje mora biti opremljen uređajem za snimanje zvukova u pilotskoj kabini i uređajem za snimanje podataka o letu; ili
- (3) dva kombinirana uređaja za snimanje ako avion najveće certificirane mase na polijetanju od preko 5700kg mora biti opremljen uređajem za snimanje zvukova u pilotskoj kabini i uređajem za snimanje podataka o letu.

(b) Kombinirani uređaj za snimanje je uređaj koji snima:

- (1) svu glasovnu komunikaciju i zvučno okruženje koje se zahtjeva odgovarajućim paragrafom o uređaju za snimanje zvuka u pilotskoj kabini; i
- (2) sve parametre zahtijevane odgovarajućim paragrafom o uređaju za snimanje podataka o letu aviona, sa specifikacijom kakva se zahtjeva u tim paragrafima.

OPS 1.730

Sjedala, sigurnosni pojasevi, sigurnosnog sustava vezivanja i sigurnosna oprema za dijete

(a) Operator ne smije koristiti avion ako nije opremljen:

- (1) sjedalom ili ležajem za svaku osobu koja je stara dvije ili više godina;
- (2) sigurnosnim pojasom sa ili bez ramenog pojasa ili sigurnosnim sustavom vezivanja (safety harness) na svakom putničkom sjedalu za putnika starog dvije ili više godina;
- (3) dječjim sustavom pojasa za vezivanje, prihvaćenim od strane nadležnog tijela, za svako dijete;
- (4) osim kako je određeno u stavu (c), sigurnosni pojas s kosim ramenim pojasom za sjedalo svakog člana letačke posade i za svako sjedalo smješteno pokraj pilotskog sjedala s dodatkom za automatsku zaštitu tijela u slučaju naglog usporjenja;
- (5) osim kako je određeno u stavu (c), sigurnosni pojas s ramenim pojasom za sjedalo svakog člana kabinske posade i za pomoćno sjedalo (za promatrača). Taj zahtjev ipak ne sprječava da dodatni član proširene kabinske posade koristi putničko sjedalo;
- (6) sjedalima za članove kabinskog osoblja koja su smještena u blizini izlaza za nuždu u istoj razini, osim u slučaju brze evakuacije putnika, kada bi druga lokacija sjedala bila prihvatljiva. Sjedala moraju biti okrenuta prema naprijed ili natrag unutar kuta 15° prema uzdužnoj osi.

(b) Svi sigurnosni pojasevi s ramenim pojasom moraju imati samo jednu točku otpuštanja.

(c) Sigurnosni pojasevi s kosim ramenim pojasom upotrebljavaju se u avionima najveće mase polijetanja do 5,700 kg, a sigurnosni pojasevi u avionima najveće mase polijetanja do 2,730 kg, ako sigurnosni pojas s kosim ramenim pojasom nije moguće pričvrstiti.

OPS 1.731

Oznake "vežite se sigurnosnim pojasom" i "zabranjeno pušenje"

Operator ne smije koristiti avion u kojem sva sjedala za putnike nisu vidljiva iz pilotske kabine dok nisu opremljeni znacima da svi putnici i kabinsko osoblje moraju biti privezani sigurnosnim pojasevima i da pušenje nije dopušteno.

OPS 1.735

Unutrašnja vrata i zavjese

Operator ne smije koristiti avion ako nije opremljen sljedećom opremom:

- (a) U avionima s najvećim dopuštenim brojem putničkih sjedala većim od 19, vrata između putničke i pilotske kabine moraju imati natpis "Samo za posadu (crew only)" i uređaj za zaključavanje koji sprječava putnike da otvore vrata bez odobrenja posade aviona;
- (b) Uređajem za otvaranje svih vrata koja odjeljuju putničku kabinu od ostalih prostora koji se koriste kao izlazi u slučaju opasnosti. Uređaj za otvaranje vrata mora biti lako dostupan.
- (c) Ako je potrebno proći kroz prolaz ili zavjesu koji odjeljuju putničku kabinu od ostalih prostora da bi se došlo od bilo kojeg sjedala do izlaza u slučaju opasnosti, tada ta vrata ili zavjesa moraju imati uređaj za učvršćenje u otvorenom položaju;
- (d) Natpisom na svakim unutarnjim vratima ili blizu zavjese, koji služe za pristup do putničkog izlaza u slučaju opasnosti, koji upozorava da oni moraju biti osigurano otvorena tijekom uzlijetanja i slijetanja;
- (e) Da svaki član posade može otključati svaka vrata koja su pristupačna putnicima i koja oni mogu zaključati.

OPS 1.745

Komplet prve pomoći

(a) Operator ne smije koristiti avion koji nije opremljen kompletom za prvu pomoć, lako pristupačnim za uporabu, prema tablici:

Broj ugrađenih putničkih sjedala	Broj potrebnih kompleta prve pomoći
0 – 99	1
100 – 199	2
200 – 299	3
300 i više	4

(b) Operator mora jamčiti da se kompleti prve pomoći:

- (1) periodički kontroliraju radi utvrđivanja da sadržaj i stanje odgovara njihovoj namjeravanoj uporabi;
- (2) da su dopunjeni u redovitim intervalima ili prema potrebi, a u skladu s danim uputama na priloženoj naljepnici.

OPS 1.755

Komplet medicinske pomoći

(a) Operator ne smije koristiti avion koji ima najveći dopušteni broj putničkih sjedala veći od 30, ukoliko nije opremljen kompletom medicinske pomoći i ako je bilo koja tačka planirane rute više od 60 minuta leta (pri normalnoj brzini leta) udaljena od aerodroma na kojem bi se mogla očekivati kvalitetna medicinska pomoć.

(b) Zapovjednik vazduhoplova mora jamčiti da će farmaceutske proizvode davati samo kvalificirani liječnici, medicinske sestre ili slično kvalificirano osoblje.

(c) Uslovi za prevoz:

(1) komplet medicinske pomoći mora biti nepropustan za prašinu i vlagu i mora ga se držati u sigurnosnim uslovima ako je to moguće u putničkoj kabini;

(2) operator mora jamčiti da se kompleti za medicinsku pomoć:

(i) periodički kontroliraju radi utvrđivanja da sadržaj odgovara njihovoj namjeravanoj uporabi; i

(ii) da su dopunjeni u redovitim intervalima ili prema potrebi, a u skladu s uputama na priloženoj naljepnici.

OPS 1.760

Kisik za prvu pomoć

(a) Operator ne smije koristiti avion čija je kabina pod tlakom na visinama iznad 25,000 stopa ako je potrebno kabinsko osoblje, a avion nije opremljen dovodom nerazrijeđenoga kisika za putnike, koji iz fizioloških razloga mogu zahtijevati kisik nakon dekompresije kabine. Količina potrebnoga kisika mora se proračunati primjenom poprečne brzine protoka od najmanje tri litre pri standardnoj temperaturi, vlazi i tlaku (Standard Temperature Pressure Dry – STPD) u minuti po osobi, osigurana za cijeli let nakon dekompresije kabine na visinama kabine većim od 8,000 stopa ali ne premašuje 15,000 stopa za najmanje 2 posto ukrcanih putnika, ali ni u kojem slučaju za manje od jedne osobe. Na raspolaganju mora biti dovoljno razdjelnih jedinica, ali ni u kojem slučaju manje od dvije s mogućnosti uporabe za kabinsko osoblje. Razdjelne jedinice mogu biti prijenosnog tipa.

(b) Količina kisika za prvu pomoć, zahtijevana za pojedini let, mora biti određena na osnovu visine i trajanja leta, u skladu s operativnim postupcima utvrđenim za svaku operaciju i rutu.

(c) Oprema za kisik mora biti sposobna jamčiti dotok od najmanje četiri litre u minuti do svakog potrošača STPD. Postoji mogućnost smanjenja protoka od dvije litre u minuti STPD na bilo kojoj visini.

OPS 1.770

Dodatni kisik – avioni s kabinom pod tlakom

(vidi dodatak 1 OPS 1.770)

(a) Općenito

(1) operator ne smije koristiti avion s kabinom pod tlakom na visini većoj od 10,000 stopa ako oprema za dodatni kisik ne osigurava opskrbu kisikom zahtijevanu ovim stavom.

(2) potrebna količina kisika mora biti određena na osnovu visine i trajanja leta te pretpostavke da će dekompresija u kabini desiti na visini ili u tački leta koja je najkritičnija u svezi s potrebom kisika, te da će se nakon pada tlaka, avion spuštati u skladu s postupkom u slučaju opasnosti, navedenom u Priručniku za letenje avionom (Aeroplane Flight Manual) na sigurnu visinu za rutu kojom će sigurno nastaviti let i sletjeti;

(3) nakon pada tlaka u kabini, visina tlaka u kabini mora se smatrati jednakom visini aviona, ukoliko se ne dokaže nadležnom tijelu da nikakav pad tlaka u kabini ili u sustavu tlaka neće prouzročiti izjednačenje visine tlaka kabine s visinom leta aviona. U tim okolnostima se ta prikazana najveća visina tlaka u kabini uzima kao osnova za određivanje potreba kisika.

(b) Oprema za kisik i zahtjevi na opskrbu

(1) članovi letačke posade

(i) svaki član letačke posade koji je na dužnosti u pilotskoj kabini mora biti opskrbljen dodatnom količinom kisika u skladu s dodatkom 1. Ako su svi koji sjede na sjedalima u pilotskoj kabini opskrbljeni kisikom iz izvora kisika za letačku posadu, tada moraju biti glede opskrbe kisikom, smatrani članovima letačke posade na dužnosti u pilotskoj kabini. Svi koji sjede na sjedalima u pilotskoj kabini, a ne opskrbljuju se kisikom iz izvora kisika za letačku posadu, trebaju se glede opskrbe kisikom smatrati putnicima.

(ii) članovi letačke posade koji nisu obuhvaćeni stavom (b)(1)(i) gore, moraju se glede, opskrbe kisikom, smatrati putnicima;

(iii) maske za kisik moraju biti smještene tako da budu lako dostupne članovima letačke posade sve dok su na svojim radnim mjestima.

(iv) maske za kisik koje koriste članovi letačke posade u avionima s kabinom pod tlakom na visini većoj od 25,000 stopa, moraju biti odmah uporabljive;

(2) članovi kabinske posade, dodatni članovi posade i putnici

- (i) Članovi kabinskog osoblja i putnici moraju biti opskrbljeni dodatnom količinom kisika u skladu s dodatkom 1, osim u slučaju kada se primjenjuje stav (v). Dodatni članovi kabinske posade, u odnosu na najmanje zahtijevan broj članova kabinskog osoblja, i dodatni članovi posade se, glede opskrbe kisikom, smatraju putnicima;
- (ii) avioni predviđeni za let na visinama iznad 25,000 stopa moraju imati dovoljan broj priključaka i maski i/ili dovoljno prijenosnih jedinica za kisik s maskama za sve članove kabinske posade. Rezervni izlazi i/ili prenosive jedinice za kisik moraju biti jednoliko raspodijeljeni po kabini, kako bi se jamčila neodložna raspodjela kisika svakom članu kabinskog osoblja s obzirom na mjesto na kojem se nalazi u trenutku pada tlaka u kabini;
- (iii) avioni predviđeni za let na visinama iznad 25,000 stopa moraju biti opskrbljeni jedinicama za raspodjelu kisika, koji su spojeni na terminale kisika, dostupnima svakom gdje god da sjedi. Ukupan broj uređaja ili jedinica za raspodjelu, kao i izlaza, mora biti veći od broja sjedala najmanje 10 posto. Te jedinice moraju biti podjednako raspodijeljene po kabini;
- (iv) avioni predviđeni za let na visinama iznad 25,000 stopa, ili oni koji lete na visini od 25,000 stopa ili niže, a ne mogu se sigurno spustiti na visinu od 13,000 stopa u roku od četiri minute, i za koje je prva uvjerenje o plovidbenosti izdana na dan ili nakon 9. novembra 1998., moraju biti opskrbljeni opremom za automatsko aktiviranje opreme za kisik koja mora biti trenutačno dostupna svakom bez obzira na to gdje sjedi. Ukupan broj jedinica za raspodjelu kisika mora biti veći 10 posto od broja sjedala. Dodatni broj jedinica mora biti podjednako raspodijeljen po kabini.
- (v) potreban kisik, kako je to navedeno u dodatku 1, za avione koji nisu predviđeni za let na visinama iznad 25,000 stopa, može biti smanjen, za let na visinu 10,000 do 13,000 stopa kabinskog tlaka, za sve članove kabinske posade i najmanje 10 posto putnika, ako se na bilo kojoj tački rute na kojoj leti, avion može spustiti u roku od četiri minute na visinu od 13,000 stopa.

OPS 1.775

Dodatni kisik za avione kojima kabina nije pod tlakom (vidi dodatak 1 OPS 1.775)

(a) Općenito

- (1) operator ne smije koristiti avion kojemu kabina nije pod tlakom na visinama iznad 10,000 stopa ako nije osigurana dodatna oprema za potrebnu opskrbu kisikom;
- (2) dovoljna količina za sigurnu opskrbu dodatnim kisikom mora se odrediti na osnovu visine i trajanja leta za svaku pojedinačnu operaciju u skladu s postupcima objavljenim u Operativnom priručniku i rutama koje treba letjeti, a u vezi s postupcima za slučaj opasnosti koji su navedeni u Operativnom priručniku;
- (3) avion koji operira na visinama iznad 10,000 stopa mora biti opskrbljen opremom koja jamči dovoljnu i pravilnu opskrbu kisikom.

(b) Zahtjevi za opskrbu kisikom

- (1) članovi letačke posade – svaki član letačke posade u pilotskoj kabini mora biti opskrbljen dodatnom količinom kisika u skladu dodatku 1. Ako su svi koji su u pilotskoj kabini opskrbljeni kisikom iz izvora kisika za letačku posadu, moraju biti smatrani članovima letačke posade na dužnosti u pilotskoj kabini, glede opskrbe kisikom;
- (2) članovi kabinske posade, dodatni članovi posade i putnici – članovi kabinskog osoblja i putnici moraju biti opskrbljeni dodatnom količinom kisika u skladu dodatku 1. Dodatni članovi kabinske posade, u odnosu na najmanje zahtijevan broj članova kabinskog osoblja i dodatni članovi posade smatraju se putnicima.

OPS 1.780

Zaštitna oprema za disanje posade

- (a) Operator ne smije koristiti avion čija je kabina pod tlakom ili avion čija kabina nije pod tlakom, najveće mase polijetanja veće od 5,700 kg, i s najvećim brojem putničkih sjedala većim od 19:
- (1) ako avion nije opskrbljen opremom za zaštitu očiju, nosa i usta za svakog člana letačke posade na dužnosti u pilotskoj kabini te tako osigura kisik za period ne kraći od 15 minuta. Opskrba opreme za zaštitu disanja (PBE) može biti osigurana od dodatne količine kisika koju zahtijeva OPS 1.770(b)(1) ili OPS 1.775(b)(1). Uz to, ako je broj članova letačke posade veći od jedan, a nema člana kabinske posade nije dodan, tada u avionu mora postojati prijenosna PBE oprema za zaštitu očiju, nosa i usta za jednog člana letačke posade i osiguran plin za disanje za vrijeme ne kraće od 15 minuta;
- (2) ako avion ima dovoljno prijenosne PBE opreme da zaštiti oči, nos i usta za članove kabinske posade i da osigura plin za disanje za vrijeme ne kraće od 15 minuta.
- (b) PBE oprema predviđena za letačku posadu, mora biti prikladno smještena u pilotskoj kabini i lako dostupna za trenutačnu uporabu svakom članu letačke posade na njegovu radnom mjestu.
- (c) PBE oprema predviđena za kabinsku posadu mora biti postavljena pokraj radnog mjesta svakoga zahtijevanog člana kabinske posade.
- (d) Dodatna, lako dostupna prenosiva PBE oprema mora biti pripremljena i postavljena pokraj prenosivog uređaja za gašenje požara, zahtijevanog prema OPS 1.790(c) i (d) osim ako je uređaj za gašenje požara smješten unutar odjeljka za teret. Tada PBE oprema mora biti postavljena izvana, pokraj ulaza u odjeljak za teret.
- (e) Uporaba PBE opreme ne smije spriječiti komunikaciju zahtijevanu u OPS 1.685, OPS 1.690, OPS 1.810 i OPS 1.850.

OPS 1.790

Ručni aparati za gašenje vatre

Operator ne smije koristiti avion ukoliko ručni uređaji za gašenje vatre nisu postavljeni za uporabu u kabini, putničkom i teretnom odjeljku i kuhinji u skladu slijedećem:

- (a) Tip i količina sredstva za gašenje vatre mora biti sukladna vrsti vatre koja bi se mogla pojaviti u odjeljcima u kojima treba primijeniti aparat za gašenje vatre i za putničku kabinu, te treba na najmanju moguću mjeru smanjiti opasnost od koncentracije otrovnih plinova;

(b) Najmanje jedan ručni aparat za gašenje vatre koji sadrži Halon 1211 (bromoklorodifluorometan, CBrClF₂), ili odgovarajuće spoj kao sredstvo za gašenje vatre mora biti postavljen u pilotskoj kabini aviona, namijenjen za uporabu letačkoj posadi

(c) Najmanje jedan ručni aparat za gašenje vatre mora biti postavljen, ili lako pristupačan za uporabu, u svakoj kuhinji, ali ne postavljen u putničkoj kabini;

(d) Najmanje jedan pristupačan ručni aparat za gašenje vatre mora biti dostupan za uporabu u svakom odjeljku za teret klase A ili B ili u odjeljku za prtljagu i u svakom odjeljku klase E pristupačan članovima posade u letu;

(e) Sljedeći najmanji broj aparata za gašenje vatre mora biti odgovarajuće postavljen u putničkom odjeljku(cima):

Najveći broj dozvoljenih putničkih sjedala	Broj aparata za gašenje požara
7 do 30	1
31 do 60	2
61 do 200	3
201 do 300	4
301 do 400	5
401 do 500	6
501 do 600	7
601 ili više	8

Ako se zahtijevaju dva ili više aparata za gašenje vatre, tada oni moraju biti ravnomjerno raspoređeni u putničkom odjeljku;

(f) Najmanje jedan od zahtijevanih aparata za gašenje vatre smještenih u putničkom odjeljku aviona s najvećim dozvoljenim brojem putničkih sjedala od 31 do 60, i najmanje dva aparata za gašenje vatre smještena u putničkoj kabini aviona za 61 i više putnika moraju sadržavati Halon 1211 (bromoklorodi- fluorometan – CBrClF₂) ili slično sredstvo za gašenje vatre.

OPS 1.795

Sjekire i željezne poluge

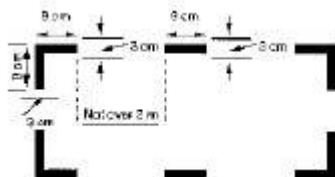
(a) Operator ne smije koristiti avion najveće mase polijetanja veće od 5,700 kg ili s najvećim dopuštenim brojem putničkih sjedala većim od 9 ako nije opremljen najmanje jednom sjekicom ili željeznom polugom postavljenom u pilotskoj kabini. Ako je najveći dopušteni broj putničkih sjedala veći od 200, tada se mora dodati još jedna sjekira ili željezna poluga u blizini zadnje kuhinje.

(b) Sjekire ili željezne poluge postavljene u putničkoj kabini ne smiju biti vidljive putnicima.

OPS 1.800

Označivanje prijelomnih mjesta kabine

Operator mora jamčiti da određena područja trupa aviona, pogodna u slučaju opasnosti za ulazak službe za spašavanje, budu označena na slikovno prikazan način. Boja oznake mora biti crvena ili žuta i, ako je potrebno, oznaku treba ocrtati bijelom bojom kao kontrastom podlozi. Ako su kutne oznake udaljene više od 2 metra, spojne linije 9 x 3 cm moraju biti umetnute tako da između susjednih oznaka ne bude razmak veći od 2 metra:



OPS 1.805

Sredstva za evakuaciju u slučaju opasnosti

(a) Operator ne smije koristiti avion s putničkim izlazom u slučaju opasnosti:

(1) čija visina praga je viša od 1.83 m (6 stopa) iznad tla, kad je avion na tlu i stoji na izvučenom podvozju;

(2) ako bi visina praga bila viša od 1.83 m (6 stopa) iznad tla poslije loma ili ne izvlačenja jedne ili više nogu podvozja i kojem je molba za prvo izdavanje uvjerenja o plovidbenosti predana 1. aprila 2000. ili kasnije, ukoliko avion nema na raspolaganju uređaj ili opremu na svakom izlazu, prema stavcima (1) ili (2), koji omogućuje putnicima i posadi siguran silazak na tlo u slučaju opasnosti.

(b) Takva oprema ne mora postojati na izlazima preko krila ako je određeno mjesto na avionu na kojem završava put u slučaju opasnosti niže od 1,83 metra (6 stopa) iznad tla kad avion stoji na izvučenom stajnom trapu na tlu, a zakrilca su u položaju za uzlijetanje ili slijetanje, ovisno o tome koji je položaj na većoj visini iznad tla.

(c) Za avione kod kojih se zahtijeva poseban izlaz za slučaj opasnosti za letačku posadu i:

(1) za koje je najniža tačka izlaza za slučaj opasnosti više od 1.83 metra (6 stopa) iznad tla kada avion stoji na izvučenom stajnom trapu; ili

(2) za koje je molba za prvo izdavanje uvjerenja o plovidbenosti predana 1. aprila 2000. ili kasnije, a on bi bio viši od 1.83 metra (6 stopa) iznad tla poslije loma ili neizvlačenja jedne ili više nogu podvozja,

tada mora postojati uređaj koji omogućuje svim članovima letačke posade siguran silazak na tlo u slučaju opasnosti.

OPS 1.810

Megafoni

(a) Operator ne smije koristiti avion s najvećim dopuštenim brojem sjedala većim od 60, u kojem je jedan ili više putnika, ukoliko avion nije opremljen prenosivim megafonom s baterijskim napajanjem, lako pristupačnim za uporabu tijekom evakuacije u slučaju opasnosti, prema sljedećoj tablici:

(1) za svaku putničku kabinu:

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

(2) za avione koji imaju više od jedne putničke palube, i u svim slučajevima kada je broj putničkih sjedala veći od 60, potreban je najmanje jedan megafon.

OPS 1.815

Svjetlo za slučaj opasnosti

(a) Operator ne smije koristiti avion koji ima najveći dopušteni broj sjedala veći od 9 ukoliko nije opskrbljen jednim sustavom osvjjetljenja za slučaj opasnosti, koji ima poseban izvor napajanja električnom energijom, da olakša evakuaciju iz aviona. Sustav svjetla za slučaj opasnosti mora sadržavati:

(1) u avionima koji imaju najveći dopušteni broj putničkih sjedala veći od 19:

(i) izvore općeg osvjjetljenja kabine (general cabin illumination);

(ii) unutarnje osvjjetljenje u razini poda u području izlaza za slučaj opasnosti;

(iii) osvjjetljenje oznaka izlaza za slučaj opasnosti;

(iv) u avionima za koje je zahtjev za izdavanje tipskog certifikata ili slično bila podnijeta prije 1. maja 1972., i kada se leti noću, vanjsko osvjjetljenje na izlazima za slučaj opasnosti na krilima, i na izlazima na kojima se zahtijevaju uređaji za silazak putnika;

(v) u avionima za koje je molba za odobrenje glede tipa ili slično bila podnijeta 1. maja 1972. ili kasnije, i kada se leti noću, vanjsko osvjjetljenje na svim izlazima za slučaj opasnosti;

(vi) u avionima za koje je odobrenje za tip bilo prvi puta izdano 1. januara 1958. ili kasnije, sustav označivanja puta evakuacije za slučaj opasnosti na stropu putničke kabine;

(2) u avionima koji imaju 19 sjedala ili manje, a odobreni su prema CS-25 ili CS-23:

(i) izvore općeg osvjjetljenja kabine;

(ii) unutarnje osvjjetljenje u području izlaza za opasnost;

(iii) osvjjetljene izlaze za slučaj opasnosti i oznake za određivanje izlaza;

(3) u avionima koji imaju 19 sjedala ili manje, a nisu odobreni prema CS-25 ili CS-23, izvore općeg osvjjetljenja kabine.

(b) Operator ne smije noću koristiti putnički avion koji ima 9 sjedala ili manje ako nije opremljen izvorom općeg osvjjetljenja kabine radi olakšavanja evakuacije putnika iz aviona. Sustav može imati kupolasta svjetla ili druge izvore osvjjetljenja koja se već nalaze u avionu, i koji rade i nakon isključenja akumulatora aviona.

OPS 1.820

Odašiljač određivanja mjesta nesreće (Emergency Locator Transmitter – ELT)

(a) Operator neće operirati avionom koji može prevoziti više od 19 putnika ako nije opremljen najmanje s:

(1) jednim automatskim ELT ili dva bilo kojeg tipa; ili

(2) dva ELT-a, od kojih će jedan biti automatski za avione kojima je uvjerenje o plovidbenosti izdana nakon 1. maja 2008.

(b) Operator neće operirati avionom koji može prevoziti 19 putnika ili manje ako nije opremljen najmanje s:

(1) jednim odašiljačem određivanja mjesta nesreće (ELT) bilo kojeg tipa; ili

(2) jednim automatskim odašiljačem određivanja mjesta nesreće za avione kojima je uvjerenje o plovidbenosti prvi put izdana nakon 1. maja 2008.

(c) Operator će osigurati, da svi odašiljači određivanja mjesta nesreće koji se nalaze na avionu, udovoljavaju gore navedene zahtjeve i rade u skladu s odgovarajućim odredbama ICAO Annex 10, Svezak III.

OPS 1.825

Prsluci za spašavanje

(a) Avioni koji polijeću i slijeću na kopnene površine (Land aeroplanes) – operator ne smije koristiti ovakav avion:

(1) kad leti iznad vode na udaljenostima većim od 50 nautičkih milja od obale; ili

(2) kad polijeće ili slijeće na aerodrom na kojem je uzletna ili slijetna putanja izložena vodi tako da se u slučaju nesreće avion mora spustiti na vodu,

ukoliko nije opremljen prslucima za spašavanje s pozicijskim svjetlom za svaku osobu u avionu. Svaki prsluk za spašavanje mora biti postavljen na mjestu lako dostupnom sa sjedala ili ležaja osobe kojoj je namijenjen. Prsluci za spašavanje djece mogu biti zamijenjeni drugim plivajućim sredstvima opremljenim pozicijskim svjetlima.

(b) Hidroavioni i amfibije (Seaplanes and amphibians) – operator ne smije koristiti hidroavion ili amfibiju na vodi ako nije opremljena prslucima za spašavanje, na kojima se nalazi pozicijsko svjetlo, za svaku osobu u avionu. Svaki prsluk za spašavanje mora biti lako dostupan sa svakog sjedala ili ležaja osobe kojoj je namijenjen. Prsluci za spašavanje za djecu mogu biti zamijenjeni drugim plivajućim sredstvima opremljenim pozicijskim svjetlima.

OPS 1.830

Čamci za spašavanje i odašiljači (ELT) za daleke letove iznad vode

(a) Za daleke letove iznad vode operator ne smije koristiti avion na udaljenosti od kopna koja omogućuje prisilno slijetanje, većoj od one koja odgovara:

(1) 120 minuta letenja brzinom krstarenja ili 400 nautičkih milja, prema tome koja udaljenost je manja, za avione koji su sposobni nastaviti let do aerodroma s pogonskim jedinicama u kvaru s bilo koje tačke rute ili planirane devijacije;

(2) 30 minuta brzinom krstarenja ili 100 nautičkih milja, koja udaljenost je manja, za sve ostale avione, osim ako avion nije opremljen opremom navedenom u stavovima (b) i (c).

(b) Dovoljno čamaca za spašavanje za sve osobe u avionu – ako nema dovoljno dodatnih čamaca dovoljnoga kapaciteta, tada broj plovaka i broj mjesta u čamcima mora biti veći od nominalnoga kapaciteta čamaca da smjesti sve putnike u slučaju gubitka jednog od čamaca najvećega kapaciteta. Spasilački čamci moraju biti opremljeni:

(1) svjetlom za označivanje preživjelih;

(2) opremom za spašavanje uključivo i sredstvom za održanje života, primjereno letu koji se poduzima; i

(c) Najmanje dva odašiljača određivanja mjesta nesreće (ELT) moraju biti sposobna za odašiljanje na frekvencijama opasnosti propisanim u ICAO Annexu 10, svezak V, poglavlje 2.

OPS 1.835

Oprema za preživljavanje

Operator ne smije koristiti avion iznad područja u kojima bi traganje i spašavanje bilo osobito teško, ukoliko avion nije opremljen:

(a) pirotehničkom opremom za davanje znakova upozorenja, opisanih u ICAO dodatku 2;

(b) najmanje jednim odašiljačem ELT koji može emitirati na frekvencijama propisanim u ICAO, dodatak 10, svezak V, poglavlje 2; i

(c) dodatnu opremu za preživljavanje za rutu na kojoj treba letjeti uzimajući u obzir broj putnika u avionu, osim opreme koja je navedena u stavu (c), ne treba imati ako avion:

(1) ostaje u blizini područja u kojem nije teška potraga i spašavanje, a odgovara:

(i) 120 minuta s jednim neispravnim motorom pri putnoj brzini za avione koji mogu nastaviti let do aerodroma s kritičnom pogonskom jedinicom(ama) s bilo koje tačke rute ili planiranog odstupanja;

(ii) 30 minuta pri putnoj brzini za sve ostale avione, ili

(2) za avione odobrene prema CS-25 ili istovrijednom, ne veće udaljenosti od one koja odgovara 90 minuta leta pri putnoj brzini od područja pogodnog za prisilno slijetanje.

OPS 1.840

Hidroavioni i amfibije – razna oprema

(a) Operator ne smije koristiti hidroavion ili amfibiju na vodi ako nisu opremljeni:

(1) sidrom za vodu i ostalom opremom potrebnom da se olakša plovljenje, sidrenje i manevriranje aviona na vodi, koja je prikladna veličini, težini i karakteristikama aviona;

(2) opremom koja daje zvučne znakove propisane u međunarodnim propisima za sprečavanje sudara na moru, gdje je to primjenjivo.

