

960.

Na osnovu člana 6 stav 1 tačka 9 Zakona o vazdušnom saobraćaju („Službeni list CG”, br. 30/12, 30/17 i 82/20), uz prethodnu saglasnost Ministarstva kapitalnih investicija, Agencija za civilno vazduhoplovstvo donijela je

**PRAVILNIK
O IZMJENAMA I DOPUNAMA
PRAVILNIKA O TEHNIČKIM ZAHTJEVIMA I
PROCEDURAMA ZA OBAVLJANJE VAZDUŠNIH OPERACIJA**

Član 1

U Pravilniku o tehničkim zahtjevima i procedurama za obavljanje vazdušnih operacija („Službeni list CG”, br. 31/13, 24/14, 47/14, 56/15, 27/16, 6/17, 25/17, 39/18, 67/18, 21/19, 63/20, 107/20 i 90/22) u članu 2 stav 1, poslije riječi „Sprovedbena regulativa Komisije (EU) 2020/2036 od 9. decembra 2020. godine” veznik „i” zamjenjuje se zapetom, a poslije riječi „Sprovedbena regulativa Komisije (EU) 2021/1296 od 4. avgusta 2021. godine” dodaju se riječi „Sprovedbena regulativa Komisije (EU) 2021/2237 od 15. decembra 2021. godine”.

Poslije stava 17 dodaje se novi stav koji glasi:

„Sprovedbena regulativa Komisije (EU) 2021/2237 od 15. decembra 2021. godine data je u Prilogu 17, koji je sastavni dio ovog pravilnika.”

Član 2

U članu 4 riječi „Priloga 1, 1A-16” zamjenjuju se riječima „Priloga 1, 1A-17”.

Član 3

Poslije Priloga 16 dodaje se Prilog 17.

Član 4

Ovaj pravilnik stupa na snagu osmog dana od dana objavljivanja u „Službenom listu Crne Gore”, a primjenjivaće se od 01. novembra 2023. godine.

Broj: 01/2-040/23-894/6

Podgorica, 16.06.2023. godine

**Direktor,
Zoran Maksimović, s.r.**

SPROVEDBENA REGULATIVA KOMISIJE (EU) 2021/2237

od 15. decembra 2021. godine

o izmjeni Regulative (EU) br. 965/2012 u pogledu zahtjeva za operacije u svim meteorološkim uslovima i za obuku i provjeru letačke posade

Član 1

Izmjene Regulative (EU) br. 965/2012

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

- (1) u članu 5 stav (2) tačka (a) podtačka (iv) zamjenjuje se sljedećim:
„(iv) operacije pri smanjenoj vidljivosti (LVO) ili operacije sa operativnim odobrenjima;“;
- (2) Prilozi I, II, III, IV, V, VI, VII i VIII mijenjaju se u skladu sa prilogom ove regulative.

Član 2

Datum stupanja na snagu i primjena

Ova regulativa stupa na snagu dvadesetog dana od dana objavljivanja u Službenom listu Evropske unije.

Primjenjuje se od 30. oktobra 2022. godine.

Ova regulativa je u cjelini obavezujuća i neposredno se primjenjuje u svim državama članicama.

Sačinjeno u Briselu 15. decembra 2021. godine.

Za Komisiju
Predsjednica
Ursula VON DER LEJEN

PRILOG

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

- (1) Prilog I mijenja se kako slijedi:
- (a) umeće se sljedeća tačka (6):
 - „(6) „operativni minimumi aerodroma“ znači granice upotrebljivosti aerodroma za:
 - (a) polijetanje izraženo u smislu vidljivosti duž poletno-sletne staze (RVR) i/ili vidljivosti i, ako je potrebno, baze oblaka;
 - (b) slijetanje u operacijama 2D instrumentalnog prilaza, izraženo u obliku vidljivosti i/ili RVR-a, minimalne visine spuštanja (MDA/H) i, ako je potrebno, baze oblaka;
 - (c) slijetanje u operacijama 3D instrumentalnog prilaza, izraženo u obliku vidljivosti i/ili RVR-a i apsolutne/relativne visine odluke (DA/H), zavisno od vrste i/ili kategorije operacija“;
 - (b) tačka (11) briše se;
 - (c) tač. od (13) do (16) brišu se;
 - (d) umeće se sljedeća tačka (18a):
 - „(18a) „baza oblaka“ znači visina donje granice najnižeg sloja oblaka iznad zemlje ili vode ispod 6000 m (20000 stopa) koji pokriva više od polovine neba;“;
 - (e) tačka (20) zamjenjuje se sljedećim:
 - „(20) „kruženje“ znači vizuelna faza operacije kružnog prilaza;“;
 - (f) umeće se sljedeća tačka (20a):
 - „(20a) „operacija kružnog prilaza“ znači operacija instrumentalnog prilaza tipa A kako bi se vazduhoplov doveo u položaj za slijetanje na poletno-sletnu stazu/područje završnog prilaza i polijetanja (FATO) koja nije odgovarajuće smještena za prilaz iz pravca;“;
 - (g) tačka 27 zamjenjuje se sljedećim:
 - „(27) „završni prilaz neprekidnim spuštanjem (CDFA)“ znači tehnika usklađena sa procedurama stabilizovanog prilaza, za obavljanje završnog prilaznog segmenta (FAS) procedure nepreciznog instrumentalnog prilaza (NPA) neprekidnim spuštanjem, bez horizontalnog leta, sa apsolutne/relativne visine koja je jednaka ili veća od fiksne apsolutne/relativne visine završnog prilaza:
 - (a) za operacije prilaza iz pravca, do tačke koja je približno 15 m (50 ft) iznad praga sletne staze ili tačke na kojoj započinje manevar ravnjanja; ili
 - (b) za operacije kružnog prilaza, do dostizanja MDA/H ili apsolutne/relativne visine manevra vizuelnog letjenja;“;
 - (h) umeće se sljedeća tačka (35a):
 - „(35a) „apsolutna visina odluke (DA) ili relativna visina odluke (DH)“ znači određena apsolutna visina ili relativna visina u operacijama 3D instrumentalnog prilaza pri kojoj se mora pokrenuti procedura neuspjelog prilaza ako nije utvrđena potrebna vizuelna referenca za nastavak prilaza;“;
 - (i) tačka (46) zamjenjuje se sljedećim:
 - „(46) „sistem poboljšane letačke vidljivosti (EFVS)“ znači elektronsko sredstvo kojim se u realnom vremenu letačkoj posadi obezbjeđuje senzorski ili poboljšan prikaz topografije vanjskog prikaza (prirodne ili vještačke karakteristike mjesta ili područja, posebno tako da se pokažu njihovi relativni položaji i nadmorska visina) upotrebom slikovnih senzora; EFVS je integrisan sa sistemom navođenja leta i prikazan na displeju u visini glave ili na ekvivalentnom displeju; ako je EFVS sertifikovan u skladu sa primjenljivim zahtjevima u pogledu plovidbenosti i ako operator ima potrebno posebno odobrenje (prema potrebi), može se upotrebljavati za operacije EFVS-a i može omogućiti operacije sa operativnim odobrenjima;“;
 - (j) umeću se sljedeće tačke (46a) i (46b):
 - „(46a) „operacija EFVS“ znači operacija u kojoj uslovi vidljivosti zahtijevaju upotrebu EFVS-a umjesto prirodnog prikaza kako bi se obavili prilaz ili slijetanje, utvrdile potrebne vizuelne reference ili izvelo rulanje;
 - (46b) „operacija EFVS 200“ znači operacija sa operativnim odobrenjem u kojoj uslovi vidljivosti zahtijevaju upotrebu EFVS-a do 200 ft iznad praga FATO-a ili poletno-sletne staze. Od te tačke do kopna upotrebljava se prirodni prikaz. RVR ne smije biti manja od 550 m;“;
 - (k) tačka (47) zamjenjuje se sljedećim:
 - „(47) „sistem poboljšane letačke vidljivosti (EVS)“ znači elektronsko sredstvo kojim se u realnom vremenu letačkoj posadi osigurava prikaz topografije stvarnog vanjskog prikaza (prirodne ili vještačke karakteristike mjesta ili područja, posebno tako da se pokažu njihovi relativni položaji i nadmorska visina) upotrebom slikovnih senzora;“;
 - (l) umeće se sljedeća tačka (48b):
 - „(48b) „segment završnog prilaza (FAS)“ znači segment procedure instrumentalnog prilaza (IAP) u kojem se postiže poravnanje i spuštanje za slijetanje;“;
 - (m) umeće se sljedeća tačka (52a):
 - „(52a) „produžavanje“ znači prelaz sa operacije prilaza na stabilizovano penjanje. To uključuje manevre koji se izvode na ili iznad MDA/H-a ili DA/H-a, ili ispod DA/H-a (prekinuta slijetanja);“;
 - (n) tačka (55) zamjenjuje se sljedećim:
 - „(55) „sistem za navođenje pri slijetanju u visini glave (HUDLS)“ znači cjelokupan sistem u vazduhoplovu koji pilotu pruža navođenje prikazom u visini glave kako bi se pilotu obezbijedilo upravljanje vazduhoplovom ili nadzor autopilota tokom polijetanja (ukoliko je primjenljivo), prilaza i slijetanja (i rulanja, ukoliko je primjenljivo), ili produžavanje. On uključuje sve senzore, računare, električna napajanja, indikatore i kontrole;“;
 - (o) tačka (56) briše se;
 - (p) umeću se sljedeće tač. (69d) i (69e):
 - „(69d) „operacija instrumentalnog prilaza“ znači prilaz i slijetanje pomoću instrumenata za navigaciono navođenje na osnovu procedure instrumentalnog prilaza (IAP). Postoje dvije metode izvođenja operacija instrumentalnog prilaza:
 - (a) operacija dvodimenzionalnog (2D) instrumentalnog prilaza, u kojoj se primjenjuje samo lateralno navigacijsko navođenje; i

- (b) operacija trodimenzionalnog (3D) instrumentalnog prilaza, u kojoj se primjenjuju lateralno i vertikalno navigaciono navođenje;
- (69e) „procedura instrumentalnog prilaza (IAP)“ znači niz unaprijed utvrđenih manevara vazduhoplova uz korišćenje letačkih instrumenata, sa određenom zaštitom od prepreka od preletišta početnog prilaza ili, ukoliko je primjenljivo, od početka utvrđene dolazne rute do tačke sa koje se slijetanje može završiti i nakon toga, ako slijetanje nije završeno, do pozicije na kojoj se primjenjuju mjerila za nadvišavanje prepreka u fazi *holding*-a ili na ruti. IAP-i se klasifikuju kako slijedi:
- (a) procedura nepreciznog prilaza (NPA), što znači IAP projektovan za operacije 2D instrumentalnog prilaza tipa A;
 - (b) procedura prilaza sa vertikalnim navođenjem (APV) znači IAP navigacije zasnovane na navigacionim performansama (PBN) projektovana za operacije 3D instrumentalnog prilaza tipa A;
 - (c) procedura preciznog prilaza (PA) znači IAP zasnovan na navigacionim sistemima projektovanim za operacije 3D instrumentalnog prilaza tipa A ili B;“;
- (q) umeće se sljedeća tačka 72b:
„(72b) „linijska provjera“ znači provjera koju sprovodi operator i koju obavlja pilot ili član tehničke posade kako bi demonstrirao sposobnost za obavljanje uobičajenih linijskih operacija opisanih u operativnom priručniku;“;
- (r) tač. (74) i (75) zamjenjuju se sljedećim:
„(74) „operacije pri smanjenoj vidljivosti (LVO)“ znači operacije prilaza ili polijetanja na poletno-sletnoj stazi sa vidljivošću duž poletno-sletne staze manjom od 550 m ili sa relativnom visinom odluke manjom od 200 ft;
(75) „polijetanje u uslovima smanjene vidljivosti (LVTO)“ znači polijetanje kada je RVR manja od 550 m;“;
- (s) tačka (76) briše se;
- (t) umeće se sljedeća tačka (78c):
„(78c) „minimalna apsolutna visina spuštanja (MDA) ili minimalna relativna visina spuštanja (MDH)“ znači određena apsolutna visina ili relativna visina u operacijama 2D instrumentalnog prilaza ili operacijama kružnog prilaza ispod koje se ne smije spustiti bez potrebne vizuelne reference;“;
- (u) tačka (83) briše se;
- (v) umeće se sljedeća tačka (85a):
„(85a) „apsolutna visina nadvišavanja prepreka (OCA) ili relativna visina nadvišavanja prepreka (OCH)“ znači najniža apsolutna visina ili najniža relativna visina iznad nadmorske visine relevantnog praga poletno-sletne staze ili nadmorske visine aerodroma, prema potrebi, koje se upotrebljavaju za utvrđivanje usklađenosti sa odgovarajućim kriterijumima nadvišavanja prepreka;“;
- (w) umeće se sljedeća tačka (91a):
„(91a) „operativno odobrenje“ znači odobrenje za operacije sa naprednim vazduhoplovom koje omogućava niže operativne minimume aerodroma od onih koje bi operator obično utvrdio za osnovne vazduhoplove na osnovu performansi naprednih sistema vazduhoplova koji upotrebljavaju raspoloživu vanjsku infrastrukturu. Niži operativni minimumi mogu uključivati nižu relativnu/apsolutnu visinu odluke ili minimalnu relativnu/apsolutnu visinu spuštanja, zahtjeve u pogledu smanjene vidljivosti ili smanjene zemaljske opreme ili njihove kombinacije;“;
- (x) tačka (92) zamjenjuje se sljedećim:
„(92) „provjera stručnosti, koju obavlja operator“ znači provjera koju obavlja operator i koju prolazi pilot ili član tehničke posade kako bi demonstrirao kompetenciju za obavljanje uobičajenih, neuobičajenih i procedura u slučaju nužde;“;
- (y) umeću se sljedeće tačke (120c), (120d) i (120e):
„(120c) „obuka za stručnost“ znači obuka namijenjena postizanju konačnih ciljeva, uz obezbjeđivanje da je obučeno lice sposobno da dosljedno obavlja određene poslove na siguran i efektivan način;
(120d) „operacija instrumentalnog prilaza tipa A“ znači operacija instrumentalnog prilaza sa MDH ili DH na 250 ft ili više;
(120e) „operacija instrumentalnog prilaza tipa B“ znači operacija sa DH ispod 250 ft. Operacije instrumentalnog prilaza tipa B kategorizovane su kao:
 - (a) Kategorija I (CAT I): DH ne manja od 200 ft i sa vidljivošću od najmanje 800 m ili RVR ne manjom od 550 m;
 - (b) Kategorija II (CAT II): DH manja od 200 ft ali ne manja od 100 ft i RVR ne manja od 300 m;
 - (c) Kategorija III (CAT III): DH manja od 100 ft ili bez DH, kao i RVR manja od 300 m ili bez ograničenja RVR-a;“;
- (z) umeće se sljedeća tačka (124a):
„(124a) „vidljivost (VIS)“ znači vidljivost u vazduhoplovstvu koja je između sljedeće dvije mogućnosti veća:
 - (a) najveća udaljenost na kojoj se crni objekt odgovarajućih dimenzija, smješten blizu tla, može vidjeti i prepoznati u odnosu na svijetlu pozadinu; i
 - (b) najveća udaljenost na kojoj se svjetla jačine oko 1000 kandela mogu vidjeti i raspoznati u odnosu na neosvijetljenu pozadinu;“;
- (aa) tač. (125) i (126) zamjenjuju se sljedećim:
„(125) „operacija vizuelnog prilaza“ znači operacija prilaza letom po IFR-u pri kojem dio instrumentalnog prilaza ili cijeli instrumentalni prilaz nije dovršen, a prilaz je izveden pomoću vizuelnih referenci u odnosu na teren;
(126) „meteorološki dostupan aerodrom“ znači odgovarajući aerodrom za koji meteorološki izvještaji ili prognoze ili njihove kombinacije pokazuju da će tokom perioda predviđenog za korišćenje meteorološki uslovi biti na ili iznad operativnog minimuma aerodroma, a izvještaj o stanju površine poletno-sletne staze pokazuje da je moguće sigurno slijetanje;“;

(2) u Prilogu II, Dodatak II zamjenjuje se sljedećim:

„Dodatak II.

OPERATIVNE SPECIFIKACIJE (podliježe odobrenim uslovima u operativnom priručniku)				
Kontakt detalji nadležnog organa koji izdaju dokument				
Telefon (1): _____; Faks: _____;				
Email: _____				
AOC (2): Naziv operatora (3): Datum (4): Potpis:				
Poslovni naziv:				
Operativne specifikacije #:				
Model vazduhoplova (5):				
Registracijska oznaka (6):				
Vrsta operacija: komercijalni vazdušni prevoz:				
<input type="checkbox"/> Putnici <input type="checkbox"/> Teret <input type="checkbox"/> Ostalo (7)				
Područje operacija (8)				
Posebna ograničenja (9)				
Posebna odobrenja:	Da	Ne	Specifikacija (10)	Napomene
Opasne materije	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Operacije pri smanjenoj vidljivosti			RVR (11)	
Polijetanje			CAT (12).....DA/H: ft RVR:.....m	
Prilaz i slijetanje			CAT (13).....DA/H: ft RVR:.....m	
Operativna odobrenja	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
RVSM (14) <input type="checkbox"/> N/A	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
ETOPS (15) <input type="checkbox"/> N/A	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Maksimalno vrijeme preusmjeravanja (16): min.	
Složene navigacione specifikacije za PBN operacije (17)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		(18)
Specifikacija minimalnih navigacionih performansi	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Operacije jednomotornim turbinskim avionom noću ili u IMC-u (SET-IMC)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	(19)	
Operacije helikopterom sa sistemom na noćno posmatranje	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Operacije helikopterom sa vitlom	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Operacije helikopterom hitne medicinske službe	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		

Operacije helikopterom na moru	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Obuka kabinske posade ⁽²⁰⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Izdavanje CC potvrde ⁽²¹⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Korišćenje aplikacije B EFB	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	⁽²²⁾	
Kontinuirana plovidbenost	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	⁽²³⁾	
Ostalo ⁽²⁴⁾				

- (1) Telefon i faks nadležnog organa, uključujući i pozivni broj države. Ukoliko postoji, dodati i email.
- (2) Unošenje broja sertifikata vazdušnog operatora (AOC).
- (3) Unošenje registracijskog naziva operatora, kao i operatorovog poslovnog naziva ukoliko se razlikuju. Ubaciti „Dba“ ispred poslovnog naziva (za „Obavlja poslovnu djelatnost kao“).
- (4) Datum izdavanja operativne specifikacije (dd-mm-gggg) i potpis predstavnika nadležnog organa.
- (5) Unošenje ICAO oznake proizvođača vazduhoplova, modela i serije, odnosno glavne serije, ukoliko su serije označene (na primjer: Boeing-737-3K2, ili Boeing-777-232).
- (6) Registracijske oznake su prikazane u operativnim specifikacijama ili u operativnom priručniku. U drugom slučaju, za određene operativne specifikacije mora se pozvati na određenu stranicu iz operativnog priručnika. U slučaju da se ne odnose sva posebna odobrenja na model vazduhoplova, registracijske oznake vazduhoplova mogu se unijeti u kolonu sa napomenama za određeno posebno odobrenje.
- (7) Treba navesti drugu vrstu prevoza (npr. hitna medicinska pomoć).
- (8) Spisak ovlašćenih geografskih područja za operacije (geografske koordinate ili posebne rute, oblast informisanja u letu ili državne, odnosno regionalne granice).
- (9) Spisak primjenljivih posebnih ograničenja (na primjer samo VFR, samo Dnevni, itd.).
- (10) U ovoj koloni prikazati najblaži kriterijum za svako odobrenje ili vrstu odobrenja (shodno kriterijumu).
- (11) Unošenje najmanje vidljivosti duž poletno-sletne staze (RVR) u metrima. Jedna linija po odobrenju se može koristiti ukoliko se radi o različitim odobrenjima.
- (12) Unošenje primjenljive kategorije preciznog prilaza: CAT II ili CAT III. Unošenje najmanje RVR u metrima i DH u stopama. Jedna linija se koristi za prikazanu kategoriju prilaza.
- (13) Unošenje primjenljivog operativnog odobrenja: SA CAT I, SA CAT II, EFVS itd. Unošenje najmanje RVR u metrima i DH u stopama. Jedna linija se koristi za prikazano operativno odobrenje.
- (14) Rubrika za nije primjenljivo (N/A) može biti čekirana jedino ukoliko je plafon leta ispod FL290.
- (15) Operacije sa produženim doletom (ETOPS) se trenutno primjenjuju samo na dvomotorne vazduhoplove. Zbog toga, rubrika nije primjenljivo (N/A) može biti čekirana ukoliko model vazduhoplova ima manje ili više od dva motora.
- (16) Dužina od praga može takođe biti prikazana (u NM), kao i tip motora.
- (17) Navigacija zasnovana na navigacionim performansama (PBN): jedna linija se koristi za svako složeno PBN odobrenje (na primjer RNP AR APCH), sa određenim ograničenjima ili uslovima datim u kolonama za „Specifikacije“ i/ili „Napomene“. Individualna odobrenja posebnih RNP AR APCH procedura mogu da se navedu u operativnim specifikacijama ili u operativnom priručniku. U drugom slučaju, za određene operativne specifikacije mora se pozvati na određenu stranicu iz operativnog priručnika.
- (18) Navesti da li je posebno odobrenje ograničeno na određene krajeve poletno-sletne staze i/ili aerodrome.
- (19) Unos određene kombinacije konstrukcije-motora vazduhoplova.
- (20) Odobrenje za sprovođenje kursa obuke i ispita koji moraju biti završeni od strane kandidata za potvrdu kabinskog osoblja, kako je navedeno u Prilogu V (Dijelu-CC) Regulative (EU) br. 1178/2011.
- (21) Odobrenje za izdavanje potvrde o kabinskoj posadi, kako je navedeno u Prilogu V (Dijelu-CC) Regulative Komisije (EU) br. 1178/2011.
- (22) Unos spiska ili tipa B EFB aplikacija zajedno sa referencom na EFB hardver (za prenosive EFB-ove). Taj spisak se navodi u operativnim specifikacijama ili operativnom priručniku. U drugom slučaju, u povezanim operativnim specifikacijama se mora napraviti referenca na povezanu stranicu u operativnom priručniku.
- (23) Ime lica ili organizacije odgovorne za obezbjeđivanje održavanja kontinuirane plovidbenosti vazduhoplova i pozivanje na regulativu u skladu sa kojom se to obavlja, tj. Poddio I (Dio-M) Regulative Komisije (EU) br. 1321/2014.
- (24) Ostala odobrenja ili podaci ovdje mogu biti unešeni, korišćenjem jedne linije (ili jednog bloka sa više linija) po odobrenju (na primjer, operacije kratkog slijetanja, operacije srtmog prilaza, operacije helikoptera ka ili od mjesta od javnog interesa, operacije helikoptera iznad neprijateljskog okruženja lociranog izvan naseljenog područja, operacije helikoptera bez mogućnosti sigurnog prinudnog slijetanja, operacije sa povećanim nagibom, maksimalna udaljenost od adekvatnog aerodroma za dvomotorne vazduhoplove bez ETOPS odobrenja).

(3) Prilog III mijenja se kako slijedi:

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

(i) umeće se sljedeća tačka (f):

„(f) Posebni zahtjevi za helikopterske operacije

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

(1) da ima sertifikat o uspješno završenom kursu saradnje višečlane posade (MCC) na helikopterima u skladu sa Regulativom (EU) br. 1178/2011; ili

(2) da ima najmanje 500 sati naleta kao pilot u višepilotnim operacijama.”;

(ii) tačka (d) zamjenjuje se sljedećim:

„(d) Člana letačke posade može tokom leta, na njegovim dužnostima na komandama vazduhoplova, da zamijeni drugi adekvatno kvalifikovani član letačke posade.”;

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

„ORO.FC.105 Imenovanje vođom vazduhoplova/zapovjednikom

(a) U skladu sa tačkom 8.6 Priloga V Regulative (EU) 2018/1139, jednog od pilota u letačkoj posadi koji je u skladu sa Prilogom I (Dio-FCL) Regulative (EU) br. 1178/2011 kvalifikovan za vođu vazduhoplova, operator imenuje vođom vazduhoplova ili, za letove komercijalnog vazdušnog saobraćaja, zapovjednikom.

(b) Operator imenuje člana letačke posade vođom vazduhoplova/zapovjednikom samo ako su ispunjeni svi sljedeći uslovi:

(1) član letačke posade ima najmanje onaj nivo iskustva koji je naveden u operativnom priručniku;

(2) član letačke posade ima odgovarajuće poznavanje rute ili područja kojima se leti i aerodroma, uključujući alternativne aerodrome, uređaje i procedure koje se koriste;

(3) u slučaju operacija sa višečlanom posadom, član letačke posade završio je kurs operatora za vođu vazduhoplova, ako se unapređuje sa kopilota na vođu vazduhoplova/zapovjednika.

(c) U slučaju komercijalnih operacija avionima i helikopterima, vođa vazduhoplova/zapovjednik ili pilot na kojeg se može prenijeti vođenje leta, morao je da prođe kurs početnog upoznavanja sa rutom ili područjem kojim će letjeti i sa aerodromima, uređajima i procedurama koje će se koristiti i održavaće ovo znanje na sljedeći način:

(1) Važenje poznavanja aerodroma održava se tako da se na tom aerodromu leti najmanje jednom tokom perioda od 12 mjeseci.

(2) Poznavanje rute ili područja održava se tako da se tom rutom ili područjem leti najmanje jednom tokom perioda od 36 mjeseci. Osim toga, potrebna je obuka za osvježavanje znanja o ruti ili području ako se 12 mjeseci u periodu od 36 mjeseci ne leti tom rutom ili područjem.

(d) Nezavisno od podtačke (c), u slučaju dnevnih operacija avionima i helikopterima klase performanse B i C po VFR-u, kurs upoznavanja sa rutom i aerodromima može da se zamijeni kursom upoznavanja sa područjem.”;

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

„ORO.FC.125 Obuka u pogledu razlika, u svrhu upoznavanja, opreme i procedura

(a) Članovi letačke posade završavaju obuku u pogledu razlika ili u svrhu upoznavanja kada se to zahtijeva u skladu sa Prilogom I (Dio-FCL) Regulative (EU) br. 1178/2011.

(b) Članovi letačke posade završavaju obuku u pogledu opreme i procedura kada se mijenjaju oprema ili procedure za koje se zahtijeva dodatno znanje o tipovima ili varijantama kojima se trenutno obavljaju operacije.

(c) U operativnom priručniku se navodi, kada je potrebno takva obuka u pogledu razlika ili obuka u svrhu upoznavanja ili u pogledu opreme i procedura.”;

(d) u tački ORO.FC.130 podtačka (a) zamjenjuje se sljedećim:

„(a) Svaki član letačke posade završava godišnje periodičnu obuku koja se obavlja tokom leta i na tlu, primjereno tipu ili varijanti vazduhoplova kojim leti i sa njim povezanoj opremi, uključujući obuku u pogledu lokacije i upotrebe sve opreme za situacije u slučaju nužde i sigurnosne opreme koja se nalazi u vazduhoplovu.”;

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

„ORO.FC.140 Letjenje na više od jednog tipa ili varijanti

(a) Članovi letačke posade koji lete većim brojem tipova ili varijanti vazduhoplova moraju da budu usklađeni sa zahtjevima propisanim u ovom Poddjelu za svaki tip ili varijantu osim ako su u obaveznom dijelu podataka o operativnoj prikladnosti za odgovarajuće tipove ili varijante utvrđenih u skladu sa Regulativom (EU) br. 748/2012 određena odobrenja u vezi sa zahtjevima u pogledu obuke, provjere i nedavnog iskustva.

(b) Operator može da odredi grupe jednomotornih tipova helikoptera. Provjera stručnosti koju obavlja operator na jednom tipu važi za sve druge tipove u istoj grupi ako su ispunjena oba sljedeća uslova:

(1) grupa uključuje samo jednomotorne turbinske helikoptere kojima se leti po VFR-u ili uključuje samo jednomotorne klipne helikoptere kojima se leti po VFR-u;

(2) za operacije komercijalnog vazdušnog prevoza obavljaju se najmanje dvije provjere stručnosti koje obavlja operator za svaki tip u okviru trogodišnjeg ciklusa.

(c) Za specijalizovane operacije, elementi obuke na vazduhoplovu/FSTD-u i provjera stručnosti koju obavlja operator koji obuhvataju relevantne aspekte povezane sa specijalizovanim poslom i koji nisu povezani sa tipom ili grupom tipova, mogu se priznati za druge grupe ili tipove na osnovu procjene rizika koju obavlja operator.