Dodatak 1 OPS 1.715

Uređaj za snimanje podataka o letu aviona – 1 – popis parametara koji se trebaju snimati

Tablica A1 AVIONI NAJVEĆE CERTIFICIRANE MASE NA POLIJETANJU VEĆE OD 5,700 KG

Napomena: broj u lijevom stupcu odnosi se na serijske brojeve definirane u EUROCAE dokumentu ED55

BR.	PARAMETAR
1	VRIJEME ILI RELATIVNO VRIJEME
2	BAROMETARSKA VISINA
3	POKAZANA BRZINA
4	KURS
5	VERTIKALNO UBRZANJE
6	UZDUŽNI NAGIB
7	BOČNI NAGIB
8	RUČNO PODEŠAVANE RADIOFREKVENCije
9	POTISAK/SNAGA SVAKOG MOTORA I POLOŽAJ KOMANDE POTISKA/SNAGE U KABINI, AKO JE PRIMJENJIVO
10	POLOŽAJ KOMANDE ZAKRILCA U KABINI
11	POLOŽAJ KOMANDE PREDKRILCA U KABINI
12	STATUS KOMANDE REVERSERA

13	POLOŽAJ KOMANDE ZEMALJSKOG SPOJLERA I/ILI AERODINAMIČKE KOČNICE
14	TEMPERATURA ILI OKOLIŠNA TEMPERATURA
15	STATUS I UKLJUČENOST AUTOPILOTA, AUTOMATSKOG PODEŠAVANJA SNAGE, AFCS-A
16	UZDUŽNO UBRZANJE (OBZIROM NA OS AVIONA)
17	BOČNO UBRZANJE

Tablica A2 AVIONI NAJVEĆE CERTIFICIRANE MASE NA POLIJETANJU 5,700 KG ILI MANJE

Napomena: broj u lijevom stupcu odnosi se na serijske brojeve definirane u EUROCAE dokumentu ED55

BR.	PARAMETAR
1	VRIJEME ILI RELATIVNO VRIJEME
2	BAROMETARSKA VISINA
3	POKAZANA BRZINA
4	KURS
5	NORMALNO UBRZANJE
6	UZDUŽNI NAGIB
7	BOČNI NAGIB
8	RUČNO PODEŠAVANE RADIOFREKVENCije
9	POTISAK/SNAGA SVAKOG MOTORA I POLOŽAJ KOMANDE POTISKA/SNAGE U KABINI, AKO JE PRIMJENJIVO
10	POLOŽAJ KOMANDE ZAKRILCA U KABINI
11	POLOŽAJ KOMANDE PREDKRILCA U KABINI
12	STATUS KOMANDE REVERSERA
13	POLOŽAJ KOMANDE ZEMALJSKOG SPOJLERA I/ILI AERODINAMIČKE KOČNICE
14	TEMPERATURA ILI OKOLIŠNA TEMPERATURA
15	STATUS I UKLJUČENOST AUTOPILOTA I AUTOMATSKOG PODEŠAVANJA SNAGE
16	NAPADNI KUT (AKO POSTOJI ODGOVARAJUĆI SENZOR)
17	UZDUŽNO UBRZANJE (OBZIROM NA OS AVIONA)

Tablica B DODATNI PARAMETRI ZA AVIONE NAJVEĆE CERTIFICIRANE MASE NA POLIJETANJU VEĆE OD 27000 KG

Napomena: broj u lijevom stupcu odnosi se na serijske brojeve definirane u EUROCAE dokumentu ED55

BR.	PARAMETAR
18	LETNE KOMANDE – POLOŽAJ UPRAVLJAČKIH POVRŠINA I/ILI KOMANDE PILOTA (DUBINA, NAGIB, PRAVAC)
19	UZDUŽNI TRIM
20	VISINA IZMJERENA RADIOVISINOMJEROM
21	VERTIKALNO OdstUPANJE OD RAVNINE PONIRANJA (ILS PUTANJA PONIRANJA, MLS VISINA)
22	HORIZONTALNO OdstUPANJE OD RAVNINE PRILAZA (ILS LOCALISER ILI MLS OTKLON)
23	PRELET PREKO MARKERA
24	UPOZORENJA
25	REZERVIRANO (PREPORUČA SE FREKVENCIJA NAVIGACIJSKOG RADIO-PRIJEMNIKA)
26	REZERVIRANO (PREPORUČA SE DME UDALJENOST)
27	PREKIDAČ TEŽINE NA KOTAČIMA ILI STANJE U ZRAKU/NA ZEMLJI
28	SUSTAV ZA UPOZORENJE NA BLIZINU TLA (GPWS -GROUND PROXIMITY WARNING SYSTEM)

29	NAPADNI KUT
30	UPOZORENJE NISKOGL TLAKA (HIDRAULIČKA I PNEUMATSKA ENERGIJA)
31	BRZINA PREMA TLU
32	PODVOZJE ILI KOMANDA PODVOZJA

Tablica C AVIONI OPREMLJENI ELEKTRONIČKIM POKAZIVAČIMA (ZASLONIMA)

Napomena: broj u lijevom stupcu odnosi se na serijske brojeve definirane u EUROCAE dokumentu ED55 tablica A1.5

BR.	BR.	PARAMETAR
33	6	ODABRAN BAROMETARSKI TLAK (KOD SVAKOG PILOTA)
34	7	ODABRANA VISINA
35	8	ODABRANA BRZINA
36	9	ODABRANI MACH-OV BROJ
37	10	ODABRANA VERTIKALNA BRZINA
38	11	ODABRANI KURS
39	12	ODABRANI PUT LETA
40	13	ODABRANA VISINA ODLUKE
41	14	MOD POKAZIVANJA EFIS-A
42	15	MOD POKAZIVANJA VIŠENAMJENSKOG POKAZIVAČA MOTORA/UPOZORENJA

Dodatak 1 OPS 1.720

Uređaj za snimanje podataka o letu aviona – 2 – popis parametara koji se trebaju snimati

Tablica A AVIONI NAJVEĆE CERTIFICIRANE MASE NA POLIJETANJU VEĆE OD 5,700 KG

BR.	PARAMETAR
1	VRIJEME ILI RELATIVNO VRIJEME
2	BAROMETARSKA VISINA
3	POKAZANA BRZINA
4	KURS
5	NORMALNO UBRZANJE
6	UZDUŽNI NAGIB
7	BOČNI NAGIB
8	RUČNO PODEŠAVANE RADIOFREKVENCIJE OSIM AKO NEMA DRUGOG NAČINA DA SE SINKRONIZIRAJU FDR I CVR ZAPISI
9	SNAGA SVAKOG MOTORA
10	POLOŽAJ ZAKRILCA ILI KOMANDE ZAKRILCA U KABINI
11	POLOŽAJ PREDKRILCA ILI KOMANDE PREDKRILCA U KABINI
12	POLOŽAJ KOMANDE REVERSERA (SAMO ZA MLAŽNE AVIONE)
13	POLOŽAJ KOMANDE ZEMALJSKOG SPOJLERA I/ILI AERODINAMIČKE KOČNICE
14	TEMPERATURA ILI TEMPERATURA OKOLIŠA
15A	UKLJUČENOST AUTOPILOT
15B	MOD RADA AUTOPILOTA, AUTOMATSKOG PODEŠAVANJA SNAGE, UKLJUČENOST SUSTAVA AFCS-A I MOD RADA

Tablica B DODATNI PARAMETRI ZA AVIONE NAJVEĆE CERTIFICIRANE MASE NA POLIJETANJU VEĆE OD 27000 KG

BR.	PARAMETAR
-----	-----------

16	UZDUŽNO UBRZANJE
17	BOČNO UBRZANJE
18	LETNE KOMANDE – POLOŽAJ UPRAVLJAČKIH POVRŠINA I/ILI KOMANDE PILOTA (DUBINA, NAGIB, PRAVAC)
19	UZDUŽNI TRIM
20	VISINA IZMJERENA RADIOVISINOMJEROM
21	VERTIKALNO OdstUPANJE OD RAVNINE PRILAZA
22	ODSTUPANJE OD RADIO-LOKATORA
23	PROLAZ PREKO MARKERA
24	GLAVNA UPOZORENJA
25	FREKVENCije NAV 1 I NAV 2
26	DME 1 I DME 2 UDALJENOSTI
27	PREKIDAČ TEŽINE NA KOTAČIMA ILI STANJE U ZRAKU/NA ZEMLJI
28	SUSTAV ZA UPOZORENJE NA BLIZINU TLA (GPWS -GROUND PROXIMITY WARNING SYSTEM)
29	NAPADNI KUT
30	UPOZORENJE NISKOG HIDRAULIČKOG TLAKA, SVAKOG SUSTAVA
31	NAVIGACIJSKI PODACI
32	PODVOZJE ILI KOMANDA PODVOZJA

Dodatak 1 OPS 1.725

Uređaj za snimanje podataka o letu aviona – 3 – popis parametara koji se trebaju snimati

Tablica A AVIONI NAJVEĆE CERTIFICIRANE MASE NA POLIJETANJU VEĆE OD 5,700 KG

BR.	PARAMETAR
1	VRIJEME ILI RELATIVNO VRIJEME
2	BAROMETARSKA VISINA
3	POKAZANA BRZINA
4	KURS
5	NORMALNO UBRZANJE

Tablica B DODATNI PARAMETRI ZA AVIONE NAJVEĆE CERTIFICIRANE MASE NA POLIJETANJU VEĆE OD 27000 KG

BR.	PARAMETAR
6	UZDUŽNI NAGIB
7	BOČNI NAGIB
8	RUČNO PODEŠAVANE RADIOFREKVENCije OSIM AKO NEMA DRUGOG NAČINA DA SE SINKRONIZIRAJU FDR I CVR ZAPISI
9	SNAGA SVAKOG MOTORA
10	POLOŽAJ KOMANDE ZAKRILCA U KABINI
11	POLOŽAJ KOMANDE PREDKRILCA U KABINI
12	STATUS KOMANDE REVERSERA
13	POLOŽAJ KOMANDE ZEMALJSKOG SPOJLERA I/ILI AERODINAMIČKE KOČNICE
14	TEMPERATURA ILI OKOLIŠNA TEMPERATURA
15A	STATUS UKLJUČENOSTI AUTOPILOTA I AUTOMATSKOG PODEŠAVANJA SNAGE

15B	MOD RADA AUTOPILOTA, AUTOMATSKOG PODEŠAVANJA SNAGE I AFCS-A, STATUS UKLJUČENOSTI SUSTAVA I MODOV I RADA
16	UZDUŽNO UBRZANJE
17	BOČNO UBRZANJE
18	LETNE KOMANDE – POLOŽAJ UPRAVLJAČKIH POVRŠINA I/ILI KOMANDE PILOTA (DUBINA, NAGIB, PRAVAC)
19	UZDUŽNI TRIM
20	VISINA IZMJERENA RADIOVISINOMJEROM
21	VERTIKALNO ODSUPANJE OD RAVNINE PONIRANJA (ILS PUTANJA PONIRANJA, MLS VISINA)
22	HORIZONTALNO ODSUPANJE OD RAVNINE PRILAZA (ILS LOCALISER ILI MLS OTKLON)
23	PROLAZ PREKO MARKERA
24	GLAVNA UPOZORENJA
25	FREKVENCIJE NAV 1 I NAV 2
26	UDALJENOSTI DME 1 I DME 2
27	PREKIDAČ TEŽINE NA KOTAČIMA
28	SUSTAV ZA UPOZORENJE NA BLIZINU TLA (GPWS -GROUND PROXIMITY WARNING SYSTEM)
29	NAPADNI KUT
30	HIDRAULIKA, NISKI TLAK SVAKOG SUSTAVA
31	NAVIGACIJSKI PODACI (ZEMLJOPISNA ŠIRINA I DUŽINA, BRZINA PREMA TLU I KUT ZANOSA VJETROM)
32	PODVOZJE ILI KOMANDA PODVOZJA

Dodatak 1 OPS 1.770

Kisik – najmanji zahtjevi za dodatni kisik za avione s kabinom pod tlakom za vrijeme i nakon poniranja u slučaju opasnosti (Emergency Descent) (Napomena 1)

Tablica 1

(a)	(b)
OPSKRBA ZA:	TRAJANJE LETA I TLAK KABINE
1. sve koji sjede u kabini aviona na svojim radnim mjestima	Čitavo vrijeme leta kada tlak kabine prijeđe tlak na visini 13,000 stopa i čitavo vrijeme leta kada tlak kabine prijeđe tlak na visini 10,000 stopa, ali je niži od tlaka na visini 13,000 stopa nakon prvih 30 minuta na tim visinama, ali ni u kojem slučaju manje od: (i) 30 minuta za avione odobrene za letenje na visinama do 25,000 stopa (Napomena 2). (ii) 2 sata za avione odobrene za letenje na visinama iznad 25,000 stopa (Napomena 3)
2. sve potrebne članove kabinske posade	Čitavo vrijeme leta kada je tlak kabine niži od tlaka na visini 13,000 stopa, ali ne manje od 30 minuta (Napomena 2), i čitavo vrijeme leta kada je tlak kabine niži od tlaka na visini 10,000 stopa, ali nije niži od tlaka na visini 13,000 stopa nakon prvih 30 minuta na tim visinama.
3. 100 posto putnika (Napomena 5)	Čitavo vrijeme leta kada je tlak kabine niži od tlaka na visini 15,000 stopa, ali ni u kojem slučaju nije kraće od 10 minuta (Napomena 4).
4. 30 posto putnika (Napomena 5)	Čitavo vrijeme leta kada je tlak kabine niži od tlaka na visini 14,000 stopa, ali nije niži od tlaka na visini 15,000 stopa.
5. 10 posto putnika (Napomena 5)	Čitavo vrijeme leta kada je tlak kabine niži od tlaka na visini 10,000 stopa, ali nije niži od tlaka na visini 14,000 stopa nakon prvih 30 minuta na tim visinama.

Napomena 1: Osigurana opskrba mora uzeti u obzir visinu tlaka u kabini i profil silaska na rutu o kojoj se radi.

Napomena 2: Najmanja potrebna opskrba je ona količina potrebnoga kisika za stalnu brzinu spuštanja s najviše dopuštene visine leta aviona na 10,000 stopa u 10 minuta i nakon toga let u trajanju od 20 minuta na visini od 10,000 stopa.

Napomena 3: Najmanja potrebna opskrba je ona količina kisika potrebna za stalnu brzinu spuštanja s najviše dopuštene visine leta aviona na 10,000 stopa u vremenu od 10 minuta i nakon toga let na visini od 10,000 stopa u trajanju od 110 minuta. Potreba kisika prema OPS 1.780(a)(1) smije biti uključena u određivanju potrebne opskrbe.

Napomena 4: Najmanja potrebna opskrba je ona količina kisika potrebna za stalnu brzinu spuštanja s najviše dopuštene visine leta na 15,000 stopa u trajanju od 10 minuta.

Napomena 5: U smislu ove tablice, "putnici" znače putnike koji se stvarno nalaze u avionu, uključivši i djecu.

Dodatak 1 OPS-u 1.775

Dodatna količina kisika za avione čije kabine nisu pod tlakom

Tablica 1

(a)	(b)
OPSKRBA ZA:	TRAJANJE I VISINA LETA
1. sve koji sjede u kabini aviona na svojim radnim mjestima	Čitavo vrijeme leta na visini iznad 10,000 stopa.
2. sve potrebne članove kabinske posade	Čitavo vrijeme leta na visini iznad 13 000 stopa i za svaki period dulji od 30 minuta na visini iznad 10,000 stopa, ali ne iznad 13,000 stopa
3. 100 posto putnika (vidi opasku)	Čitavo vrijeme leta na visini iznad 13,000 stopa
4. 10 posto putnika (vidi opasku)	Čitavo vrijeme leta nakon 30 minuta na visini većoj 10,000 stopa, ali ne iznad 13,000 stopa.

Napomena: U smislu ove tablice "putnici" znače stvarne putnike u avionu uključivši i djecu mlađu od 2 godine.

Pododjeljak L

KOMUNIKACIJSKA I NAVIGACIJSKA OPREMA

OPS 1.845

Opći uvod

(a) Operator mora jamčiti da let neće započeti ako oprema za komunikaciju i navigaciju zahtijevana prema ovom pododjeljku nije:

(1) odobrena i postavljena u skladu s valjanim zahtjevima uključujući minimalni standard za rad i operativne i plovidbene zahtjeve;

(2) ugrađena tako da propust ili kvar bilo kojeg sklopa potrebnog u komunikaciji ili navigaciji, ili za oboje, neće imati za posljedicu kvar drugog sklopa komunikacije ili navigacije;

(3) u ispravnom stanju za vrstu leta koji treba obaviti, osim kako je to predviđeno u MEL (vidi OPS 1.030); i

(4) razmještena tako da je član letačke posade može za vrijeme leta lako i brzo upotrijebiti sa svog mjesta. Ako je potrebno da pojedini dio opreme upotrebljava više članova letačke posade, tada on mora biti postavljen tako da ga se može lako upotrebljavati s bilo kojega radnog mjesta s kojeg se oprema mora koristiti.

(b) Minimalni standard za rad komunikacijske i navigacijske opreme propisan je u zajedničkim uputama za tehničke standarde (European Technical Standard Orders – ETSO) kako je to navedeno u CS-TSO, ukoliko nisu propisani drugi standardi operativnih ili plovidbenih propisa. Već odobrena komunikacijska i navigacijska oprema koja udovoljava zahtjevima dizajna i performanci koji nisu ETSO zahtjevi na dan primjene OPS, može i dalje biti upotrebljavana ili biti ugrađena, ako dodatni zahtjevi nisu propisani u tom pododjeljku. Već odobrena, komunikacijska i navigacijska oprema ne mora udovoljavati izmjenama ETSO ili izmjenama specifikacije koje nisu ETSO ukoliko nisu propisani retroaktivni zahtjevi.

OPS 1.850

Radio-oprema

(a) Operator ne smije koristiti avion ako nije opremljen radioopremom za vrstu leta koji treba provesti.

(b) Kad su dva nezavisna cjelovita radiosustava potrebna prema ovom pododjeljku, tada svaki sustav mora imati nezavisni antenski sustav, osim kad se rabi sustav bežične antene ili druge instalacije, ili jednako valjan pouzdan sustav. Tada je potrebna samo jedna antena.

(c) Radiokomunikacijska oprema je potrebna da udovolji zahtjeve stava (a), a mora omogućiti komunikaciju na zrakoplovnoj frekvenciji 121,5 MHz za slučaj opasnosti.

OPS 1.855

Audiorazdjelna ploča (Audio Selector Panel)

Operator ne smije koristiti avion u uslovima IFR ako nije opremljen audio razdjelnom pločom koja je pristupačna svakom članu letačke posade.

OPS 1.860

Radiooprema za letove u VFR uslovima na rutama po kojima avion leti prema vizualnim oznakama na zemlji

Operator ne smije koristiti avion u VFR uslovima na rutama po kojima se može upravljati po vizualnim oznakama na zemlji ukoliko avion nije opremljen radiokomunikacijskom opremom koja je u normalnim okolnostima letenja potrebna da se ispuni sljedeće:

(a) komunikacija s odgovarajućim zemaljskim postajama;

(b) komunikacija s prikladnim uređajima za kontrolu zračnog prometa iz bilo koje tačke u kontroliranom zračnom prostoru u kojem namjerava letjeti i

(c) primanje meteoroloških podataka;

OPS 1.865

Oprema za komunikaciju i navigaciju u IFR uslovima ili VFR uslovima na rutama na kojima se ne leti prema vizualnim oznakama na zemlji

(a) Operator ne smije koristiti avion u uslovima IFR ili VFR na rutama na kojima se ne može letjeti po vidljivim oznakama na zemlji ukoliko avion nije opremljen radio komunikacijskom i SSR transponderom i navigacijskom opremom u skladu sa zahtjevima službe zračnog prometa u području(ima) letenja.

(b) Radio-oprema – operator mora jamčiti da radio-oprema sadrži najmanje

(1) dva nezavisna radio-komunikacijska sustava nužna u normalnim uslovima letenja za komunikaciju s nadležnim zemaljskim postajama u svakoj tački rute uključivši i odstupanja; i

(2) SSR transponder prema zahtjevima za rutu na kojoj se leti.

(c) Za operacije na malim udaljenostima u NAT MNPS zračnom prostoru koji ne prelazi Sjeverni Atlantik, avion može biti opremljen s jednim komunikacijskim sustavom za letova na dugim linijama (HF system) jedino ako su objavljeni alternativni komunikacijski postupci za navedeni zračni prostor.

(d) Navigacijska oprema. Operator mora jamčiti da radiooprema:

(1) sadrži najmanje sljedeće:

(i) jedan sustav VOR, jedan ADF i jedan DME osim kada ADF sustav ne treba biti instaliran s obzirom da se korištenje ADF ne zahtjeva u niti jednoj fazi planiranog leta;

(ii) jedan sustav ILS ili MLS gdje je ILS ili MLS potreban za prilaznu navigaciju;

(iii) jedan sustav neusmjerenoga radijskog signala (Marker Beacon) koji se zahtjeva za prilaznu navigaciju;

(iv) jedan sustav prostorne navigacije potreban za rute na kojima se leti;

(v) jedan dodatni DME sustav na svakoj ruti, ili na dijelu te rute, gdje se navigacija zasniva samo na DME signalima;

(vi) jedan dodatni VOR sustav na svakoj ruti, ili na dijelu te rute, gdje se navigacija zasniva samo na VOR signalima;

(vii) jedan dodatni ADF sustav na svakoj ruti, ili na dijelu te rute, gdje se navigacija zasniva samo na NDB signalima;

(2) udovoljava tipu zahtijevanih navigacijskih mogućnosti (Required Navigation Performance – RNP) za let u dotičnom zračnom prostoru.

(e) Operator smije koristiti avion koji nije opremljen [s ADF-om ili] navigacijskom opremom navedenom u podstavu (c)(1)(vi) i/ili (c)(1)(vii), pod uvjetom da je avion opremljen alternativnom opremom odobrenom od nadležnog tijela, za rutu na kojoj treba letjeti. Pouzdanost i tačnost alternativne opreme moraju jamčiti sigurnu navigaciju na odnosnoj ruti.

(f) Operator mora osigurati da VHF navigacijska oprema, ILS lokator i VOR prijemnik ugrađeni na avion i koji će se koristiti u IFR letu, biti tipa koji je odobren da je u skladu sa zahtjevima karakteristika FM imunitet od interferencije (FM immunity performance).

(g) Operator će osigurati da avioni koji vrše ETOPS operacije imaju način komunikacije takav da omogući komunikaciju s odgovarajućom zemaljskom postajom u normalnim i planiranima visinama za nepredviđene situacije. Za ETOPS rute gdje su dostupna sredstva za govornu komunikaciju bit će omogućena govorna komunikacija. Za sve ETOPS operacije dulje od 180 minuta mora biti ugrađena pouzdana komunikacijska tehnologija zasnovana na glasovnoj ili podatkovnoj (data link) komunikaciji. Gdje sredstva za glasovnu komunikaciju nisu dostupna i gdje glasovna komunikacija nije moguća ili je loše kvalitete, moraju biti osigurani alternativni komunikacijski sustavi.

OPS 1.866

Transponder

(a) Korisnik aviona ne smije koristiti avion ako nije opremljen s:

(1) transponderom koji javlja tlačnu visinu (SSR); i

(2) bilo kojim drugim SSR transponderom karakteristika zahtijevanih za rute na kojima leti

OPS 1.870

Dodatna navigacijska oprema za letenje u MNPS zračnom prostoru

(a) Operator ne smije koristiti avion u MNPS zračnom prostoru ako avion nije opremljen navigacijskom opremom koja udovoljava zahtjevu minimalnih navigacijskih mogućnosti (Minimum Navigation Performance Specifications – MNPS) navedenih u ICAO Doc 7030 u obliku regionalnih postupaka.

(b) Navigacijska oprema, koja se zahtjeva prema ovom stavu, mora biti vidljiva i uporabljiva za svakog pilota koji sjedi na svom radnom mjestu.

(c) Za neograničene letove u MNPS zračnom prostoru, avion mora biti opremljen dvama nezavisnim navigacijskim sustavima za letove na dugim linijama (Long Range Navigation Systems – LRNS).

(d) Za letove u zračnom prostoru MNPS po posebnim objavljenim rutama avion mora biti opremljen jednim navigacijskim sustavom za duge pruge (LRNS), ako drugačije nije propisano.

OPS 1.872

Oprema za let u definiranom zračnom prostoru sa smanjenim minimumom vertikalnog razdvajanja (RVSM)

(a) Operator mora jamčiti da su avioni koji lete u RVSM zračnom prostoru opremljeni:

(1) dvama nezavisnim sustavima mjerenja visine;

(2) jednim sustavom za upozorenje o visini;

(3) jednim automatskim sustavom kontrole visine;

(4) transponderom sekundarnog radara (SSR) sa sustavom za izvještavanje o visini koji može biti spojen na sustav mjerenja visine glede zadržavanja visine.

OPS 1.873

Upravljanje podacima za elektronsku navigaciju (Electronic Navigation Data Management)

(a) Operator ne smije koristiti navigacijsku bazu podataka koja podržava primjenu navigacije u letu kao osnovni način navigacije osim ako dobavljač baze podataka posjeduje Tip 2 pismo o prihvaćanju (Type 2 Letter of Acceptance – LoA) ili istovjetan dokument.

(b) Ako dobavljač baze podataka zračnog prevoznika ne posjeduje Tip 2 pismo o prihvaćanju ili istovjetan dokument, operator ne smije koristiti rezultate elektronske navigacijske baze podataka osim ako nadležno tijelo odobri postupke zračnog prevoznika koji će osigurati da se postupak primjenjuje i da isporučeni rezultati udovoljavaju istovjetan standard cjelovitosti.

(c) Operator ne smije koristiti rezultate elektronske navigacijske baze podataka za druge primjene u navigaciji osim ako nadležno tijelo odobri postupke zračnog prevoznika koji će osigurati da se postupak primjenjuje i da isporučeni rezultati udovoljavaju standard cjelovitosti prihvatljiv za određenu upotrebu podataka.

(d) Operator mora nastaviti pratiti i postupak i rezultate u skladu s zahtjevima OPS 1.035.

(e) Operator mora primijeniti postupke koji će osigurati pravovremenu raspodjelu i unos važećih i nepromijenjenih podataka za elektronsku navigaciju svim zrakoplovima kojima je to potrebno.

Pododjeljak M
ODRŽAVANJE AVIONA
OPS 1.875

Općenito

(a) Operator ne smije koristiti avion ako ga ne održava i predaje na upotrebu organizacija koja je odgovarajuće ovlaštena u skladu s Part-145. Pretpoletne preglede ne treba nužno obaviti organizacija Part-145.

(b) Part M propisuje zahtjeve kontinuirane plovidbenosti aviona koji su potrebni radi udovoljavanja zahtjevima pri ishođenju AOC iz OPS 1.180.

Pododjeljak N
LETAČKA POSADA
OPS 1.940

Sastav letačke posade

(vidi Dodatke 1 i 2 OPS 1.940)

(a) Operator mora jamčiti:

(1) da je sastav i broj članova letačke posade na određenim pozicijama u suglasnosti s minimalnim brojem određenim u Priručniku za letenje avionom (AFM) i ne manji;

(2) da letačka posada uključuje dodatne članove letačke posade kada to zahtijeva vrsta operacije i njihov broj e smije biti manji od broja naznačenog u Operativnom priručniku;

(3) da svaki član letačke posade posjeduje odgovarajuću valjanu dozvolu prihvaćenu od nadležnog tijela i da je odgovarajuće kvalificiran sposoban za obavljanje dužnosti koje su mu dodijeljene;

(4) da su utvrđeni postupci i prihvaćeni od nadležnog tijela da se spriječi uključivanje neiskusnih članova letačke posade u sastav posade

(5) da je jedan pilot među članovima letačke posade, kvalificiran kao zapovjednik vazduhoplova u skladu s zahtjevima koji reguliraju dozvole letačke posade (Flight Crew Licenses- FCL), imenovan za zapovjednika koji može dati ovlaštenje drugom odgovarajuće kvalificiranom pilotu da upravlja letom;

(6) kad AFM zahtijeva operatora sistemskih panela, da letačka posada uključuje jednog člana koji posjeduje dozvolu inženjera leta ili je odgovarajuće kvalificiran član letačke posade i prihvaćen od nadležnog tijela;

(7) da će prilikom zapošljavanja članova letačke posade, koji su poduzetnici i/ili rade na najamnoj ili honorarnoj osnovi, osigurati da svi zahtjevi odjeljka N budu zadovoljeni. U svezi s tim, osobita se pozornost mora posvetiti ukupnom broju tipova i varijanta aviona kojim član letačke posade može upravljati glede komercijalnoga zračnog prevoza, što mora biti u skladu zahtjevima propisanim u OPS 1.980 i OPS 1.981, čak i kada tog člana angažira drugi operator. Članovi posade koji rade za zračnog prevoznika u svojstvu zapovjednika moraju završiti prevoznikov početni tečaj rukovođenja posadom (Crew Resource Management – CRM) prije početka letenja na linijama bez nadzora, osim ako član posade nije prije završio operatorov početni tečaj CRMa.

(b) Minimalna letačka posada za upravljanje pod IFR uslovima ili noću operator mora jamčiti:

(1) da se u svim turboelisnim avionima s najvećim dopuštenim brojem putničkih sjedala većim od 9 i u svim turbomlaznim avionima letačka posada sastoji od najmanje dva pilota;

(2) da avionima drugačijim od onih spomenutih u podstavu (b)(1) može upravljati samo jedan pilot pod uvjetom da su zahtjevi iz dodatka 2 OPS 1.940 zadovoljeni. Ukoliko zahtjevi dodatka 2 nisu zadovoljeni, minimalni broj letačke posade su dva pilota.

OPS 1.943

Početno školovanje rukovođenja posadom (Crew Resource Management –CRM)

(a) U slučaju da član letačke posade nije prije završio početno školovanje rukovođenja posadom (CRM) (bilo ovi zaposlenici ili već zaposleni), operator mora osigurati da član letačke posade završi početno RM školovanje. Novi zaposlenici moraju završiti početno CRM školovanje u prvoj godini dolaska u tvrtku.

(b) Ako član letačke posade nije imao prije školovanje o ljudskim faktorima (Human Factors) tada teoretski tečaj, temeljen na programu o ljudskim sposobnostima i ograničenjima za ATPL dozvolu (vidi zahtjevi za izdavanje dozvole za letačku posadu) mora biti završeno prije početnog CRM školovanja ili kombiniran sa početnim CRM školovanjem.

- (c) Početno CRM školovanje mora se provoditi sa najmanje jednim CRM trenerom prihvatljivim nadležnom tijelu kome može pomagati stručnjak za pojedina područja.
- (d) Početno CRM školovanje provodi se prema detaljnom programu školovanja uključenom u Operativni priručnik (OM).

OPS 1.945

**Obuka za novi tip aviona i provjera (Conversion training and checking)
(vidi Dodatak 1 OPS 1.945)**

(a) Operator mora osigurati:

- (1) da član letačke posade završi obuku za ovlaštenje na tipu koja zadovoljava zahtjeve primjenjive za izdavanje dozvola letačkim posadama pri prelasku na novi tip ili klasu aviona za koje se zahtijeva ovlaštenje za novi tip ili klasu;
- (2) da član letačke posade završi operaterovu obuku za novi tip prije započinjanja letenja na linijama bez nadzora:
- (i) pri promjeni aviona za koji je potrebno ovlaštenje za novi tip ili klasu;
- (ii) pri promjeni zračnog prevoznika;
- (3) da obuku za novi tip izvodi odgovarajuće kvalificirano osoblje u skladu s detaljno određenim sadržajem obuke uključenim u Operativni priručnik. Operator mora osigurati da osoblje za integrirane elemente CRM-a u obuci za novi tip (conversion training) mora biti odgovarajuće kvalificirano.
- (4) da opseg obučavanja koji je potreban za obuku za novi tip bude određen razmatranja prijašnje osposobljenosti člana letačke posade koja mora biti zabilježena u dokumentima člana što je propisano u OPS 1.985;
- (5) da minimalni standardi osposobljenosti i iskustva članova letačke posade potrebnih prije obuke za novi tip bude određen u Operativnom priručniku;
- (6) a svaki član letačke posade obavi testove provjere kao što se zahtijeva u OPS 1.965(b) kao i testove provjere određene u OPS 1.965(d) prije započinjanja letenja pod nadzorom;
- (7) da se nakon završetka letenja pod nadzorom provede test provjere, što je određeno u OPS 1.965(c);
- (8) da onda kad započne prevoznikovu obuku za novi tip, član letačke posade ne obavlja letačke dužnosti na drugom tipu ili klasi dok se obuka ne završi ili prekine;
- (9) elementi CRM obuke su uključeni u obuku za novi tip (conversion course).
- (b) U slučaju promjene tipa ili klase aviona, provjera zahtijevana u OPS 1.965(b) može biti kombinirana s testom provjere ovlaštenja na tipu ili klasi prema primjenjivim zahtjevima za izdavanje letačkih dozvola.
- (c) Obuka za novi tip aviona i obuka za ovlaštenje za novi tip ili klasu koji se zahtijeva za izdavanje letačke dozvole mogu se kombinirati.