- (d) Za operacije na više od jednog tipa ili varijante koji se upotrebljavaju za obavljanje dovoljno sličnih operacija, ako se linijske provjere izmjenjuju između tipova ili varijanti, svaka linijska provjera vrši revalidaciju linijske provjere za druge tipove ili varijante helikoptera.
- (e) Odgovarajuće procedure i operativna ograničenja za bilo koju operaciju na više od jednog tipa ili varijante vazduhoplova navode se u operativnom priručniku.“;
- (f) tačka ORO.FC.145 mijenja se kako slijedi:
- (i) podtač. (c) i (d) zamjenjuju se sljedećim:
- „(c) U slučaju CAT operacija, nadležni organ odobrava programe obuke i provjera, uključujući nastavne planove i upotrebu nastavne opreme kao što su pojedinačni uređaji za simuliranje letjenja (FSTD-i) i druga rješenja za obuku.
- (d) FSTD koji se upotrebljava za ispunjavanje zahtjeva ovog poddijela mora biti kvalifikovan u skladu sa Regulativom (EU) br. 1178/2011 i mora u najvećoj mogućoj mjeri biti replika vazduhoplova operatora. Razlike između FSTD-a i vazduhoplova opisuju se i rješavaju informisanjem ili obukom, ukoliko je primjenljivo.“;
- (ii) dodaju se sljedeće podtač. (f) i (g):
- „(f) Operator prati važenje svake periodične obuke i provjere.
- (g) Periodi važenja propisani ovim poddijelom računaju se od kraja mjeseca u kojem je dovršeno nedavno iskustvo, obuka ili provjera.“;
- (g) tačka ORO.FC.146 mijenja se kako slijedi:
- (i) podtačka (b) zamjenjuje se sljedećim:
- „(b) U slučaju obuke, provjere i ocjenjivanja tokom leta ili na simulatoru leta, osoblje koje sprovodi obuku, provjeru ili procjenu mora biti kvalifikovano u skladu sa Prilogom I (Dio-FCL) Regulative (EU) br. 1178/2011. Osim toga, osoblje koje sprovodi obuku i provjeru za specijalizovane operacije mora biti primjereno kvalifikovano za relevantnu operaciju.“;
- (ii) podtačka (d) zamjenjuje se sljedećim:
- „(d) Nezavisno od podtačke (b), linijsku evaluaciju stručnosti može da sprovodi odgovarajuće kvalifikovani zapovjednik kojeg nominuje operator i koji je završio program standardizacije u konceptima EBT-a i procjeni kompetencija (linijski evaluator).“;
- (iii) dodaju se sljedeće podtač. (e), (f), (g) i (h):
- „(e) Nezavisno od podtačke (b), obuka na vazduhoplovu/FSTD-u i provjeru stručnosti koju obavlja operator može obavljati primjereno kvalifikovani zapovjednik koji posjeduje FI/TRI/SFI sertifikat i kojeg nominuje operator za bilo koju od sljedećih operacija:
- (1) CAT operacije helikopterima koje ispunjavaju kriterijume iz tačke ORO.FC.005 podtačka (b) podpodtačka (2).
 - (2) CAT operacije nesloženim helikopterima na motorni pogon tokom dana i na rutama na kojima se navigacija obavlja prema vizuelnim orijentirima;
 - (3) CAT operacije avionima klase performanse B koje ne ispunjavaju kriterijume iz tačke ORO.FC.005 podtačka (b) podpodtačka (1).
- (f) Nezavisno od podtačke (b), obuku na vazduhoplovu/FSTD-u i demonstraciju sposobnosti/provjere stručnosti koju obavlja operator može obavljati primjereno kvalifikovani vođa vazduhoplova/zapovjednik vazduhoplova kojeg imenuje operator za bilo koju od sljedećih operacija:
- (1) specijalizovane operacije;
 - (2) CAT operacije avionima koje ispunjavaju kriterijume iz tačke ORO.FC.005 podtačka (b) podpodtačka (2).
- (g) Nezavisno od podtačke (b), linijsku provjeru može da obavlja primjereno kvalifikovani zapovjednik kojeg nominuje operator.
- (h) Operator obavještava nadležni organ o licima nominovanim u skladu sa podtač. od (e) do (g).“;
- (h) u tački ORO.FC.200 podtačka (d) zamjenjuje se sljedećim:
- „(d) Posebni zahtjevi za operacije helikoptera
Za sve operacije helikoptera sa MOPSC-om većim od 19 i za operacije helikoptera sa MOPSC-om većim od 9 po IFR-u, najmanja letačka posada sastoji se od dva pilota.“;
- (i) tačka ORO.FC.202 mijenja se kako slijedi:
- (i) uvodni tekst zamjenjuje se sljedećim:
- „Kako bi se moglo letjeti po IFR-u ili tokom noći sa minimalnom letačkom posadom od jednog pilota, moraju se ispuniti sljedeći zahtjevi“:
- (ii) podtačka (b) zamjenjuje se sljedećim:
- „(b) NAMJERNO OSTAVLJENO PRAZNO“;
- (j) tačka ORO.FC.220 mijenja se kako slijedi:
- (i) podtačka (b) zamjenjuje se sljedećim:
- „(b) Nakon što započne kurs prelazne obuke koji obavlja operator, članu letačke posade ne dodjeljuju se letačke dužnosti na drugom tipu ili klasi vazduhoplova dok se kurs ne završi ili ne prekine. Članovima posade koji izvode operacije samo avionima klase performanse B mogu se za vrijeme trajanja kursa konverzije dodijeliti letovi na drugim tipovima aviona klase performanse B u obimu koji je potreban za održavanje operacije. Članovima posade mogu se dodijeliti letovi na jednomotornim helikopterima za vrijeme kursa konverzije koje obavlja operator na jednomotornom helikopteru, ukoliko to ne utiče na obuku.“;

- (ii) dodaje se sljedeća podtačka (f):
 - „(f) Ako zbog operativnih okolnosti kao što su zahtjev za izdavanje novog AOC-a ili dodavanje floti novog tipa ili klase vazduhoplova operator ne može da se uskladi sa zahtjevima iz podtačke (d), operator može da izradi posebni kurs za konverziju za privremeno korišćenje i za ograničen broj pilota.”;
- (k) tačka ORO.FC.230 zamjenjuje se sljedećim:

„ORO.FC.230 Periodična obuka i provjeravanje

- (a) Svaki član letačke posade pohađa periodičnu obuku i provjeru koje su u skladu sa tipom ili varijantom vazduhoplova kojim leti i povezanom opremom.
 - (b) Provjera stručnosti, koju obavlja operator
 - (1) Svaki član letačke posade, kao dio uobičajenog sastava posade, prolazi provjeru stručnosti, koju obavlja operator.
 - (2) Kad se od člana letačke posade zahtijeva da leti po IFR-u, provjera stručnosti koju obavlja operator sprovodi se, prema potrebi, bez vanjskih vizuelnih referenci.
 - (3) Period važenja provjere stručnosti koju obavlja operator je šest kalendarskih mjeseci. Za dnevne operacije avionima klase performanse B po VFR-u, koje se obavljaju tokom perioda u godini koji nisu duži od osam uzastopnih mjeseci, dovoljna je jedna provjera stručnosti koju obavlja operator. Provjera stručnosti obavlja se prije započinjanja CAT operacija.
 - (c) Linijska provjera
Svaki član letačke posade obavlja linijsku provjeru na vazduhoplovu. Period važenja linijske provjere je 12 kalendarskih mjeseci.
 - (d) Obuka i provjeravanje u pogledu opreme za hitne slučajeve i sigurnosne opreme
Svaki član letačke posade završava periodičnu obuku za provjeru lokacije i upotrebu sve opreme za hitne slučajeve i sigurnosne opreme koja se nalazi u vazduhoplovu. Period važenja obuke i provjere u pogledu opreme za hitne slučajeve i sigurnosne opreme je 12 kalendarskih mjeseci.
 - (e) Obuka za CRM
 - (1) Elementi CRM-a integrisani su u sve odgovarajuće faze periodične obuke.
 - (2) Svaki član letačke posade mora proći posebnu modularnu obuku za CRM. Sve važne teme obuke za CRM obuhvataju se tako da modularni djelovi obuke budu raspoređeni što je više moguće ravnomjerno tokom svakog trogodišnjeg perioda.
 - (f) Svaki član letačke posade mora proći obuku na tlu ili letačku obuku na FSTD-u ili u vazduhoplovu, ili kombinovanu obuku na FSTD-u i vazduhoplovu, najmanje svakih 12 kalendarskih mjeseci.”;
- (l) tačka ORO.FC.235 zamjenjuje se sljedećim:

„ORO.FC.235 Kvalifikacija pilota za izvođenje operacija sa bilo kojeg pilotskog sjedišta

- (a) Zapovjednici aviona čije dužnosti od njih zahtijevaju izvođenje operacija sa bilo kojeg pilotskog sjedišta i obavljanje dužnosti kopilota ili zapovjednici od kojih se zahtijeva obavljanje dužnosti obuke ili provjere moraju proći dodatnu obuku i provjeru kako bi se obezbijedilo da su obučeni za obavljanje relevantnih uobičajenih, neuobičajenih i procedura u slučaju nužde sa bilo kojeg sjedišta. Takvo obuka i provjeravanje navode se u operativnom priručniku. Provjera se može obaviti zajedno sa provjerom stručnosti, koju obavlja operator, koja je propisana u tački ORO.FC.230 podtačka (b) ili u okviru programa EBT-a koji je propisan u tački ORO.FC.231.
 - (b) Dodatna obuka i provjera uključuju najmanje sljedeće:
 - (1) kvar motora tokom polijetanja;
 - (2) prilaz i produžavanje sa jednim neispravnim motorom; i
 - (3) slijetanje sa jednim neispravnim motorom.
 - (c) Period važenja je 12 kalendarskih mjeseci. Za operatore sa odobrenim programom EBT-a važenje se utvrđuje temama procjene i obuke u skladu sa tačkom ORO.FC.232.
 - (d) Pri izvođenju operacija na sjedištu kopilota moraju takođe biti važeće i aktuelne provjere koje se tačkom ORO.FC.230 zahtijevaju za izvođenje operacija na sjedištu zapovjednika, ili procjena i obuka koji se u skladu sa ORO.FC.231 zahtijevaju za izvođenje operacija na sjedištu zapovjednika.
 - (e) Pilot koji zamjenjuje zapovjednika mora zajedno sa provjerama stručnosti koje obavlja operator i koje su propisane u tački ORO.FC.230 podtačka (b) ili procjenom i obukom koji se zahtijevaju u skladu sa tačkom ORO.FC.231 da demonstrira praksu uvježbanosti i upotrebe procedura koji obično nisu njegova odgovornost. Kad razlike na lijevom i desnom sjedištu nisu značajne, ova se praksa može izvesti na bilom kojem sjedištu.
 - (f) Pilot koji nije zapovjednik, a sjedi na mjestu zapovjednika, mora istovremeno sa provjerom stručnosti koju obavlja operator i koja je propisana u tački ORO.FC.230 podtačka (b) ili sa procjenom i obukom koji se zahtijevaju u skladu sa tačkom ORO.FC.231 da demonstrira praksu uvježbanosti i upotrebe procedura za koje je odgovoran zapovjednik kao nadzorni pilot. Kad razlike na lijevom i desnom sjedištu nisu značajne, ova se praksa može izvesti na bilom kojem sjedištu.”;
- (m) umeće se sljedeća tačka ORO.FC.236.:

„ORO.FC.236 Kvalifikacija pilota za izvođenje operacija sa bilo kojeg pilotskog sjedišta – helikopteri

- (a) Piloti helikoptera čije dužnosti od njih zahtijevaju izvođenje operacija sa bilo kojeg pilotskog sjedišta moraju proći dodatnu obuku i provjeru kako bi se obezbijedilo da su obučeni za obavljanje relevantnih uobičajenih, neuobičajenih i procedura u slučaju nužde sa bilo kojeg sjedišta. Period važenja te kvalifikacije je 12 kalendarskih mjeseci.
- (b) Smatra se da trenutni FI-jevi ili TRI-jevi na relevantnom tipu ispunjavaju zahtjev iz podtačke (a) ako su imali FI ili TRI aktivnost u posljednjih 6 mjeseci na tom tipu i na helikopteru.”;
- (n) tačka ORO.FC.240 mijenja se kako slijedi:
- (i) podtačka (b) zamjenjuje se sljedećim:
„(b) NAMJERNO OSTAVLJENO PRAZNO”;
- (ii) podtačka (c) zamjenjuje se sljedećim:
„(c) Podtačka (a) ne primjenjuje se na operacije avionima klase performanse B ako su one ograničene na klase aviona sa klipnim motorom sa jednim pilotom po VFR-u danju.”;
- (o) tačka ORO.FC.A.245 mijenja se kako slijedi:
- (i) podtačka (a) zamjenjuje se sljedećim:
„(a) Operator aviona koji ima odgovarajuće iskustvo može alternativnim programom obuke i kvalifikacije (ATQP) koji odobrava nadležni organ, zamijeniti jedan ili više sljedećih zahtjeva u pogledu obuke i provjeravanja za letačku posadu:
- (1) utvrđen u tački SPA.LVO.120 o obuci i kvalifikaciji letačke posade;
 - (2) utvrđen u tački ORO.FC.220 o konverzijskoj obuci i provjeravanju;
 - (3) utvrđen u tački ORO.FC.125 o obuci za razlike, obuci za upoznavanje i obuci u pogledu opreme i procedura;
 - (4) utvrđen u tački ORO.FC.205 o kursu za vođu vazduhoplova;
 - (5) utvrđen u tački ORO.FC.230 o periodičnoj obuci i provjeravanju; i
 - (6) utvrđen u tački ORO.FC.240 o izvođenju operacija na više od jednog tipa ili varijante.”;
- (ii) podtač. (d) i (e) zamjenjuju se sljedećim:
„(d) Osim provjera koje se zahtijevaju tač. ORO.FC.230 i FCL.060 Priloga I (Dio-FCL) Regulative (EU) br. 1178/2011, svaki član letačke posade mora da obavi linijski orijentisanu evaluaciju (LOE) koja se obavlja na FSTD-u. Period važenja za LOE je 12 kalendarskih mjeseci. LOE se završava kada su ispunjena oba sljedeća uslova:
- (1) završen je nastavni plan LOE-a; i
 - (2) član letačke posade je demonstrirao prihvatljivi nivo efikasnosti.
- (e) Nakon dvije godine izvođenja operacija sa odobrenim ATQP-om, operator može, uz odobrenje nadležnog organa, da produži periode važenja provjera iz tačke ORO.FC.230, kako slijedi:
- (1) Provjeru stručnosti koju obavlja operator, na 12 kalendarskih mjeseci.
 - (2) Linijsku provjeru na 24 kalendarska mjeseca.
 - (3) Provjeru u pogledu opreme za hitne slučajeve i sigurnosne opreme na 24 kalendarska mjeseca.”;
- (iii) dodaju se sljedeće podtač. (f) i (g):
„(f) Svaki član letačke posade mora da prođe posebnu modularnu obuku za CRM. Sve važne teme obuke za CRM obuhvataju se tako da modularni djelovi obuke budu raspoređeni što je više moguće ravnomjerno tokom svakog trogodišnjeg perioda.
(g) Program ATQP mora da uključuje 48 sati na FSTD-u za svakog člana letačke posade, ravnomjerno raspoređenih tokom trogodišnjeg programa. Operator može da smanji broj sati FSTD-a ali ne manje od 36 sati, pod uslovom da demonstrira da je nivo sigurnosti koja se postiže jednak nivou programa koji ATQP može zamijeniti u skladu sa podtačkom (a).”;
- (p) u tački ORO.FC.H.250 podtačka (a) podpodtačka (1) zamjenjuje se sljedećim:
„(a) Imaoci CPL(H) (za helikoptere) smiju da djeluju kao zapovjednici u CAT operacijama na helikopteru sa jednim pilotom samo:
- (1) kada izvode operacije po IFR-u, imaju najmanje 700 sati ukupnog naleta na helikopterima, uključujući 300 sati u svojstvu vođe vazduhoplova. Ukupni nalet na helikopterima uključuje 100 sati po IFR-u. Do 50 sati instrumentalnog naleta izvedenog na FFS(H)-u nivoa kvalifikacije B ili FTD-u nivoa kvalifikacije 3 ili više kvalifikacije za obuku za instrumentalno letjenje može se kreditirati u dostizanju tih 100 sati. 300 sati naleta u svojstvu vođe vazduhoplova može se zamijeniti satima letjenja u svojstvu kopilota u okviru uspostavljenog sistema posade sa više pilota koji je propisan u operativnom priručniku, tako da se dva sata naleta u svojstvu kopilota računaju kao jedan sat naleta u svojstvu vođe vazduhoplova.”;
- (q) ispred tačke ORO.FC.330 dodaju se sljedeće tač. ORO.FC.320 i ORO.FC.325:

„ORO.FC.320 Konverzijska obuka i provjera, koje obavlja operator

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

ORO.FC.325 Obuka i provjera u pogledu opreme i procedura

Ako član letačke posade prođe obuku u pogledu opreme i procedura koje zahtijeva obučavanje na odgovarajućem FSTD-u ili vazduhoplovu, u vezi sa standardnim operativnim procedurama povezanim sa specijalizovanom operacijom, član letačke posade prolazi provjeru stručnosti koju obavlja operator.”;

- (r) tačka ORO.FC.330 zamjenjuje se sljedećim:

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

- (a) Svaki član letačke posade pohađa periodičnu obuku i provjeru stručnosti koje obavlja operator. U slučaju specijalizovanih operacija, periodična obuka i provjera obuhvataju relevantne aspekte povezane sa specijalizovanim poslovima opisanim u operativnom priručniku.
- (b) U obzir se na odgovarajući način uzima izvođenje operacija po IFR-u ili tokom noći.
- (c) Period važenja provjere stručnosti koju obavlja operator je 12 kalendarskih mjeseci.”;

(s) Dodatak I zamjenjuje se sljedećim:

„Dodatak I

IZJAVA u skladu sa Regulativom Komisije (EU) br. 965/2012 o letačkim operacijama					
Operator Ime: Mjesto u kojem operator ima glavno sjedište ili, ako nema glavno sjedište, mjesto u kojem je osnovan ili ima prebivalište i mjesto iz kojeg se upravlja operacijama: Naziv i kontakt podaci odgovornog rukovodioca:					
Operacija vazduhoplova					
Datum početka operacije ili datum od kojeg se promjena primjenjuje:					
Informacije o vazduhoplovu, operaciji i organizaciji za obezbjeđivanje kontinuirane plovidbenosti (1):					
Tip(ovi) vazduhoplova, registracija(e) i glavna baza :					
MSN vazduhoplova (2)	Tip vazduhoplova	Registracija vazduhoplova (3)	Glavna baza	Vrsta(e) operacija (4)	Organizacija za obezbjeđivanje kontinuirane plovidbenosti (5)
Operator je dužan da pribavi prethodno odobrenje (6) ili posebno odobrenje (7) za određene operacije prije izvođenja tih operacija.					
Ako je primjenljivo, detalji o stečenim odobrenjima (uz izjavu priložiti listu posebnih odobrenja, uključujući: -posebna odobrenja koja je izdala treća zemlja, ako je primjenljivo; -naziv operacija koje su izvedene sa operativnim odobrenjima (npr. EFVS 200, SA CAT I itd).					
Ako je primjenljivo, detalji o ovlaštenjima za specijalizovane operacije (priložiti ovlaštenje(a), ako je primjenljivo).					
Ako je primjenljivo, lista alternativnih načina usklađivanja (AltMOC) koja se poziva na pridruženu AMC koje zamjenjuju (priložiti AltMOC).					
Izjave					
<input type="checkbox"/> Operator ispunjava i nastaviće da ispunjava neophodne zahtjeve iz Priloga V Regulative (EU) 2018/1139 Evropskog parlamenta i Savjeta, kao i zahtjeve iz Regulative (EU) br. 965/2012.					
<input type="checkbox"/> Dokumentacija sistema upravljanja, uključujući operativni priručnik, ispunjava zahtjeve iz Priloga III (Dio-ORO), Priloga V (Dio-SPA), Priloga VI (Dio-NCC) ili Priloga VIII (Dio-SPO) Regulative Komisije (EU) br. 965/2012 i svi će se letovi izvoditi u skladu sa odredbama operativnog priručnika kako se zahtijeva u skladu sa tačkom ORO.GEN.110 podtačka (b) Dijela-ORO.					
<input type="checkbox"/> Svi vazduhoplovi kojima se izvode operacije moraju da imaju: -važeće uvjerenje o plovidbenosti u skladu sa Regulativom Komisije (EU) br. 748/2012 ili, u slučaju vazduhoplova registrovanih u trećoj zemlji, u skladu sa ICAO Aneksom 8; -kada se koriste za SPO aktivnosti, važeći ugovor o zakupu u skladu sa tačkom ORO.SPO.100.					

Svi članovi letačke posade imaju dozvolu u skladu sa Prilogom I Regulative Komisije (EU) br. 1178/2011 kako se zahtijeva u skladu sa tačkom ORO.FC.100 podtačka (c) Dijela-ORO, a članovi kabinske posade, ako je primjenljivo, obučeni su u skladu sa Poddjelom CC Dijela-ORO.

(Ako je primjenljivo)

Operator je sproveo i demonstrirao usklađenost sa priznatim standardom industrije.

Referenca standarda:

Tijelo za sertifikaciju:

Datum zadnje provjere usklađenosti:

Operator je dužan da obavijesti nadležni organ o svim promjenama okolnosti koje utiču na njegovu usklađenost sa neophodnim zahtjevima utvrđenim u Prilogu V Regulative (EU) 2018/1139 i zahtjevima iz Regulative (EU) br. 965/2012 kako je deklarirano nadležnom organu ovom deklaracijom i o svim promjenama informacija i spiskova AltMOC-ova koji su uključeni u ovu izjavu i priloženi njoj, kako se zahtijeva u skladu sa tačkom ORO.GEN.120(a) Dijela-ORO.

Operator potvrđuje da su informacije navedene u ovoj izjavi tačne.

Datum, ime i potpis odgovornog rukovodioca

- (1) Ako nema dovoljno prostora za sve tražene informacije u deklaraciji, moraju se navesti u zasebnom prilogu. Prilog se datira i potpisuje.
- (2) Serijski broj vazduhoplova.
- (3) Ako je vazduhoplov registrovan i za imaoca AOC-a, navesti broj AOC-a imaoca AOC-a.
- (4) "Tip(ovi) operacija" odnosi se na vrstu operacija koje se izvode predmetnim vazduhoplovom, npr. nekomercijalne operacije ili specijalizovane operacije, npr. fotografisanje iz vazduha, reklamni letovi u vazduhu, letovi za potrebe medija, televizijski i filmski letovi, padobranske operacije, sportsko padobranstvo, probni letovi nakon održavanja.
- (5) Informacije o organizaciji za obezbjeđivanje kontinuirane plovidbenosti uključuju ime organizacije, adresu i referencu odobrenja.
- (6)
 - (a) Operacije s neispravnim instrumentom ili dijelom opreme ili predmetom ili funkcijom sa liste minimalne ispravnosti opreme i sistema vazduhoplova (MEL) (tačke ORO.MLR.105(b), (f) i (j), NCC.IDE.A.105, NCC.IDE.H.105, SPO.IDE.A.105 i SPO.IDE.H.105).
 - (b) Operacije za koje je potrebno prethodno ovlašćenje ili odobrenje, uključujući sve od sljedećeg:
 - za specijalizovane operacije, zakup vazduhoplova sa ili bez posade registrovanog u trećoj zemlji (tačka ORO.SPO.100(c))
 - visokorizične komercijalne specijalizovane operacije (tačka ORO.SPO.110)
 - nekomercijalne operacije vazduhoplovom sa MOPSC-om većim od 19, koje se izvode bez operativnog člana kabinske posade (tačka ORO.CC.100(d))
 - korišćenje operativnih minimuma IFR-a koji su niži od onih koje je objavila država (tačke NCC.OP.110 i SPO.OP.110)
 - punjenje gorivom dok su motor(i) i/ili rotori u pokretu (tačka NCC.OP.157)
 - specijalizovane operacije bez kiseonika iznad 10000 stopa (tačka SPO.OP.195)
- (7) Operacije u skladu s Prilogom V (Dio-SPA) Regulative (EU) br. 965/2012, uključujući podjelove B „Letjenje sa navigacijom zasnovanom na navigacionim performansama (PBN)”, C „Operacije sa specifikovanim minimalnim navigacionim performansama (MNPS)”, D „Operacije u vazdušnom prostoru sa smanjenim vertikalnim razdvajanjem (RVSM)”, E „Operacije sa smanjenom vidljivošću (LVO) i operacije s operativnim odobrenjima”, G „Prevoz opasnih materija”, K „Helikopterske operacije na moru” i N „Helikopterski prilazi sa referentnom tačkom i odlasci sa smanjenim minimumima VFR-a.”

(4) Prilog IV mijenja se kako slijedi:

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

„CAT.GEN.MPA.100 Odgovornosti posade

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

- (1) koje se odnose na sigurnost vazduhoplova i lica u njemu; i
- (2) koje su navedene u instrukcijama i procedurama u operativnom priručniku.

(b) Član posade:

- (1) Prijavljuje zapovjedniku bilo koju grešku, otkaz, kvar i oštećenje za koje smatra da mogu da utiču na plovidbenost ili sigurnu operaciju vazduhoplovom uključujući sisteme za slučajevne nužde, ako ih već nije prijavio drugi član posade;
- (2) Prijavljuje zapovjedniku događaje koji su ugrozili ili su mogli ugroziti sigurnost operacije, ako ih već nije prijavio drugi član posade;
- (3) usklađen je sa odgovarajućim zahtjevima operatora u pogledu prijavljivanja događaja;

- (4) usklađen je sa zahtjevima u vezi sa ograničenjima u pogledu vremena provedenog na letu i na dužnosti (FTL) i zahtjeve u pogledu odmora, koji su primjenjivi na njihove aktivnosti;
- (5) kada obavlja dužnosti za više od jednog operatora:
 - (i) vodi vlastitu evidenciju o vremenu provedenom na letu i na dužnosti i o periodima odmora, kako je navedeno u primjenjivim zahtjevima FTL-a;
 - (ii) svakom operatoru dostavlja podatke potrebne za planiranje aktivnosti u skladu sa primjenjivim FTL zahtjevima; i
 - (iii) svakom operatoru dostavlja podatke potrebne u vezi sa operacijama na više od jednog tipa ili varijante.
- (c) Član posade ne obavlja dužnosti u vazduhoplovu:
 - (1) kada je pod uticajem psihoaktivnih supstanci ili kada nije sposoban zbog povrede, iscrpljenosti, ljekova, bolesti ili drugih sličnih uzroka;
 - (2) dok ne prođe razumno vrijeme nakon ronjenja na velikim dubinama ili nakon davanja krvi;
 - (3) ako nisu ispunjeni primjenjivi medicinski zahtjevi;
 - (4) ako ima bilo kakvu sumnju u svoju sposobnost za obavljanje dodijeljenih dužnosti; ili
 - (5) ako zna ili sumnja da je iscrpljen na što je upućeno u tački 7.5 Priloga V Regulative (EU) 2018/1139 ili se na drugi način osjeća nespasnim u toj mjeri da bi let mogao biti ugrožen.”;

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

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

- (a) Operator uspostavlja procedure za provjeru visinomjera prije svakog odlaska.
 - (b) Operator uspostavlja procedure za postavke visinomjera za sve faze leta, kojima se uzimaju u obzir procedure koje je utvrdila država aerodroma ili država vazdušnog prostora, ukoliko je primjenljivo.”;
- (c) tačka CAT.OP.MPA.107 zamjenjuje se sljedećim:

„CAT.OP.MPA.107 Odgovarajući aerodrom

Operator smatra aerodrom odgovarajućim ako je u očekivano vrijeme upotrebe raspoloživ i opremljen potrebnim pomoćnim uslugama kao što su usluge u vazdušnom saobraćaju (ATS), dovoljna rasvjeta, komunikacione mogućnosti, meteorološki izvještaji, navigaciona sredstva i službe za hitne slučajeve.”;