(d) Pilot koji polazi ZFTT mora:

- (1) započeti letenje na linijama pod nadzorom (Line Flying Under Supervision) što je prije moguće, unutar 21 dana nakon završetka provjere praktične osposobljenosti (skill test).
Ukoliko letenje na linijama pod nadzorom ne započne unutar 21 dana, operator mora osigurati odgovarajuću obuku koju je prihvatilo nadležno tijelo.
- (2) Obaviti šest polijetanja i slijetanja prema zahtjevima u simulatoru leta, kvalificiranom u skladu s STD i odobrenom za korištenje od strane nadležnog tijela, ne kasnije od 21 dana nakon završetka provjere praktične osposobljenosti.(skill test)
Ove vježbe na simulatoru leta moraju biti obavljene pod nadzorom TRI(A) instruktora koji sjedi na pilotskom sjedalu.
Kada je preporučeno od strane JOEB (Joint Operational Evaluation Board) i odobreno od strane nadležnog tijela, broj polijetanja i slijetanja može se smanjiti.
Ukoliko se ova polijetanja i slijetanja ne obave unutar 21 dana, operator mora provesti obuku obnavljanja koju je prihvatilo nadležno tijelo.
- (3) obaviti četiri prva polijetanja i slijetanja na linijama pod nadzorom u avionu pod nadzorom TRI(A) instruktora koji sjedi na pilotskom sjedalu
Kada je preporučeno od strane JOEB (Joint Operational Evaluation Board) i odobreno od strane nadležnog tijela, broj polijetanja i slijetanja može se smanjiti.

OPS 1.950

Obuka za razlike i obuka za upoznavanje (Differences training and Familiarisation training)

(a) Operator mora osigurati da član letačke posade završi:

- (1) obuku za razlike koje zahtijevaju dodatno znanje i obučavanje na odgovarajućem modelu za obuku ili na avionu:
- (i) pri upravljanju drugom varijantom istoga tipa aviona ili drugim tipom aviona iste klase kojim se trenutačno upravlja;
- (ii) pri promjeni opreme i/ili postupaka u tipovima ili varijantama na kojima se trenutačno upravlja;
- (2) obuku za upoznavanje koja zahtijeva usvajanje dodatnog znanja:
- (i) pri upravljanju drugim avionom istog tipa ili varijante
- (ii) pri promjeni opreme i/ili postupaka u tipovima ili varijantama kojima se trenutačno upravlja.
- (b) Operator mora naznačiti u Operativnom priručniku kada se zahtijeva obuka za razlike ili upoznavanje.

OPS 1.955

Imenovanje zapovjednika

(a) Operator mora osigurati da za unapređenje kopilota u zapovjednika i za one koji se priključuju kao zapovjednici:

- (1) minimalna razina iskustva, prihvaćena od nadležnog tijela, bude određena u Operativnom priručniku;
- (2) za operacije u višečlanoj posadi pilot završi odgovarajuću obuku za zapovjednika.

(b) Obuka za zapovjednika određena stavom (a)(2), mora biti precizirana u Operativnom priručniku i uključivati najmanje sljedeće:

- (1) obuku na STD (uključujući navigacijsku obuku u letu (Line Oriented Flying Training)) kao i/ili obuku leta;
- (2) test provjere stručnosti zapovjednika;
- (3) odgovornosti zapovjednika;
- (4) vježbu leta u funkciji zapovjednika pod nadzorom. najmanje deset sektora je neophodno za pilote već kvalificirane za određeni tip aviona;
- (5) uspješno obavljen linijska provjera leta za zapovjednika, kao što je propisano u OPS 1.965 i kvalifikaciju o sposobnosti za rute i aerodrome kao što je propisano u OPS 1.975; i
- (6) elementi za rukovođenje posadom (Crew Resource Management)

OPS 1.960

Zapovjednici koji posjeduju komercijalnu pilotsku dozvolu

(a) Operator je dužan osigurati:

(1) da imatelj profesionalne pilotske dozvole (CLP) ne operira kao zapovjednik vazduhoplova koji je Priručnikom za letenje avionom certificiran za jednopilotske operacije, osim:

(i) kad izvodi operacije prevoza putnika po pravilima vizualnog leta (visual flight rules – VFR) izvan radijusa od 50 nm od aerodroma s kojeg je uzletio, da ima najmanje 500 sati ukupnog letenja avionom ili da ima važeće ovlaštenje za instrumentalno letenje;

(ii) da onda kad upravlja višemotornim avionom po pravilima instrumentalnog letenja (IFR), ima najmanje 700 sati ukupnog letenja avionom, od toga 400 sati kao zapovjednik vazduhoplova (u skladu s zahtjevima koji reguliraju dozvole letačke posade), od kojih 100 sati po IFR uključujući 40 sati upravljanja višemotornim avionom. 400 sati kao zapovjednik vazduhoplova može se zamijeniti satima operiranja kao kopilot što je utemeljeno na činjenici da su dva sata kopilota jednaka jednom satu zapovjednika vazduhoplova pod uvjetom da su ti sati ostvareni unutar ustanovljenog sustava višečlane pilotske posade kako je propisano u Operativnom priručniku;

(2) osim podstava (a)(1)(ii), kada operira po IFR kao jedini pilot, zahtjevi propisani u dodatku OPS 1.940 moraju biti zadovoljeni; i

(3) u višečlanim posadama, osim podstava (a)(1), i prije nego pilot upravlja kao zapovjednik, obuka za zapovjednika propisana u OPS 1.955(a)(2) mora biti završena.

OPS 1.965

Periodička obuka i provjera (Recurrent training and checking)

(vidi dodatke 1 i 2 OPS 1.965)

(a) Općenito – Operator mora osigurati:

(1) da svaki član letačke posade obavi periodičnu obuku i test provjere, te da se cjelokupna obuka kao i provjera odnosi za tip ili varijantu aviona kojim član letačke posade upravlja;

(2) da je program periodične obuke i provjere utvrđen u Operativnom priručniku i odobren od nadležnog tijela;

(3) da periodičnu obuku provodi sljedeće osoblje:

(i) osnovnu i obuku za obnavljanje – odgovarajuće kvalificirano osoblje;

(ii) obuku na avionu/STD – sa instruktorom za ovlaštenje na tipu (TRI), instruktorom za klasu CRI ili, u slučaju STD sadržaja instruktor za sintetički let (synthetic flight instructor) (SFI) pod uvjetom da TRI, CRI ili SFI zadovoljavaju zahtjeve o iskustvu i znanju dovoljnim za podučavanje navedenog u tačkama (a)(1)(i)(A) i (B) u dodatku 1 OPS 1.965.

(iii) obuku za rukovanje opremom u nuždi i sigurnosnom opremom – vodi odgovarajuće kvalificirano osoblje; i

(iv) obuku rukovođenja posadom (CRM) – vodi odgovarajuće kvalificirano osoblje;

(A) Uključivanje CRM elemenata u svim fazama obuke (recurrent training) svo osoblje koje provodi ovo školovanje. Operator mora osigurati da svo osoblje koje provodi obuku (recurrent training) je odgovarajuće kvalificirano da uključi elemente CRM-a u ovo školovanje.

(B) Modularno CRM školovanje- najmanje sa jednim CRM trenerom prihvatljiv nadležnom tijelu kome može pomagati stručnjak za posebna područja.

(4) Periodično provjeravanje izvodi sljedeće osoblje:

(i) provjeru stručnosti (Operator proficiency check) – ispitivač ovlašten na tipu, (TRE), ispitivač za klasu (CRE) ili, ako se provjera izvodi na (STD), TRE, CRE ili, ispitivač na simulatoru (SFE), školovan u CRM konceptu i procjeni CFM vještina.

(ii) linijske provjere (line checks) – sa odgovarajuće kvalificiranim zapovjednicima koje imenuje operator i prihvaća nadležno tijelo;

(iii) provjeru rukovanja opremom u nuždi i sigurnosnom opremom (emergency and safety equipment check) – odgovarajuće kvalificirano osoblje.

(b) Provjera stručnosti (Operator proficiency check):

(1) operator mora osigurati:

(i) da svaki član letačke posade obavi provjeru stručnosti radi dokazivanja vlastite sposobnosti u izvođenju normalnih, nenormalnih i postupaka u nuždi;

(ii) da provjera bude izvedena bez vanjskoga vizualnog praćenja kad se od člana letačke posade zahtijevati da upravlja po IFR;

(iii) da svaki član letačke posade obavi provjeru stručnosti kao dio potpune provjere običnog člana letačke posade;

(2) rok valjanosti testa provjere stručnosti bit će šest kalendarskih mjeseci uz dodatni preostali dio mjeseca izdavanja. Ako se izdaje tijekom posljednja tri kalendarska mjeseca valjanosti prethodne provjere stručnosti, rok

valjanosti produljit će se od datuma izdavanja do šest kalendarskih mjeseci od datuma isteka prethodne provjere stručnosti.

(c) Linijska provjera (Line Check) – operator mora osigurati da svaki član letačke posade obavi linijsku provjeru u avionu u cilju dokazivanja vlastite sposobnosti u izvođenju normalnih profesionalnih operacija opisanih u Operativnom priručniku. Rok valjanosti linijske provjere bit će 12 kalendarskih mjeseci uz dodatni, preostali dio mjeseca izdavanja. Ako je izdan tijekom posljednja tri kalendarska mjeseca valjanosti prethodne linijske provjere, rok valjanosti produljit će se od datuma izdavanja do 12 kalendarskih mjeseci od datuma isteka prethodne linijske provjere.

(d) Obuka i provjera rukovanja opremom u slučaju nužde i sigurnosnom opremom – operator mora osigurati da svaki član letačke posade obavi obuku i provjeru na određenoj lokaciji i za uporabu cjelokupne opreme u slučaju nužde te sigurnosne opreme koja se nalazi u avionu. Rok valjanosti provjere rukovanja opremom u nuždi i sigurnosnom opremom mora biti 12 kalendarskih mjeseci uz dodatni preostali dio mjeseca izdavanja. Ako se izdaje tijekom posljednja tri kalendarska mjeseca valjanosti prethodne provjere rukovanja opremom u slučaju nužde te sigurnosnom opremom, rok valjanosti produljit će se od datuma izdavanja do 12 kalendarskih mjeseci od datuma isteka prethodne provjere rukovanja opremom u slučaju nužde i sigurnosnom opremom.

(e) Rukovođenje posadom (Crew Resource Management CRM). Operator mora osigurati da:

(1) Elementi CRM-a su uključeni u sve odgovarajuće faze periodične obuke (recurrent training), i

(2) Svaki član letačke posade prođe posebno modularno CRM školovanje. Svi važniji predmeti iz CRM školovanja moraju se obraditi u periodu ne većem od tri godine.

(f) Osnovna i obnavljajuća obuka – Operator je dužan osigurati da svaki član letačke posade prođe kroz osnovnu obuku i obuku obnavljanja najmanje svakih 12 kalendarskih mjeseci. Ako je obuka izvedena tijekom 3 kalendarska mjeseca prije isteka razdoblja od 12 kalendarskih mjeseci, kalendarskih mjeseci, sljedeća osnovna obuka obnavljanja mora biti završena tijekom 12 kalendarskih mjeseci od prvobitnog datuma isteka prethodne osnovne obuke i obuke obnavljanja

(g) Obuka na avionu/STD simulatoru leta – operator mora osigurati da svaki član letačke posade prođe vježbovnu obuku na avionu/STD simulatoru leta najmanje svakih 12 kalendarskih mjeseci. Ako je obuka izvedena tijekom tri kalendarska mjeseca prije isteka razdoblja od 12 kalendarskih mjeseci, sljedeća obuka na avionu/STD simulatoru leta mora biti okončana tijekom 12 kalendarskih mjeseci od prvotnog datuma isteka prethodne obuke na avionu/STD simulatoru leta.

OPS 1.968

Kvalifikacija pilota za bilo koje pilotsko sjedalo

(vidi dodatak 1 OPS 1.968)

(a) Operator je dužan osigurati:

(1) da pilot kojem je dodijeljeno djelovati na bilo kojem pilotskom sjedalu uspješno završi odgovarajuću obuku i provjeru;

(2) da program obuke i provjere bude detaljno određen u Operativnom priručniku i prihvatljiv ovlaštenom tijelu.

OPS 1.970

Skorašnje iskustvo (Recent experience)

(a) Operator mora osigurati:

(1) da pilotu nije dodijeljena dužnost da operira avionom kao dio minimalne posade, bilo kao pilot koji upravlja avionom ili pilot koji ne upravlja avionom, ako nije u prethodnih 90 dana obavio najmanje tri uzlijetanja i tri slijetanja kao pilot koji upravlja avionom istoga tipa/klase ili u simulatoru leta; i

(2) da pilotu koji nema važeće instrumenalno ovlaštenje nije dodijeljena dužnost da operira avionom noću u ulozi zapovjednika, ako u prethodnih 90 dana kao pilot koji upravlja avionom nije obavio najmanje jedno slijetanje noću, avionom istoga tipa/klase ili u simulatoru leta.

(b) Razdoblje od 90 dana propisano u podstavcima (a)(1) i (2) može biti produljeno na najviše 120 dana linijskim letenjem (line flying) pod nadzorom instruktora koji ima ovlaštenje za instrumenalno letenje ili ispitivača. Za razdoblje dulje od 120 dana zahtijeva se let za vježbu (training flight) na avionu ili simulatoru leta za tip aviona koji će se koristiti.

OPS 1.975

Kvalifikacija za rutno letenje i aerodrome

(a) Operator mora osigurati da prije nego što je određen za zapovjednika ili pilota kojeg je zapovjednik ovlastio za let, pilot dobije odgovarajuće znanje o ruti kojom treba letjeti i o aerodromima (uključujući alternativne), uređajima i postupcima koje treba koristiti.

(b) Razdoblje valjanosti stručne kvalifikacije za rute i aerodrome mora biti 12 kalendarskih mjeseci uz dodatni preostali dio:

(1) mjesec kvalifikacije;

(2) mjesec posljednjeg leta na određenoj ruti ili na aerodromu.

(c) Osposobljenost za rute i aerodrome može se obnoviti letenjem na određenoj ruti ili aerodromu tijekom razdoblja valjanosti propisanog u stavu (b).

(d) Ako se valjanost obnovi tijekom posljednja tri kalendarska mjeseca valjanosti prethodne stručne kvalifikacije za rute i aerodrome, razdoblje valjanosti mora se produljiti od datuma ponovnog izdavanja valjanosti do 12 kalendarskih mjeseci od isteka prethodne stručne kvalifikacije za rute i aerodrome.

OPS 1.978

**Alternativna obuka i program kvalificiranja (Alternative Training and] Qualification Programme)
(vidi Dodatak 1 OPS 1.978)**

(a) Operator, nakon minimalno dvije godine kontinuiranog rada, može zamijeniti zahtjeve obuke i provjere za letačku posadu određene u dodatku 1 OPS 1.978 (a) s alternativnom obukom i programom kvalificiranja (ATQP), koje je odobrilo nadležno tijelo. Dvije godine kontinuiranog rada može se smanjiti prema diskreciji nadležnog tijela.

(b) ATQP mora obuhvaćati obuke i provjere koje uspostavljaju i održavanju razinu stručnosti, za koju se pokazalo da nije manja od razine stručnosti koja se postiže pridržavanjem propisa OPS 1.945, 1.966 i 1.970. Standard obuke i kvalifikacije letačke posade mora biti potvrđen prije uvođenja ATQP; zahtijevani standardi ATQP obuke i kvalifikacije moraju biti specificirani.

(c) Operator koji je podnio zahtjev za odobrenje implementacije ATQP mora dostaviti nadležnom tijelu implementacijski plan u skladu sa stavom (c) dodatka 1 OPS 1.978.

(d) Uz provjere koje se zahtijevaju prema OPS 1.965 i 1.970, operator mora omogućiti svakom članu letačke posade LOE procjenu (Line Oriented Evaluation).

(1) LOE procjena mora se izvoditi u simulatoru. LOE procjena može se obaviti s drugom odobrenom ATQP obukom.

(2) Period valjanosti LOE procjene bit će 12 kalendarskih mjeseci, uz dodatni, preostali dio mjeseca izdavanja. Ako je izdan tijekom posljednja tri kalendarska mjeseca valjanosti prethodne LOE procjene, rok valjanosti produljit će se od datuma izdavanja do 12 kalendarskih mjeseci od datuma isteka prethodne LOE procjene.

(e) Nakon 2 godine operiranja s odobrenim ATQP, operator može, uz odobrenje nadležnog tijela, produžiti period valjanosti OPS 1.965 i 1.970 kako slijedi:

(1) Provjera stručnosti (Operator proficiency check) – 12 kalendarskih mjeseci, uz dodatni, preostali dio mjeseca izdavanja. Ako se izdaje tijekom posljednja tri kalendarska mjeseca valjanosti prethodne provjere stručnosti, rok valjanosti produljit će se od datuma izdavanja do 12 kalendarskih mjeseci od datuma isteka prethodne provjere stručnosti

(2) Linijska provjera (Line Check) – 24 kalendarska mjeseca uz dodatni, preostali dio mjeseca izdavanja. Ako je izdan tijekom posljednjih 6 kalendarskih mjeseci valjanosti prethodne linijske provjere, rok valjanosti produljit će se od datuma izdavanja do 24 kalendarska mjeseca od datuma isteka prethodne linijske provjere. Linijska provjera se može kombinirati s LOQE procjenom (Line Oriented Quality Evaluation), uz odobrenje nadležnog tijela.

(3) Obuka i provjera rukovanja opremom u slučaju opasnosti i sigurnosnom opremom – 24 kalendarska mjeseca uz dodatni, preostali dio mjeseca izdavanja. Ako je izdan tijekom posljednjih 6 kalendarskih mjeseci valjanosti prethodne provjere, rok valjanosti produljit će se od datuma izdavanja do 24 kalendarska mjeseca od datuma isteka prethodne provjere.

(f) ATQP će biti u nadležnosti imenovane odgovorne osobe.

OPS 1.980

Upravljanje većim brojem tipova ili varijanata

(vidi dodatak 1 OPS 1.980)

(a) Operator mora osigurati da član letačke posade ne upravlja većim brojem tipova ili varijanata, izuzev onda kad je taj član letačke posade sposoban za to.

(b) Pri razmatranju upravljanja većim brojem tipova ili varijanata, operator mora osigurati da razlike i/ili sličnosti aviona o kojima je riječ opravdavaju takvo upravljanje uzimajući u obzir sljedeće:

(1) razinu tehnologije;

(2) operativne postupke;

(3) karakteristike rukovanja

(c) Operator mora osigurati da član letačke posade koji upravlja većim brojem tipova ili varijanata zadovoljava sve zahtjeve propisane u odjeljku N za svaki tip ili varijantu osim ako se nadležno tijelo nije pouzdalo u obuku, povjerenje i skorašnje iskustvo.

(d) Operator mora odrediti odgovarajuće postupke i/ili operativna ograničenja što ih je odobrilo mjerodavno tijelo, u Operativnom priručniku, za svako upravljanje većim brojem tipova ili varijanata uključujući:

(1) najmanju razinu iskustva člana letačke posade;

(2) najmanju razinu iskustva na jednom tipu ili varijanti prije početka obuke za upravljanje drugim tipom ili varijantom;

(3) postupak u kojem će član letačke posade kvalificiran za jedan tip ili varijantu biti osposobljen i kvalificiran za drugi tip ili varijantu;

(4) sve zahtjeve primjenjivoga skorašnjeg iskustva za svaki tip ili varijantu.

OPS 1.981

Upravljanje helikopterima i avionima

(a) Kada član letačke posade upravlja i helikopterima i avionima,:

(1) operator mora osigurati da je upravljanje helikopterom i avionom ograničeno na jedan tip od svakog;

(2) operator mora odrediti odgovarajuće postupke i/ili operativna ograničenja što ih je odobrilo nadležno tijelo u Operativnom priručniku.

OPS 1.985

Dokumenti o obuci

(vidi IEM OPS 1.985)

(a) Operator mora:

- (1) pohraniti dokumente o svim obukama i provjerama i kvalifikaciji propisanim u OPS 1.945, 1.955, 1.965, 1.968 i 1.975 svakog člana letačke posade;
- (2) omogućiti dostupnost dokumentima svih obuka za novi tip i periodičnih obuka i provjera na zahtjev člana letačke posade o kojem se radi.

Dodatak 1 OPS 1.940

Odmor članova letačke posade tijekom leta

- (a) Člana letačke posade može zamijeniti na dužnostima za komandama tijekom leta drugi odgovarajuće kvalificirani član letačke posade.
- (b) Odmor zapovjednika
 - (1) Zapovjednik može za vođenje leta ovlastiti:
 - (i) drugoga kvalificiranog zapovjednika;
 - (ii) za operacije samo iznad FL 200, pilota kvalificiranog kako je precizno navedeno u stavu (c).
 - (c) Minimalni zahtjevi za pilota koji zamjenjuje zapovjednika:
 - (1) važeća prometna dozvola pilota;
 - (2) obuka za novi tip i provjera (uključujući obuku za ovlaštenje na tipu), kao što je propisano u OPS 1.945;
 - (3) sve periodične obuke i provjere kao što je propisano u OPS 1.965 i OPS 1.968;
 - (4) stručna kvalifikacija za rute kao što je propisano u OPS 1.975.
 - (d) Odmor kopilota
 - (1) kopilota može zamijeniti:
 - (i) drugi odgovarajuće kvalificiran pilot;
 - (ii) kopilot za zamjenu u letu (Cruise Relief Co-pilot) kvalificiran kako je navedeno u stavu (e).
 - (e) Minimalni zahtjevi za kopilota za zamjenu u letu
 - (1) važeća profesionalna pilotska dozvola s ovlaštenjem za instrumentalno letenje;
 - (2) obuka za novi tip i provjera, uključujući obuku za ovlaštenje na tipu kao što je propisano u OPS 1.945, izuzev zahtjeva za obuku uzlijetanja i slijetanja;
 - (3) sve periodične obuke i provjere kao što je propisano u OPS 1.965 izuzev zahtjeva za obuku uzlijetanja i slijetanja;
 - (4) upravljati samo u funkciji kopilota na letu i ne ispod FL 200;
 - (5) skorašnje iskustvo kao što je propisano u OPS 1.970 se ne zahtijeva. Pilot je, međutim, dužan obaviti na simulatoru leta obuku obnavljanja i obuku obnavljanja u vještini letenja u razmacima koji neće prelaziti 90 dana. Obuka obnavljanja može se kombinirati s obukom propisanom u OPS 1.965;
 - (f) zamjena operatera panel sustava – operater panel sustava može zamijeniti tijekom leta član posade koji posjeduje dozvolu inženjera leta ili član letačke posade s kvalifikacijom prihvatljivom nadležnom tijelu.

Dodatak 2 OPS 1.940

Jednopilotske operacije prema IFR ili noću

- (a) Avionima spomenutim u OPS 1.940(b)(2) može upravljati samo jedan pilot prema IFR ili noću kada su zadovoljeni sljedeći zahtjevi:
 - (1) operator mora uvrstiti u Operativni priručnik program obuke pilota za novi tip i periodične obuke koje uključuju dodatne zahtjeve za jednopilotske operacije;
 - (2) osobito, postupci u pilotskoj kabini moraju obuhvatiti:
 - (i) upravljanje motorom i postepene u slučajevima opasnosti;
 - (ii) uporabu normalnih, abnormalnih i check lista u nuždi;
 - (iii) ATC komunikaciju;
 - (iv) postupke pri odlasku i prilazu;
 - (v) rukovanje automatskim pilotom;
 - (vi) uporabu pojednostavljene dokumentacije tijekom leta;
 - (3) periodične provjere zahtijevane u OPS 1.965 moraju se izvesti u funkciji jedinog pilota na tipu ili klasi aviona u okolini koja predstavlja operiranje.
 - (4) pilot mora imati najmanje 50 sati leta na određenome tipu ili klasi aviona po IFR od kojih je deset sati provedeno na mjestu zapovjednika;
 - (5) najmanje skorašnje iskustvo koje se zahtijeva od pilota uključenog u jedno pilotsku operaciju po IFR, noću mora biti pet IFR letova uključujući tri instrumentalna prilaza izvedena tijekom prethodnih 90 dana na tipu ili klasi aviona u funkciji jedinog pilota. Ovaj se zahtjev može zamijeniti provjerom IFR instrumentalnog prilaza na tipu ili klasi aviona.

Dodatak 1 OPS 1.945

Obuka za novi tip aviona (Operator's Conversion Course)

- (a) Prevoznikova obuka za novi tip mora obuhvatiti:
 - (1) osnovnu obuku i provjeru uključujući sustave aviona, normalne, nenormalne i postupke u nuždi;
 - (2) obuku za rukovanje sigurnosnom i opremom u nuždi te provjeru, što mora biti završeno prije početka zrakoplovne obuke na avionu;
 - (3) obuku i provjeravanje na avionu i simulatoru leta;
 - (4) linijsko letenje (line flying) pod nadzorom i linijsku provjeru.
- (b) Obuka za novi tip mora biti izvedena po redoslijedu navedenom u stavu (a).
- (c) Elementi školovanja rukovođenja posadom (Crew Resource Management – CRM) moraju biti uključeni u obuku za novi tip (Conversion Course), i provođeni sa odgovarajuće kvalificiranim osobljem

(d) Kada član letačke posade nije prethodno završio obuku zračnog prevoznika za novi tip, prevoznik je dužan osigurati da, pored zahtjeva iz stava (a), član letačke posade obavio opću obuku prve pomoći i, ako je primjenjivo, obuku za postupke prisilnog spuštanja aviona na vodu uz uporabu opreme u vodi.

Dodatak 1 OPS 1.965

Periodična obuka i provjera – piloti (Recurrent training and checking)

(a) Periodična obuka – periodična obuka mora obuhvatiti:

(1) program osnovne i obuke obnavljanja:

(i) program osnovne obuke i obuke obnavljanja mora uključivati:

(A) avionske sustave;

(B) operativne postupke i zahtjeve, uključujući postupke odleđivanja i sprečavanja zaleđivanja i pilotsku onesposobljenost;

(C) izvješće o nesrećama/nezgodama i izvanrednim događajima;

(ii) znanje stečeno nakon osnovne obuke i obuke obnavljanja mora se potvrditi upitnikom ili drugim primjerenim metodama

(2) obuka na avionu /simulatoru leta (STD)

(i) program obuke na avionu STD mora biti utvrđen tako da obuhvaća sve glavne greške avionskih sustava i s njima povezanih postupaka u razdoblju prethodne tri godine;

(ii) pri izvođenju manevara bez motora na avionu, otkaz motora mora biti simuliran;

(iii) obuka na avionu/STD simulatoru leta može se kombinirati s provjerom stručnosti operatera;

(3) obuka za rukovanje opremom za spašavanje i sigurnosnom opremom

(i) obuka za rukovanje opremom za spašavanje i sigurnosnom opremom može se kombinirati s provjerom rukovanja opremom za spašavanje i sigurne opreme i mora se izvesti u avionu ili odgovarajućem alternativnom modelu za obuku;

(ii) svake godine program obuke za rukovanje opremom za spašavanje i sigurnosnom opremom mora uključiti sljedeće:

(A) stvarnu uporabu prsluka za spašavanje, gdje je potrebno;

(B) stvarnu uporabu zaštitne opreme za disanje, tamo gdje je opremljen;

(C) stvarno rukovanje sredstvima za gašenje požara;

(D) upute o lokaciji i uporabi cjelokupne opreme za spašavanje i sigurnosne opreme koja se nalazi u avionu;

(E) upute o lokaciji i uporabi svih vrsta otvora;

(F) sigurnosne postupke;

(iii) svake tri godine program obuke mora obuhvatiti sljedeće:

(A) stvarno rukovanje svim vrstama otvora;

(B) prikaz rukovanja toboganom, gdje opremljen

(C) stvarno gašenje požara uz uporabu reprezentativne opreme koja se nosi u avionu pri čemu je požar ili stvarni ili simulirani, izuzev da se pri uporabi halonskih sredstava za gašenje alternativna metoda može koristiti ako je prihvatljiva mjerodavnom tijelu;

(D) učinak dima u zatvorenom prostoru i stvarna uporaba cjelokupne relevantne opreme u okruženju sa simuliranim dimom;

(E) stvarno rukovanje pirotehničkim sredstvima, pravim ili simuliranim, gdje je opremljen;

(F) prikaz uporabe splavi za spašavanje, gdje je to potrebno;

(4) Obuka za rukovođenje posadom (Crew Resource Management-CRM).

(i) elementi školovanja u rukovođenju posadom (CRM) moraju biti uključeni u odgovarajuće faze periodične obuke (recurrent training), i

(ii) program posebno modularnog CRM školovanje mora se uspostaviti tako da se svi važniji predmeti iz CRM školovanja moraju obaviti u roku ne većem od tri godine, sa sljedećim:

(A) ljudske greške i pouzdanost, lanac grešaka, otkrivanje i sprečavanje grešaka;

(B) kompanijska sigurnosna (safety) kultura, SOPs, organizacioni faktori;

(C) stres, upravljanje stresom, zamor i budnost

(D) dobivanje informacija i njihova obrada, svjesnost situacije, upravljanje sa radnim opterećenjem;

(E) donošenje odluka;

(F) komunikacija i koordinacija unutar i izvan pilotske kabine;

(G) vođenje i timski rad, zajedništvo;

(H) automatizacija i filozofija korištenja automatizacije (u odnosu na određeni tip)

(I) posebne razlike koje se odnose na tip;

(J) temeljno razmatranje slučaja

(K) posebna područja koja opravdavaju posebnu pozornost, koji se prepoznaju prema programu za sprečavanje nesreća i programu sigurnosti leta (vidi OPS 1.037).

(iii) Operator mora uspostaviti procedure da modernizira njegov CRM program periodične obuke. Revizija programa mora biti provedena u periodu ne dužem od 3 godine. Revizija programa mora uzeti u obzir prepoznate rezultate CRM procjene posade, informacije povezane sa programom za sprečavanje nesreća i sigurnosti leta.

(b) Periodična provjera – periodična provjera mora obuhvatiti:

(1) provjere stručnosti zračnog prevoznika

(i) gdje je to primjenjivo, provjere stručnosti moraju obuhvatiti sljedeće manevre:

(A) prekinuto polijetanje kada je simulator leta na raspolaganju da predstavlja određeni avion, a u drugim slučajevima samo vježbe pokreta/dodira (touch drills);

(B) uzlijetanje s otkazom motora između V1 i V2, ili čim to sigurnosni razlozi dopuste;

- (C) precizni instrumentalni prilaz do minimuma s jednim motorom u kvaru kod višemotornih aviona;
- (D) neprecizno prilazanje do minimuma;
- (E) neuspjelo instrumentalno približavanje do minimuma s jednim motorom u kvaru kod višemotornih aviona;
- (F) slijetanje s jednim motorom u kvaru. Kod jednomotornih aviona zahtijeva se vježba prisilnog spuštanja.
- (ii) kad se izvode otkazi motora na avionu, kvar motora mora biti simuliran.
- (iii) pored provjera propisanih u stavcima (i)(A) do (F), zahtjevi iz FCL moraju biti zadovoljeni svakih 12 mjeseci i mogu se kombinirati s prevoznikovom provjerom stručnosti;
- (iv) za pilota koji upravlja samo VFR, provjere propisane u stavcima (i)(C) do (E) mogu biti izostavljene izuzev u slučaju prilaza i produženja u drugi krug letenja višemotornim avionom s jednim motorom u kvaru;
- (v) provjere stručnosti zračnog prevoznika (OPC) mora obaviti ispitivač za ovlaštenja na tipu.
- (2) provjere sigurnosne i opreme u nuždi – moraju se provjeriti pojedinosti za koje se izvodi obuka u skladu stavu a)(3);
- (3) linijske provjere (line checks)
- (i) linijske provjere moraju potvrditi da se cijela linijska operacija može izvesti zadovoljavajuće, uključujući postupke prije i poslije leta i uporabu potrebne opreme kao što je određeno u Operativnom priručniku;
- (ii) letačka posada mora biti procijenjena u vještini rukovođenja posadom (Crew Resource Management (CRM) skills) u suglasju sa metodologijom prihvatljivom nadležnom tijelu i prikazanom u Operativnom priručniku (OM). Svrha takve procjene je da:
- (A) osigura povratnu informaciju za posadu skupnu i osobnu i služi da odredi ponovno školovanje
- (B) treba koristiti da unaprijedi sustav CRM školovanja.
- (iii) Samo CRM procjena ne može biti razlog za neuspješnu linijsku provjeru.
- (iv) kada su pilotima dodijeljene dužnosti pilota koji leti i pilota koji ne leti oni moraju biti provjereni na objema dužnostima;
- (v) linijske provjere moraju se obaviti u avionu;
- (vi) linijske provjere moraju obaviti zapovjednici koje je operator imenovao i koji su prihvatljivi mjerodavnom tijelu. Osoba koja provodi linijsku provjeru, koja je opisana u JAR OPS 1.965(a)(4)(ii), mora biti školovana u CRM konceptu i procjenu u CRM uvježbanosti i mora zauzeti observersko sjedalo ako je ugrađeno. U slučaju dugog linijskog prevoza gdje se prevozi dodatna letačka posada, osoba može ispuniti funkciju pilota koji leti u krstarenju i ne smije zauzimati pilotsko sjedalo za vrijeme polijetanja, odlaska, početnog krstarenja, poniranja, prilaza i slijetanja. Njegove CRM procjene bit će temeljene na promatranjima učinjenim za vrijeme početne pripreme (initial briefing), kabinske pripreme (cabin briefing) pripreme pilotske kabine (cockpit briefing), i one faze kada zauzima observersko sjedalo.

Dodatak 2 OPS 1.965

Periodična obuka i provjera – operatori panel sustava

- (a) Periodična obuka i provjera za operatore panel sustava moraju udovoljiti zahtjevima za pilota i svim ostalim specifičnim dodatnim dužnostima, izuzev onih stavki koje se ne odnose na operatore s panelima sustava.
- (b) Periodična obuka i provjera za operatore panel sustava moraju, kad god je to moguće, biti sprovedene istodobno s periodičnom obukom i provjerom pilota.
- (c) Linijsku provjeru mora obaviti zapovjednik koga je imenovao operator i koji je prihvatljiv nadležnom tijelu ili instruktor ili ispitivač za ovlaštenje na tipu za operatore panel sustava.

Dodatak 1 OPS 1.968

Kvalifikacija pilota da djeluje na bilo kojem pilotskom sjedalu

- (a) Zapovjednici čije dužnosti od njih zahtijevaju da djeluju na desnom sjedalu i obavljaju dužnosti kopilota te zapovjednici od kojih se zahtijeva da izvode obuku ili ispituju dužnosti s desnog sjedala moraju završiti dodatnu obuku i provjeru, kao što je određeno u Operativnom priručniku, istodobno s provjerama stručnosti što je propisano u OPS 1.965 (b). Ova dodatna obuka mora najmanje obuhvatiti sljedeće:
- (1) otkaz motora tijekom uzlijetanja;
- (2) prilaz i produžavanje iz neuspjelog slijetanja s jednim motorom u kvaru;
- (3) slijetanje s jednim motorom u kvaru;
- (b) Kada se manevri s jednim motorom u kvaru izvode na avionu, kvar motora se mora simulirati.
- (c) Pri upravljanju s desnog sjedala, provjere koje su propisane u OPS za operiranje s lijevog sjedala moraju biti valjane i aktualne.
- (d) Pilot koji zamjenjuje zapovjednika morat će demonstrirati, istodobno s provjerama stručnosti, propisanim u OPS 1.965 (b), izvođenje automatskih radnji (drills) i postupaka koji nisu stalni posao pilota kojeg zamjenjuje. Ako razlike između lijevog i desnog sjedala nisu značajne (npr. zbog uporabe automatskog pilota) vježba se može izvoditi s bilo kojeg sjedala.
- (e) Pilot, izuzev zapovjednika, koji sjedi na lijevom sjedalu morat će demonstrirati izvođenje automatskih radnji i postupaka, istodobno s provjerama stručnosti, kako je propisano u OPS 1.965 (b), što bi u drugim uslovima bilo u odgovornosti zapovjednika koji djeluje kao pilot koji ne leti. Ako razlike između lijevog i desnog sjedala nisu značajne (npr. zbog korištenja automatskog pilota), vježba se može izvesti s bilo kojeg sjedala.

Dodatak 1 OPS 1.978

Alternativna obuka i program kvalificiranja (Alternative Training and Qualification Programme)

- (a) ATQP obuka može se primijeniti na sljedeće zahtjeve koji su povezani s obukom i kvalificiranjem
- (1) OPS 1.450 i Dodatak 1 OPS 1.450 – Operacije u uslovima smanjenje vidljivosti – osposobljavanje i kvalifikacije;
- (2) OPS 1.945. – Obuka za novi tip aviona i provjera i dodatak OPS 1.945;
- (3) OPS 1.950 Obuka za razlike i obuka za upoznavanje;

- (4) OPS 1.955 stav (b) – Imenovanje zapovjednika;
- (5) OPS 1.965 Periodička obuka i provjera i dodaci 1 i 2 OPS 1.965;
- (6) OPS 1.980 Upravljanje većim brojem tipova ili varijanata i dodatak OPS 1.980.
- (b) Komponente ATQP obuke – Alternativna obuka i program kvalificiranja se sastoji od sljedećih elemenata:
- (1) dokumentacija koja opisuje svrhu i zahtjeve programa;
- (2) Analiza zadatka utvrđuje zadatke koji se moraju analizirati na osnovu:
- (i) znanja;
- (ii) zahtijevanih vještina;
- (iii) obuke dodatnih vještina;
- i gdje je primjenjivo
- (iv) priznatih značajki ponašanja.
- (3) Nastavni plan – struktura i sadržaj nastavnog plana moraju biti određeni analizom zadatka i moraju obuhvatiti ciljeve učinkovitosti, te odrediti kada i na koji način će se ti ciljevi postići. Proces razvoja nastavnog plana mora bit prihvatljiv nadležnom tijelu;
- (4) Posebni program osposobljavanja za:
- (i) svaki tip/klasu aviona u sklopu ATQP;
- (ii) instruktore (CRI/SFI/TRI) i drugo osoblje koje daje instrukcije letačkoj posadi;
- (iii) ispitivače (CRE/SFE/TRE), uključujući metode za standardizaciju instruktora i ispitivača;
- (5) povrat informacija u svrhu validacije i usklađivanja nastavnog plana, te provjera da program zadovoljava svoje ciljeve učinkovitosti;
- (6) metoda za procjenu letačke posade tijekom obuke i provjere za novi tip aviona i periodičke obuke i provjere. Postupak procjene mora obuhvatiti analizu događaja kao dijela LOE procjene. Metoda procjene mora biti u skladu s primjenom zahtjeva OPS 1.965;
- (7) integrirani sustav kontrole kvalitete, koji osigurava usklađenost svih procesa i procedura koji proizlaze iz zahtjeva programa;
- (8) proces koji opisuje metodu koja će se koristiti u slučaju da programi praćenja i procjene ne osigurava usklađenost s utvrđenim standardima stručnosti i osposobljenosti (kvalifikacije) letačke posade;
- (9) Praćenje podataka/ Program analize.
- (c) Implementacija – Operator mora razviti strategiju procjene i implementacije prihvatljivu nadležnom tijelu; sljedeći zahtjevi moraju biti ispunjeni:
- (1) proces implementacije mora uključiti sljedeće korake:
- (i) uspostavljanje prihvatljivog stepena sigurnosti (safety case) koje dokazuje valjanost:
- (A) revidiranih standarda obuke i kvalifikacije uspoređenih sa standardima postignutim prema OPS 1 zahtjevima prije uvođenja ATQP obuke.
- (B) bilo koje nove metode obuke implementirane kao dijela ATQP.
- Ukoliko to odobri nadležno tijelo, operator može uspostaviti ekvivalentnu (jednako valjanu) metodu, različitu od formalne metode uspostavljanja prihvatljivog stupnja sigurnosti.
- (ii) provesti analizu zadataka prema zahtjevima stava (b)(2) u cilju uspostavljanja programa ciljane obuke i s tim povezanih ciljeva obuke zračnog prevoznika.
- (iii) period operacija tijekom vremena skupljanja i analize podataka kako bi se ustanovila efikasnost uspostavljenog prihvatljivog stepena sigurnosti (safety case) ili ekvivalentne (jednakovrijedne) metode i potvrditi analizu zadatka. U ovom periodu operator će nastaviti izvoditi operacije prema zahtjevima OPS 1 prije uvođenja zahtjeva ATQP obuke. Trajanje ovog perioda bit će dogovoreno s nadležnim tijelom;
- (2) Zračnom prevozniku može se tada odobriti provođenje obuke i osposobljavanja kako je određeno prema ATQP obuci.

Dodatak 1 OPS 1.980

Upravljanje većim brojem tipova ili varijanata

- (a) Kada član letačke posade upravlja većim brojem klasa, tipova ili varijanata aviona navedenih u FCL i vezanim procedurama za klasa – jednopilotni i/ili FCL i vezanim procedurama za tip – jednopilotni, ali ne s jednim ovlaštenjem u dozvoli (single licence endorsement), operator mora biti suglasan sa sljedećim:
- (1) član letačke posade ne smije upravljati na više od:
- (i) tri tipa ili varijante aviona s klipnim motorom,
- (ii) tri tipa ili varijante turboelisnih aviona;
- (iii) jednoga tipa ili varijante turboelisnog aviona i jednog tipa ili varijante klipnog avion;
- (iv) jednog tipa ili varijante turboelisnog aviona i aviona unutar posebnog razreda.
- (2) OPS 1.965 za svaki tip ili varijantu kojim se upravlja izuzev ako je operator demonstrirao određene postupke i/ili operativna ograničenja koja su prihvatljiva nadležnom tijelu.
- (b) Kada član letačke posade upravlja većim brojem tipova ili varijanata aviona s jednim ili više ovlaštenja u dozvoli, kao što je određeno u FCL i vezanim procedurama za tip – višepilotni avion, operator mora jamčiti:
- (1) da najmanji broj dopune letačke posade određen u Operativnom priručniku bude jednak za svaki tip ili varijantu kojima treba upravljati;
- (2) da član letačke posade ne upravlja s više od dva tipa ili varijanata aviona za što je potrebno posebno ovlaštenje u dozvoli;
- (3) samo jednim avionom iz ovlaštenja u dozvoli može se upravljati u jednom letu (one flight duty period) osim kad operator utvrdi postupke za odgovarajuće vrijeme za pripremu;
- Napomena: U slučajevima kada postoji više od jednog ovlaštenja u dozvoli, vidi stavove(c) i (d).

(c) Kada član letačke posade upravlja većim brojem tipova ili varijanata aviona navedenih u FCL i vezanim procedurama za tip – jednopilotni i tip – višepilotni, ali ne s jednim ovlaštenjem u dozvoli, operator mora biti suglasan:

(1) sa stavovima (b)(1), (b)(2) i (b)(3);

(2) sa stavom (d).

(d) Kada član posade upravlja više nego jednim tipom ili varijantom aviona navedenim u FCL i vezanim procedurama za tip – više pilotni, ali ne u okviru jednog unesenog ovlaštenja u dozvoli, operator mora udovoljiti:

(1) stavovima (b)(1), (b)(2) i (b)(3);

(2) prije primjenjivanja privilegija dvaju ovlaštenja u dozvoli:

(i) članovi letačke posade moraju obaviti dvije uzastopne provjere stručnosti i moraju imati 500 sati na određenom mjestu u posadi u operacijama komercijalnoga zračnog prometa kod istoga zračnog prevoznika;

(ii) u slučaju kada pilot stekne iskustvo kod zračnog prevoznika i primjenjuje privilegije dvaju ovlaštenja u dozvoli i nakon toga bude promaknut do zapovjednika kod istoga operatora na jednome od tih tipova, najmanje potrebno iskustvo na dužnosti zapovjednika je šest mjeseci i 300 sati, pri čemu pilot mora obaviti dvije uzastopne provjere stručnosti prije nego bude ponovno sposoban za primjenjivanje dvaju ovlaštenja iz dozvole;

(3) prije početka obuke za upravljanje drugim tipom ili varijantom, članovi letačke posade moraju provesti tri mjeseca i 150 sati leta u osnovnom avionu, u kojima moraju obaviti najmanje jednu provjeru stručnosti;

(4) po završetku inicijalne linijske provjere na novom tipu, 50 sati leta ili 20 sektora mora biti ostvareno isključivo na avionima s ovlaštenjem za novi tip.

(5) OPS 1.970 za svaki tip kojim se upravlja, izuzev kad je nadležno tijelo dalo odobrenje u skladu stavu (7).

(6) razdoblje tijekom kojeg se zahtijeva iskustvo linijskoga leta na svakome tipu mora biti određeno u Operativnom priručniku;

(7) kada se traži odobrenje da bi se skratile obuka i provjera i umanjili zahtjevi skorašnjeg iskustva između tipova aviona, operator mora pokazati nadležnom tijelu koje tačke nije potrebno ponavljati na svakome tipu ili varijanti zbog sličnosti;

(i) OPS 1.965(b) zahtijeva dvije provjere stručnosti operatora svake godine. Kad se odobri, u skladu stavu (7), provjere stručnosti operatora naizmjenično se izvode na dva tipa. Svaka provjera stručnosti operatora čini provjeru stručnosti za drugi tip ponovno valjanom. Osiguravajući da razdoblje između provjera stručnosti za produljenje ili obnavljanje ovlaštenja za tip ne prelazi ono označeno u FCL za svaki tip, zahtjevi FCL moraju biti zadovoljeni. Pored toga, relevantna i odobrena periodična obuka mora biti određena u Operativnom priručniku;

(ii) OPS 1.965(c) zahtijeva jednu linijsku provjeru svake godine. Kada se daje odobrenje, u skladu stavu (7), da se linijske provjere naizmjenično izvode na tipovima ili varijantama, svaka linijska provjera čini linijsku provjeru za drugi tip ili varijantu ponovno valjanom;

(iii) godišnja obuka i provjera za opremu za spašavanje i sigurnosnu opremu moraju zadovoljiti sve zahtjeve za svaki tip;

(8) OPS 1.965 za svaki tip ili varijantu kojom se upravlja, izuzev ako je vlast dala odobrenje u skladu stavu (7).

(e) Kada član letačke posade upravlja kombinacijom tipova ili varijanata aviona kao što je definirano u FCL i vezanim procedurama za klasa – jednopilotni i FCL i vezanim procedurama za tip – višepilotni operator mora demonstrirati da su specijalni postupci i/ili operativna ograničenja odobreni u skladu OPS 1.980 (d).

Pododjeljak O

KABINSKA POSADA

OPS 1.988

Primjenjivost – područje uporabe

Operator treba osigurati da svi članovi kabinske posade budu suglasni sa zahtjevima ovoga pododjeljka i bilo kojim drugim sigurnosnim zahtjevima primjenjivim na kabinsku posadu.

Član kabinske posade; član posade, koji nije član letačke posade, a koji u interesu sigurnosti putnika obavlja dužnosti koje mu je dodijelio operator ili zapovjednik vazduhoplova.

OPS 1.989

Prepoznatljivost

(a) Član kabinske posade je osoba kojoj je operator dodijelio dužnost preuzimanja obaveza u kabini i koja mora svojom uniformom kabinskog osoblja zračnog prevoznika biti prepoznatljiva putnicima.

(b) Ostalo osoblje, kao što je medicinsko osoblje, zaštitarsko osoblje, osoblje koje se brine za djecu, pratnja, tehničko osoblje, prevoditelji, koje ima obaveze u kabini ne smije nositi uniforme zbog kojih ih putnici mogu zamijeniti s članovima kabinske posade, osim ukoliko udovoljavanju zahtjevima ovog odjeljka i svim ostalim primjenjivim zahtjevima OPS 1.

OPS 1.990

Broj i sastav kabinske posade

(a) Operator ne smije letjeti avionom ako je najveći dopušteni broj putničkih sjedala veći od 19 kada prevozi jednog ili više putnika, osim kad je najmanje jedan član kabinske posade uključen u posadu u svrhu obavljanja dužnosti, kako je to određeno u Operativnom priručniku, u interesu sigurnosti putnika.

(b) Suglasno stavu (a), operator mora osigurati da najmanji broj kabinske posade bude veći:

(1) od jednog člana kabinske posade na svakih 50 ili ostatak do 50 putničkih sjedala u istoj razini putničke kabine;

(2) od broja članova kabinske posade koji aktivno sudjeluju u putničkoj kabini tijekom izvođenja evakuacije, ili za koje se pretpostavlja da će u tome sudjelovati, osim kad je najveći broj odobrenih putničkih sjedala manji od broja evakuiranih osoba za najmanje 50. Tada broj članova kabinske posade može biti smanjen za jedan za svakih 50 sjedala, pri čemu će najveći broj odobrenih putničkih sjedala biti ispod dopuštenog broja sjedala.

(c) Nadležno tijelo, pod određenim okolnostima, može zahtijevati od zračnog prevoznika da u posadu uvrsti dodatne članove posade.

(d) U nepredviđenim okolnostima traženi najmanji broj kabinske posade može biti smanjen pod uvjetom:

(1) da je broj putnika smanjen u skladu postupcima određenim u Operativnom priručniku;

(2) da je nadležnom tijelu podnijeto izvješće po završetku leta.

(e) Operator mora osigurati da će prilikom upošljavanja onih članova kabinske posade koji su poduzetnici i/ili rade na najamnoj ili honorarnoj osnovi, zahtjevi odjeljka O budu zadovoljeni. Stoga posebnu pozornost treba posvetiti ukupnom broju tipova ili varijanata aviona u kojima član kabinske posade može letjeti u komercijalnom zračnom prevozu, što mora biti u skladu zahtjevima u OPS 1.1030, uključujući i kad njihovu uslugu traži drugi operator.

OPS 1.995

Minimalni zahtjevi

Operator mora osigurati da svaki član kabinske posade:

a) je star najmanje 18 godina;

b) je uspješno prošao liječnički pregled ili provjeru na redovitom pregledu koju traži nadležno tijelo da ga proglasi zdravstveno sposobnim za obavljanje njegovih dužnosti.

c) je uspješno završio početno školovanje u skladu sa OPS 1.1005 i posjeduje certifikat školovanja vezanog uz sigurnost.

d) je završio prikladno školovanje za konverziju i/ili razliku koje pokriva najmanje stavke navedene u OPS 1.1010.

e) će proći kroz periodično školovanje u skladu sa odredbama OPS 1.1015

f) je sposoban obavljati svoje dužnosti prema postupcima navedenim u Operativnom priručniku.

OPS 1.1000

Voditelji kabinske posade

(a) Operator mora imenovati jednog voditelja kabinske posade kada je broj članova kabinske posade veći od jedan. U slučaju kada se zahtjeva samo jedan član kabinske posade, a operator odredi veći broj, prevoznik mora imenovati jednog člana kabinske posade koji će biti odgovoran zapovjedniku aviona.

(b) Voditelj kabinske posade mora biti odgovoran zapovjedniku aviona za izvršavanje i koordinaciju normalnih i izvanrednih postupaka navedenim u Operativnom priručniku. Tijekom turbulencije, u odsustvu bilo kakvih instrukcija od strane letačke posade, voditelj kabinske posade mora biti ovlašten za obustavu svih dužnosti koje nisu vezane za sigurnost i izvijestiti letačku posadu o jačini turbulencije i potrebi uključivanja znaka obaveznog vezanja. U slučaju turbulencije, kabinska posade mora osigurati putničku kabinu i druga primjenjiva područja.

(c) U skladu zahtjevu u OPS 1.990, kada je broj kabinske posade veći od jedan, operator će za voditelja kabinske posade imenovati osobu koja ima minimalno jednu godinu iskustva rada kao član kabinske posade i koja je završila odgovarajuću obuku koja pokriva minimalno sljedeće:

(1) Pretpoletne upute:

(i) djelovati kao posada

(ii) određivanje pozicije i odgovornosti kabinskog osoblja

(iii) okolnosti pojedinog leta, uključujući tip aviona, opremu, područje i tip operacije, i kategorije putnika posebnom pažnjom prema bespomoćnima, djeci i slučajevima s nosilima, i

(2) Suradnja sa posadom:

(i) disciplina, odgovornosti i lanac zapovijedanja

(ii) važnost koordinacije i komunikacije

(iii) nesposobnost pilota, i

(3) Pregled operaterovih zahtjeva i legalnih zahtjeva:

(i) sigurnosne upute putniku, sigurnosne kartice,

(ii) osiguravanje kuhinje

(iii) slaganje kabinske prtljage

(iv) elektronička oprema

(v) procedure kada se puni gorivo sa putnicima u avionu,

(vi) turbulencije,

(vii) dokumentacija, i

(4) Ljudski faktori i upravljanje kapacitetom posade, i

(5) Prijava nezgoda i incidenata, i

(6) Ograničenja vremena leta i službe i potrebe odmora.

(d) Operator mora utvrditi postupke za izbor zamjenika, najprimjerenije kvalificiranog, koji će obavljati dužnosti voditelja kabinske posade u slučaju da je imenovani voditelj spriječen obavljati te dužnosti. Takve postupke mora odobriti nadležno tijelo uzimajući u obzir i radno iskustvo tog člana kabinske posade.

(e) CRM obuka: Operator mora osigurati da su svi relevantni elementi sadržani u Dodatku 2 OPS 1.1005/1.1010/1.1015 tablica 1, stupac (a) budu uključeni u obuku i pokriveni do zahtijevanog nivoa definiranog u stupcu (f), osposobljavanje za voditelja kabinske posade.

OPS 1.1002

Dužnosti jedinog člana kabinske posade

(a) Operator mora osigurati da svaki član kabinske posade koji nema prethodno usporedivo iskustvo, mora završiti sljedeću obuku prije preuzimanja dužnosti jedinog člana kabinske posade u avionu:

(1) dodatna obuka uz onu obaveznu prema OPS 1.1005 i OPS 1.1010 mora imati posebni naglasak na dužnosti jedinog člana kabinske posade u avionu i mora obuhvatiti sljedeće:

(i) odgovornosti prema zapovjedniku aviona za osiguranje sigurnosti u kabini i izvođenje procedura u slučaju opasnosti definiranih u Operativnom priručniku,

- (ii) važnost koordinacije i komunikacije s letaćkom posadom, postepene s putnicima neprihvatljivog ponašanja,
- (iii) upoznavanje s pravnim zahtjevima i zahtjevima zračnog prevoznika,
- (iv) dokumentaciju,
- (v) izvješćivanje o nesrećama i nezgodama,
- (vi) ograničenje u svezi s radnim vremenom i vremenom leta.

(2) Letovi za upoznavanje od najmanje 20 sati i 15 sektora. Letovi za upoznavanje se moraju obavljati pod nadzorom člana kabinske posade s odgovarajućim iskustvom na tipu avionu kojim će se operirati.

(b) Operator mora jamčiti da će prije nego što članu kabinske posade dodjeli dužnosti jedinog člana kabinske posade u avionu, taj član kabinske posade biti osposobljen za izvršavanje obaveza u skladu s procedurama definiranim u Operativnom priručniku. Prikladnost za izvršavanje dužnosti jedinog člana kabinske posade u avionu će se procijeniti prema kriterijima za selekciju, zapošljavanje, osposobljavanje i ocjenjivanje stručnosti kabinske posade.

OPS 1.1005

Početna obuka iz sigurnosti

(vidi dodatak 1 OPS 1.1005 i dodatak 3 OPS 1.1005 /1.1010/1.1015)

(a) Operator mora osigurati da svaki član kabinske posade, prije provođenja obuke konverzije, uspješno završi početnu obuku iz sigurnosti koji pokriva najmanje stavke navedene u dodatku 1 OPS 1.1005.

(b) Tečajeve obuke će, po ocjeni nadležnog tijela, i predmet njegovog odobrenja, provoditi:

ili

(1) operator

– direktno, ili

– indirektno preko organizacije za obuku koja djeluje u ime operatora; ili

(2) od odobrene organizacije za obuku

(c) Program i struktura početnih tečaja obuke treba biti u skladu sa primjenjivim zahtjevima i predmet prethodnog odobrenja nadležnog tijela.

(d) Po ocjeni nadležnog tijela, nadležno tijelo, operator ili odobrena organizacija za obuku koja provodi obuku, izdaje potvrdu o završenoj obuci iz sigurnosti članu kabinske posade nakon što on/ona završi početnu obuku iz sigurnosti i uspješno položi provjeru navedenu u OPS 1.1025.

(e) Gdje je nadležno tijelo odobrilo operatora ili odobrenu organizaciju za obuku da izdaje potvrdu o obuci iz sigurnosti članu kabinske posade, na takvoj potvrdi treba jasno navesti napomenu da su odobreni od nadležnog tijela.

OPS 1.1010

Obuka za novi tip aviona i razlike

(vidi dodatak 1 OPS 1.1010 i dodatak 3 OPS 1.1005 /1.1010/1.1015)

(a) Operator mora osigurati da svaki član kabinske posade završi odgovarajuću obuku, kao što je navedeno u Operativnom priručniku, prije preuzimanja dodijeljenih dužnosti, kako slijedi:

(1) obuka za novi tip aviona – mora biti završena prije:

(i) nego što operator imenuje osobu za člana kabinske posade;

(ii) nego je imenuje za člana kabinske posade na novom tipu aviona;

(2) obuka za razlike – mora biti završena prije:

(i) imenovanja za člana kabinske posade na drugoj varijanti aviona od one na kojoj trenutačno leti;

(ii) imenovanja za člana kabinske posade na tipu aviona s različitom sigurnosnom opremom, drugačije smještenom ili promjenom normalnih i postupaka u nuždi na tipu ili varijanti aviona na kojem trenutačno leti.

(b) Operator mora odrediti opseg obuke za novi tip aviona ili razlike uzimajući u obzir prijašnju osposobljenost člana kabinske posade koja je zabilježena u dokumentima o obuci toga člana, kao što je navedeno u OPS 1.1035.

(c) Ne dovodeći u pitanje OPS 1.995 (c), odnosni dijelovi od oba, početne obuke (OPS 1.1005) i obuke za novi tip aviona i razlike (OPS 1.1010), mogu se kombinirati.

(d) Operator mora osigurati:

(1) da obuka za novi tip aviona bude izvedena konstruktivno i stvarno, u skladu dodatku OPS 1.1010;

(2) da obuka za razlike bude izvedena konstruktivno;

(3) da obuka za novi tip aviona, i ako je potrebno obuka za razlike, obuhvaća uporabu cjelokupne sigurnosne opreme i svih normalnih i izvanrednih postupaka primjenjivih na tip ili varijantu aviona, na reprezentativnom uređaju za obuku ili na pravom avionu.

(e) Operator mora jamčiti da će svaki član kabinske posade završiti CRM obuku (Operator's CRM) i CRM obuku vezanu za tip aviona (Airplane Type Specific CRM), u skladu s zahtjevima dodatka 1 OPS 1.1010 (j), prije nego što članu kabinske posade prvi put dodjeli dužnosti. Kabinsko osoblje koji već obavlja dužnosti kabinske posade zračnog prevoznika, a koje prije toga nije završilo CRM obuku, mora završiti ovu obuku prije sljedeće planirane periodične obuke i provjere u skladu s dodatkom 1 OPS 1.1010 (j), uključujući i CRM obuku vezanu za tip aviona, ukoliko se zahtjeva.

OPS 1.1012

Letovi za upoznavanje

Operator mora osigurati da po završetku obuke za novi tip aviona svaki član kabinske posade ostvari letove upoznavanja s avionom prije nego počne letjeti kao jedan od minimalnog broja članova kabinske posade određenog u OPS 1.990.

OPS 1.1015

Periodična obuka

(vidi Dodatak 1 OPS 1.1015 i Dodatak 3 OPS 1.1005/1.1010/1.1015)

(a) Operator mora osigurati da svaki član kabinske posade obavi periodičnu obuku, koja obuhvaća aktivnosti dodijeljene svakome članu kabinske posade u normalnim i izvanrednim postupcima i vještinama koje su značajne za tip ili varijantu aviona na kojima lete, u skladu dodatku 1 OPS 1.1015.

(b) Operator mora osigurati da program periodične obuke i provjeravanja, odobren od nadležnog tijela, obuhvaća teorijski i praktični dio obuke, zajedno s pojedinačnom praksom, kao što je navedeno u dodatku 1 OPS 1.1015.

(c) Vrijeme valjanosti periodične obuke zajedno s provjeravanjem prema OPS 1.1025 bit će 12 kalendarskih mjeseci od mjeseca izdavanja. Ako se izdaje u posljednja tri mjeseca valjanosti prethodnog provjeravanja, vrijeme valjanosti će se produžiti od datuma izdavanja do isteka 12 kalendarskih mjeseci po isteku prethodnog provjeravanja.

OPS 1.1020

Obuka obnavljanja

(vidi Dodatak 1 OPS 1.1020)

(a) Operator mora osigurati da svaki član kabinske posade koji nije uopće letio više od šest mjeseci, a još mu nije isteklo vrijeme valjanosti prethodne provjere, kako je propisano u OPS 1.1025(b)(3), obavi obuku obnavljanja, što je određeno u Operativnom priručniku i propisano u dodatku 1 OPS 1.1020.

(b) Ako je član kabinske posade letio, ali ne u posljednjih šest mjeseci, na tipu na kojem treba letjeti, kako je određeno u OPS 1.990(b), operator mora osigurati da prije obavljanja tih dužnosti na tome tipu, mora:

(1) završiti obuku obnavljanja na tom tipu aviona; ili

(2) letjeti dva leta za ponovno upoznavanje, kao što je određeno u AMC OPS 1.1012, stav 3.

OPS 1.1025

Provjere

(a) Operator mora osigurati da svaki član kabinske posade tijekom obuke ili po završetku obuke zahtijevane u OPS 1.1005, 1.1010 i 1.1015 i 1.1020, obavi provjeru koja obuhvaća obuku neophodnu za potvrđivanje njegove stručnosti (u normalnim i izvanrednim situacijama). Provjeru mora obaviti osoblje koje je prihvatilo nadležno tijelo.

(b) Operator mora osigurati da svaki član kabinske posade obavi provjeru po sljedećim kriterijima:

(1) početna obuka – tačke navedene u dodatku 1 u OPS 1.1005;

(2) obuka za novi tip aviona i razlike – tačke navedene u dodatku 1 u OPS 1.1010;

(3) periodična obuka – tačke navedene u dodatku 1 u OPS 1.1015.

(4) obuka za obnovu. – tačke navedene u dodatku 1 u OPS 1.1020.

OPS 1.1030

Letenje na više od jednog tipa ili varijante aviona

(a) Operator mora osigurati da svaki član kabinske posade ne leti na više od tri tipa aviona, iznimno, da uz odobrenje nadležnog tijela član kabinske posade može letjeti na četiri tipa aviona pod uvjetom da su sigurnosna oprema i postupci u izvanrednim slučajevima slični u najmanje dva tipa:

(1) netipične posebne normalne i procedure u slučaju opasnosti su iste; i

(2) Sigurnosna oprema i posebne za tip normalne i procedure u opasnosti su slične.

(b) Za potrebe podstava (a), varijante jednog aviona smatraju se različitim ako nisu slične svaki od sljedećih područja:

(1) u operacijama napuštanja aviona u slučaju nužde,

(2) u smještaju i tipu prijenosne sigurnosne opreme,

(3) za tip u posebnim postupcima u slučaju nužde.