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

„CAT.OP.MPA.110 Operativni minimumi aerodroma

- (a) Operator određuje operativne minimume aerodroma za svaki aerodrom odlaska, dolaska ili alternativni aerodrom koji namjerava da upotrijebi kako bi se obezbijedilo odvajanje vazduhoplova od terena i prepreka i kako bi se smanjio rizik od gubitka vizuelnih referenci tokom vizuelnog segmenta leta operacija instrumentalnog prilaza.
 - (b) Metodom koja se upotrebljava za utvrđivanje operativnih minimuma aerodroma uzimaju se u obzir svi sljedeći elementi:
 - (1) tip, performanse vazduhoplova i karakteristike upravljanja njime;
 - (2) raspoloživa oprema u vazduhoplovu u svrhu navigacije, dobijanja vizuelnih referenci i/ili kontrole putanje leta tokom polijetanja, prilaza, slijetanja i neuspjelog prilaza;
 - (3) svi uslovi ili ograničenja navedeni u letaćkom priručniku vazduhoplova (AFM);
 - (4) relevantno operativno iskustvo operatora;
 - (5) dimenzije i karakteristike poletno-sletne staze/područja završnog prilaza i polijetanja (FATO) koji bi se mogli odabrati za upotrebu;
 - (6) adekvatnost i performanse vizuelnih ili nevizuelnih sredstava za navođenje i infrastrukture;
 - (7) apsolutnu/relativnu visinu nadvišavanja prepreka (OCA/H) za procedure instrumentalnog prilaza (IAP);
 - (8) prepreke u područjima započetog penjanja i potrebne margine nadvišavanja prepreka;
 - (9) sastav, kompetencije i iskustvo letačke posade;
 - (10) IAP;
 - (11) karakteristike aerodroma i dostupne usluge u vazdušnoj plovidbi (ANS);
 - (12) svi minimumi koje može da objavi država aerodroma;
 - (13) uslovi propisani u operativnim specifikacijama uključujući sva posebna odobrenja za operacije pri smanjenoj vidljivosti (LVO) ili operacije sa operativnim odobrenjima;
 - (14) sve nestandardne karakteristike aerodroma, IAP ili životne sredine.
 - (c) Operator navodi metodu utvrđivanja operativnih minimuma aerodroma u operativnom priručniku.
 - (d) Metodu koju primjenjuje operator za određivanje operativnih minimuma aerodroma i sve promjene te metode odobrava nadležni organ.”;
- (e) tačka CAT.OP.MPA.115 zamjenjuje se sljedećim:

„CAT.OP.MPA.115 Tehnike letjenja za prilaz – avioni

- (a) Sve operacije prilaza obavljaju se kao operacije stabilnog prilaza, ako nadležni organ nije odobrio drugačije za određeni prilaz na određenu poletno-sletnu stazu.
- (b) Tehnika završnog prilaza neprekidnim spuštanjem (CDFA) koristi se za operacije prilaza procedurama nepreciznog prilaza (NPA) osim za one određene poletno-sletne staze za koje je nadležni organ odobrio drugu tehniku letjenja.”;

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

„CAT.OP.MPA.245 Meteorološki uslovi – svi vazduhoplovi

- (a) Na letovima po IFR-u, zapovjednik samo:
- (1) započinje let; ili
 - (2) nastavlja let dalje iza tačke nakon koje se u slučaju ponovnog planiranja tokom leta primjenjuje izmijenjeni ATS plan leta,
- ako su na raspolaganju informacije koje pokazuju da će očekivani meteorološki uslovi u vrijeme dolaska na aerodrom(e) odredišta i/ili zahtijevani(e) alternativni(e) aerodrom(e) biti na ili iznad planiranog minimuma.
- (b) Na letovima po IFR-u, zapovjednik nastavlja let prema planiranom aerodromu odredišta samo kada najnovije raspoložive informacije pokazuju da će u planirano vrijeme dolaska meteorološki uslovi na aerodromu odredišta ili najmanje na jednom alternativnom aerodromu odredišta biti na ili iznad primjenjivog operativnog minimuma aerodroma.
- (c) Na letovima po VFR-u, zapovjednik započinje let samo kada odgovarajući meteorološki izvještaji i/ili prognoze pokazuju da će meteorološki uslovi na dijelu rute na kojem će se letjeti po VFR-u, u odgovarajuće vrijeme, biti na ili iznad granica za VFR.

CAT.OP.MPA.246 Meteorološki uslovi – avioni

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

- (a) tačke odluke, kada se primjenjuje procedura sa smanjenom količinom goriva/energije za nepredviđene situacije (RCF); ili
- (b) tačke bez povratka kada se primjenjuje procedura izolovanog aerodroma, samo ako su na raspolaganju informacije koje pokazuju da će očekivani meteorološki uslovi u vrijeme dolaska na aerodrom(e) odredišta i/ili zahtijevani(e) alternativni(e) aerodrom(e) biti na ili iznad primjenjivog operativnog minimuma aerodroma.”;
- (g) u tački CAT.OP.MPA.247 podtačka (a) zamjenjuje se sljedećim:
„(a) Na letovima helikoptera po VFR-u iznad vode, izvan vidokruga kopna, zapovjednik započinje polijetanje samo ako odgovarajući meteorološki izvještaji i/ili prognoze pokazuju da će baza oblaka biti iznad 600 ft tokom dana ili 1200 ft tokom noći.”;
- (h) tačka CAT.OP.MPA.265 zamjenjuje se sljedećim:

„CAT.OP.MPA.265 Uslovi za polijetanje

Prije započinjanja polijetanja, zapovjednik mora biti siguran:

- (a) da meteorološki uslovi na aerodromu ili operativnoj površini i stanje poletno-sletne staze/FATO-a koje namjerava da koristi neće spriječiti sigurno polijetanje i odlazak; i
- (b) da su odabrani operativni minimumi aerodroma u skladu sa svim sljedećim:
- (1) operativna zemaljska oprema;
 - (2) operativni sistemi vazduhoplova;
 - (3) performanse vazduhoplova;
 - (4) kvalifikacije letačke posade.”;
- (i) tačka CAT.OP.MPA.300 zamjenjuje se sljedećim:

„CAT.OP.MPA.300 Uslovi za prilaz i slijetanje

Prije započinjanja operacije prilaza, zapovjednik mora biti siguran:

- (a) da meteorološki uslovi na aerodromu ili operativnoj površini i stanje poletno-sletne staze/FATO-a koje namjerava da koristi neće spriječiti siguran prilaz, slijetanje ili produžavanje, uzimajući u obzir informacije o performansama koje su navedene u operativnom priručniku; i
- (b) da su odabrani operativni minimumi aerodroma u skladu sa svim sljedećim:
- (1) operativna zemaljska oprema;
 - (2) operativni sistemi vazduhoplova;
 - (3) performanse vazduhoplova;
 - (4) kvalifikacije letačke posade.”;
- (j) tačka CAT.OP.MPA.305 zamjenjuje se sljedećim:

„CAT.OP.MPA.305 Započinjanje i nastavak prilaza

- (a) Za avione, ako je prijavljena vidljivost (VIS) ili kontrola RVR-a za poletno-sletnu stazu koja se koristi za slijetanje manja od primjenljivih minimuma, operacija instrumentalnog prilaza ne nastavlja se:
- (1) nakon tačke na kojoj je avion 1000 ft iznad nadmorske visine aerodroma; ili
 - (2) u završni segment prilaza (FAS) u slučaju kada je DA/H ili NDA/H viša od 1000 ft.
- (b) Za helikoptere, ako je prijavljena RVR manja od 550 m ili kontrola RVR-a za poletno-sletnu stazu koja se koristi za slijetanje manja od primjenljivih minimuma, operacija instrumentalnog prilaza ne nastavlja se:
- (1) nakon tačke na kojoj je helikopter 1000 ft iznad nadmorske visine aerodroma; ili
 - (2) u FAS u slučaju kada je DA/H ili NDA/H viša od 1000 ft.

- (c) Ako nije utvrđena potrebna vizuelna referenca, neuspjeli prilaz izvodi se na ili prije DA/H ili MDA/H.
 - (d) Ako se potrebna vizuelna referenca ne održava nakon DA/H ili MDA/H, mora se odmah izvršiti produžavanje.
 - (e) Nezavisno od podtačke (a), u slučaju kada nema prijavljene RVR i prijavljena VIS je manja od primjenljivog minimuma, ali je konvertovana meteorološka vidljivost (CMV) jednaka ili veća od primjenljivog minimuma, instrumentalni prilaz može da se nastavi do DA/H ili MDA/H.”;
- (k) tačka CAT.OP.MPA.310 zamjenjuje se sljedećim:

„CAT.OP.MPA.310 Operativne procedure – visina preleta praga – avioni

Operator uspostavlja operativne procedure projektovane da bi se obezbijedilo da avion kojim se obavljaju operacije 3D instrumentalnog prilaza prelazi prag poletno-sletne staze na sigurnoj visini, pri čemu je avion u konfiguraciji i položaju za slijetanje.”;

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

„CAT.OP.MPA.312 Operacije EFVS 200

- (a) Operator koji namjerava da obavlja operacije EFVS 200 mora biti siguran:
 - (1) da je vazduhoplov sertifikovan za predviđene operacije;
 - (2) da se upotrebljavaju samo poletno-sletne staze, FATO i procedure instrumentalnog prilaza (IAP-ovi) koji su odgovarajući za operacije EFVS-a;
 - (3) da su članovi letačke posade kompetentni za izvođenje namjeravane operacije i da je uspostavljen program obuke i provjere za članove letačke posade i relevantno osoblje uključeno u pripremu leta;
 - (4) da su uspostavljene operativne procedure;
 - (5) da su sve relevantne informacije dokumentovane na listi minimalne ispravnosti opreme i sistema vazduhoplova (MEL);
 - (6) da su sve relevantne informacije dokumentovane u programu održavanja;
 - (7) da su obavljene procjene sigurnosti i utvrđeni indikatori performansi kako bi se pratio nivo sigurnosti operacije; i
 - (8) da se za operativne minimume aerodroma uzima u obzir sposobnost sistema koji se koristi.
- (b) Operator ne smije da izvodi operacije EFVS 200 pri obavljanju LVO-a.
- (c) Nezavisno od podtačke (a) podpodtačke (1), operator može da koristi EVS-ove koji ispunjavaju minimalne kriterijume za izvođenje operacija EFVS 200, pod uslovom da to odobri nadležni organ.”.

- (5) Prilog V mijenja se kako slijedi:

- (a) naslov Poddijela E zamjenjuje se sljedećim: „Operacije pri smanjenoj vidljivosti (LVO) i operacije sa operativnim odobrenjima”;
- (b) tačka SPA.LVO.100 zamjenjuje se sljedećim:

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

Operator obavlja sljedeće operacije samo ako ih je odobrio nadležni organ:

- (a) operacije polijetanja sa uslovima vidljivosti manjom od 400 m RVR-a;
 - (b) operacije instrumentalnog prilaza u uslovima smanjene vidljivosti; i
 - (c) operacije sa operativnim odobrenjima, osim operacija EFVS 200, koje ne podliježu posebnom odobrenju.”;
- (c) tačka SPA.LVO.105 zamjenjuje se sljedećim:

„SPA.LVO.105 Kriterijumi za posebno odobrenje

Kako bi dobio posebno odobrenje u skladu sa tačkom SPA.LVO.100, operator mora da demonstrira:

- (a) da je za operacije prilaza pri smanjenoj vidljivosti, operacije LVTO-a u RVR-u manjem od 125 m i operacije sa operativnim odobrenjima vazduhoplov sertifikovan za planirane operacije;
 - (b) da su članovi letačke posade kompetentni za izvođenje namjeravane operacije i da je uspostavljen program obuke i provjere za članove letačke posade i relevantno osoblje uključeno u pripremu leta u skladu sa tačkom SPA.LVO.120;
 - (c) da su uspostavljene operativne procedure za predviđene operacije;
 - (d) da su obavljene sve relevantne izmjene liste minimalne ispravnosti opreme i sistema vazduhoplova;
 - (e) da su obavljene sve relevantne izmjene programa održavanja;
 - (f) da su uspostavljene procedure kojima se obezbjeđuje adekvatnost aerodroma, uključujući postupke instrumentalnog letjenja, za namjeravane operacije, u skladu sa tačkom SPA.LVO.110; i
 - (g) da je za predviđene operacije obavljena provjera sigurnosti i utvrđeni indikatori efikasnosti radi praćenja nivoa sigurnosti.”;
- (d) tačka SPA.LVO.110 zamjenjuje se sljedećim:

„SPA.LVO.110 Zahtjevi u vezi sa aerodromom, uključujući procedure instrumentalnog letjenja

Operator obezbjeđuje da se samo aerodromi, uključujući procedure instrumentalnog letjenja, koji su adekvatni za namjeravane operacije koriste za LVO i operacije sa operativnim odobrenjima.”;

- (e) tačka SPA.LVO.115 briše se;
- (f) tačka SPA.LVO.120 zamjenjuje se sljedećim:

„SPA.LVO.120 Stručnost letačke posade

- (a) Operator obezbjeđuje da je letačka posada sposobna za izvođenje namjeranih operacija.
 - (b) Operator obezbjeđuje da je svaki član letačke posade uspješno završio obuku i provjeru za sve vrste LVO-a i operacija sa operativnim odobrenjima za koje je izdato odobrenje. Takva obuka i provjera mora da:
 - (1) uključuje inicijalne i periodične obuke i provjere;
 - (2) uključuje uobičajene, neuobičajene i procedure u slučaju nužde;
 - (3) bude prilagođena vrstama tehnologija koje se koriste u namjeranim operacijama; i
 - (4) uzima u obzir rizike ljudskih faktora povezane sa namjeranim operacijama.
 - (c) Operator vodi evidenciju o obuci i kvalifikacijama članova letačke posade.
 - (d) Obuku i provjeru obavlja odgovarajuće kvalifikovano osoblje. U slučaju obuke i provjere tokom leta ili na simulatoru leta, osoblje koje obavlja obuku i provjeru mora da bude kvalifikovano u skladu sa Prilogom I (Dio-FCL) Regulative (EU) br. 1178/2011.”
- (g) u tački SPA.NVIS.120 podtačka (a) zamjenjuje se sljedećim:
„(a) Operacije se ne obavljaju ispod meteoroloških minimuma za vrstu noćnih operacija koje se obavljaju.”;
- (h) u tački SPA.HOFO.120 podtačka (a) zamjenjuje se sljedećim:
„(a) Alternativni aerodrom određište na kopnu. Bez obzira na tač. CAT.OP.MPA.192, NCC.OP.152 i SPO.OP.151, vođa vazduhoplova/zapovjednik ne mora da u operativnom planu leta navodi alternativni aerodrom određište kada obavlja letove sa lokacije na moru ka aerodromu na kopnu pod uslovom da je na raspolaganju dovoljna operativna spremnost za nepredviđene situacije kako bi se obezbijedio siguran povratak sa mora.”;
- (i) tačka SPA.HOFO.125 zamjenjuje se sljedećim:

„SPA.HOFO.125 Procedure standardnog prilaza na moru (OSAP-ovi)