OPS 1.1035

Dokumentacija o obuci

(a) Operator je dužan:

(1) voditi dokumentaciju o svim obukama i provjerama zahtijevanim u OPS 1.1005, 1.1010, 1.1015, 1.1020 i 1.1025;

(2) Čuvati kopije uvjerenja obuke o sigurnosti;

(3) čuvati aktualnu dokumentaciju obuke i liječničkih pregleda ili nalaza, prikazujući u slučaju dokumentacije obuke, datume i sadržaj obuke za novi tip, razlike i primljene periodične obuke;

(4) učiniti dostupnim dokumente o svim osnovnim i obukama za novi tip i razlike te o provjeravanju, kada to zahtjeva član kabinske posade na kojega se dokumenti odnose.

Dodatak 1. OPS 1.1005

Osnovna obuka

Stavke koje moraju biti pokrivena kao minimum tečaja početne obuke za sigurnost u skladu sa OPS 1.1005 su:

(a) Obuka u svezi s dimom i požarom – operator mora osigurati da obuka u svezi s dimom i požarom obuhvaća:

(1) naglašavanje odgovornosti kabinske posade da djeluje brzo u nuždi, pri pojavi dima i požara, i poglavito naglašavanje važnosti otkrivanja pravog uzroka požara;

(2) značenje prisilnog obavješćivanja letачke posade kao i poduzimanje određenih mjera neophodnih za koordinaciju i pomoć, kada je dim ili požar otkriven;

(3) neophodnost učestalog provjeravanja potencijalnih rizičnih lokacija za pojavu požara, uključujući toalet i dimne detektore;

(4) klasifikaciju požara, odgovarajućih tipova sredstava za gašenje i odgovarajućih postupaka za određene požarne situacije, tehniku primjene sredstava za gašenje, posljedice neispravne uporabe i uporabe u ograničenom prostoru;

(5) opće postupke zemaljskih službi u prisilnim slučajevima koji se izvode na aerodromima.

(b) Obuka za preživljavanje u vodi

Operator mora osigurati da obuka za preživljavanje u vodi uključuje djelovanje i uporabu osobne plivačke opreme u vodi za svakog člana kabinske posade. Prije prvog leta avionom, opremljenim splavima za spašavanje ili sličnom opremom, obuka za uporabu te opreme mora biti provedena kao i samo djelovanje u vodi.

(c) Obuka za preživljavanje

Operator mora osigurati da obuka za preživljavanje bude primjerena područjima djelovanja (npr. polarno područje, pustinja, džungla ili more).

(d) Medicinska razmatranja i prva pomoć – operator mora osigurati da obuka medicinske i prve pomoći obuhvaća:

(1) upute za medicinske aspekte i prvu pomoć, pribor za prvu pomoć, pribor za hitnu liječničku pomoć, njihov sadržaj i opremu za hitnu liječničku pomoć

(2) prvu pomoć povezanu s obukom preživljavanja i odgovarajućoj higijeni;

(3) psihološke učinke letenja s osobitim naglaskom na hipoksiju

(e) Postepene s putnicima – operator mora osigurati da obuka za ophođenje s putnicima uključuje sljedeće:

(1) upute za prepoznavanje i postepene s putnicima koji su zatrovani alkoholom ili pod utjecajem droga ili su agresivni;

(2) metode motiviranja putnika i kontroliranja ljudi neophodnih za izvođenje evakuacije iz aviona;

(3) propise koji se odnose na sigurni smještaj kabinske prtljage (uključujući i dijelove za servisiranje kabine) i na rizik da ona postane opasnost za putnike u kabini ili da smeta ili oštećuje sigurnosnu opremu ili izlaze aviona;

(4) značenje pravilnog rasporeda sjedala u skladu masi i ravnoteži aviona. Osobita pozornost mora se posvetiti smještaju tjelesno invalidnih putnika i potrebi smještaja sposobnih putnika pri izlazima koji nisu nadgledani;

(5) dužnosti koje treba obaviti u slučaju turbulencije, uključujući osiguravanje kabine;

(6) mjere koje treba poduzeti kada se žive životinje prevoze u kabini;

(7) obuku za opasnu robu kao što je propisano u odjeljku R;

(8) sigurnosne postupke, uključujući odredbe odjeljka S.

(f) Komunikacija

Operator mora osigurati da se tijekom obuke istakne značenje učinkovite komunikacije između kabinske i letačke posade uključujući tehnike, obični jezik i terminologiju.

(g) Disciplina i odgovornost – operator mora osigurati da svaki član kabinske posade obavi obuku:

(1) o značenju obavljanja dužnosti kabinske posade u skladu Operativnom priručniku;

(2) o stalnoj sposobnosti i osposobljenosti za djelovanje kao člana kabinske posade s posebnim naglaskom na let i ograničenje radnog vremena te ostale zahtjeve;

(3) o poznavanju propisa letenja koji se odnose na kabinsku posadu i ulogu ovlaštenih tijela;

(4) o općem poznavanju značajne zrakoplovne terminologije, teorije leta, raspodjele putnika, meteorologije i područja letenja;

(5) o pretpoletnom briefingu kabinske posade i davanju neophodnih informacija o sigurnosti s osvrtom na njihove posebne dužnosti;

(6) o važnosti osiguravanja značajnih aktualnih dokumenata i priručnika s dodacima koje daje operator;

(7) važnosti određivanja kad članovi kabinske posade imaju ovlaštenje i odgovornost da iniciraju evakuaciju i druge prisilne postupke;

(8) važnosti sigurnosnih dužnosti i odgovornosti kao i potreba da se djeluje brzo i učinkovito u prinudnim slučajevima;

(9) svjesnost posljedica kontaminacije površine i potrebe da se obavijesti letačka posada o istoj.

(h) Rukovođenje posadom

(1) Početna CRM obuka:

(i) Operator mora jamčiti da je član kabinske posade završio uvodnu CRM obuku, prije nego što mu prvi put dodjeli dužnosti člana kabinske posade. Kabinsko osoblje koji već obavlja dužnosti kabinske posade u komercijalnom zračnom prevozu, a koje prije toga nije završilo početnu obuku, mora završiti početnu CRM obuku prije sljedeće planirane periodične obuke i/ili provjere.

(ii) Elementi obuke iz Dodatka 2 OPS 1.1005/1.1010/1/1.1015 tablica 1, stupac (a) moraju biti pokriveni do zahtijevanog nivoa definiranog u stupcu (b), uvodna CRM obuka.

(iii) Najmanje jedan CRM instruktor kabinske posade mora voditi početnu CRM obuku.

Dodatak 1 OPS 1.1010

Obuka za novi tip i razlike

(a) Opće:

Operator mora osigurati:

(1) da obuku za novi tip i razlike vodi primjereno kvalificirana osoba;

(2) da se obuka za novi tip i razlike provedu tako, da se uzimanjem s njihovih mjesta i uporabom cjelokupne sigurnosne opreme i opreme za preživljavanje, na određenom mjestu u avionu obave postupci za normalne i izvanredne slučajeve za varijantu i konfiguraciju aviona kojim se upravlja.

(b) Obuka u svezi s dimom i požarom – operator mora osigurati;

(1) da svaki član kabinske posade obavi realističnu i praktičnu obuku za uporabu cijele požarne opreme uključujući zaštitno odijelo čiji se primjerak nalazi u avionu. Obuka mora obuhvatiti:

(i) osposobljavanje svakog člana kabinske posade za gašenje požara karakterističnog u avionu, s tim da se u slučaju halonskih aparata za gašenje neko drugo sredstvo za gašenje može upotrijebiti;

(ii) djelovanje i uporabu zaštitne opreme za disanje svakog člana kabinske posade u zatvorenom prostoru sa simuliranim dimljenjem;

(c) Upravljanje vratima i izlazima – operator mora osigurati:

(1) da svaki član kabinske posade rukuje i doista otvara sve normalne i prinudne izlaze za evakuaciju putnika na avionu ili uređaju za obuku; i

(2) da bude prikazana uporaba svih drugih izlaza kao i prozora putničke kabine.

(d) Obuka za evakuaciju toboganom – operator mora osigurati:

(1) da se svaki član kabinske posade spusti niz evakuacijski tobogan s visine koja odgovara visini glavnog poda aviona;

(2) da tobogan bude pričvršćen na avion ili uređaj za obuku.

(3) dodatno spuštanje kada se član kabinske posade osposobljava za tip aviona čija se visina izlaza sa glavnog poda značajno razlikuje od tipa aviona na kojem prije operirao.

(e) Postupci pri evakuaciji i drugim slučajevima nužde – operator mora osigurati:

(1) da obuka za evakuaciju u slučaju nužde obuhvaća prepoznavanje planiranih ili neplaniranih evakuacija na tlu ili u vodi. Obuka mora uključiti prepoznavanje kada su izlazi neuporabljivi ili kada je oprema za evakuaciju neuporabljiva;

(2) da svaki član kabinske posade bude osposobljen suočiti se:

(i) s požarom tijekom leta, poglavito naglašavajući otkrivanje pravog uzroka požara;

(ii) sa snažnom zračnom turbulencijom;

(iii) s iznenadnom dekompresijom, uključujući uporabu nosive opreme za kisik, svakog člana kabinske posade;

(iv) s drugim slučajevima nužde tijekom leta.

(f) Kontrola mnoštva ljudi (Crowd control)

Operator mora osigurati da obuka sadržava praktične aspekte nadzora mnoštva u različitim izvanrednim slučajevima, primjenjivim na tip aviona.

(g) Onesposobljenost pilota.

Operator mora osigurati da je svaki član kabinske posade, izuzev kad je minimalni broj članova letačke posade veći od dva, osposobljen pružiti pomoć ako bi pilot bio onesposobljen obavljati svoje dužnosti i treba koristiti mehanizam sjedala i pojaseva. Obuka mora uključiti praktičnu demonstraciju uporabe pilotske opreme s kisikom i uporabe pilotskih lista provjere, gdje se to traži u standardnom operativnom postupku zračnog prevoznika.

(h) Sigurnosna oprema

Operator mora osigurati da svaki član kabinske posade obavi realističnu obuku u svezi s mjestom gdje se nalazi sigurnosna oprema, te s njenom uporabom uključujući:

(1) tobogan, a kada nije ugrađen automatski, uporabu svih pripadajućih traka za aktiviranje;

(2) splavi za spašavanje i tobogane, uključujući i opremu koja je pridodana splavi i/ili se nalazi unutar splavi;

(3) pojaseve za spašavanje, dječje pojaseve za spašavanje i plivajuće jastuke;

(4) sustav za kisik;

(5) kisik iz prve pomoći;

(6) sredstva za gašenje požara;

(7) požarnu sjekiru ili željeznu polugu;

(8) svjetla za slučajeve nužde uključujući baklje;

(9) opremu za komunikaciju uključujući megafon;

(10) paketi za preživljavanje uključujući njihov sadržaj;

(11) pirotehnička sredstva (prava ili sredstava za obuku);

(12) pribor za prvu pomoć, njihov sadržaj i medicinsku opremu za izvanredne slučajeve;

(13) drugu sigurnosnu opremu iz kabine ili sustave u kabini.

(i) upute putnicima / Sigurnosne demonstracije – operator mora osigurati da se provede obuka u svrhu pripreme putnika u normalnim i izvanrednim slučajevima u skladu OPS 1.285.

(j) Kada početni medicinski aspekti i obuka prve pomoći nije uključivala izbjegavanje zaraznih bolesti, posebno u tropskoj i subtropskoj klimi, takva obuka treba biti provedena ako je mreža ruta produžena ili promijenjena pa obuhvaća takva područja.

k) Rukovođenje posadom (Crew Resource Management). Operator mora jamčiti da će:

(1) svaki član kabinske posade završiti CRM obuku koja pokriva elemente obuke iz Dodatka 2 OPS 1.1005/1.1010/1.1015 tablica 1, stupac (a) do zahtijevanog nivoa definiranog u stupcu (c), prije daljnje CRM obuke vezane za tip aviona (Aeroplane Type Specific CRM)i/ili, periodične CRM obuke.

(2) u slučaju kada član letačke posade radi obuku za novi tip aviona, elementi obuke iz Dodatka 2 OPS 1.1005/1.1010/1.1015 tablica 1, stupac (a) biti uključeni do zahtijevanog nivoa definiranog u stupcu (d), CRM obuka vezana za tip aviona.

(3) CRM obuku i CRM obuku vezanu za tip aviona voditi najmanje jedan CRM instruktor kabinske posade.

Dodatak 1 OPS 1.1015

Periodična obuka

(a) Operator mora osigurati da periodičnu obuku izvode primjereno kvalificirane osobe.

(b) Operator mora osigurati da svakih 12 kalendarskih mjeseci program praktične obuke uključuje:

(1) prisilne postupke uključujući onesposobljenost pilota;

(2) evakuacijske postupke, uključujući tehnike nadzora mnoštva ljudi;

(3) praktične vježbe svakoga člana kabinske posade za otvaranje normalnih i izlaza za slučaj nužde za putničku evakuaciju;

(4) smještaj i rukovanje opremom u slučajevima nužde, uključujući sustave za kisik, kao i djelovanje svakoga člana kabinske posade s pojansom za spašavanje, s nosivim kisikom i zaštitnom opremom za disanje (protective breathing equipment – PBE);

- (5) Medicinske aspekte i prvu pomoć, pribor za prvu pomoć, pribor za hitnu liječničku pomoć, njihov sadržaj i opremu za hitnu liječničku pomoć;
- (6) smještaj predmeta u kabini;
- (7) sigurnosne postupke;
- (8) pregled nezgoda i nesreća;
- (9) svjesnost posljedica kontaminacije površine i potrebe da se obavijesti letačka posada o istoj;
- (10) rukovođenje posadom (Crew Resource Management). Operator mora jamčiti da CRM obuka udovoljava sljedećem:
 - (i) Elementi obuke iz Dodatka 2 OPS 1.1005/1.1010/1/1.1015 tablica 1, stupac (a) moraju se obraditi u ciklusu od 3 godine do zahtijevanog nivoa definiranog u stupcu (e), godišnja periodična CRM obuka (Annual Recurrent CRM Training).
 - (ii) Definiranje i implementiranje ovog programa obuke (syllabus) mora biti vođeno od strane CRM instruktor kabinske posade.
 - (iii) U slučaju kada se CRM obuka obavlja u okviru samostalnog modula, najmanje jedan CRM instruktor kabinske posade mora biti uključen u obuku.]
- (c) Operator mora osigurati da svake tri godine periodična obuka također uključuje:
 - (1) uporabu i stvarno otvaranje svih normalnih i izlaza u slučaju nužde za putničku evakuaciju na avionu ili uređaju za obuku;
 - (2) prikaz djelovanja svih drugih izlaza uključujući prozore letačke kabine;
 - (3) da svaki član kabinske posade obavi realističnu i praktičnu obuku za uporabu cjelokupne protupožarne opreme, uključujući zaštitno odijelo, čiji se primjerak nalazi u avionu. Obuka mora obuhvatiti:
 - (i) da svaki član kabinske posade obavi gašenje požara tipičnog za požar u avionu, a u slučaju halonskih sredstava za gašenje mogu se upotrijebiti druga sredstva za gašenje požara;
 - (ii) djelovanje i uporabu zaštitne opreme za disanje za svakog člana kabinske posade u zatvorenom i zadimljenom prostoru;
 - (4) uporabu pirotehničkih sredstava (pravih ili sredstava za obuku);
 - (5) demonstraciju uporabe splavi za spašavanje, ili splav-tobogana, učvršćenih na avione.
 - (6) U slučaju kada minimalnu letačku posadu čine dva člana ili manje, operator mora osigurati da svaki član kabinske posade bude osposobljen za postupke za slučaj onesposobljenosti letačke posade i mora znati rukovati mehanizmom sustava vezivanja i pilotskog sjedala. Obuka korištenja sustava za opskrbu kisikom članova letačke posade i upotrebe check-lista članova letačke posade, kada se zahtjeva prema SOP-u zračnog prevoznika, mora se obaviti kroz praktičnu demonstraciju.
- (d) Operator mora osigurati da svi odgovarajući zahtjevi OPS budu uključeni u obuku članova kabinske posade.

Dodatak 1 OPS 1.1020

Obuka obnavljanja

Operator mora osigurati da obuku obnavljanja izvode prikladno kvalificirane osobe, za svakog člana kabinske posade, i da ona uključuje najmanje:

- (1) prisilne postupke, uključujući onesposobljenost pilota;
- (2) evakuacijske postupke, uključujući tehnike nadzora mnoštva ljudi;
- (3) upravljanje i stvarno otvaranje svih normalnih i prisilnih izlaza za putničku evakuaciju u avionu ili na uređaju za obuku;
- (4) demonstraciju djelovanja svih drugih izlaza uključujući prozore putničke kabine;
- (5) smještaj i rukovanje opremom u izvanrednim slučajevima uključujući sustave za kisik, kao i djelovanje svakoga člana kabinske posade u pojasu za spašavanje, s prenosivim kisikom i zaštitnom opremom za disanje;

Dodatak 2 OPS 1.1005/1010/1.1015

Obuka

1. Program (syllabi) CRM obuke, zajedno s CRM metodologijom i terminologijom, mora biti uključen u Operativni priručnik.

2. Tablica 1 definira elemente CRM-a koji moraju biti uključeni u svaki tip obuke.

Tablica 1.: CRM OBUKA

CRM obuka:Elementi obuke (a)	Početna CRM obuka (b)	CRM obuka (c)	CRM obuka vezana za tip aviona (d)	Godišnja periodična CRM obuka (e)	Obuka voditelja kabinske posade (f)
Opći principi					
Ljudski faktori u zrakoplovstvu Opće instrukcije glede CRM principa i svrha	Detaljno	Ne zahtjeva se	Ne zahtjeva se	Ne zahtjeva se	Pregled
Performanse i ograničenja čovjeka					
Iz perspektive pojedinačnog člana kabinske posade					
Osobine ličnosti, ljudske pogreške stavovi i ponašanje, samoprocjena	Detaljno	Ne zahtjeva se	Ne zahtjeva se	Pregled (svake godine)	3 Ne zahtjeva se
Stres i upravljanje stresom					
Umor i oprez					
Sigurnost					
Svjesnost situacije, prikupljanje i obrada informacija					
Iz perspektive cijele posade aviona					
Otkrivanje i sprečavanje pogrešaka	Ne zahtjeva se	Detaljno	Vezano za tip(ove)	Pregled (svake godine)	3 Dodatna obuka (vezano za dužnosti voditelja kabinske posade)
Zajednička svjesnost situacije, prikupljanje i obrada informacija					
Upravljanje radnim opterećenjem					
Efektivna komunikacija i koordinacija između svih članova posade, uključujući letačku posadu, kao i neiskusne članove kabinske posade, kulturne razlike	Ne zahtjeva se	Detaljno	Vezano za tip(ove)	Pregled (svake godine)	3 Dodatna obuka (vezano za dužnosti voditelja kabinske posade)
Vođenje, suradnja, sinergija, donošenje i provođenje odluka					
Pojedinačne i grupne odgovornosti, donošenje i provođenje odluka					
Identificiranje i upravljanje ljudskih faktora putnika: kontrola grupe, stres putnika, rješavanje konflikata, medicinski faktori					
Posebности vezane za tipove aviona (uski/široki trup, jedna/više paluba), sastav letačke i kabinske posade, broj putnika		Ne zahtjeva se	Detaljno		
Elementi obuke					
Elementi obuke (a)	Početna CRM obuka (b)	CRM obuka (c)	CRM obuka vezana za tip aviona (d)	Godišnja periodična CRM obuka (e)	Obuka voditelja kabinske posade (f)
Iz perspektive zračnog prevoznika i organizacije					
Kompanijska kultura glede	Ne	Detaljno	Vezano za	Pregled	Dodatna obuka

sigurnosti, SOPs, organizacijski faktori, faktori vezani za tip operacija	zahtjeva se		tip(ove)	(svake godine)	3	(vezano za dužnosti voditelja kabinske posade)
Efektivna komunikacija i koordinacija s drugim operativnim osobljem i uslugama na zemlji						
Sudjelovanje u izvješćivanju o nezgodama i nesrećama vezanim za sigurnost kabine						
Analiza slučajeva (vidi napomenu)		Zahtjeva se		Zahtjeva se		

Napomena: U stupcu (d), ukoliko relevantni slučajevi vezani za tip aviona nisu dostupni za analizu, u obzir će se uzeti analize slučajeva relevantne za opseg i vrstu operacija.

Dodatak 3 OPS 1.1005/1.1010/1.1015

Medicinski aspekt i obuka prve pomoći

(a) Medicinski aspekt i obuka prve pomoći trebaju uključiti sljedeće teme:

(1) Psihologiju leta uključujući potrebu za kisikom i hipoksiju;

(2) Medicinska hitna pomoć u zrakoplovstvu uključujući:

i. Astmu

ii. Gušenje

iii. Srčani udar

iv. Stres i alergijske reakcije

v. Šok

vi. Moždani udar

vii. Epilepsiju

viii. Dijabetes

ix. Zračnu bolest

x. Hiperventilaciju

xi Gastro-intestinalna smetnja; i

xii. Hitan porod;

(3) Praktična kardio-pulmonalna reanimacija svakog člana kabinske posade uzimajući u obzir avionsko okruženje i koristeći posebnu konstruiranu lutku;

(4) Osnovna obuka prve pomoći i preživljavanja uključujući brigu o:

i. Nesvjestici

ii. Opeklinama

iii. Ranama; i

iv. Frakturama i ozljedama mekog tkiva;

(5) Zdravlje i higijena na putu uključujući:

i. Rizik kontakta sa zaraznim bolestima posebno kada se operira u tropskom i subtropskom području. Prijava zaraznih bolesti, zaštita od zaraze i izbjegavanje oboljenja uzrokovanih vodom ili hranom. Obuka treba uključivati načine kako da se umanje takvi rizici;

ii. Higijenu na avionu;

iii. Smrt u avionu;

iv. Rukovanje kliničkim otpadom;

v. Dezinfekciju zrakoplova; i

vi. Usmjeravanje pozornosti, psihološke posljedice umora, psihologiju sna, cirkadijani ritam i promjene vremenske zone;

(6) Upotreba prikladne opreme na avionu uključujući pribor za prvu pomoć, pribor za hitnu liječničku pomoć, kisik za prvu pomoć i opremu za hitnu liječničku pomoć.

Pododjeljak P

PRIRUČNICI, DNEVNICI I DOKUMENTACIJA

JAR-OPS 1.1040

Osnovna pravila za Operativni priručnik

(a) Operator mora osigurati da Operativni priručnik sadrži sve naputke i podatke koji su potrebni operativnom osoblju za obavljanje njihovih dužnosti.

(b) Operator mora jamčiti da sadržaj Operativnog priručnika, zajedno sa svim izmjenama ili dopunama, nije u suprotnosti s uslovima koje sadrži Certifikat o sposobnosti (AOC) ili propis koji je na snazi, te da je prihvatljiv, a ukoliko je potrebno, i odobren od nadležnog tijela.

(c) Ukoliko drugačije nije odobrilo nadležno tijelo, ili ukoliko nije drugačije propisano nacionalnim zakonom, operator mora pripremiti Operativni priručnik na engleskom jeziku. Osim toga operator može prevesti i koristiti priručnik ili njegove dijelove na drugom jeziku.

(d) Ukoliko operator mora pripremiti novi Operativni priručnik ili glavne dijelove/ poglavlja priručnika, mora ga uskladiti s uslovima stava (c).

- (e) Operator može izdati Operativni priručnik u više svezaka.
- (f) Operator mora jamčiti da će operativno osoblje imati jednostavan pristup do primjerka onih dijelova Operativnog priručnika koji se odnose na njihove dužnosti. Osim toga, operator mora opskrbiti svakog člana posade primjerkom ili dijelova Operativnog priručnika, Dio A i B namijenjenih njemu, koje treba proučiti.
- (g) Operator mora osigurati da izmjene, dopune ili prepravljene Operativni priručnik sadrže aktualne naputke i podatke. Operator mora jamčiti da je sve operativno osoblje obaviješteno o promjenama koje se odnose na njihove dužnosti.
- (h) Svaki imatelj Operativnog priručnika ili njegovih odgovarajućih dijelova mora odmah unositi izmjene i dopune, koje primi od zračnog prevoznika.
- (i) Operator mora dostaviti nadležnom tijelu namjeravane izmjene, dopune ili popravke prije datuma njihovog stepena na snagu. Ako dio Operativnog priručnika mora biti odobren u skladu s OPS-om, potrebno je pribaviti suglasnost prije nego dopuna stupa na snagu. Kad se hitne dopune ili izmjene zahtijevaju u interesu sigurnosti, one mogu biti objavljene i primijenjene trenutačno, s tim da je podnijet zahtjev za njihovo odobrenje.
- (j) Operator mora u Operativni priručnik uključiti sve dopune i izmjene koje traži nadležno tijelo.
- (k) Operator mora jamčiti da su podaci koji su preuzeti iz odobrenih dokumenata, i sve izmjene i dopune tih odobrenih dokumenata, pravilno interpretirani u Operativnom priručniku te da Operativni priručnik ne sadrži podatke koji bi bili u suprotnosti s odobrenim dokumentima. Taj uvjet ne ograničuje zračnog prevoznika da koristi zahtjevnije podatke i postupke.
- (l) Operator mora osigurati da sadržaj Operativnog priručnika bude pripravljen u obliku koji je jednostavan za uporabu. Dizajn Operativnog priručnika mora uzeti u obzir načela ljudskih faktora (Human Factors principles).
- (m) Nadležno tijelo može odobriti zračnom prevozniku da Operativni priručnik ili njegove dijelove izda u drugačijoj formi nego što je ispis na papiru. U tom slučaju treba biti osigurana primjerena razina dostupnost, uporabljivosti i pouzdanosti.
- (n) Uporaba skraćene verzije Operativnog priručnika ne oslobađa zračnog prevoznika od zahtjeva OPS 1.130.

OPS 1.1045

Operativni priručnik – struktura i sadržaj (vidi Dodatak 1 na OPS 1.1045)

a) Operator mora jamčiti da Operativni priručnik ima sljedeću osnovnu strukturu.

– Dio A Općenito / Osnove

Ovaj dio mora sadržavati sve operativne smjernice, naputke i postupke koji nisu vezani uz tip aviona (non type-related), a koji su potrebni za sigurno izvođenje operacija.

– Dio B Operiranje avionom (Aeroplane Operating Matters)

Ovaj dio mora sadržavati sve operativne smjernice, naputke i postupke, vezane uz tip aviona i koji su potrebni za sigurno izvođenje operacija. Moraju se uzeti u obzir različiti tipovi ili varijante pojedinih aviona koje koristi operator.

– Dio C Napuci i podaci o ruti i aerodromima

Ovaj dio mora sadržavati sve naputke i podatke potrebne za područje operacije.

– Dio D Obuka

Ovaj dio mora sadržavati sve naputke za osposobljavanje osoblja koji se traže radi sigurnog izvođenja operacija.

(b) Operator mora jamčiti da je sadržaj Operativnog priručnika u skladu s Dodatkom 1 OPS 1.1045 i primjeren za područja i vrste operacija.

(c) Operator mora osigurati da detaljna struktura Operativnog priručnika budu prihvatljiva nadležnom tijelu.

OPS 1.1050

Priručnik za letenje avionom (Aeroplane Flight Manual)

Operator mora imati važeći odobren Priručnik za letenje avionom ili odgovarajući dokument za svaki avion kojim operira.

OPS 1.1055

Putna knjiga aviona (Journey log)

(a) Operator mora čuvati sljedeće podatke za svaki let u obliku putne knjige aviona:

(1) registraciju aviona;

(2) datum;

(3) ime(na) člana(ova) posade;

(4) dužnosti dodijeljene članu(ovima) posade;

(5) mjesto odlaska;

(6) mjesto dolaska;

(7) vrijeme odlaska (off-block time);

(8) vrijeme dolaska (on-block time);

(9) vrijeme letenja;

(10) prirodu leta;

(11) nezgode, zapažanja (ako ih ima);

(12) potpis zapovjednika vazduhoplova (ili odgovarajuće osobe).

(b) Nadležno tijelo može odobriti zračnom prevozniku da ne mora voditi putne knjige aviona ili njene sastavne dijelove ukoliko su potrebni podaci dostupni u drugoj dokumentaciji.

(c) Operator mora osigurati da svi unijeti podaci budu točni i trajno zabilježeni.

OPS 1.1060

Operativni plan leta

(a) Operator mora osigurati da Operativni plan leta koji se koristi i upisi podataka tijekom leta sadrže sljedeće stavke:

- (1) registraciju aviona;
 - (2) tip i varijantu aviona;
 - (3) datum leta;
 - (4) oznaku leta;
 - (5) imena članova letačke posade;
 - (6) dužnosti dodijeljene članovima letačke posade;
 - (7) mjesto odlaska;
 - (8) vrijeme odlaska (stvarno vrijeme odlaska/off-block time, vrijeme polijetanja);
 - (9) mjesto dolaska (planirano i stvarno);
 - (10) vrijeme dolaska (stvarno slijetanje i vrijeme dolaska/on-block time);
 - (11) vrstu leta (ETOPS, VFR, prelet/ferry flight, itd.);
 - (12) rutu i dijelove rute s prolaznim/putnim tačkama (checkpoints/waypoints), udaljenostima, vremenom i putom;
 - (13) planiranu brzinu krstarenja i vremena letenja između navigacijskih/putnih točaka, te predviđeno i stvarno vrijeme preleta;
 - (14) sigurne visine i najmanje razine leta;
 - (15) planirane visine i razine leta;
 - (16) proračun goriva (zapis provjere goriva tijekom leta);
 - (17) gorivo u avionu prilikom pokretanja motora;
 - (18) alternacije odredišta i, prema potrebi, alternacije za polijetanje i na ruti, uključujući podatke tražene u podstavcima (12), (13), (14) i (15) gore;
 - (19) odobrenje plana leta od službe zračnog prometa (ATS Flight Plan) te naknadna odobrenja;
 - (20) proračune preplaniranja u letu;
 - (21) potrebne meteorološke podatke.
- (b) Stavci koji su već dostupni u drugoj dokumentaciji ili iz nekoga drugoga prihvatljivog izvora, ili nisu važni za vrstu operacije, mogu se ispustiti iz Operativnog plana leta.
- (c) Operator mora osigurati da Operativni plan leta i njegova primjena budu opisani u Operativnom priručniku.
- (d) Operator mora osigurati da svi upisi u Operativni plan leta budu točni i trajno zabilježeni.

OPS 1.1065

Period pohrane dokumenata

Operator mora osigurati da svi zapisi i svi važni operativni i tehnički podaci, za svaki pojedini let, budu pohranjeni u periodu propisanim u Dodatku 1 na OPS 1.1065.

OPS 1.1070

Priručnik organizacije za vođenje kontinuirane plovidbenosti zračnog prevoznik (Operator's continuing airworthiness management exposition)

Operator mora imati važeći odobreni Priručnik organizacije za vođenje kontinuirane plovidbenosti kako je propisano u Part M, stav M.A.704 – Priručnik organizacije za vođenje kontinuirane plovidbenosti zračnog prevoznik (Operator's continuing airworthiness management exposition).

OPS 1.1071

Tehnička knjiga aviona (Airplane Technical Log)

Operator mora voditi Tehničku knjigu aviona, kako je propisano u Part M, stav M.A.306 – Sustav tehničke knjige aviona zračnog prevoznika (Operator's Airplane Technical Log system)

Dodatak 1 OPS 1.1045

Sadržaj Operativnog priručnika

Operator mora osigurati da Operativni priručnik sadrži sljedeće:

A. OPĆENITO/OSNOVNO

0 VOĐENJE I KONTROLA OPERATIVNOG PRIRUČNIKA

0.1 Uvod

- (a) Izjava da je priručnik u skladu sa svim važećim propisima, odredbama i uslovima Certifikate o sposobnosti zračnog prevoznika.
- (b) Izjava da priručnik sadrži operativne naputke kojih se osoblje mora pridržavati.
- (c) Popis i kratki opis različitih dijelova, njihov sadržaj, namjena i primjena.
- (d) Pojašnjenje i definicije pojmova i riječi potrebnih za uporabu priručnika.

0.2 Sustav dopuna i izmjena

- (a) Podaci o osobi(ama) koja je odgovorna za izdavanje i unošenje dopuna i izmjena.
- (b) Zapis dopuna i izmjena s datumima unosa i datumima stepena na snagu.
- (c) Izjava da nisu dopuštene rukom pisane izmjene i dopune, osim u okolnostima kad se izmjene i dopune moraju unijeti odmah u interesu sigurnosti.
- (d) Opis načina označivanja stranica i njihov datum stepena na snagu.
- (e) Popis efektivnih/valjanih stranica.
- (f) Označivanje promjena (na stranicama teksta i, koliko je moguće, na kartama i dijagramima).
- (g) Privremene izmjene (temporary revisions).
- (h) Opis sustava distribucije priručnika, te dopuna i izmjena priručnika.

1. ORGANIZACIJA I ODGOVORNOSTI

1.1 Organizacijska struktura. Opis organizacijske strukture, uključujući opći organigram poduzeća i organigram operativnih odjela. Organigram mora prikazati odnose između operativnog odjela i ostalih odjela u poduzeću. Posebno je važno prikazati podređenost i unutarnje veze odnosno linije izvješćivanja između svih sektora, odjela itd. koji se odnose na sigurnost letenja.

1.2 Imenovane odgovorne osobe. Ime svake imenovane odgovorne osobe, zadužene za operacije letenja, sustav održavanja, osposobljavanje posade leta i operacije na zemlji, kako je propisano u OPS 1.175(i). Mora se uvrstiti opis njihovih funkcija i odgovornosti.

1.3 Odgovornosti i dužnosti rukovodnog operativnog osoblja. Opis dužnosti, odgovornosti i ovlasti rukovodnog operativnog osoblja, što se odnose na sigurnost operacija leta i usklađenost s važećim propisima.

1.4 Ovlasti, dužnosti i odgovornosti zapovjednika vazduhoplova. Izjava koja određuje ovlasti, dužnosti i odgovornosti zapovjednika vazduhoplova.

1.5 Dužnosti i odgovornosti članova posade osim zapovjednika.

2 OPERATIVNA KONTROLA I NADZOR

2.1 Nadzor operacija od strane zračnog prevoznika. Opis prevoznikovog sustava nadzora operacija (vidi OPS 1.175 (g)). Sustav mora pokazati kako se nadzire sigurnost letačkih operacija i osposobljenost osoblja. Naročito se moraju opisati postupci koji se odnose na sljedeće stavke:

(a) valjanost dozvola i osposobljenosti;

(b) stručnost operativnog osoblja;

(c) nadzor, analiza i pohranjivanje zapisa, letne dokumentacije, dodatnih informacija i podataka.

2.2 Sustav obznanjivanja dodatnih operacijskih naputaka i obavijesti. Opis svakog sustava obznanjivanja informacija koje mogu biti operativne prirode, ali su dopunske onima u Operativnom priručniku. Mora sadržati primjenjivost tih informacija te odgovornosti za obznanjivanje mora biti uključena.

2.3 Program sprečavanja nesreća i sigurnosti leta. Opis glavnih aspekata programa sigurnosti letenja.

2.4 Operativna kontrola. Opis postupaka i odgovornosti potrebnih za provedbu operativne kontrole s obzirom na sigurnost letenja.

2.5 Ovlasti nadležnog tijela. Opis ovlasti nadležnog tijela i naputak osoblju kako da pomogne nadležnoj vlasti prilikom inspekcija.

3 SUSTAV KVALITETE

Opis usvojenog sustava kvalitete koji sadrži najmanje:

(a) politiku kvalitete (Quality policy);

(b) opis organizacije sustava kvalitete;

(c) raspodjelu dužnosti i obveza.

4 SASTAV POSADE

4.1 Sastav posade. Pojašnjenje metode određivanja sastava posade, uzevši u obzir sljedeće:

(a) tip aviona koji se koristi;

(b) područje i vrstu operacija koje se izvode;

(c) fazu leta;

(d) najmanji potreban broj članova posade i planirano vrijeme letačke dužnosti;

(e) iskustvo (ukupno i na tipu aviona), nedavno iskustvo (recency) i osposobljenost članova posade; i

(f) imenovanje (designation) zapovjednika vazduhoplova i, ako je potrebno radi trajanja leta, postupci zamjene zapovjednika ili ostalih članova letačke posade. (vidi Dodatak 1 -OPS 1.940);

(g) imenovanje voditelja kabinskog osoblja, i, ako je potrebno radi trajanja leta, postupci zamjene voditelja kabinskog i svakoga drugog člana kabinskog osoblja.

4.2 Imenovanje zapovjednika vazduhoplova. Pravila koja se primjenjuju pri imenovanju zapovjednika vazduhoplova.

4.3 Onesposobljenost (incapacitation) letačke posade. Pravila o prijenosu zapovijedanja u slučaju onesposobljenosti letačke posade.

4.4 Operacije na više tipova. Izjava koja određuje koji avioni se smatraju jednim tipom, radi:

(a) izrade planiranja letačke posade (flight crew scheduling);

(b) izrade planiranja kabinskog osoblja (cabin crew scheduling).

5 ZAHTJEVI OSPOSOBLJENOSTI

5.1 Opis potrebnih dozvola, ovlaštenja, osposobljenosti/ovlasti (npr. za rute i zračne luke), iskustva, obuke, provjera i nedavnog iskustva operativnog osoblja u izvršavanju svojih dužnosti. U obzir treba uzeti tip aviona, vrstu operacije i sastav posade.

5.2 Letačka posada

(a) zapovjednik vazduhoplova;

(b) zamjenik zapovjednika vazduhoplova;

(c) kopilot;

(d) pilot pod nadzorom;

(e) operater panel sustava (System panel operator);

(f) letenje na više tipova ili varijanata aviona.

5.3 Kabinska posada

(a) voditelj kabinske oposade (Senior cabin crew member).

(b) član kabinske posade.

(i) zahtjevan član kabinske posade.

(ii) dodatni član kabinske posade i član kabinske posade na letovim upoznavanja;

(c) letenje na više tipova ili varijanata aviona.

5.4 Osoblje za osposobljavanje, provjere i nadzor

- (a) za letačku posadu;
- (b) za kabinsku posadu.

5.5 Ostalo operativno osoblje

6 OSIGURAVANJE ZDRAVLJA POSADE

6.4 Osiguravanje zdravlja posade. Primjereni propisi za osiguravanje zdravlja posade odnose se:

- (a) na alkohol i druga opojna pića;
- (b) na narkotike;
- (c) na lijekove;
- (d) na tablete za spavanje;
- (e) na farmaceutske proizvode;
- (f) na imunizaciju;
- (g) na dubinsko ronjenje;
- (h) na darovanje krvi;
- (i) na uzimanje hrane prije i tijekom leta;
- (j) na spavanje i odmor;
- (k) na kirurške zahvate.

7 OGRANIČENJA VREMENA LETENJA

7.5 Ograničenje vremena letačke dužnosti i vremena na dužnosti te uslovi odmora. Shema definirana od strane zračnog prevoznika u skladu s primjenjivim zahtjevima.

7.2 Prekoračenje ograničenja vremena letačke dužnosti i vremena na dužnosti i/ili skraćivanje vremena odmora. Uslovi prema kojima se vrijeme letačke dužnosti i vrijeme dužnosti može produžiti odnosno u kojima se vrijeme odmora može skratiti, te postupci izvješćivanja o tim promjenama.

8 OPERATIVNI POSTUPCI

8.1 Napuci za pripremu leta. Primjenjuju se prema vrsti operacije:

8.1.1 Minimalne visine leta. Opis načina određivanja i primjene minimalnih visina, uključuju:

- (a) postupak utvrđivanja minimalnih visina/razina leta za VFR letove i
- (b) postupak utvrđivanja minimalnih visina/razina leta za IFR letova.

8.1.2 Kriteriji i odgovornosti za odobrenje korištenja aerodroma uzimajući u obzir primjenjive zahtjeve Pododjeljka D, E, F, G, H, I i J.

8.1.3 Načini utvrđivanja operativnih minimuma zračnih luka. Način utvrđivanja operativnih minimuma aerodroma za IFR letove u skladu s OPS 1 Pododjeljak E. Potrebno je navesti postupke određivanja vidljivosti odnosno vidljivosti uzduž uzletno-sletne staze (RVR), te primjenjivosti stvarne vidljivosti promotrene od strane pilota, izvještene vidljivosti i izvještene vidljivosti uzduž staze.

8.1.4 Operativni minimumi na ruti za VFR letove ili dijelove VFR leta, i, gdje se koriste jednomotorni avioni, naputci za odabir rute s obzirom na raspoloživost površina koje omogućuju sigurno prisilno slijetanje.

8.1.5 Prikaz i primjena operativnih minimuma za aerodrome i rute

8.1.6 Tumačenje meteoroloških podataka. Materijal koji sadrži pojašnjenja o dekodiranju meteoroloških prognoza i izvještaja koji se odnose na područje operacije, uključujući tumačenje izraza o uslovima.

8.1.7 Određivanje količina goriva, ulja i vode-metanola u avionu. Postupci pomoću kojih se količine goriva, ulja i vode-metanola nose, određuju i prate tijekom leta. Taj odjeljak također mora obuhvaćati naputke o mjeranju i raspodjeli tekućina na letjelici. Takvi naputci moraju uzeti u obzir sve okolnosti koje se mogu dogoditi tijekom leta, uključujući mogućnost promjene plana tijekom leta ili kvara jednog ili više pogonskih sustava aviona. Mora se opisati i sustav vođenja i pohrane zapisa o gorivu i ulju.

8.1.8 Masa i centar ravnoteže. Osnovni principi mase i ravnoteže, uključujući:

- (a) definicije;
- (b) načine, postupke i obveze za izradu i prihvat izračuna mase i ravnoteže;
- (c) način (policy) uporabe standardnih i/ili stvarnih masa;
- (d) metoda određivanja primjenjivih masa za putnike, prtljagu i teret;
- (e) primjenjive mase za putnike i prtljagu za različite vrste operacija i različite tipove aviona;
- (f) opće naputke i podatke potrebne za ovjeru različitih vrsta dokumentacije za masu i ravnotežu, koji su u uporabi;
- (g) postupci promjena u posljednjem trenutku (Last Minute Change);
- (h) specifičnu težinu goriva, ulja ili vode-metanola;
- (i) način i postupke raspodjele putnika po sjedalima.

8.1.9 ATS plan leta. Postupci i obveze u izradi i podnošenju plana leta službe zračnog prometa. Čimbenici koje treba uzeti u obzir, uključujući načine podnošenja pojedinačnih (individual) i ponavljajućih (repetitive) planova leta.

8.1.10 Operativni plan leta. Postupci i obveze izrade i prihvaćanja operativnog plana leta. Mora se opisati uporaba operativnog plana uključujući primjerke korištenih obrazaca operativnog plana.

8.1.11 Tehnička knjiga aviona zračnog prevoznika. Moraju se opisati obveze i upotreba prevoznikove Tehničke knjige aviona, uz primjere korištenja.

8.1.12 Popis dokumentacije, obrazaca i dodatnih podataka koji moraju biti na avionu.

8.2. Naputci za operacije na zemlji (Ground Handling Instructions).

8.2.1 Postupci punjenja goriva. Opis postupaka punjenja goriva, uključujući:

- (a) sigurnosne mjere tijekom punjenja gorivom i istakanja goriva uključujući i slučaj kad radi električni agregat (APU) ili slučaj kada radi turbinski motor, a propeler je zakločen (zaustavljen);
- (b) punjenje i istakanje goriva pri ukrcaju, iskrcaju putnika ili dok su putnici u avionu;

(c) mjere za sprečavanje miješanja goriva.

8.2.2. Postupci s avionom, putnicima i teretom, potrebni radi sigurnosti. Opis postupaka koji se koriste pri dodjeli sjedala i ukrcaju i iskrcaju putnika te prilikom ukrcaja tereta u avion i iskrcaja iz aviona. Nadalje, potrebno je navesti postupke koji se provode radi postizanja sigurnosti dok je avion na platformi. Postupci trebaju obuhvatiti:

- (a) djecu, bolesne putnike i osobe smanjene pokretljivosti;
- (b) prevoz neprihvatljivih osoba, deportiranih osoba ili osoba pod pratnjom;
- (c) dopuštenu veličinu i težinu ručne prtljage;
- (d) ukrcaj i osiguranje predmeta u avionu;
- (e) posebne terete i razvrstavanje po prtljažnim prostorima;
- (f) razmještaj zemaljske opreme;
- (g) rukovanje vratima aviona;
- (h) sigurnost na platformi, uključujući zaštitu od požara, područja ispuha i usisa;
- (i) postupke pokretanja motora te postupke odlaska s platforme i dolaska na platformu uključujući operacije guranja (push-back) i vuče (towing);
- (j) opskrbu aviona;
- (k) dokumente i obrasce za opsluživanje;
- (l) višestruku zauzetost sjedala u avionu.

8.2.3 Postupci za odbijanje ukrcaja u avion. Postupci kojima se osobama koje izgledaju opijeno, ili koje svojim ponašanjem i fizičkim znakovima pokazuju da su pod utjecajem droga, odbija ukrcavanje u avion. To se ne odnosi na bolesne osobe pod odgovarajućom skrbi.

8.2.4 Odleđivanje i sprečavanje zaleđivanja na tlu. Opis načina i postupaka odleđivanja i sprečavanja zaleđivanja za avione na zemlji. To mora obuhvatiti vrstu i učinak zaleđivanja i drugih zagađenja (contaminants) na avionima tijekom stajanja, kretanja po tlu ili polijetanja. Osim toga, mora se navesti opis upotrijebljenih vrsta tekućina, uključujući:

- (a) zaštićeni ili komercijalni naziv;
- (b) karakteristike;
- (c) učinke na performanse aviona;
- (d) vrijeme djelovanja (hold-over times);
- (e) sigurnosne mjere tijekom uporabe.

8.3 Letaćki postupci.

8.3.1 Pravila VFR/IFR. Opis pravila prema kojima je moguće obavljati let u uslovima VFR, odnosno koja zahtijevaju da se let obavlja u uslovima IFR, ili da se napravi promjena s jednog na drugi način leta.

8.3.2 Navigacijski postupci. Opis svih navigacijskih postupaka koji vrijede za vrste i područja operacije. Potrebno je uzeti u obzir:

- (a) standardne navigacijske postupke uključujući pravila za izvođenje neovisnih provjera unosa (cross-checks) preko tipkovnice, u slučajevima kad ovi utječu na putanju leta koju avion treba slijediti;
- (b) MNPS i POLAR navigacija i navigacija u drugim određenim područjima;
- (c) RNAV;
- (d) promjene plana tijekom leta;
- (e) postupke u slučaju otkazivanja sustava (system degradation);
- (f) RVSM.

8.3.3 Postupci podešavanje visinomjera uključujući, gdje je primjenjivo, korištenje,
– metričkog visinomjera i konverzijskih tablica, i
– QFE operativnih procedura.

8.3.4 Postupci sa sustavom upozoravanja promjene visine (Altitude alerting system procedures).

8.3.5 Postupci sa sustavom upozorenja o blizini tla. (Ground Proximity Warning System/Terrain Avoidance Warning System). Procedure i naputci koji se zahtijevaju u cilju izbjegavanja kontroliranog leta u teren (controlled flight into terrain), uključujući ograničenja stope poniranja (high rate of descent) u blizini tla (zahtjevi za obuku su definirani u tački D.2.1).

8.3.6 Pravila i postupci za uporabu sustava TCAS/ACAS.

8.3.7 Pravila i postupci za praćenje goriva tijekom leta.

8.3.8 Nepovoljni i potencijalno opasni atmosferski uslovi. Postupci za izvođenje operacija u nepovoljnim i potencijalno opasnim atmosferskim uslovima i izbjegavanje tih uvjeta kakvi su:

- (a) oluje;
- (b) uslovi zaleđivanja;
- (c) turbulencije;
- (d) smicanje vjetra;
- (e) zračne struje
- (f) oblaci vulkanskog pepela;
- (g) jake padaline;
- (h) pješčane oluje;
- (i) zavjetrovski valovi;
- (j) velike temperature inverzije.

8.3.9 Vrtložna brazda (Wake Turbulence). Kriteriji separacije vrtložnog traga, uzevši u obzir vrste aviona, uslove vjetra i smještaj uzletno-sletne staze.

8.3.10 Članovi posade na svojim pozicijama. Zahtjevi da članovi posade budu na dodijeljenim pozicijama ili sjedalima u različitim fazama leta ili kad je potrebno zbog sigurnosti uključujući i procedure za kontrolu odmora u pilotskoj kabini.

8.3.11 Korištenje sigurnosnih pojaseva za posadu i putnike. Zahtjevi da članovi posade i putnici moraju koristiti sigurnosne pojaseve odnosno ramene pojaseve tijekom različitih faza leta ili kad god je to potrebno radi sigurnosti.

8.3.12 Dozvola pristupa u pilotsku kabinu. Uslovi za dozvolu pristupa pilotskoj kabini osobama koje nisu letačka posada. Ovdje treba uvrstiti i pravila za dozvolu pristupa inspektorima nadležnog tijela.

8.3.13 Uporaba praznih sjedala za posadu. Uslovi i postupci uporabe praznih sjedala za posadu.

8.3.14 Onesposobljenost članova posade (Incapacitation of crew members). Postupci koje treba primijeniti u slučaju onesposobljenosti članova posade tijekom leta. Moraju se uključiti primjeri vrsta radne onesposobljenosti i načini njihovog prepoznavanja.

8.3.15 Zahtjevi glede sigurnosti u putničkoj kabini. Postupci koji obuhvaćaju:

(a) pripremu kabine za let, potrebe tijekom leta i pripremu za slijetanje uključujući postupke za osiguranje kabine i kuhinja;

(b) postupke koji osiguravaju da putnici sjede tamo gdje, u slučaju prisilne evakuacije, mogu najbolje pomoći, a ne sprečavati evakuaciju iz aviona;

(c) postupke koje treba provoditi tijekom ukrcaja i iskrcaja putnika;

(d) postupke u slučajevima punjenja/istakanja goriva dok su putnici u avionu, ukrcavaju se ili iskrcaju;

(e) pušenje u avionu.

8.3.16 Postupci obavješćivanja putnika. Sadržaj, načini i vrijeme obavješćivanja putnika u skladu s OPS 1.285.

8.3.17 Postupci za avione kad se zahtijeva prevoz opreme za otkrivanje kozmičkog ili solarnog zračenja. Postupci korištenja opreme za otkrivanje kozmičkog ili sunčevog zračenja i za bilježenje očitavanja, uključujući mjere koje treba poduzeti u slučaju prekoračenja graničnih vrijednosti određenih u Operativnom priručniku. Također se navode postupci koje treba provesti u slučaju odluke o snižavanju ili promjeni rute, a to obuhvaća i ATS postupke.

8.3.18 Politika u svezi korištenja autopilota i automatskog podešavanja snage (Auto throttle.)

8.4 Operacije u uslovima smanjenje vidljivosti (All Weather Operations). Opis operativnih postupaka koji se odnose na let u uslovima smanjene vidljivosti (vidi OPS Pododjeljak D i E).

8.5 ETOPS. Opis ETOPS operativnih postupaka.

8.6 Korištenje Liste minimalne opreme i Liste odstupanja od konfiguracije.

8.7 Nekomercijalni letovi. Postupci i ograničenja za:

(a) letove prilikom osposobljavanja;

(b) probne letove;

(c) letove dostave;

(d) tehnički prelet (ferry flight);

(e) pokazne letove;

(f) letovi pozicioniranja, uključujući izbor osoba koje smiju biti na avionu prilikom takvih letova.

8.8 Potrebe za kisikom

8.8.1 Pojašnjenje uvjeta u kojima treba priskrbiti i koristiti kisik.

8.8.2 Zahtjevi glede kisika određeni za:

(a) letačku posadu;

(b) kabinsko osoblje;

(c) putnike.

9 OPASNA ROBA I ORUŽJE

9.1 Podaci, napuci i opće smjernice o prevozu opasne robe, koji uključuju:

(a) Politiku zračnog prevoznika o prevozu opasne robe;

(b) smjernice o uslovima za prihvata, označivanje, rukovanje, pohranu i razdvajanje opasne robe;

(c) posebni zahtjeve izvješćivanja u slučaju nesreće ili događaja ugrožavanja sigurnosti kada su se opasne robe prevozile u avionu;

(d) postupke djelovanja u kriznim situacijama koji uključuju opasnu robu;

(e) dužnosti sveg osoblja prema OPS 1.1215;

(f) napuci o prevozu službenika zračnog prevoznika.

9.2 Uslovi prema kojima se može prevoziti oružje, bojno streljivo i športsko oružje.

10 ZAŠTITA (Security)

10.1 Napuci i smjernice ne-povjerljive prirode, koji moraju sadržati ovlasti i odgovornosti operativnog osoblja. Moraju se uključiti pravila i postupci postepena i obavješćivanja u slučaju kriminalnog djelovanja na avionu, kao što je nezakonito ometanje, sabotaza, prijetnje bombama, te otmica aviona.

10.2 Opis preventivnih zaštitnih mjera i osposobljavanja.

Napomena: Dijelovi naputaka i smjernica vezanih uz zaštitu mogu biti povjerljivi.

11 POSTEPENE, PRIJAVLJIVANJE I IZVJEŠĆIVANJE O IZVANREDNIM DOGAĐAJIMA

Postupci prijavljivanja i izvješćivanja o izvanrednim događajima. Ovaj dio mora sadržavati:

(a) definicije izvanrednih događaja, te odgovarajuće obveze svih uključenih osoba;

(b) pojašnjenje obrazaca koji se koriste za izvješćivanje za sve izvanredne događaje (ili kopije samih obrazaca), te naputci o tome kako ih popuniti, adrese na koje ih treba poslati i vrijeme u kojem to treba uraditi;

(c) u slučaju nesreće popis odjela u kompaniji, nadležnih tijela i drugih organizacija, koje treba obavijestiti, na koji način i kojim redoslijedom;

- (d) procedure za verbalno izvješćivanje službe kontrole leta o nezgodama vezanim uz ACAS, RA (Resolution Advisory), udare ptica i rizične uslove;
- (e) procedure za podnošenje pismenih izvješća o nezgodama vezanim uz kontrolu zračnog prometa, ACAS, RA (Resolution Advisory), udare ptica, nezgodama i nesrećama s opasnim robama i nezakonito ometanje;
- (f) procedure izvješćivanja radi osiguravanja udovoljavanja odredbama OPS 1.085(b) i 1.420. Procedura moraju sadržavati interne postupke izvješćivanja u svezi sigurnosti. Članovi posade moraju postupati po njima kako bi se osiguralo da će zapovjednik odmah biti izvješten o bilo kojoj nezgodi koja je dovela ili je mogla dovesti do ugrožavanja sigurnosti tijekom leta, te da je zapovjednik upoznat sa svim relevantnim informacijama.

12 PRAVILA LETENJA

Pravila letenja, uključujući:

- (a) vizualna i instrumentalna pravila letenja;
- (b) teritorijalnu primjenu pravila letenja;
- (c) komunikacijske postupke uključujući postupke prilikom prekida komunikacije;
- (d) informacije i napatke koji se odnose na presretanje civilnih aviona;
- (e) okolnosti u kojima je potrebno stalno slušati vezu (radio listening watch);
- (f) signale;
- (g) vremenski sustav koji se koristi u operaciji;
- (h) dozvolu kontrole leta (ATC), pridržavanje plana leta i obavijesti o položaju aviona;
- (i) vizualne znakove upozorenja neovlaštenim avionima koji lete unutar ograničenog, zabranjenog ili opasnog područja ili namjeravaju stupiti u takva područja;
- (j) postupke za pilote kad primijete nesreću ili prime radiovijest o opasnosti;
- (k) vizualne znakove zemlja/zrak, koje koriste preživjeli, s opisom i korištenjem sredstava za signaliziranje;
- (l) znakove za opasnost i krizne situacije.

13 ZAKUP (Leasing)

Opis operativnog dogovora za zakup, vezane procedure i odgovornosti rukovodnog osoblja.

B UPRAVLJANJE AVIONOM – OVISNO O TIPU

Uzevši u obzir razliku između tipova, varijanta tipova, prema sljedećim smjernicama:

0 OPĆI PODACI I MJERNE JEDINICE

0.1 Opći podaci (npr. dimenzije aviona), uključujući opis mjernih jedinica koje se koriste u upravljanju dotičnim tipom aviona i tablice za pretvorbu.

1 OGRANIČENJA

1.1 Opis odobrenih ograničenja i odgovarajućih operativnih ograničenja, uključujući:

- (a) status potvrde tipa (npr. CS-23, CS-25, ICAO Annex 16 (CS-36 i CS-34) itd);
- (b) raspored putničkih sjedala za svaki tip aviona uključujući slikovni prikaz;
- (c) odobrene vrste operacija (npr. VFR/IFR, CAT III/II, RNP Type, letovi u očekivanim uslovima zaleđivanja itd.);
- (d) sastav posade;
- (e) masu i ravnotežu;
- (f) ograničenja brzine;
- (g) ograničenja u letu (flight envelopes);
- (h) ograničenja za vjetar, uključujući operacije na onečišćenim uzletno-sletnim stazama;
- (i) ograničenja performansi za primjenjivu konfiguraciju;
- (j) nagib uzletno-sletne staze;
- (k) ograničenja na mokrim ili onečišćenim uzletno-sletnim stazama;
- (l) onečišćenje konstrukcije letjelice;
- (m) sustavna ograničenja.

2 NORMALNI POSTUPCI

2.1 Normalni postupci i dužnosti posade, odgovarajuće check liste, sustav uporabe lista provjera i postupci potrebni za koordinaciju letačke i kabinske posade. Moraju se uključiti sljedeći normalni postupci i dužnosti:

- (a) prije leta;
- (b) prije polijetanja;
- (c) podešavanje i provjera visinomjera;
- (d) vožnja po aerodromskim manevarskim površinama, polijetanje i uspinjanje;
- (e) izbjegavanje/smanjenje buke;
- (f) krstarenje i snižavanje;
- (g) prilaz, priprema za slijetanje i briefing;
- (h) prilaz u uslovima VFR;
- (i) instrumentalni prilaz;
- (j) vizualni prilaz i kruženje;
- (k) neuspjeli prilaz;
- (l) normalno slijetanje;
- (m) nakon slijetanja;
- (n) vođenje aviona na mokrim i onečišćenim uzletno-sletnim stazama.

3 IZVANREDNI I POSTUPCI U NUŽDI

3.1. Izvanredni (Abnormal) postupci i postupci u kriznim stanjima (Emergency) te dužnosti posade u takvim prilikama, odgovarajuće liste provjera, sustav uporabe lista provjera i iskaz koji obuhvaća nužne postupke koordinacije letačke i kabinske posade. Moraju se uključiti sljedeći izvanredni i postupci u nuždi:

- (a) onesposobljenost posade;

- (b) vježbe za pojavu požara i dima;
- (c) letovi u kojima kabina nije pod tlakom, te letovi u kojima je kabina djelomično pod tlakom;
- (d) prekoračenje konstrukcijskih ograničenja kao što je slijetanje s prekomjernom težinom;
- (e) prekoračenje ograničenja kozmičke radijacije;
- (f) udari groma;
- (g) komunikacije za vrijeme izvanrednih uvjeta i uzbunjivanje kontrole zračnog prometa (ATC) o izvanrednom stanju;
- (h) otkaz motora;
- (i) kvarovi sustava;
- (j) smjernice za prevladavanje (diversion) u slučaju teškog tehničkoga kvara;
- (k) upozoravanje o blizini tla;
- (l) TCAS upozorenje;
- (m) smični vjetar (Windshear);
- (n) prisilno slijetanje na zemlju/vodu
- (o) procedure polijetanja u nepredvidivim okolnostima

4 RADNE KARAKTERISTIKE/PERFORMANSE

4.0 Podaci o performansama moraju biti predstavljeni u obliku koji omogućuje njihovu jednostavnu uporabu.

4.1 Podaci o performansama. Potrebno je uvrstiti materijal o radnim karakteristikama koji daje potrebne podatke za usklađivanje sa zahtjevima performansi propisanim u OPS 1 Pododjeljci F, G, H i I, kako bi se omogućilo određivanje:

- (a) Ograničenja u polijetanju – masa, visina, temperatura;
- (b) duljine uzletne staze (suha, mokra, onečišćena);
- (c) podataka o putanji aviona za izračun nadvisivanja prepreka, ili, prema potrebi, uzletne putanje;
- (d) smanjenja gradijenta penjanja u zaokretu;
- (e) mogućnosti penjanja na ruti;
- (f) mogućnosti penjanja u prilazu;
- (g) mogućnosti penjanja u slijetanju;
- (h) duljine sletne staze (suha, mokra, onečišćena) uključujući učinke kvara sustava ili uređaja tijekom leta, ako to utječe na zaustavni put;
- (i) ograničenja u kočenju;
- (j) dopuštene brzine u različitim uslovima leta (pri mokrim ili onečišćenim uzletno-sletnim stazama).

4.1.1 Dodatni podaci o letovima u uslovima zaleđivanja. Mora se uključiti svako odstupanje performansi s obzirom na moguću konfiguraciju, ili njeno odstupanje, kao što je neoperativan sustav za sprečavanje blokiranja kotača u kočenju (anti-skid).

4.1.2 Ako podaci o radnim karakteristikama, potrebni za odgovarajući razred radne sposobnosti, nisu raspoloživi u odobrenom AFM (Priručniku za letenje avionom), tada se moraju uvrstiti drugi podaci prihvatljivi nadležnom tijelu. Umjesto toga, Operativni priručnik može sadržavati upućivanje na druge odobrene podatke sadržane u AFM, ako se ti podaci ne budu upotrebljavali često ili u nuždi.

4.2 Dodatni podaci o radnim karakteristikama. Dodatni podaci o radnim karakteristikama, prema potrebi, uključujući:

- (a) gradijente penjanja svih motora;
- (b) podatke za poniranje tijekom leta;
- (c) djelovanje tekućina za odleđivanje i sprečavanje zaleđivanja;
- (d) let sa spuštenim podvozjem;
- (e) prelete s jednim neispravnim motorom, kod aviona s tri ili više motora;
- (f) letove izvedene u skladu s odredbama CDL (popis odstupanja od standardne konfiguracije).

5 PLANIRANJE LETA

5.1 Podaci i naputci potrebni za planiranje prije i za vrijeme leta uključujući činioce kao što su rasporedi brzina i podešavanje snage. Prema potrebi, moraju se uključiti postupci za letenje pri otkazu motora, ETOPS (osobito brzina krstarenja s jednim neispravnim motorom i maksimalna udaljenost do odgovarajuće zračne luke određene u skladu s OPS 1.245) i letovi do izoliranih zračnih luka.

5.2 Postupak izračuna goriva potrebnog za različite faze leta, u skladu s OPS 1.255.

5.3 Podaci o radnim karakteristikama (performansama) za ETOPS kritičnu rezervu goriva (Critical Fuel Reserve) i području operiranja, uključujući dodatne podatke na osnovu kojih se radio izračun kritične rezerve goriva i područja operiranja na osnovu odobrenih podataka o performansama aviona – Aeroplane Performance Dana.

Sljedeći podaci se zahtijevaju:

(a) detaljni podaci o performansama s jednim neoperativnim motorom uključujući potrošnju goriva u standardnim i ne-standardnim atmosferskim uslovima i kao funkciju brzine u zraku i podešavanja snage, gdje je primjenjivo, koji pokrivaju:

- (i) poniranje tijekom leta (drift down) (uključuje "net performance") vidi OPS 1.505, gdje je primjenjivo;
- (ii) izvješćivanje o visini krstarenja uključujući 10 000 ft;
- (iii) čekanje (holding)
- (iv) sposobnost na visini (altitude capability) (uključuje "net performance"); i
- (v) neuspjeli prilaz.