- (a) Operator uspostavlja procedure kojima se obezbjeđuje da se procedure standardnog prilaza na moru (OSAP-ovi) primjenjuju samo u sljedećim slučajevima:
 - (1) helikopter je u stanju da pruža navigacione informacije i informacije o preprekama u stvarnom vremenu za nadvišavanje prepreka; i
 - (2) ili
 - (i) minimalna relativna visina spuštanja (MDH) određuje se pomoću radiovisinomjera ili uređaja koji pruža ekvivalentne performanse; ili
 - (ii) primjenjuje se minimalna apsolutna visina spuštanja (MDA) i uključuje odgovarajuću marginu.
 - (b) Ako operator prati OSAP-ove na platforme ili plovila u tranzitu, let se obavlja u operacijama sa više pilota.
 - (c) Udaljenost za donošenje odluke omogućava odgovarajuće nadvišavanje prepreka pri neuspjelom prilazu iz bilo kojeg određište za koje se planira OSAP.
 - (d) Prilaz se nastavlja nakon udaljenosti za donošenje odluke ili ispod minimalne apsolutne ili relativne visine spuštanja (MDA/H) samo ako je uspostavljena vizuelna referenca na određište.
 - (e) Za operacije sa jednim pilotom, visini MDA/H i udaljenosti za donošenje odluke dodaju se odgovarajuća povećanja.
 - (f) Kada se OSAP prati do nepokretne lokacije na moru (tj. fiksne instalacije ili privezanog plovila), a za tu su lokaciju raspoložive pouzdane GNSS koordinate u navigacionom sistemu, za povećanje sigurnosti OSAP-a koristi se GNSS/navigacioni sistem.
 - (g) Operator uključuje OSAP-ove u svoje programe inicijalne i periodične obuke i provjere.”;
- (j) dodaje se sljedeći Poddio N:

HELIKOPTERSKI PRILAZI SA REFERENTNOM TAČKOM I ODLASCI SA SMANJENIM MINIMUMIMA VFR-a (PINS-VFR)
SPA.PINS-VFR.100 Helikopterski prilazi sa referentnom tačkom (PinS) i odlasci sa smanjenim minimumima VFR-a

- (a) Operator koristi smanjene operativne minimume VFR-a samo ako je operatoru izdato odobrenje nadležnog organa.
 - (b) Smanjeni operativni minimumi VFR-a primjenjuju se samo na helikopterski let koji uključuje segment koji leti po IFR-u i samo u jednom od sljedećih slučajeva:
 - (1) segment leta koji se leti po VFR-u odvija se odmah nakon PinS prilaza helikopterom sa namjerom slijetanja na obližnji helidrom ili operativnu površinu;
 - (2) segment leta koji se leti po VFR-u odvija se odmah nakon PinS prilaza helikopterom sa namjerom izvođenja operacije sa helikopterskim vitlom na obližnjoj površini HEC ili HHO;
 - (3) segment leta koji se leti po VFR-u je odlazak s namjerom prelaska na IFR na obližnjem inicijalnom preletištu odlaska.
 - (c) Operator utvrđuje operativne procedure koje se primjenjuju pri letovima sa smanjenim operativnim minimumima VFR-a.
 - (d) Operator obezbjeđuje da članovi letačke posade imaju iskustvo i obuku potrebne za izvođenje operacija sa smanjenim operativnim minimumima VFR-a.”;
- (6) Prilog VI mijenja se kako slijedi:
- (a) umeće se sljedeća tačka NCC.OP.101:

„NCC.OP.101 Provjera i podešavanja visinomjera

- (a) Operator uspostavlja procedure za provjeru visinomjera prije svakog odlaska.
 - (b) Operator uspostavlja procedure za podešavanje visinomjera za sve faze leta, kojima se uzimaju u obzir procedure koje je uspostavila država aerodroma ili država vazdušnog prostora, ukoliko je primjenljivo.”;
- (b) tačka NCC.OP.110 zamjenjuje se sljedećim:

„NCC.OP.110 Operativni minimumi aerodroma – opšte

- (a) Operator uspostavlja operativne minimume aerodroma za svaki aerodrom polaska, dolaska ili alternativni aerodrom koji namjerava da koristi kako bi se obezbijedilo odvajanje vazduhoplova od terena i prepreka i kako bi se smanjio rizik od gubitka vizuelnih referenci tokom vizualnog segmenta leta operacija instrumentalnog prilaza.
- (b) Metodom koja se upotrebljava za utvrđivanje operativnih minimuma aerodroma uzimaju se u obzir svi sljedeći elementi:
 - (1) tip, performanse vazduhoplova i karakteristike upravljanja njime;
 - (2) raspoloživa oprema u vazduhoplovu u svrhu navigacije, dobijanja vizuelnih referenci i/ili kontrole putanje leta tokom polijetanja, prilaza, slijetanja i neuspjelog prilaza;
 - (3) svi uslovi ili ograničenja navedeni u letačkom priručniku vazduhoplova (AFM);
 - (4) dimenzije i karakteristike poletno-sletne staze/područja završnog prilaza i polijetanja (FATO) koji bi se mogli odabrati za korišćenje;
 - (5) adekvatnost i performanse vizuelnih ili nevizuelnih sredstava za navođenje i infrastruktura;
 - (6) apsolutnu/relativnu visinu nadvišavanja prepreka (OCA/H) za procedure instrumentalnog prilaza (IAP);
 - (7) prepreke u područjima započetog penjanja i potrebne margine nadvišavanja prepreka;
 - (8) sve nestandardne karakteristike aerodroma, IAP ili okoline
 - (9) sastav, stručnost i iskustvo letačke posade;
 - (10) IAP;
 - (11) karakteristike aerodroma i raspoložive usluge u vazdušnoj plovidbi (ANS);
 - (12) svi minimumi koje može objaviti država aerodroma;
 - (13) uslovi propisani u bilo kojem posebnom odobrenju za operacije pri smanjenoj vidljivosti (LVO) ili operacije sa operativnim odobrenjima; i
 - (14) relevantno operativno iskustvo operatora.
- (c) Operator navodi metodu utvrđivanja operativnih minimuma aerodroma u operativnom priručniku.”;
- (c) tačka NCC.OP.111 briše se;
- (d) tačka NCC.OP.112 zamjenjuje se sljedećim:

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

- (a) MDH za operacije kružnog prilaza avionima ne smije da bude niža od najviše od navedenih vrijednosti:
 - (1) objavljene OCH za kruženje za kategoriju aviona;
 - (2) najmanje visine kruženja iz tabele 1; ili
 - (3) DH/MDH prethodnog IAP-a.
- (b) Minimalna vidljivost za operacije kružnog prilaza avionima ne smije da bude niža od najviše od navedenih vrijednosti:
 - (1) vidljivosti pri kruženju za kategoriju aviona, ukoliko je objavljena; ili
 - (2) minimalne vidljivosti iz tabele 1.

Tabela 1

MDH i minimalna vidljivost za kruženje u odnosu na kategoriju aviona

	Kategorija aviona			
	A	B	C	D
MDH (ft)	400	500	600	700
Minimum VIS (m)	1500	1600	1800	3600“;

- (e) u tački NCC.OP.145 podtačka (b) zamjenjuje se sljedećim:
„(b) Prije početka leta vođa vazduhoplova upoznat je sa svim raspoloživim meteorološkim podacima koji su primjereni za namjeravani let. Priprema za let izvan bliže okoline mjesta odlaska i za sve letove po IFR-u uključuje:
(1) proučavanje raspoloživih aktuelnih meteoroloških izvještaja i prognoza; i
(2) planiranje alternativnog toka radnje zbog predviđanja mogućnosti da se let zbog meteoroloških uslova ne može završiti kako je planirano.”;
- (f) umeću se sljedeće tač. NCC.OP.147 i NCC.OP.148:

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

Aerodrom se navodi kao alternativni aerodrom odredišta samo ako raspoloživi meteorološki podaci navode za period razdoblje od jednog sata prije do jednog sata nakon predviđenog vremena dolaska, ili od stvarnog vremena polaska do jednog sata nakon predviđenog vremena dolaska, zavisno od toga šta je kraće,

- (a) za alternativni aerodrom sa raspoloživim operacijama instrumentalnog prilaza sa DH manjom od 250 ft,
(1) bazu oblaka od najmanje 200 ft iznad DH ili MDH povezanom sa operacijom instrumentalnog prilaza; i
(2) vidljivost koja nije manja od 1500 m ili 800 m iznad minimuma RVR/VIS za operaciju instrumentalnog prilaza, zavisno od toga šta je veće; ili
- (b) za alternativni aerodrom sa operacijom instrumentalnog prilaza sa DH ili MDH većom od 250 ft,
(1) bazu oblaka od najmanje 400 ft iznad DH ili MDH povezane sa operacijom instrumentalnog prilaza; i
(2) vidljivost od najmanje 3000 m; ili
- (c) za alternativni aerodrom bez procedure instrumentalnog prilaza,
(1) bazu oblaka koja nije niža od 2000 ft ili minimalne sigurne visine IFR-a, zavisno od toga šta je veće; i
(2) vidljivost od najmanje 5000 m.;

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

Operator bira aerodrom kao alternativni aerodrom odredišta samo ako raspoloživi meteorološki podaci navode za period od jednog sata prije do jednog sata nakon predviđenog vremena dolaska, ili od stvarnog vremena polaska do jednog sata nakon predviđenog vremena dolaska, zavisno od toga šta je kraće,

- (a) za alternativni aerodrom sa procedurom instrumentalnog prilaza (IAP):
(1) bazu oblaka od najmanje 200 ft iznad DH ili MDH povezane sa IAP-om; i
(2) vidljivost od najmanje 1500 m dnevno ili 3000 m noću; ili
- (b) za alternativni aerodrom bez IAP-a:
(1) bazu oblaka od najmanje 2000 ft ili najmanju sigurnu visinu IFR-a – zavisno od toga šta je veće; i
(2) vidljivost od najmanje 1500 m dnevno ili 3000 m noću.”;
- (g) u tački NCC.OP.150 podtačka (a) zamjenjuje se sljedećim:
„(a) Za letove po IFR-u, vođa vazduhoplova u planu leta navodi najmanje jedan meteorološki dostupan alternativni aerodrom odlaska ako su meteorološki uslovi na aerodromu odlaska na nivou ili ispod primjenjivih operativnih minimuma aerodroma ili ako je nemoguće vratiti se na aerodrom odlaska zbog ostalih razloga.”;
- (h) u tački NCC.OP.180 podtač. (a) i (b) zamjenjuju se sljedećim:
„(a) Vođa vazduhoplova započinje ili nastavlja let po VFR-u samo ako najnoviji raspoloživi meteorološki podaci navode da će meteorološki uslovi na ruti i na predviđenom odredištu pri predviđenom vremenu upotrebe biti na nivou ili iznad primjenjivih operativnih minimuma za letove po VFR-u.
(b) Vođa vazduhoplova započinje ili nastavlja let po IFR-u prema planiranom aerodromu dolaska samo ako najnoviji raspoloživi meteorološki podaci navode da su meteorološki uslovi na odredištu u predviđeno vrijeme dolaska ili barem na jednom alternativnom aerodromu dolaska, na nivou ili iznad primjenjivih operativnih minimuma.”;
- (i) tačka NCC.OP.195 zamjenjuje se sljedećim:

„NCC.OP.195 Uslovi za polijetanje – avioni i helikopteri

Prije započinjanja polijetanja, vođa vazduhoplova mora biti siguran:

- (a) da meteorološki uslovi na aerodromu ili operativnoj površini i stanje poletno-sletne staze/FATO-a koje namjerava da koristi neće spriječiti sigurno polijetanje i odlazak; i
- (b) da su odabrani operativni minimumi aerodroma u skladu sa svim sljedećim:
(1) operativna zemaljska oprema;
(2) operativni sistemi vazduhoplova;
(3) performanse vazduhoplova;
(4) kvalifikacije letačke posade.”;
- (j) tačka NCC.OP.225 zamjenjuje se sljedećim:
„NCC.OP.225 Uslovi za prilaz i slijetanje – avioni i helikopteri
Prije započinjanja operacije prilaza, vođa vazduhoplova mora da bude siguran:
(a) da meteorološki uslovi na aerodromu ili operativnoj površini i stanje poletno-sletne staze/FATO-a koje namjerava da koristi neće spriječiti siguran prilaz, slijetanje ili produžavanje, uzimajući u obzir informacije o performansama koje su navedene u operativnom priručniku; i
(b) da su odabrani operativni minimumi aerodroma u skladu sa svim sljedećim:
(1) operativna zemaljska oprema;
(2) operativni sistemi vazduhoplova;
(3) performanse vazduhoplova; i
(4) kvalifikacije letačke posade.”;
- (k) tačka NCC.OP.230 zamjenjuje se sljedećim:

„NCC.OP.230 Započinjanje i nastavak prilaza

- (a) Za avione, ako je prijavljena vidljivost (VIS) ili kontrola RVR-a za poletno-sletnu stazu koja se upotrebljava za slijetanje manja od primjenjivih minimuma, operacija instrumentalnog prilaza se ne nastavlja:
 - (1) nakon tačke na kojoj je avion 1000 ft iznad nadmorske visine aerodroma; ili
 - (2) u završni segment prilaza (FAS) u slučaju kada je DA/H ili NDA/H viša od 1000 ft.
 - (b) Za helikoptere, ako je prijavljena RVR manja od 550 m ili kontrola RVR-a za poletno-sletnu stazu koja se koristi za slijetanje manja od primjenjivih minimuma, operacija instrumentalnog prilaza ne nastavlja se:
 - (1) nakon tačke na kojoj je helikopter 1000 ft iznad nadmorske visine aerodroma; ili
 - (2) u FAS u slučaju kada je DH ili MDH viša od 1000 ft.
 - (c) Ako nije utvrđena potrebna vizuelna referenca, neuspjeli prilaz izvodi se na ili prije DA/H ili MDA/H.
 - (d) Ako se potrebna vizuelna referenca ne održava nakon DA/H ili MDA/H, mora se odmah obaviti produžavanje.
 - (e) Nezavisno od podtačke (a), u slučaju kada nema prijavljene RVR, a prijavljena VIS manja je od primjenljivog minimuma, ali je konvertovana meteorološka vidljivost (CMV) jednaka primjenljivom minimumu ili veća, instrumentalni prilaz može se nastaviti do DA/H ili MDA/H.
 - (f) Nezavisno od podtač. (a) i (b), ako nema namjere slijetanja instrumentalni prilaz može da se nastavi do DA/H ili MDA/H. Neuspjeli prilaz izvodi se na ili prije DA/H ili MDA/H.”;
- (l) dodaje se sljedeća tačka NCC.OP.235:

„NCC.OP.235 Operacije EFVS 200

- (a) Operator koji namjerava da izvodi operacije EFVS 200 sa operativnim odobrenjima i bez posebnog odobrenja obezbjeđuje:
 - (1) da je vazduhoplov sertifikovan za namjeravane operacije;
 - (2) da se upotrebljavaju samo poletno-sletne staze, FATO i IAP koji su odgovarajući za EFVS operacije;
 - (3) da su članovi letačke posade kompetentni za izvođenje predviđene operacije i da je uspostavljen program obuke i provjere za članove letačke posade i relevantno osoblje uključeno u pripremu leta;
 - (4) da su uspostavljene operativne procedure;
 - (5) da su sve relevantne informacije dokumentovane na listi minimalne ispravnosti opreme i sistema vazduhoplova (MEL);
 - (6) da su sve relevantne informacije dokumentovane u programu održavanja;
 - (7) da su obavljene procjene sigurnosti i utvrđeni indikatori performansi kako bi se pratio nivo sigurnosti operacije; i
 - (8) da se za operativne minimume aerodroma uzima u obzir sposobnost sistema koji se koristi.
 - (b) Operator ne smije da izvodi operacije EFVS 200 pri izvođenju LVO.
 - (c) Nezavisno od podtačke (a) podpodtačka (1), operator može da koristi EVS-ove koji ispunjavaju minimalne kriterijume za izvođenje operacija EFVS 200, ukoliko je to odobrio nadležni organ.”.
- (7) Prilog VII mijenja se kako slijedi:
- (a) umeće se sljedeća tačka NCO.OP.101:

„NCO.OP.101 Provjera i podešavanja visinomjera

- (a) Vođa vazduhoplova prije svakog odlaska provjerava ispravnost rada visinomjera.
 - (b) Vođa vazduhoplova koristi odgovarajuće postavke visinomjera za sve faze leta, uzimajući u obzir sve procedure koje je propisala država aerodroma ili država vazdušnog prostora.”;
- (b) tačka NCO.OP.105 briše se;
 - (c) tač. NCO.OP.110, NCO.OP.111 i NCO.OP.112 zamjenjuju se sljedećim:

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

- (a) Za letove po pravilima instrumentalnog letjenja (IFR), vođa vazduhoplova određuje operativne minimume aerodroma za svaki aerodrom odlaska, dolaska ili alternativni aerodrom koji namjerava da koristi kako bi se obezbijedilo odvajanje vazduhoplova od terena i prepreka i kako bi se smanjio rizik od gubitka vizuelnih referenci tokom vizuelnog segmenta leta operacija instrumentalnog prilaza.
- (b) Za operativne minimume aerodroma uzimaju se u obzir sljedeći elementi, ako je relevantno:
 - (1) tip, performanse vazduhoplova i karakteristike upravljanja njime;
 - (2) raspoloživa oprema u vazduhoplovu u svrhu navigacije, dobijanja vizuelnih referenci i/ili kontrole putanje leta tokom polijetanja, prilaza, slijetanja i neuspjelog prilaza;
 - (3) svi uslovi ili ograničenja navedeni u letačkom priručniku vazduhoplova (AFM);
 - (4) dimenzije i karakteristike poletno-sletne staze/područja završnog prilaza i polijetanja (FATO) koji bi se mogli odabrati za korišćenje;
 - (5) adekvatnost i performanse vizuelnih ili nevizuelnih sredstava za navođenje i infrastruktura;
 - (6) apsolutna/relativna visina nadvišavanja prepreka (OCA/H) za procedure instrumentalnog prilaza, ako su utvrđeni;
 - (7) prepreke u područjima početnog penjanja i margine nadvišavanja prepreka;
 - (8) kompetentnost i relevantno operativno iskustvo vođe vazduhoplova;
 - (9) IAP, ako je utvrđen;
 - (10) karakteristike aerodroma i vrsta dostupnih usluga u vazdušnoj plovidbi (ANS), ako postoje;
 - (11) svi minimumi koje može da objavi država aerodroma;
 - (12) uslovi propisani u bilo kojem posebnom odobrenju za operacije pri smanjenoj vidljivosti (LVO) ili operacije sa operativnim odobrenjima.;

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

- (a) Relativna visina odluke (DH) namijenjena za operaciju 3D prilaza ili operaciju 2D prilaza koja se izvodi tehnikom završnog prilaza neprekidnim spuštanjem (CDFA) nije niža od najviše od navedenih vrijednosti:
- (1) relativna visina nadvišavanja prepreka (OCH) za kategoriju vazduhoplova;
 - (2) objavljena procedura prilaza DH ili minimalna relativna visina spuštanja (MDH), ukoliko je primjenljivo;
 - (3) minimum sistema koji je naveden u tabeli 1;
 - (4) minimalna DH navedena u AFM-u ili ekvivalentnom dokumentu, ukoliko je navedeno.
- (b) MDH za operaciju 2D prilaza koja se izvodi bez tehnike CDFA nije niža od najviše od navedenih vrijednosti:
- (1) OCH za kategoriju vazduhoplova;
 - (2) MDH objavljene procedure prilaza, ukoliko je primjenljivo;
 - (3) minimum sistema koji je naveden u Tabeli 1; ili
 - (4) minimalna MDH iz AFM-a, ako je navedena.

Tabela 1
Minimumi sistema

Uređaj	Najniža DH/MDH (ft)
ILS/MLS/GLS	200
GNSS/SBAS (LPV)	200
Radarski za precizni prilaz (PAR)	200
GNSS/SBAS (LP)	250
GNSS (LNAV)	250
GNSS/Baro-VNAV (LNAV/VNAV)	250
Helikoptersko prilaženje sa referentnom tačkom	250
LOC sa ili bez DME	250
SRA (završetak na ½ NM)	250
SRA (završetak na 1 NM)	300
SRA (završetak na 2 NM ili više)	350
VOR	300
VOR/DME	250
NDB	350
NDB/DME	300
VDF	350“;

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

- (a) MDH za operacije kružnog prilaza avionima ne smije da bude niža od najviše od navedenih vrijednosti:
- (1) objavljena OCH za kruženje za kategoriju aviona;
 - (2) najmanja relativna visina kruženja iz Tabele 1; ili
 - (3) DH/MDH prethodne IAP.
- (b) Minimalna vidljivost za operaciju kružnog prilaza avionima ne smije da bude niža od najviše od navedenih vrijednosti:
- (1) vidljivost pri kruženju za kategoriju aviona, ako je objavljena; ili
 - (2) najmanja vidljivost iz Tabele 1.

Tabela 1
MDH i minimalna vidljivost za kruženje u odnosu na kategoriju aviona

	Kategorija aviona			
	A	B	C	D
MDH (ft)	400	500	600	700
Minimum VIS (m)	1500	1500	2400	3600“;

- (d) u tački NCO.OP.135 podtačka (b) zamjenjuje se sljedećim:
 „(b) Prije početka leta, vođa vazduhoplova upoznat je sa svim raspoloživim meteorološkim podacima koji su primjereni za namjeravani let. Priprema za let izvan bliže okoline mjesta odlaska i za sve letove po IFR-u uključuje:
 (1) proučavanje raspoloživih aktuelnih meteoroloških izvještaja i prognoza; i
 (2) planiranje alternativnog toka radnje zbog mogućnosti da se let zbog meteoroloških uslova ne može završiti po planu.“;
- (e) tač. NCO.OP.140, NCO.OP.141 i NCO.OP.142 zamjenjuju se sljedećim:

„NCO.OP.140 Alternativni aerodromi odredišta – avioni

Za letove po IFR-u, vođa vazduhoplova u planu leta navodi najmanje jedan alternativni aerodrom odredišta, osim ako raspoloživi meteorološki podaci za odredište navode za period od jednog sata prije do jednog sata nakon predviđenog vremena dolaska, ili od stvarnog vremena polaska do jednog sata nakon predviđenog vremena dolaska, zavisno od toga što je kraće, bazu oblaka od najmanje 1000 ft iznad DH/MDH za raspoloživu IAP i vidljivost od najmanje 5000 m.

NCO.OP.141 Alternativni aerodromi odredišta – helikopteri

Za letove po IFR-u, vođa vazduhoplova u planu leta navodi najmanje jedan alternativni aerodrom odredišta, osim ako raspoloživi meteorološki podaci za odredište navode za period od jednog sata prije do jednog sata nakon predviđenog vremena dolaska, ili od

stvarnog vremena polaska do jednog sata nakon predviđenog vremena dolaska, zavisno od toga što je kraće, bazu oblaka od najmanje 1000 ft iznad DH/MDH za raspoloživ IAP i vidljivost od najmanje 3000 m.

NCO.OP.142 Alternativni aerodromi odredišta – operacije instrumentalnog prilaza

Vođa vazduhoplova bira aerodrom kao alternativni aerodrom odredišta samo ako:

- (a) je IAP koji se ne oslanja na GNSS raspoloživ na aerodromu odredišta ili alternativnom aerodromu odredišta, ili
- (b) su ispunjeni svi sljedeći uslovi:
 - (1) oprema GNSS-a u vazduhoplovu ima SBAS mogućnosti;
 - (2) aerodrom odredišta, svaki alternativni aerodrom odredišta i ruta između njih nalaze se unutar područja usluga SBAS-a;
 - (3) predviđa se da će sistem ABAS biti raspoloživ u slučaju neočekivane nedostupnosti SBAS-a;
 - (4) odabrana je IAP (na aerodromu odredišta ili alternativnom aerodromu odredišta) koja se ne oslanja na raspoloživost SBAS-a;
 - (5) odgovarajuća mjera za nepredviđene situacije omogućava siguran završetak leta u slučaju da GNSS nije raspoloživ.”
- (f) umeću se sljedeće tač. NCO.OP.143 i NCO.OP.144:

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

Aerodrom se navodi kao alternativni aerodrom odredišta samo ako raspoloživi meteorološki podaci navode za period od jednog sata prije do jednog sata nakon predviđenog vremena dolaska, ili od stvarnog vremena polaska do jednog sata nakon predviđenog vremena dolaska, zavisno od toga što je kraće:

- (a) za alternativni aerodrom sa raspoloživim operacijama instrumentalnog prilaza sa DH manjom od 250 ft,
 - (1) bazu oblaka od najmanje 200 ft iznad visine odluke (DH) ili minimalne relativne visine spuštanja (MDH) povezane sa operacijom instrumentalnog prilaza; i
 - (2) vidljivost od najmanje 1500 m; ili
- (b) za alternativni aerodrom sa operacijom instrumentalnog prilaza s DH ili MDH većom od 250 ft,
 - (1) bazu oblaka od najmanje 400 ft iznad DH ili MDH povezane sa operacijom instrumentalnog prilaza; i
 - (2) vidljivost od najmanje 3000 m; ili
- (c) za alternativni aerodrom bez IAP,
 - (1) bazu oblaka koja nije niža od 2000 ft ili minimalne sigurne visine IFR-a, zavisno od toga šta je veće; i
 - (2) vidljivost od najmanje 5000 m.

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

Aerodrom se navodi kao alternativni aerodrom odredišta samo ako raspoloživi meteorološki podaci navode za period od jednog sata prije do jednog sata kasnije nakon predviđenog vremena dolaska, ili od stvarnog vremena polaska do jednog sata nakon predviđenog vremena dolaska, zavisno od toga šta je kraće,

- (a) za alternativni aerodrom sa IAP-om:
 - (1) bazu oblaka od najmanje 200 ft iznad DH ili MDH povezane sa operacijom instrumentalnog prilaza;
 - (2) vidljivost od najmanje 1500 m dnevno ili 3000 m noću; ili
- (b) za alternativni aerodrom bez IAP-a:
 - (1) bazu oblaka koja nije niža od 2000 ft ili minimalne sigurne visine IFR-a, zavisno od toga šta je veće; i
 - (2) vidljivost od najmanje 1500 m dnevno ili 3000 m noću.”
- (g) u tački NCO.OP.160 podtač. (a) i (b) zamjenjuju se sljedećim:
 - „(a) Vođa vazduhoplova započinje ili nastavlja let po VFR-u samo ako najnoviji raspoloživi meteorološki podaci navode da će meteorološki uslovi na ruti i na predviđenom odredištu pri predviđenom vremenu korišćenja biti na nivou ili iznad primjenjivih operativnih minimuma za letove po VFR-u.
 - (b) Vođa vazduhoplova započinje ili nastavlja let po IFR-u prema planiranom aerodromu odredišta ako najnoviji raspoloživi meteorološki podaci navode da su meteorološki uslovi na odredištu u predviđeno vrijeme dolaska ili barem na jednom alternativnom aerodromu odredišta, na nivou ili iznad primjenjivih operativnih minimuma.”;
- (h) tačka NCO.OP.175 zamjenjuje se sljedećim:

„NCO.OP.175 Uslovi za polijetanje – avioni i helikopteri

Prije započinjanja polijetanja, vođa vazduhoplova mora da bude siguran:

- (a) da, u skladu sa raspoloživim informacijama, meteorološki uslovi na aerodromu ili operativnoj površini i stanje poletno-sletne staze/FATO-a koje namjerava da koristi neće spriječiti sigurno polijetanje i odlazak; i
- (b) da su odabrani operativni minimumi aerodroma u skladu sa svim sljedećim:
 - (1) operativna zemaljska oprema;
 - (2) operativni sistemi vazduhoplova;
 - (3) performanse vazduhoplova;
 - (4) kvalifikacije letačke posade.”;
- (i) tač. NCO.OP.205 i NCO.OP.206 zamjenjuju se sljedećim:

„NCO.OP.205 Uslovi za prilaz i slijetanje – avioni

Prije započinjanja operacije prilaza, vođa vazduhoplova mora da bude siguran:

- (a) da, u skladu sa raspoloživim informacijama, meteorološki uslovi na aerodromu ili operativnoj površini i stanje poletno-sletne staze koju namjerava da koristi neće spriječiti siguran prilaz, slijetanje ili neuspjeli prilaz; i
- (b) da su odabrani operativni minimumi aerodroma u skladu sa svim sljedećim:
 - (1) operativna zemaljska oprema;
 - (2) operativni sistemi vazduhoplova;

- (3) performanse vazduhoplova, i
- (4) kvalifikacije letačke posade.