(b) detaljni podaci o performansama sa svim operativnim motorima, uključujući normalnu potrošnju goriva u standardnim i ne-standardnim atmosferskim uslovima i kao funkciju brzine zraka i podešavanja snage, gdje je primjenjivo, koji pokrivaju:

- (i) krstarenje (izvješćivanje o visini uključujući 10 000 ft); i
- (ii) čekanje.

(c) podaci o bilo kojim drugim uslovima relevantnim za ETOPS operacije koji mogu izazvati znatno narušavanje performansi, kao što je nakupljanje led na nezaštićenim površinama aviona, Ram Air Turbine (RAT) deployment, thrust –reverser deployment itd.

Visine, brzine zraka, podešavanje potiska i potrošnja goriva koji se koriste u definiranju područja ETOPS operacija za svaku kombinaciju konstrukcija – motor moraju se koristiti za pokazivanje odgovarajućeg terana i nadvisivanje prepreka u skladu s ovim pravilnikom.

6 MASA I RAVNOTEŽA

Napuci i podaci za izračun mase i ravnoteže, uključujući:

- (a) sustav izračunavanja (npr. indeksni sustav);
- (b) informacije i naputke za ispunjavanje dokumentacije o masi i ravnoteži, ručno i s pomoću računala;
- (c) ograničene mase i ravnoteže za sve tipove, varijante ili pojedine avione koje koristi operator;
- (d) suhu operativnu masu (Dry Operating mass) i s tim definiran centar ravnoteže ili indeks.

7 UKRCAVANJE

Postupci i odredbe pri ukrcavanju i osiguravanju tereta u avionu.

8 LISTA Odstupanja OD KONFIGURACIJE

Lista odstupanja od konfiguracije (Configuration Deviation List – CDL), ako se dobije od proizvođača, uzevši u obzir tipove i varijante aviona, uključujući postupke koje treba poduzeti kad se avion otpremi na let u skladu s uslovima u CDL.

9 LISTA MINIMALNE OPREME

Lista minimalne opreme (MEL) uzevši u obzir tipove i varijante aviona i vrste/područja operacija. MEL mora obuhvaćati navigacijsku opremu te uzeti u obzir tražene navigacijske karakteristike za rutu i područje leta.

10 OPREMA ZA PREŽIVLJAVANJE I SPAŠAVANJE, UKLJUČUJUĆI KISIK

10.1 Popis opreme za preživljavanje koja se mora nalaziti na avionu za rute po kojima se leti, i postupci provjere uporabnosti ove opreme prije uzlijetanja. Naputci glede smještaja, dostupnosti i korištenja opreme za preživljavanje i spašavanje te pripadajuća check list te opreme.

10.2 Postupci određivanja količine potrebnoga kisika te količine koja je na raspolaganju. Uzeti u obzir profil leta, broj osoba na njemu i moguću dekompresiju kabine. Navedeni podaci moraju biti u obliku jednostavnom za uporabu.

11 POSTUPCI ZA EVAKUACIJU U NUŽDI

11.1 Napuci za pripremu evakuacije u nuždi uključujući koordinaciju posade i dodjelu pozicija (station assignment) u kriznoj situaciji.

11.2 Postupci za evakuaciju u nuždi. Opis dužnosti svih članova posade za prisilnu evakuaciju aviona i postupci s putnicima u slučaju prisilnog slijetanja na tlo ili vodu ili neke druge krizne situacije.

12 SUSTAVI AVIONA

Opis sustava aviona, pripadajućih upravljačkih uređaja, indikatora i operativne upute za rad.

C UPUTE I PODACI ZA RUTE I ZRAČNE LUKE

1 Upute i podaci koji se odnose na komunikaciju, navigaciju i zračne luke, uključujući minimalne razine leta i visine za svaku rutu po kojoj se leti, i operativni minimum za svaku zračnu luku koja će se upotrebljavati, uključujući:

- (a) najmanju razinu/visinu leta;
- (b) operativni minimum za odletne, određene i alternativne aerodrome;
- (c) komunikacijske naprave i navigacijska pomagala;
- (d) podatke o uzletno-sletnoj stazi i objektima na aerodromu;
- (e) postupke za prilaz, neuspjeli prilaz i odlet, uključujući postupke smanjenja buke;
- (f) postupke kod kvarova komunikacijskih naprava (COM- failure);
- (g) službe za traženje i spašavanje u području preko kojeg avion treba letjeti;
- (h) opis aeronautičkih karata koje se moraju nositi u avionu ovisno o vrsti leta i ruti koja se leti, uključujući načine provjere njihove valjanosti;
- (i) dostupnost zrakoplovnih obavijesti i MET službi;
- (j) komunikacijske/navigacijske (COM /NAV) postupke na ruti;
- (k) kategorizaciju zračnih luka radi određivanja potrebne osposobljenosti letačke posade;
- (l) posebna ograničenja zračnih luka (ograničenja radnih karakteristika i operativnih postupaka, itd.)

D STRUČNO OSPOSOBLJIVANJE

1 Programi osposobljavanja i provjere za operativno osoblje kojem su dodijeljene operativne dužnosti u svezi s pripremom i/ili izvedbom leta.

2. Programi osposobljavanja i provjere moraju uključivati:

2.1 Za letačku posadu: sve odgovarajuće stavke propisane u pododjeljcima E i N.

2.2 Za kabinsku posadu: sve odgovarajuće stavke propisane u pododjeljku O.

2.3 Za operativno osoblje, uključujući članove posade:

(a) sve odgovarajuće stavke propisane u pododjeljku R (Prevoz opasne robe zrakom);

(b) sve odgovarajuće stavke propisane u pododjeljku S (Zaštita).

2.4 Za operativno osoblje, osim članova posade (npr. dispečeri, osoblje za opskrbu itd.): sve druge odgovarajuće tačke, propisane u OPS koje se odnose na njihove dužnosti.

3 Postupci

3.1 Postupci osposobljavanja i provjere osposobljenosti.

3.2 Postupci koji se primjenjuju u slučaju da osoblje ne postigne ili održi tražene standarde.

3.3 Postupci kojima se osigurava da nenormalne ili izvanredne situacije u kojima je potrebno primijeniti djelomične ili ukupne postupke koji se primjenjuju u takvim situacijama i simulaciju instrumentalnih meteoroloških uvjeta (IMC) na umjetan način, nisu simulirane tijekom letova komercijalnoga zračnog prevoza.

4. Opis dokumentacije koju treba pohraniti i vrijeme pohrane (vidi dodatak 1 OPS 1.1065)

Dodatak 1 OPS 1.1065

Razdoblja čuvanja dokumentacije

Operator treba osigurati da se sljedeći podaci/dokumentacija pohranjuju u prihvatljivom obliku, dostupno nadležnom tijelu, u razdobljima prikazanim u tablicama.

Napomena: Dodatni podaci koji se odnose na zapise o održavanju propisani su u Part M, stav M.A.306 (c) – Operators technical log system.

Tablica 1. PODACI KORIŠTENI ZA PRIPREMU I IZVEDBU LETA

Podaci korišteni za pripremu i izvedbu leta prema opisu u OPS 1.135	
Operativni plan leta	3 mjeseca
Tehnička knjiga aviona	24 mjeseca nakon datuma posljednjeg upisa u skladu s Part M, stav M.A.306 (c)
Dokumentacija uputa NOTAM/AIS specifičnih za rutu, ako ju je operator izdao	3 mjeseca
Dokumentacija za masu i ravnotežu	3 mjeseca
Obavijest o posebnim teretima uključujući pismene zapise o informiranju zapovjednika o opasnim robama	3 mjeseca

Tablica 2. IZVJEŠTAJI

Izvještaji	
Dnevnik aviona (journey log)	3 mjeseca
Izvještaj(i) o letu za vođenje podataka o svakom izvanrednom događaju, kako je opisano u OPS 1.420, ili bilo kojem događaju o kojem zapovjednik smatra potrebnim izvijestiti/zabilježiti	3 mjeseca
Izvještaji o prekoračenju vremena provedenog na dužnosti i/ili smanjenju vremena za odmor	3 mjeseca

Tablica 3. DOKUMENTACIJA O LETAČKOJ POSADI

Dokumentacija o letačkoj posadi	
Vrijeme letenja, vrijeme na dužnosti i vrijeme odmora	15 mjeseci
Dozvola	Sve dok član letačke posade ima pravo za zračnog prevoznika koristiti odgovarajuće ovlasti u skladu s dozvolom
Obuka za prijelaz na novi tip aviona i provjera	3 godine
Obuka za zapovjednika (uključujući provjeru i)	3 godine
Periodička obuka i provjera	3 godine
Obuka i provjera za izvođenje letenja sa bilo kojeg pilotskog mjesta	3 godine
Skorašnje iskustvo (OPS 1.970)	15 mjeseci
Kvalifikacija za rute i aerodrome (OPS 1-975)	3 godine
Obuka i kvalifikacije za posebne operacije kada se zahtjeva prema OPS (npr. operacije ETOPS CATII/III)	3 godine
Obuka o opasnim robama, kako je primjenjivo	3 godine

Tablica 4. DOKUMENTACIJA O KABINSKOJ POSADI

Dokumentacija o kabinskoj posadi	
Vrijeme letenja, vrijeme na dužnosti i vrijeme odmora	15 mjeseci
Osnovna obuka, obuka za prijelaz na novi tip aviona i obuka razlike (uključujući provjere)	Sve dok je član kabinske posade zaposlen kod zračnog prevoznika
Periodična obuka i osvježavanje znanja (uključujući provjere)	Do 12 mjeseci nakon prekida zaposlenja člana kabinske posade kod zračnog prevoznika
Obuka o opasnim robama, kako je primjenjivo	3 godine

Tablica 5. DOKUMENTACIJA O OSTALOM OPERATIVNOM OSOBLJU

Dokumentacija o ostalom operativnom osoblju	
Dokumenti o obuci/školenju drugog osoblja za koje je potreban odobren program prema OPS	Dokumenti s posljednja dva školovanja

Tablica 6. DRUGA DOKUMENTACIJA

Druga dokumentacija	
Zapisi o količini kozmičkog i sunčevog zračenja	Do 12 mjeseci nakon prekida zaposlenja člana posade kod zračnog prevoznika
Zapisi sustava kvalitete	5 godina
Opasna roba – prevozna isprava	3 mjeseca nakon obavljenog leta
Opasna roba – lista prihvata	3 mjeseca nakon obavljenog leta

Pododjeljak Q

OGRANIČENJE VREMENA LETAČKE DUŽNOSTI, VREMENA DUŽNOSTI I ZAHTJEVI GLEDE POTREBNOG ODMORA
OPS 1.1090

Ciljevi i područje primjene

- Operator mora propisati shemu ograničenja radnog vremena, vremena leta i potrebnog odmora (flight and duty time limitations and rest scheme) (FTL) za članove posade zrakoplova.
- Operator mora osigurati za svaki svoj let:
 - Shemu ograničenja radnog vremena, vremena leta i potrebnog odmora u skladu s:
 - odredbama ovog Pododjeljka; i
 - bilo kojim dodatnim odredbama koje je propisalo nadležno tijelo u skladu s odredbama ovog Pododjeljka u svrhu održavanja sigurnosti.
 - Letove planirati tako da se završe unutar dozvoljenog vremena letačke dužnosti, uzimajući u obzir vrijeme potrebno za pripremu leta (pre-flight duties), vrijeme leta i vrijeme provedeno na zemlji između letova (turn-around times).

2.3. Raspored radnog vremena (duty roster) se mora pripremiti i objaviti dovoljno vremena unaprijed, čime se omogućava članovima posade zrakoplova planiranje adekvatnog odmora.

3. Odgovornost zračnog prevoznika

3.1. Operator mora odrediti domaću bazu za svakog člana posade zrakoplova.

3.2. Prilikom planiranja rasporeda rada operator mora uzeti u obzir vezu između frekvencija, dužine trajanja vremena leta i dužine trajanja odmora, te obratiti pažnju na kumulativne efekte dugotrajnog radnog vremena isprekidanih s kratkim/minimalnim odmorima.

3.3. Operator mora letove planirati na način da izbjegne nepoželjnu praksu izmjenjivanja noćnih i dnevnih dužnosti ili pozicioniranje posade zrakoplova na načina koji bi izazvao ozbiljne poremećaje rasporeda spavanja i radnih obveza.

3.4. Operator mora planirati lokalne dane oslobođene od svih dužnosti i o tome unaprijed izvjestiti člana posade zrakoplova.

3.5. Operator mora osigurati da je dužina trajanja odmora prije započinjanja sljedeće radne obveze dovoljna da omogući posadi zrakoplova oporavak od prethodnih dužnosti i da se dovoljno odmori prije započinjanja sljedeće letačke dužnosti.

3.6. Operator mora osigurati da se letovi planiraju na način da omoguće članovima posade zrakoplova dovoljno odmora kako bi u svim okolnostima obavljali svoje dužnosti na prihvatljivoj razini sigurnosti.

4. Odgovornost članova posade zrakoplova

4.1. Član posade zrakoplova ne smije obavljati radne zadatke u zrakoplovu ukoliko se ne osjeća sposobnim za letenje, čime bi se mogla ugroziti sigurnost leta.

4.2. Član posade zrakoplova mora što je bolje moguće iskoristiti osigurani smještaj, te na pravilan način planirati i koristiti odmor.

5. Odgovornost nadležnih zrakoplovnih vlasti

5.1. Odstupanja (Variations)

5.1.1. U skladu s odredbama člana 8. Uredbe vijeća 216 / 2008 od 20. februara 2008. nadležno tijelo može odobriti odstupanje od zahtjeve ovoga Pododjeljka u skladu s primjenjivim zakonima i procedurama dotične zemlje članice uz konzultaciju s uključenim stranama.

5.1.2. Svaki operator mora nadležnom tijelu, uz demonstraciju operativnog iskustva i uzimajući u obzir druge relevantne faktore kao što je važeće znanje iz područja znanosti, dokazati da njegov zahtjev za odstupanje osigurava ekvivalentnu razinu sigurnosti.

Takva odstupanja moraju biti popraćena s odgovarajućim ublažavajućim mjerama (mitigation measures) gdje je odgovarajuće.

OPS 1.1095

Pojmovi

Za potrebe ovog Pododjeljka primjenjuju se sljedeći pojmovi: odstepen

1.1. Uvećana letačka posada (Augmented Flight Crew)

Letačka posada koju čini veći broj od minimalno propisanog broja potrebnog za operacije zrakoplova u kojoj svaki član letačke posade može napustiti svoju poziciju i biti zamijenjen s drugim odgovarajuće osposobljenim članom letačke posade.

1.2. Vrijeme leta (Block Time)

Vrijeme od trenutka kada zrakoplov započne vožnju sa svojeg parkirnog položaja u svrhu polijetanja do trenutka potpunog zaustavljanja zrakoplova na određenom parkirnom položaju i gašenja svih motora ili propelera.

1.3. Prekid (Break)

Vrijeme kada je član posade zrakoplova slobodan od svake dužnosti i koje se računa kao dužnost, a kraće je od vremena odmora (rest period).

1.4. Dužnost (Duty)

Svaka radna zadaća koju član posade zrakoplova izvršava po nalogu zračnog prevoznika. Ukoliko posebna pravila nisu definirana za ovaj Pravilnik, nadležno tijelo će odrediti da li se i u kojoj mjeri vrijeme dežurstva računa kao dužnost.

1.5. Vrijeme dužnosti (Duty Period)

Vrijeme koje počinje u trenutku kada operator zahtjeva da član posade zrakoplova započne dužnost i završava kada je član posade zrakoplova slobodan od svih dužnosti.

1.6. Vrijeme letačke dužnosti (Flight Duty Period – FDP)

Vrijeme letačke dužnosti je bilo koje vrijeme tijekom kojeg osoba obavlja dužnosti u zrakoplovu kao član njegove posade. Vrijeme letačke dužnosti počinje u trenutku kada operator zahtjeva da se član posade zrakoplova prijavi za let ili seriju letova i završava na kraju zadnjeg leta na kojem je taj član posade na dužnosti (operating crew member).

1.7. Domaća baza (Home Base)

Mjesto određeno od strane zračnog prevoznika, iz kojega član posade normalno započinje i završava vrijeme dužnosti ili seriju dužnosti (duty periods) i gdje, u normalnim uslovima, operator nije obavezan osigurati smještaj člana posade zrakoplova.

1.8. Lokalni dan (Local Day)

Period od 24 sata koji započinje u 00:00 sati po lokalnom vremenu.

1.9. Lokalna noć (Local Night)

Period od 8 sati koji pada između 22:00 sata i 08:00 sati po lokalnom vremenu.

1.10. Slobodni dan oslobođen od svih dužnosti (A single day free of duty)

Slobodni dan oslobođen od svih dužnosti koji uključuje dvije lokalne noći. Vrijeme odmora može činiti dio slobodnog dana.

1.11. Član posade na dužnosti (*Operating Crew Member*)

Član posade koji obavlja dužnosti u zrakoplovu tijekom leta ili tijekom bilo kojeg dijela leta.

1.12. Pozicioniranje (*Positioning*)

Prevoz člana posade zrakoplova koji nije na operativnoj dužnosti (non-operating crew member), iz mjesta u mjesto po nalogu zračnog prevoznika isključujući vrijeme putovanja (travelling time). Vrijeme putovanja je definirano kao:

– vrijeme od trenutka polaska od kuće do određenog mjesta javljanja (reporting place) i obrnuto;

– vrijeme lokalnog prevoza od mjesta odmora do mjesta početka dužnosti i obrnuto.

1.13. Vrijeme odmora (*Rest Period*)

Određen i neprekinut period vremena za vrijeme kojega je član posade zrakoplova slobodan od svih dužnosti i dežurstva.

1.14. Vrijeme dežurstva (*Standby*)

Vrijeme tijekom kojega je član posade zrakoplova na raspolaganju zračnom prevozniku kako bi primio obavijest o rasporedu na dužnost, pozicioniranju ili rasporedu na druge dužnosti bez odmora u međuvremenu.

1.15. Cirkadijski period (*Window of Circadian Low – WOCL*)

Cirkadijski period je vrijeme između 02:00 i 05:59 sati. Unutar tri vremenske zone odnosi se na vrijeme u domaćoj bazi (home base time). Izvan tih triju vremenskih zona cirkadijski period se odnosi na vrijeme u domaćoj bazi za prvih 48 sati nakon odlaska iz vremenske zone domaće baze, a poslije toga na lokalno vrijeme u mjestu dolaska.

OPS 1.1100

Ograničenje vremena letačke dužnosti, vremena dužnosti

1.1. Kumulativni sati na dužnosti

Operator mora osigurati da ukupan broj sati provedenih na dužnosti (total duty time) za članove posade zrakoplova ne smije preći:

(a) 190 sati tijekom bilo kojih 28 uzastopnih dana, raspoređenih što je više moguće, ravnomjerno tijekom tog perioda; i

(b) 60 sati tijekom bilo kojih 7 uzastopnih dana.

1.2. Ograničenje ukupnog vremena leta

Operator mora osigurati da ukupno vrijeme leta (total block time) svakog člana posade zrakoplova ne smije prijeći:

(a) 900 sati tijekom kalendarske godine; ili

(b) 100 sati tijekom bilo kojih 28 uzastopnih dana.

OPS 1.1105

Najveće dopušteno dnevno trajanje vremena letačke dužnosti

1.1. Ovaj OPS se ne primjenjuje na jedno-pilotske operacije i na letove u svrhu pružanja hitne medicinske pomoći (Emergency Medical Service – EMS).

1.2. Operator će definirati vrijeme javljanja koji realno odražavaju vrijeme potrebno za operacije na zemlji vezane uz sigurnost, kao što je odobreno od strane nadležnog tijela.

1.3. Najveće dopušteno dnevno trajanje vremena letačke dužnosti (maximum daily FDP) je 13 sati.

1.4. Ovih 13 sati se smanjuje za 30 minuta po svakom sektoru od trećeg pa na dalje s maksimalnim smanjenjem od dva sata.

1.5. Kada vrijeme letačke dužnosti (Flight Duty Period – FDP) počinje u cirkadijskom periodu najveće dopušteno dnevno trajanje letačke dužnosti definirano u tački 1.3 i tački 1.4 će se smanjiti za 100 % vremena koje ulazi u taj period, a najviše za dva sata. Kada FDP završava u, ili u cijelosti obuhvaća cirkadijski period, tada će se najveće dopušteno dnevno trajanje FDP-a definirano u tački 1.3 i tački 1.4 smanjiti za 50% vremena koje ulazi u taj period.

2. Produženja (*Extension*)

2.1. Najveće dopušteno dnevno trajanje FDP-a može se planirano produžiti za najviše jedan sat.

2.2. Produženje nije dozvoljeno za osnovno vrijeme letačke dužnosti (basic FDP) koje obuhvaća 6 ili više sektora.

2.3. Kada FDP ulazi u cirkadijski period do najviše dva sata, produženje je ograničeno na najviše 4 sektora.

2.4. Kada FDP ulazi u cirkadijski period za više od dva sata, produženje je ograničeno na najviše 2 sektora.

2.5. Najviše su dozvoljena dva produženja u bilo kojih 7 uzastopnih dana.

2.6. Kada se planira produženje FDP-a, odmor prije i poslije leta se povećava za dva sata ili se odmor nakon leta povećava za četiri sata. Kada se produženje primjenjuje na uzastopni FDP, odmor prije i poslije leta između dvije operacije će se koristiti uzastopno.

2.7. Kada produženo FDP započinje u periodu između 22:00 i 04:59 sata, operator mora ograničiti FDP na najviše 11:45 sati.

3. Kabinska posada zrakoplova

3.1. Za kabinsku posadu na letu ili serijama letova FDP se može produžiti, s razlikom u vremenu javljanja u odnosu na članove letačke posade, ali ta razlika ne smije biti veća od jedan sat.

4. Operativna snaga

4.1. Operator mora planirati red letenja tako da letovi završavaju unutar dopuštenog FDP-a. Kada stvarne operacije traju dulje od najviše dopuštenog FDP-a u više od 33% letova u tom redu letenja za tu sezonu, operator mora poduzeti odgovarajuće mjere kako bi uskladio red letenja ili planiranje posada.

5. Pozicioniranje

5.1. Vrijeme provedeno na pozicioniranju računa se kao vrijeme dužnosti (duty).

5.2. Pozicioniranje nakon javljanja na dužnost, a prije operativnog sektora, uračunava se u FDP, ali se ne računa kao sektor.

5.3. Kada pozicioniranje slijedi nakon operativnog sektora, ono se ubraja u izračun minimalnog odmora propisanog u OPS 1.1110 (1.1) i (1.2).

6. Produženje trajanja letačke dužnosti zbog odmora između letova (extended FDP by split duty)

6.1. Nadležno tijelo može odobriti produženje trajanja letačke dužnosti zbog odmora između letova, na osnovu odredbe člana 8 Uredbe Vijeća 216 / 2008.

6.2. Operator mora nadležnom tijelu pružiti dokaze o odgovarajućem operativnom iskustvu i uzimajući u obzir druge relevantne faktore, kao što je važeće znanje iz područja znanosti, dokazati uspostavu jednako valjane razine sigurnosti.

OPS 1.1110

Odmor

1. Minimalni odmor

1.1. Minimalno vrijeme odmora koje operator mora osigurati prije početka FDP-a u domaćoj bazi mora biti najmanje onoliko koliko je trajala prethodna dužnost ili 12 sati, što je duže.

1.2. Minimalno vrijeme odmora koje je operator dužan osigurati članovima posade zrakoplova prije početka FDP-a izvan domaće baze mora biti najmanje onoliko koliko je trajala prethodna dužnost ili 10 sati, što je duže. Kada je posada zrakoplova izvan domaće baze operator mora osigurati mogućnost odmora i spavanja od minimalno 8 sati, uzimajući u obzir potrebe glede putovanja i ostale fiziološke potrebe.

1.3. Operator mora osigurati da se efekti razlike vremenskih zona na članove posade zrakoplova kompenziraju s dodatnim odmorom, na osnovu odredbe člana 8.

1.4.1. Uzimajući u obzir stav (1.1) i (1.2) i odredbe člana 8. Uredbe Vijeća 216/2008, Nadležno tijelo može odobriti zahtjev za smanjenje odmora.

1.4.2. Operator mora nadležnom tijelu pružiti dokaze o odgovarajućem operativnom iskustvu i uzimajući u obzir druge relevantne faktore, kao što je važeće znanje iz područja znanosti, dokazati da zahtjev za smanjenje odmora osigurava uspostavu jednako valjane razine sigurnosti.

2. Vrijeme odmora

2.1. Operator mora osigurati da se minimalno vrijeme odmora periodički povećava do tjednog odmora, tj. do 36-satnog odmora uključujući dvije lokalne noći, na način da nikada između kraja prethodnog tjednog odmora i početka sljedećeg tjednog odmora ne prođe više od 168 sati. U izuzetnim slučajevima prema OPS 1.1095 (1.9), Nadležno tijelo može donijeti odluku o tome da druga lokalna noć započne u 20:00, ukoliko je tjedni odmor trajao najmanje 40 sati.

OPS 1.1115

Produženje vremena letačke dužnosti zbog odmora tijekom leta (Extension of flight duty period due to in-flight rest)

1. Na osnovu odredbe člana 8. Uredbe Vijeća 216/2008 i uz uvjet da svaki operator nadležnom tijelu pruži dokaze o odgovarajućem operativnom iskustvu i uzimajući u obzir druge relevantne faktore, kao što je važeće znanje iz područja znanosti, dokaže uspostavu jednako valjane razine sigurnosti:

1.1. Uvećanje letačke posade (Flight crew augmentation)

Nadležno tijelo će definirati zahtjeve u svezi povećanja osnovne letačke posade u cilju produženja vremena letačke dužnosti izvan ograničenja iz OPS 1.1105;

1.2 Kabinska posada

Nadležno tijelo će definirati zahtjeve u svezi minimalnog odmora tijekom leta za člana(ove) kabinske posade zrakoplova u slučaju kada FDP prelazi ograničenja iz OPS 1.1105;

OPS 1.1120

Nepredviđene okolnosti kod stvarnih operacija – diskrecija zapovjednika zrakoplova

1. U nepredvidivim okolnostima i uz pojačan nadzor glede primjene odredaba ovoga člana, tijekom stvarne operacije koja započinje vremenom javljanja, ograničenja FDP-a, vremena dužnosti i vremena odmora mogu se izmijeniti. Takve izmjene moraju biti prihvaćene od strane zapovjednika zrakoplova nakon konzultiranja s ostalim članovima posade zrakoplova i moraju biti u skladu sa sljedećim odredbama:

1.1 Najveći dopušteni dnevni FDP iz OPS 1.1105 (1.3) ne može se produžiti za više od dva sata, osim u slučaju uvećane letačke posade, kada se najveći dopušteni FDP može produžiti za najviše 3 sata.

1.1.2. Ako u zadnjem sektoru (final sector) unutar FDP-a, zbog nepredvidivih okolnosti nakon polijetanja, dođe do prekoračenja dozvoljenog produženja FDP-a, let se može nastaviti prema planiranom odredištu ili alternaciji.

1.1.3. U tom slučaju, odmor koji slijedi nakon FDP-a može se smanjiti, ali nikada ne smije biti manji od odmora propisanog u OPS 1.1110 (1.2);

1.2. Zapovjednik zrakoplova može, u posebnim okolnostima koje bi mogle dovesti do ozbiljnog zamora posade i nakon konzultiranja s ostalim članovima posade zrakoplova iskoristiti svoje diskreciono pravo i skratiti stvarni FDP i/ili produžiti vrijeme odmora u cilju eliminiranja štetnog utjecaja na sigurnost leta.

1.3. Operator mora osigurati da:

1.3.1. Zapovjednik zrakoplova mora u slučaju produženja vremena letačke dužnosti ili skraćivanja odmora na osnovu diskrecionog prava podnijeti izvještaj zračnom prevozniku i

1.3.2. Kada produženje vremena letačke dužnosti ili smanjenje odmora premašuje jedan sat, operator je dužan kopiju izvještaja sa svojim komentarima, dostaviti nadležnom tijelu u roku od 28 dana.

OPS 1.1125

Obveza dežurstva (standby duty)

1. Dežurstvo na aerodromu (airport standby)

1.1. Član posade zrakoplova je na dežurstvu na aerodromu (airport standby) od trenutka javljanja na određenom mjestu javljanja do kraja najavljenog vremena dežurstva.

1.2. Vrijeme dežurstva provedeno na aerodromu se u potpunosti uzima u obzir prilikom računanja kumulativnih sati na dužnosti.

1.3. Kada FDP započinje odmah nakon dežurstvu na aerodromu, odnos između tog dežurstva na aerodromu i dodijeljene letačke dužnosti biti će uređeno od strane nadležne vlasti. U tom slučaju se dežurstvo na aerodromu dodaje vremenu na dužnosti iz OPS 1.1110, tačka 1.1 i 1.2 u svrhu računanja kumulativnog odmora.

1.4. Kada nakon dežurstvu na aerodromu ne slijedi FDP, minimalni odmor koji nakon toga slijedi mora trajati najmanje koliko i minimalni odmor propisan od strane nadležne vlasti.

1.5. Operator mora članovima posade zrakoplova za vrijeme dežurstva na aerodromu osigurati udobno i mirno mjesto zatvoreno za javnost.

2. Ostali oblici dežurstva (uključujući dežurstvo u hotelu)

2.1. U skladu odredbi člana 8. Uredbe Vijeća 21672008, svi ostali oblici dežurstva biti će regulirani od strane nadležne vlasti, uzimajući u obzir sljedeće:

2.1.1. Sve aktivnosti moraju biti planirane unaprijed i članovi posade moraju unaprijed biti izvješteni o rasporedu letenja.

2.1.2. Vrijeme početka i završetka obveze dežurstva mora biti definirano i izvješteno unaprijed.

2.1.3. Maksimalno trajanje bilo kojeg dežurstva na mjestu koje nije specificirano mjesto javljanja (reporting point) mora biti određeno.

2.1.4. Uzimajući u obzir smještaj osiguran članovima posade za odmor i druge relevantne faktore, odnos između dežurstva i bilo koje dodijeljene letačke dužnosti tijekom vremena dežurstva mora biti definiran.

2.1.5. Računanje sati provedenih na dežurstvu u cilju određivanja kumulativnih sati na dužnosti mora biti definirano.

OPS 1.1130

Prehrana

Operator mora osigurati i mogućnost prehrane (obrok i piće) kako ne bi došlo do smanjenja sposobnosti članova posade zrakoplova, posebno u slučaju kada FDP prelazi 6 sati.

OPS 1.1135

Zapisi o radnom vremenu, vremenu letačke dužnosti i vremenu odmora

1. Operator mora osigurati da zapisi o članovima posade sadrže sljedeće podatke:

- (a) vrijeme leta (block times);
- (b) početak, trajanje i kraj svake dužnosti ili FDP-a; i
- (c) vrijeme odmora i slobodne dane.

i da se zapisi čuvaju kako bi se dokazala usklađenost s zahtjevima ovog Pododjeljka; preslike ovih zapisa moraju biti dostupne posadi na njihov zahtjev.

2. Ukoliko zapisi koje je operator dužan voditi prema stavu 1. ne uključuju sva vremena letačke dužnosti, vremena na dužnosti i vremena odmora pojedinog člana posade zrakoplova, taj član mora voditi osobni zapis sa sljedećim podacima:

- (a) vrijeme leta;
- (b) početak, trajanje i kraj svake dužnosti ili FDP i
- (c) vrijeme odmora i slobodni dani.

3. Član posade zrakoplova mora prezentirati svoje zapise, na zahtjev bilo kojeg zračnog prevoznika koji ga zapošljava, prije nego započne letačku dužnost.