NCO.OP.206 Uslovi za prilaz i slijetanje – helikopteri

Prije započinjanja operacije prilaza, vođa vazduhoplova mora da bude siguran:

- (a) da, u skladu sa raspoloživim informacijama, meteorološki uslovi na aerodromu ili operativnoj površini i stanje područja završnog prilaza i polijetanja (FATO) koje namjerava da koristi neće spriječiti siguran prilaz, slijetanje ili neuspjeli prilaz; i
 - (b) da su odabrani operativni minimumi aerodroma u skladu sa svim sljedećim:
 - (1) operativna zemaljska oprema;
 - (2) operativni sistemi vazduhoplova;
 - (3) performanse vazduhoplova;
 - (4) kvalifikacije letačke posade.”
- (j) tačka NCO.OP.210 zamjenjuje se sljedećim:

„NCO.OP.210 Zapčinjanje i nastavak prilaza – avioni i helikopteri

- (a) Ako je RVR za kontrolu poletno-sletne staze koja se koristi za slijetanje manja od 550 m (ili bilo koja niža vrijednost utvrđena u skladu sa odobrenjem u skladu sa SPA.LVO), operacija instrumentalnog prilaza se ne nastavlja:
 - (1) nakon tačke na kojoj je vazduhoplov 1000 ft iznad nadmorske visine aerodroma; ili
 - (2) u završni segment prilaza u slučaju kada je DA/H ili NDA/H viša od 1000 ft.
 - (b) Ako nije utvrđena potrebna vizuelna referenca, neuspjeli prilaz izvodi se na ili prije DA/H ili MDA/H.
 - (c) Ako se potrebna vizuelna referenca ne održava nakon DA/H ili MDA/H, mora odmah da se izvrši produžavanje.”;
- (8) Prilog VIII mijenja se kako slijedi:
- (a) umeće se sljedeća tačka SPO.OP.101:

„SPO.OP.101 Provjera i podešavanja visinomjera

- (a) Operater utvrđuje procedure za provjeru visinomjera prije svakog odlaska.
 - (b) Operater utvrđuje procedure za podešavanja visinomjera za sve faze leta, kojima se uzimaju u obzir procedure koje je utvrdila država aerodroma ili država vazdušnog prostora, ukoliko je primjenjivo.”;
- (b) tačka SPO.OP.110 zamjenjuje se sljedećim:

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

- (a) Operater određuje operativne minimume aerodroma za svaki aerodrom odlaska, dolaska ili alternativni aerodrom koji namjerava da koristi kako bi se obezbijedilo odvajanje vazduhoplova od terena i prepreka i kako bi se smanjio rizik od gubitka vizuelnih referenci tokom vizuelnog segmenta leta operacija instrumentalnog prilaza.
 - (b) Metodom koja se koristi za utvrđivanje operativnih minimuma aerodroma uzimaju se u obzir svi sljedeći elementi:
 - (1) tip, performanse vazduhoplova i karakteristike upravljanja njime;
 - (2) raspoloživa oprema u vazduhoplovu u svrhu navigacije, dobijanja vizuelnih referenci i/ili kontrole putanje leta tokom polijetanja, prilaza, slijetanja i neuspjelog prilaza;
 - (3) svi uslovi ili ograničenja navedeni u letačkom priručniku vazduhoplova (AFM);
 - (4) dimenzije i karakteristike poletno-sletne staze/područja završnog prilaza i polijetanja (FATO) koji bi se mogli odabrati za upotrebu;
 - (5) adekvatnost i performanse vizuelnih ili nevizuelnih sredstava za navođenje i infrastruktura;
 - (6) apsolutnu/relativnu visinu nadvišavanja prepreka (OCA/H) za procedure instrumentalnog prilaza (IAP);
 - (7) prepreke u područjima započetog penjanja i potrebne margine nadvišavanja prepreka;
 - (8) sve nestandardne karakteristike aerodroma, IAP ili okoline;
 - (9) sastav, kompetencija i iskustvo letačke posade;
 - (10) IAP;
 - (11) karakteristike aerodroma i raspoložive usluge u vazdušnoj plovidbi (ANS);
 - (12) svi minimumi koje može da objavi država aerodroma;
 - (13) uslovi propisani u bilo kojem posebnom odobrenju za operacije pri smanjenoj vidljivosti (LVO) ili operacije sa operativnim odobrenjima; i
 - (14) relevantno operativno iskustvo operatera.
 - (c) Operater navodi metodu utvrđivanja operativnih minimuma aerodroma u operativnom priručniku.”;
- (c) tačka SPO.OP.111 briše se;
- (d) tačka SPO.OP.112 zamjenjuje se sljedećim:

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

- (a) Minimalna relativna visina spuštanja (MDH) za operacije kružnog prilaza avionima ne smije da bude niža od najviše od navedenih vrijednosti:
 - (1) objavljena relativna visina leta prepreka (OCH) za kruženje za kategoriju aviona;
 - (2) najmanja visina kruženja iz tabele 1; ili
 - (3) visina odluke DH/MDH prethodnog IAP-a.
- (b) Minimalna vidljivost za operacije kružnog prilaza avionima ne smije da bude niža od najviše od navedenih vrijednosti:
 - (1) vidljivost pri kruženju za kategoriju aviona ako je objavljena; ili
 - (2) najmanja vidljivost iz tabele 1.

Tabela 1

MDH i minimalna vidljivost za kruženje u odnosu na kategoriju aviona

	Kategorija aviona			
	A	B	C	D
MDH (ft)	400	500	600	700
Minimum VIS (m)	1500	1600	2400	3600“;

- (e) u tački SPO.OP.140 podtačka (b) zamjenjuje se sljedećim:
 „(b) Prije početka leta vođa vazduhoplova upoznat je sa svim raspoloživim meteorološkim podacima koji su primjereni za namjeravani let. Priprema za let izvan bliže okoline mjesta odlaska i za sve letove po IFR-u uključuje:
 (1) proučavanje raspoloživih aktuelnih meteoroloških izvještaja i prognoza; i
 (2) planiranje alternativnog toka radnje zbog predviđanja mogućnosti da se let zbog meteoroloških uslova ne može završiti po planu.”;
- (f) umeću se sljedeće tač. SPO.OP.143 i SPO.OP.144:

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

Aerodrom se navodi kao alternativni aerodrom odredišta samo ako raspoloživi meteorološki podaci navode za period od jednog sata prije do jednog sata nakon predviđenog vremena dolaska, ili od stvarnog vremena polaska do jednog sata nakon predviđenog vremena dolaska, zavisno od toga što je kraće,

- (a) za alternativni aerodrom sa raspoloživim operacijama instrumentalnog prilaza sa DH manjom od 250 ft,
 (1) bazu oblaka od najmanje 200 ft iznad DH ili MDH povezane sa operacijom instrumentalnog prilaza; i
 (2) vidljivost koja nije manja od većeg od 1500 m ili 800 m iznad minimuma RVR/VIS za operaciju instrumentalnog prilaza, zavisno od toga šta je veće; ili
- (b) za alternativni aerodrom sa operacijom instrumentalnog prilaza sa DH ili MDH većom od 250 ft,
 (1) bazu oblaka od najmanje 400 ft iznad DH ili MDH povezane sa operacijom instrumentalnog prilaza; i
 (2) vidljivost od najmanje 3000 m; ili
- (c) za alternativni aerodrom bez procedure instrumentalnog prilaza,
 (1) bazu oblaka koja nije niža od većeg od 2000 ft ili minimalne sigurne relativne visine IFR-a, zavisno od toga šta je veće; i
 (2) vidljivost od najmanje 5000 m.

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

Operator bira aerodrom kao alternativni aerodrom odredišta samo ako raspoloživi meteorološki podaci navode za period od jednog sata prije do jednog sata nakon predviđenog vremena dolaska, ili od stvarnog vremena polaska do jednog sata nakon predviđenog vremena dolaska, zavisno od toga što je kraće,

- (a) za alternativni aerodrom sa IAP-om:
 (1) bazu oblaka od najmanje 200 ft iznad DH ili MDH povezane sa IAP-om; i
 (2) vidljivost od najmanje 1500 m dnevno ili 3000 m noću; ili
- (b) za alternativni aerodrom bez IAP-a:
 (1) bazu oblaka od najmanje 2000 ft ili najmanju sigurnu relativnu visinu IFR-a — zavisno od toga što je veće; i
 (2) vidljivost od najmanje 1500 m dnevno ili 3000 m noću.”;
- (g) u tački SPO.OP.145 podtačka (a) zamjenjuje se sljedećim:
 „(a) Za letove po IFR-u, vođa vazduhoplova u planu leta navodi najmanje jedan meteorološki spreman alternativni aerodrom polijetanja ako su meteorološki uslovi na aerodromu odlaska na nivou ili ispod primjenjivih operativnih minimuma aerodroma ili ako je nemoguće vratiti se na aerodrom odlaska zbog ostalih razloga.”;
- (h) u tački SPO.OP.170 podtač. (a) i (b) zamjenjuju se sljedećim:
 „(a) Vođa vazduhoplova započinje ili nastavlja let po VFR-u samo ako najnoviji raspoloživi meteorološki podaci navode da će meteorološki uslovi na ruti i na predviđenom odredištu pri predviđenom vremenu korišćenja biti na nivou ili iznad primjenjivih operativnih minimuma za letove po VFR-u.
 (b) Vođa vazduhoplova započinje ili nastavlja let po IFR-u prema aerodromu planiranog odredišta ako najnoviji raspoloživi meteorološki podaci navode da su meteorološki uslovi na odredištu u predviđeno vrijeme dolaska ili barem na jednom alternativnom aerodromu odredišta, na nivou ili iznad primjenjivih operativnih minimuma.”;
- (i) tačka SPO.OP.180 zamjenjuje se sljedećim:

„SPO.OP.180 Uslovi za polijetanje – avioni i helikopteri

Prije započinjanja polijetanja, vođa vazduhoplova mora da bude siguran:

- (a) da meteorološki uslovi na aerodromu ili operativnoj površini i stanje poletno-sletne staze/FATO-a koje namjerava da koristi neće spriječiti sigurno polijetanje i odlazak; i
- (b) da su odabrani operativni minimumi aerodroma u skladu sa svim sljedećim:
 (1) operativna zemaljska oprema;
 (2) operativni sistemi vazduhoplova;
 (3) performanse vazduhoplova;
 (4) kvalifikacije letačke posade.”;
- (j) tačka SPO.OP.210 zamjenjuje se sljedećim:

„SPO.OP.210 Uslovi za prilaz i slijetanje – avioni i helikopteri

Prije započinjanja operacije prilaza, vođa vazduhoplova mora da bude siguran:

- (a) da meteorološki uslovi na aerodromu ili operativnoj površini i stanje poletno-sletne staze/FATO-a koje namjerava da koristi neće spriječiti siguran prilaz, slijetanje ili produžavanje, uzimajući u obzir informacije o performansama koje su navedene u operativnom priručniku; i
- (b) da su odabrani operativni minimumi aerodroma u skladu sa svim sljedećim:
 - (1) operativna zemaljska oprema;
 - (2) operativni sistemi vazduhoplova;
 - (3) performanse vazduhoplova;
 - (4) kvalifikacije letačke posade.”;
- (k) tačka SPO.OP.215 zamjenjuje se sljedećim:

„SPO.OP.215 Započinjanje i nastavak prilaza

- (a) Za avione, ako je prijavljena vidljivost (VIS) ili kontrola RVR-a za poletno-sletnu stazu koja se koristi za slijetanje manja od primjenljivih minimuma, operacija instrumentalnog prilaza se ne nastavlja:
 - (1) nakon tačke na kojoj je avion 1000 ft iznad nadmorske visine aerodroma; ili
 - (2) u završni segment prilaza (FAS) u slučaju kada je DA/H ili NDA/H viša od 1000 ft.
 - (b) Za helikoptere, ako je prijavljena RVR manja od 550 m ili kontrola RVR-a za poletno-sletnu stazu koja se koristi za slijetanje manja od primjenljivih minimuma, operacija instrumentalnog prilaza se ne nastavlja:
 - (1) nakon tačke na kojoj je helikopter 1000 ft iznad nadmorske visine aerodroma; ili
 - (2) u FAS u slučaju kada je DA/H ili NDA/H viša od 1000 ft.
 - (c) Ako nije utvrđena potrebna vizuelna referenca, neuspjeli prilaz izvodi se na ili prije DA/H ili MDA/H.
 - (d) Ako se potrebna vizuelna referenca ne održava nakon DA/H ili MDA/H, mora odmah da se izvrši produžavanje.
 - (e) Nezavisno od podtačke (a), u slučaju kada nema prijavljene RVR-a i prijavljena VIS je manja od primjenljivog minimuma, ali je konvertovana meteorološka vidljivost (CMV) veća od primjenljivog minimuma, instrumentalni prilaz može da se nastavi do DA/H ili MDA/H.
 - (f) Nezavisno od podtač. (a) i (b), ako nema namjere slijetanja instrumentalni prilaz može da se nastavi do DA/H ili MDA/H. Neuspjeli prilaz izvodi se na ili prije DA/H ili MDA/H.”;
- (l) Dodaje se sljedeća tačka SPO.OP.235:

„SPO.OP.235 Operacije EFVS 200

- (a) Operator koji namjerava da izvodi operacije EFVS 200 sa operativnim odobrenjima i bez posebnog odobrenja obezbjeđuje:
 - (1) da je vazduhoplov sertifikovan za predviđene operacije;
 - (2) da se koriste samo poletno-sletne staze, FATO-i i IAP-i koji odgovaraju za operacije EFVS;
 - (3) da su članovi letačke posade kompetentni za izvođenje namjeravane operacije i da je uspostavljen program obuke i provjere za članove letačke posade i relevantno osoblje uključeno u pripremu leta;
 - (4) da su uspostavljene operativne procedure;
 - (5) da su sve relevantne informacije dokumentovane na listi minimalne ispravnosti opreme i sistema vazduhoplova (MEL);
 - (6) da su sve relevantne informacije dokumentovane u programu održavanja;
 - (7) da su sprovedene procjene sigurnosti i utvrđeni indikatori performansi kako bi se pratio nivo sigurnosti operacije; i
 - (8) da se za operativne minimume aerodroma uzima u obzir sposobnost sistema koji se koristi.
- (b) Operator ne smije da izvodi operacije EFVS 200 pri obavljanju LVO.
- (c) Nezavisno od podtačke (a) podpodtačka (1), operator može da koristi EVS-ove koji ispunjavaju minimalne kriterijume za izvođenje operacija EFVS 200, ukoliko je to odobrio nadležni organ.”.