4. Zapisi se moraju čuvati najmanje 15 kalendarskih mjeseci od datuma zadnjeg upisa ili duže ukoliko se to zahtjeva nacionalnim propisom.

5. Operator mora posebno čuvati sve izvještaje o korištenju diskrecionog prava zapovjednika zrakoplova o produženju FDP-a, vremena leta i skraćenju vremena odmora, najmanje 6 mjeseci nakon događaja.

Pododjeljak R

PREVOZ OPASNIH ROBA ZRAKOM

OPS 1.1145

Općenito

Operator mora ispunjavati primjenjive odredbe iz Tehničkih instrukcija bez obzira:

- (a) obavlja li se let u cijelosti ili djelomično unutar teritorija države ili u cijelosti izvan; ili
- (b) posjeduje li odobrenje za prevoz opasnih roba u skladu s OPS 1.1155.

OPS 1.1150

Pojmovi

(a) Pojmovi koji se upotrebljavaju u ovom pododjeljku imaju sljedeće značenje:

(1) Kontrolna lista prihvata (Acceptance Check List). Dokument koji se koristi kao pomoć kod vanjskog pregleda pakiranja s opasnom robom i pripadajućih dokumenata kako bi ustanovili jesu li ispunjene sve primjenjive odredbe.

(2) Odobrenje (Approval). Isključivo zbog u skladu s OPS 1.1165(b)(2), odobrenje koje na osnovu Tehničkih instrukcija izdaje nadležno tijelo, za prevoz opasnih roba, koje su inače zabranjene za prevoz, ili zbog drugih razloga, kako je propisano u Tehničkim instrukcijama.

(3) Teretni avion (Cargo Aircraft). Svaki avion koji prevozi robu ili imovinu ali ne i putnike. S tim da se sljedeće osobe ne smatraju putnicima:

- (i) član posade;

- (ii) zaposlenik zračnog prevoznika koji ima odobrenje, i putuje u skladu s instrukcijama sadržanim u Operativnom priručniku;
- (iii) ovlašteni predstavnik nadležnog tijela;
- (iv) osoba koja obavlja dužnosti u svezi s određenom pošiljkom u avionu.
- (4) Opasna roba (Dangerous goods). Predmeti i tvari koje su u stanju prouzročiti značajan rizik za zdravlje, sigurnost, imovinu i okoliš i koje se nalaze na popisu opasnih roba u Tehničkim instrukcijama ili su razvrstane u skladu s Tehničkim instrukcijama.
- (5) Nesreća s opasnom robom (Dangerous Goods Accident). Događaj povezan s prevozom opasne robe koji može imati za posljedicu smrt ili ozbiljno ozljeđivanje osobe ili veću materijalnu štetu.
- (6) Nezgoda s opasnom robom (Dangerous Goods Incident). Događaj povezan s prevozom opasne robe, koji nije nesreća s opasnom robom, i ne mora se nužno dogoditi u avionu, a koji ima za posljedicu povredu osobe, materijalnu štetu, požar, lom, curenje, istjecanje tekućine, radijaciju ili drugi dokaz koji ukazuju na to da nije sačuvana cjelovitost ambalaže. Svaki događaj povezan s prevozom opasne robe, koji ozbiljno ugrozi avion i osobe u avionu, također se smatra nezgodom s opasnom robom.
- (7) Dokument o prevozu opasne robe (Dangerous Goods Transport Document). Dokument koji je propisan u Tehničkim instrukcijama. Popunjava ga osoba koja nudi opasnu robu za zračni prevoz i sadrži podatke o toj opasnoj robi.
- (8) Izuzeće. Isključivo zbog u skladu s ovim Pododjeljkom, odobrenje propisano u Tehničkim instrukcijama, koje izdaju sva nadležna tijela, i koje omogućava odstupanje od odredaba propisanih Tehničkim instrukcijama.
- (9) Teretni spremnik (Freight Container). Teretni spremnik je prevozna oprema za radioaktivne tvari, koja omogućava prevoz radioaktivnih tvari, pakiranih ili nepakiranih, za jedan ili više načina prevoza. (Napomena: vidi Jedinično sredstvo utovara – Unit Load Device, gdje opasne robe nisu radioaktivne tvari)
- (10) Pružatelj usluga (Handling Agent). Agencija koja u ime zračnog prevoznika obavlja neke ili sve prevozne poslove ili naloge, uključujući primanje, ukrcaj, iskrcaj, premještanje ili druge postupke za putnike ili teret.
- (11) Omotna ambalaža (Overpack). Zaštitni ovitak koji koristi jedan pošiljatelj a može sadržavati jedan ili više pakiranja kako bi činili jedinicu za lakše rukovanje i ukrcaj. (Napomena: Jedinično sredstvo utovara nije uključena u ovu definiciju)
- (12) Pakiranje (Package). Dovršen proizvod operacije pakiranja koji se sastoji od ambalaže (omota) i robe priređene za prevoz.
- (13) Ambalaža (Packaging). Spremnica (obloga) i svaki drugi dio ili materijal potreban za izradu omota prikladnog za njenu funkciju spremanja sadržaja.
- (14) Ozbiljna ozljeda (Serious Injury). Ozljeda koju je osoba zadobila u nesreći i koja:
- (i) zahtijeva bolničko liječenje duže od 48 sati, a koje je započelo unutar sedam dana od ozljeđivanja; ili
 - (ii) ima za posljedicu prijelom neke kosti (osim jednostavnog prijeloma ručnih ili nožnih prstiju te nosa); ili
 - (iii) uključuje otvorene rane s ozbiljnim krvarenjem, oštećenje živaca, mišića i tetiva; ili
 - (iv) uključuje ozlijede nekog unutarnjeg organa; ili
 - (v) uključuje opekotine drugog ili trećeg stupnja, ili bilo koju opekotinu koja je na površini većoj od 5 posto površine tijela; ili
 - (vi) uključuje dokazanu izloženost infektivnim tvarima ili štetnoj radijaciji.
- (15) Tehničke instrukcije (Technical Instructions). Posljednje važeće izdanje Tehničkih instrukcija za siguran prevoz opasnih roba zrakom, uključujući dopune i dodatke odobrene i objavljene odlukom Vijeća Međunarodne organizacije civilnog zrakoplovstva (ICAO Doc 9284-AN/905);
- (16) Jedinično sredstvo utovara (Unit Load Device). Tip avionskog kontejnera, avionske palete s mrežom ili avionske palete s mrežom iznad pokrova u obliku iglua (Napomena: Omotna ambalaža (Overpack) nije uključena u ovaj pojam; za spremnike koji sadrže radioaktivne tvari vidi pod pojmom teretni spremnik).

OPS 1.1155

Odobrenje za prevoz opasne robe

- (a) Operator ne smije prevoziti opasnu robu bez odobrenja nadležnog tijela.
- (b) Prije izdavanja odobrenja za prevoz opasnih roba, operator mora pružiti dokaze nadležnom tijelu da je obavljeno odgovarajuće osposobljavanje, te da svi relevantni dokumenti (npr. za operacije na zemlji, za operacije sa zrakoplovom, za osposobljavanje) sadrže informacije i upute o opasnim robama, te da su uspostavljene procedure kojima se osigurava sigurno rukovanje opasnim robama u svim fazama prevoza zrakom.
- Opaska: Izuzeće ili odobrenje iz OPS 1.1165(b)(1) ili (2) su dodatni u odnosu na uslove iz tačke (b) i ne moraju se nužno primjenjivati.

OPS 1.1160

Područje djelovanja

Na predmete i stvari koji bi inače bili razvrstani kao opasna roba, ali se na njih ne primjenjuju Tehničke instrukcije u skladu s Dijelovima 1 i 8, izuzeti su od odredaba ovoga pododjeljka, pod uvjetom da:

(a) se nalaze u avionu s odobrenjem zračnog prevoznika kako bi se tijekom leta pružila medicinska pomoć pacijentu, te da se:

(1) prevoze radi upotrebe tijekom leta, ili kao dio stalne opreme aviona koji je prilagođen za posebnu upotrebu za medicinsku evakuaciju, ili se prevozi tijekom leta na avionu koji će pokupiti pacijenta, ili nakon što je pacijent dovezen a nije praktično iskrcavati ili ukrcavati robu u isto vrijeme kad i pacijenta, s tim da se namjerava iskrcati čim to bude moguće; i

(2) nalazi u avionu tijekom leta, s odobrenjem zračnog prevoznika, radi pružanja medicinske pomoći pacijentu, opasna roba se mora ograničiti na robu u nastavu, i mora biti u položaju u kojem se koristi i sigurno čuva kada se ne koristi, te mora biti propisno osigurana za vrijeme polijetanja i slijetanja, i uvijek kada zapovjednik zrakoplova, u interesu sigurnosti, smatra neophodnim.

(i) plinski cilindri moraju biti proizvedeni posebno u svrhu skladištenja i prevoza tog plina;

(ii) lijekovi i ostali medicinski predmeti moraju biti pod nadzorom osposobljenog osoblja za vrijeme kada se upotrebljavaju u avionu;

(iii) oprema koja sadrži vlažne baterijske ćelije mora se držati u okomitom položaju, i ako je potrebno biti učvršćena da se spriječi izlijevanje elektrolita iz baterije

(b) je propisano da budu u avionu zbog operativnih razloga, u skladu su s primjenjivim odredbama. Predmeti i stvari koji su namijenjeni za njihovu zamjenu, ili su već zamijenjeni, moraju se prevoziti u avionu u skladu s Tehničkim instrukcijama.

(c) se nalaze u prtljazi:

(1) koju nose putnici ili članovi posade u skladu s Tehničkim instrukcijama; ili

(2) koja je odvojena od njihovih vlasnika tijekom tranzita (npr. izgubljena prtljaga ili nepropisno poslana prtljaga) ali koju prevozi operator.

OPS 1.1165

Ograničenja prevoza opasnih roba

(a) Operator se mora pobrinuti da se predmeti i stvari ili druga roba deklarirana kao opasna roba, koja je posebno identificirana po nazivu ili generalnom opisu u Tehničkim instrukcijama kao zabranjena za prevoz u svim okolnostima, ne prevozi avionom.

(b) Operator ne smije prevoziti predmete i stvari ili drugu robu deklariranu kao opasna roba, koja je u identificirana u Tehničkim instrukcijama kao zabranjena za prevoz u normalnim okolnostima, osim ako je udovoljeno sljedećim uslovima iz Tehničkih instrukcija:

(1) sve uključene države su izdale neophodna izuzeća u skladu s odredbama Tehničkih instrukcija; ili

(2) zainteresirane države su izdale odobrenje u slučajevima kada je Tehničkim instrukcijama propisano da se samo to odobrenje traži.

OPS 1.1190

Namjerno prazno

OPS 1.1195

Prihvatanje opasnih roba

(a) Operator ne smije primiti na prevoz opasnu robu osim ako:

(1) su pakiranje, omotno pakiranje ili teretni spremnik prekontrolirani u skladu s procedurom za prihvatanje iz Tehničkih instrukcija

(2) su popraćene s dvije kopije dokumenta za prevoz opasnih roba, ukoliko u Tehničkim instrukcijama nije drugačije propisano;

(3) se koristi engleski jezik za:

(i) označavanje naljepnicama i oznakama na pakiranjima;

i

(ii) za dokument za prevoz opasnih roba uz neki drugi jezik.

(b) Operator mora koristiti kontrolnu listu prihvata, koja omogućava provjeru svih odgovarajućih podataka, u obliku koji omogućava zapise rezultata provjere prihvatanja ručnim, mehaničkim ili računalnim sredstvima.

OPS 1.1200

Kontrola oštećenja, curenja ili onečišćenja

(a) Operator se mora pobrinuti da:

(1) su pakiranje, omotno pakiranje i teretni spremnik, neposredno prije ukrcaja u avion ili u naprave za skupni ukrcaj, prekontrolirani na propuštanje tekućine i oštećenja, u skladu s Tehničkim instrukcijama;

(2) se jedinično sredstvo utovara ne ukrcava u avion ako prethodno nije bila prekontrolirana u skladu s Tehničkim instrukcijama, te je utvrđeno da nema znakova propuštanja tekućine ili oštećenja opasne robe u njoj;

(3) ne smiju ukrcati u avion pakiranje, omotno pakiranje i teretni spremnik koji je oštećen ili iz kojeg curi;

(4) se svako pakiranje opasne robe koje se nađe u avionu, i koje se čini oštećenim ili iz kojeg curi, odstrani ili pripremi za uklanjanje od strane nadležnog tijela ili organizacije. U tom slučaju se ostatak pošiljke mora prekontrolirati da se ustanovi je li u ispravnom stanju za prevoz i da nema oštećenja ili onečišćenja aviona ili ukrcanog tereta; i

(5) se pakiranje, omotno pakiranje i teretni spremnik prekontroliraju na znakove oštećenja ili curenja nakon iskrcavanja iz aviona ili naprave za skupni ukrcaj. Ako se uoče oštećenja ili curenja, površine gdje se slagala opasna roba moraju se prekontrolirati radi oštećenja ili onečišćenja.

OPS 1.1205

Uklanjanje onečišćenja

(a) Operator se mora pobrinuti da:

(1) se svako onečišćenje nastalo zbog curenja ili oštećenja predmeta ili pakiranja koji sadrže opasne robe odmah neodložno ukloni i da se poduzmu koraci za otklanjanje rizika u skladu s Tehničkim instrukcijama;

(2) se avion koji je onečišćen radioaktivnim tvarima odmah povuče iz uporabe i da se ne vrati dok nivo zračenja na svim pristupnim površinama i privremeno onečišćenje ne bude manje od vrijednosti propisanih u Tehničkim instrukcijama.

(b) U slučaju neu skladusti s nekim ograničenjem propisanim u Tehničkim instrukcijama koji se primjenjuje na nivo zračenja ili onečišćenja,

(1) operator mora:

(i) se pobrinuti da informira pošiljatelja ukoliko je neu skladust ustanovljena tijekom prevoza;

(ii) poduzeti žurne mjere za ublažavanje posljedica neu skladusti;

(iii) izvijestiti pošiljatelja o neu skladusti i odgovarajuće nadležno tijelo (tijela), čim je to prije moguće a odmah kada se pokaže ili bi mogla nastati opasna situacija;

(2) operator također mora u okviru svoje odgovornosti:

(i) istražiti neu skladusti i razloge neu skladusti, te okolnosti i posljedice;

(ii) poduzeti odgovarajuće mjere za otklanjanje uzroka i okolnosti koje dovode do neu skladusti i spriječiti ponavljanje sličnih okolnosti koje vode prema neu skladustima;

(iii) izvijestiti odgovarajuće nadležno tijelo (tijela) o uzrocima neu skladusti i o poduzetim popravnim ili preventivnim mjerama, odnosno o mjerama koje će poduzeti.

OPS 1.1210

Ograničenje ukrcaja

(a) Putnička i pilotska kabina. Operator se mora pobrinuti da se opasne robe ne prevoze u putničkoj ili pilotskoj kabini, osim ako u Tehničkim instrukcijama nije drugačije propisano.

(b) Prostori za teret. Operator se mora pobrinuti da se ukrcana opasna roba odijeli, složi i osigura u avionu, kako je to propisano Tehničkim instrukcijama.

(c) Opasna roba određena za prevoz samo na teretnim avionima. Operator se mora pobrinuti da se pakiranja opasne robe označena naljepnicom "samo teretni avion" ("Cargo Aircraft Only") prevoze teretnim avionima i ukrcavaju kako je to propisano u Tehničkim instrukcijama.

OPS 1.1215

Informiranje

(a) Informiranje osoblja. Operator mora pripremiti sve potrebne informacije u Operativnom priručniku i/ili drugim odgovarajućim priručnicima kako bi omogućio osoblju da obavlja svoje dužnosti u svezi prevoza opasnih roba, kao što je to propisano u Tehničkim instrukcijama, uključujući i mjere koje treba poduzeti u slučaju opasnosti povezanom s opasnom robom. Ako je to primjenjivo, ove informacije mora pripremiti i za svog pružatelja usluga (Handling Agent).

(b) Informiranje putnika i drugih osoba.

(1) Operator se mora pobrinuti za objavljivanje informacija u skladu s Tehničkim instrukcijama tako da se putnici upozore o vrstama roba koje su zabranjene za prevoz u avionu; i

(2) Operator se mora pobrinuti da se na mjestu prihvaćanja tereta dostave obavijesti u kojima se daju informacije o prevozu opasnih roba.

(c) Informiranje zapovjednika. Operator se mora pobrinuti da:

(1) zapovjednik dobije pisanu informaciju o opasnim robama koje će se prevoziti u avionu, kao što je to propisano u Tehničkim instrukcijama;

(2) su dostavljene informacije kako postupati u slučaju opasnosti tijekom leta, kao što je to propisano u Tehničkim instrukcijama;

(3) se na zemlji pohrani čitka kopija pisane informacije dane zapovjedniku, na lako dostupnom mjestu, sve do okončanja leta na koji se pisana informacija odnosi. Ova kopija, ili informacija koju sadrži, mora biti lako dostupna aerodromima zadnjeg odlaska i sljedećeg dolaska po rasporedu, sve do okončanja leta na koji se informacija odnosi.

(4) kada se opasna roba prevozi na letu koji se u cijelosti ili djelomično obavlja izvan teritorija države, za pisanu informaciju zapovjedniku dodatno se koristi engleski jezik uz bilo koji drugi propisani jezik.

(Vidi Tablicu 1 of Dodatka 1 OPS-u 1.1065 za razdoblje pohrane dokumentacije)

(d) Informiranje u slučaju zrakoplovne nezgode ili nesreće.

(1) Operator zrakoplova koji je umiješan u zrakoplovnu nezgodu mora na zahtjev dostaviti sve informacije u skladu s u Tehničkim Instrukcijama.

(2) Operator zrakoplova koji je umiješan u zrakoplovnu nesreću ili ozbiljnu nezgodu mora bez odgađanja dostaviti sve informacije u skladu s Tehničkim instrukcijama.

(3) Operator mora u odgovarajuće priručnike i planove za situacije u slučaju nesreća uključiti procedure kako bi omogućio da se dostave ove informacije.

(e) Informiranje u slučaju opasnosti tijekom leta.

(1) Ako se tijekom leta pojavi opasnost, zapovjednik mora, čim mu to situacija dopusti, informirati odgovarajuću službu kontrole letenja o opasnoj robi koja se prevozi kao teret na avionu kao što je to propisano u Tehničkim instrukcijama.

OPS 1.1220

Programi osposobljavanja

- (a) Operator mora utvrditi i održavati programe osposobljavanja osoblja, kao što je to propisano Tehničkim instrukcijama, a koji moraju biti odobreni od nadležnog tijela.
- (b) Operator se mora pobrinuti da osoblje prođe osposobljavanje o obvezama koje su povezane s njihovim dužnostima.
- (c) Operator se mora pobrinuti za provođenje osposobljavanja ili nakon zapošljavanja osobe provjeriti je li osposobljena u svezi prevoza opasnih roba u zračnom prometu.
- (d) Operator se mora pobrinuti da osoblje koje pohađa osposobljavanje polaže ispit koji će potvrditi razumijevanje njihovih odgovornosti.
- (e) Operator se mora pobrinuti da osoblje za koje se zahtijeva osposobljavanje za opasne robe pohađaju osposobljavanje za obnavljanje znanja u vremenskim razmacima ne dužim od 2 godine.
- (f) Operator se mora pobrinuti da se za svo osoblje održavaju zapisi o osposobljavanju za opasne robe u skladu s Tehničkim instrukcijama.
- (g) Operator se mora uvjeriti da je i osoblje njegovog pružatelja usluga (Handling Agent) osposobljeno u skladu s Tehničkim instrukcijama.

OPS 1.1225

Izvjestaji o nezgodama i nesrećama s opasnim robama

- (a) Operator mora o nezgodama i nesrećama s opasnim robama izvijestiti nadležno tijelo i nadležno tijelo u državi gdje se desi nesreća ili nezgoda, u skladu s Dodatkom 1 OPS-a 1.1225. Prvi izvještaj mora poslati u roku od 72 sata nakon događaja, ukoliko posebne okolnosti to ne onemogućuje. Izvještaj mora sadržavati podatke koji su u tom trenutku poznati. Kada je to potrebno, i što je prije moguće, mora poslati dopunski izvještaj s dodatnim informacijama.
- (b) Operator mora izvijestiti nadležno tijelo i nadležno tijelo u državi gdje se događaj desi, o pronalasku neprijavljene ili pogrešno deklarirane opasne robe otkrivene među teretom ili u putničkoj prtljazi u skladu s Dodatkom 1 OPS-a 1.1225. Prvi izvještaj mora poslati u roku od 72 sata nakon pronalaska, ukoliko posebne okolnosti to ne onemogućuje, i sadržavati podatke koje su u tom trenutku poznati. Kada je to potrebno, i što je prije moguće, mora poslati dopunski izvještaj s dodatnim informacijama.

Dodatak 1 OPS-u 1.1225

Izvjestaji o nezgodama i nesrećama s opasnim robama

1. Operator se mora pobrinuti da se izvještava o svim nezgodama i nesrećama s opasnim robama, bez obzira nalazi li se opasna roba u teretu, pošti, putničkoj prtljazi ili prtljazi članova posade. O pronalasku neprijavljene ili pogrešno prijavljene opasne robe također se mora izvijestiti.
2. Prvi izvještaj mora poslati u roku od 72 sata nakon događaja, ukoliko posebne okolnosti to ne onemogućuje. Izvještaj može poslati na bilo koji način uključujući e-mail, telefon ili telefaks. Izvještaj mora sadržavati podatke koji su u tom trenutku poznati u skladu s tačkama iz stava 3. ovoga Dodatka. Kada je to potrebno, i što je prije moguće, mora poslati dopunski izvještaj s dodatnim podacima koji nisu bili poznati u vrijeme slanja prvog izvještaja. Ukoliko je izvještaj predan usmenim putem, mora se dostaviti pismena potvrda što je prije moguće.
3. Prvi i svaki sljedeći izvještaj mora biti što precizniji i sadržavati sljedeće relevantne podatke:
 - (a) datum nezgode ili nesreće ili pronalaska neprijavljene ili pogrešno prijavljene opasne robe;
 - (b) mjesto, broj leta i datum leta;
 - (c) opis robe, i referentni broj teretnog lista (Air Waybill), vreće, prtljažne etikete, karte, itd.;
 - (d) ispravno otpremno ime (Shipping Name) (uključujući tehnički naziv, ukoliko je to primjereno) i kada je poznat UN/ID broj
 - (e) klasu ili razred i dodatni rizik;
 - (f) vrstu ambalaže i specifikaciju ambalaže, koja je na njoj označena;
 - (g) količinu;
 - (h) ime i adresu pošiljatelja, putnika, itd.;
 - (i) druge važne podatke;
 - (j) pretpostavljeni uzrok nezgode ili nesreće;
 - (k) poduzete mjere;
 - (l) neko drugo obavljeno izvješćivanje; i
 - (m) ime, titulu, adresu i telefonski broj osobe koja je podnijela izvještaj.
4. Uz izvještaj je potrebno priložiti kopije dokumenata i snimljenih fotografija povezanih s događajem.

Pododjeljak S
ZAŠTITA (SECURITY)
OPS 1.1235

Zahtjevi zaštite

Operator se mora pobrinuti da je sve odgovarajuće osoblje upoznato i da udovoljava zahtjevima nacionalnog programa zaštite države zračnog prevoznika.

OPS 1.1240

Program osposobljavanja

Operator mora utvrditi, održavati i voditi odobren program osposobljavanja koji njegovom osoblju omogućuje da poduzme primjerenu akciju u svrhu sprečavanja djela nezakonitog ometanja, npr. sabotaze ili otmice, te na

najmanju moguću mjeru smanji posljedice takvih događaja ako se oni pojave. Program obuke mora biti sukladan Nacionalnom programu zaštite zračnog prometa. Svaki član posade mora imati potrebna znanja i stručnost iz svih odgovarajućih elemenata programa osposobljavanja.

OPS 1.1245

Prijavljivanje činova nezakonitog ometanja

Zapovjednik zrakoplov ili u njegovoj nemogućnosti operator, mora bez odlaganja prijaviti djelo nezakonitog ometanja u avionu lokalnom nadležnom tijelu i nadležnom tijelu u državi zračnog prevoznika.

OPS 1.1250

Kontrolna lista za postupak pretrage aviona

Operator se mora pobrinuti da svi avioni posjeduju kontrolne liste postupaka koje treba provesti za taj tip u pretragama radi skrivenog oružja, eksploziva ili drugih opasnih uređaja u slučaju kada postoji ozbiljna sumnja da je avion predmetom nezakonitog ometanja. Operator također treba osigurati da u listi provjere postoji i način ophođenja ukoliko je pronađena bomba ili neki drugi sumnjivi predmet, te da je navedena pozicija najmanjeg rizika u slučaju detonacije bombe u avionu ukoliko ju je imatelj odobrenja za tip naveo.

OPS 1.1255

Zaštita pilotske kabine

(a) U svim avionima koji su opremljeni sa vratima pilotske kabine, ova vrata se moraju moći zaključati iz unutrašnjosti kabine, i moraju biti uspostavljena sredstva i procedure prihvatljive nadležnom tijelu prema kojima kabinska posada može upozoriti letačku posadu u slučaju sumnjivih radnji ili pokušaja provale u pilotsku kabinu.

(b) Svi avioni koji lete u svrhu prevoza putnika najveće dopuštene mase veće od 45 500 kilograma ili s najvećim dopuštenim brojem putničkih mjesta većim od 60, moraju biti opremljeni s odobrenim vratima pilotske kabine koja je moguće zaključati i otključati s bilo koje pilotske pozicije i konstruiranih kao što je propisano u primjenjivim plovidbeno operativnim zahtjevima. Konstrukcija takvih vrata ne smije ometati operacije u slučaju opasnosti, kao što je propisano u primjenjivim retroaktivnim plovidbeno operativnim zahtjevima.

(c) U svim avionima opremljenim vratima pilotske kabine u skladu sa stavom (b):

(1) takva vrata moraju biti zatvorena prije pokretanja motora za polijetanje i moraju biti zatvorena u slučaju kada se to traži zaštitnim procedurama ili prema zahtjevu zapovjednika, do gašenja motora poslije slijetanja, osim kada je potrebno da ovlaštene osobe uđu ili izađu iz pilotske kabine, u skladu s Nacionalnim programom zaštite zračnog prometa;

(2) mora se omogućiti vizualni nadzor prostora ispred pilotske kabine u potrebnom opsegu iz bilo kojeg pilotskog sjedala, kako bi se identificirala osoba koja zahtjeva ulazak u pilotsku kabinu i uočilo sumnjivo ponašanje ili potencijalna prijetnja.

[1]SL br. C 270, 26.10.1990., str. 3.

[2]SL br. C 267, 14.10.1991., str. 154.

[3]SL br. C 159, 17.6.1991., str. 28.

[4]SL C 154 E, 29.5.2001., str. 1.

[5]SL C 221, 7.8.2001., str. 38.

[6]Mišljenje Europskoga parlamenta od 5. septembra 2001. (SL C 72 E, 21.3.2002., str. 146.), Zajedničko stajalište Vijeća od 19. decembra 2001. (SL C 58 E, 5.3.2002., str. 44.) i Odluka Europskoga parlamenta od 9. aprila 2002. (još nije objavljena u Službenom listu). Odluka Vijeća od 18. juna 2002.

[7]SL L 145, 31.5.2001., str. 43.

[8]SL L 184, 17.7.1999., str. 23.

[9]SL L 18, 24.1.1980., str. 26. Direktiva posljednji puta izmijenjena i dopunjena Direktivom 83/206/EEZ (SL L 117, 4.5.1983., str. 15.).

[10]SL L 373, 31.12.1991., str. 4. Uredba posljednji puta izmijenjena i dopunjena Uredbom Komisije (EZ-a) br. 2871/2000 (SL L 333, 29.12.2000., str. 47.).

[11]SL L 136, 31.5.1999., str. 1.

[12]SL L 136, 31.5.1999., str. 15.

[13]SL L 14, 16.1.2001., str. 33.

[14]Mišljenje Europskoga parlamenta od 3. septembra 2002. (SL L 272 E, 13.11.2003., str. 103.), zajednički stav Vijeća od 9. marta 2006. (SL L 179 E, 1.8.2006., str. 1.), stav Europskoga parlamenta od 5. maja 2006. (koji još nije objavljen u Službenome listu) i Odluka Vijeća od 23. listopada 2006.

[15]SL L 373, 31.12.1991., str. 4. Uredba kako je posljednji put izmijenjena i dopunjena Uredbom (EZ-a) br. 1592/2002 (SL L 240., 7.9.2002., str. 1.).

[16]SL L 240, 24.8.1992., str. 1.

[17]SL L 184, 17.7.1999., str. 23. Odluka kako je posljednji put izmijenjena i dopunjena Odlukom 2006/512/EZ (SL L 200, 22.7.2006., str. 11.).

[18]SL L 240, 7.9.2002., str. 1. Uredba kako je posljednji put izmijenjena i dopunjena Uredbom Komisije (EZ-a) br. 1701/2003 (SL L 243, 27.9.2003., str. 5.).

[19]SL L 243, 27.9.2003., str. 6. Uredba kako je izmijenjena i dopunjena Uredbom (EZ-a) br. 706/2006 (SL L 122, 9.5.2006., str. 16.).

[20]SL L 315, 28.11.2003., str. 1. Uredba kako je izmijenjena i dopunjena Uredbom (EZ-a) br. 707/2006 (SL L 122, 9.5.2006., str. 17.).

[21]Direktiva Vijeća 2000/79/EZ od 27. novembra 2000. koja se odnosi na Europski sporazum o organizaciji radnoga vremena mobilnih radnika u civilnom zrakoplovstvu koji su sklopile Udruga europskih zračnih prevoznika (AEA), Savez europskih transportnih radnika (ETF), Evropska udruga pilota (ECA), Udruga zrakoplovnih

kompanija europskih regija (ERA) i Međunarodna udruga zračnih prevoznika (IACA) (SL L 302, 1.12.2000., str. 57.).

[22] SL L 143, 30.4.2004., str. 76. Direktiva kako je izmijenjena i dopunjena Uredbom (EZ-a) br. 2111/2005 (SL L 344, 27.12.2005., str. 15.).

[23]* SL L 184, 17.7.1999., str. 23. Odluka kako je izmijenjena i dopunjena Odlukom 2006/512/EZ (SL L 200, 22.7.2006., str. 11.)."

[24]** SL L 315, 28.11.2003., str. 1.";

[25]* SL L 240, 7.9.2002., str. 1. Uredba kako je posljednji put izmijenjena i dopunjena Uredbom Komisije (EZ-a) br. 1701/2003 (SL L 243, 27.9.2003., str. 5.)."

[26] 23 Mišljenje Europskoga parlamenta od 30. novembra 2006. (još nije objavljeno u Službenom listu) i Odluka Vijeća od 19. decembra 2006.

[27] 24 SL L 373, 31.12.1991., str. 4. Uredba kako je posljednji put izmijenjena i dopunjena Uredbom (EZ-a) br. 1899/2006 Europskoga parlamenta i Vijeća. (Vidi stranu 1. navedenog Službenog lista.)

[28] 25 SL L 184, 17.7.1999., str. 23. Odluka kako se izmjenjuje i dopunjuje Odlukom 2006/512/EZ (SL L 200, 22.7.2006., str. 11.).

[29] 26 SL L 373, 31.12.1991., str. 4. Uredba kako je posljednji puta izmijenjena i dopunjena Uredbom (EZ-a) br. 1900/2006 (SL L 377, 27.12.2006., str. 176.)

[30] 27 SL L 373, 31.12.1991., str. 4. Uredba kako je posljednji puta izmijenjena i dopunjena Uredbom (EZ-a) br. 1900/2006 (SL L 377, 27.12.2006., str. 176.)