**PRILOG 14**

**SPROVEDBENA UREDBA KOMISIJE (EU) 2019/1387**

**оd 1. avgusta 2019. godine**

**o izmjenama i dopunama Uredbe (EU) br. 965/2012 u vezi sa zahtjevima za izračunavanje performansi slijetanja aviona i standarda za procjenu stanja površine poletno-sletne staze, ažuriranja određene sigurnosne vazduhoplovne opreme i zahtjeva i operacija za koje nije izdato operativno odobrenje za operacije povećanog doleta**

*Član 1*

**Izmjene i dopune Uredbe (EU) br. 965/2012**

|  |  |
| --- | --- |
| (1) | Član 9aa zamjenjuje se sljedećim:*„Član 9aa***Zahtjevi za letačku posadu na probnim letovima kojima se provjerava održavanje**Pilotu koji je prije 25. septembra 2019. godine vršio dužnost vođe vazduhoplova na probnom letu kojem se provjerava održavanje i koji se u skladu sa definicijom u tački SPO.SPEC.MCF.100 iz Aneksa VIII kategoriše kao nivo A probni let kojem se provjerava održavanje, priznaje im se u svrhu usklađivanja sa tačkom SPO.SPEC.MCF.115(a)(1) tog Aneksa. U tom slučaju operator obezbjeđuje da se vođa vazduhoplova obavijesti o svim razlikama utvrđenim između operativnih praksi koje su utvrđene prije 25. septembra 2019. godine i obaveza predviđenih u odjeljku 5 poddijela E Aneksa VIII ove Uredbe, uključujući one koje proizlaze iz povezanih procedura koje je utvrdio operator.”;  |

|  |  |
| --- | --- |
| (2) | Aneksi I, II, III, IV, V, VI, VII i VIII Uredbe (EU) br. 965/2012 mijenjaju se i dopunjavaju u skladu sa Aneksom ove Uredbe. |

*Član 2*

**Datum stupanja na snagu i primjena**

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

Sljedeće tačke Aneksa primjenjuju se od 25. septembra 2019. godine:

|  |  |
| --- | --- |
| — | tačka (4)(a), |

|  |  |
| --- | --- |
| — | tačka (6)(b), |

|  |  |
| --- | --- |
| — | tačka 8(b). |

Sljedeće podtačke tačke 4 Aneksa primjenjuju se od 5. novembra 2020. godine:

|  |  |
| --- | --- |
| — | podtačka (c), |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| — |  | podtačka (d), |

|  |  |
| --- | --- |
| — | podtačka (e), |

|  |  |
| --- | --- |
| — | podtačka (f), |

|  |  |
| --- | --- |
| — | podtačka (g), |

|  |  |
| --- | --- |
| — | podtačka (n), |

|  |  |
| --- | --- |
| — | podtačka (q). |

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

Sačinjeno u Briselu, 1. avgusta 2019. godine.

*Za Komisiju*

*Predsjednik*

Jean-Claude JUNCKER

\_\_\_\_

ANEKS

Aneksi I, II, III, IV, VI, VII i VIII Uredbe (EU) br. 965/2012 mijenjaju se i dopunjavaju:

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| (1) | Aneks I (značenja izraza u Aneksima od II do VIII) mijenja se i glasi:

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| (a) |  dodaje se tačka (22a):

|  |  |
| --- | --- |
| „(22a | )„uređaj za snimanje glasa u pilotskoj kabini (CVR)” je uređaj za snimanje podataka o letu zaštićen u slučaju sudara koji koristi kombinaciju mikrofona i drugih audio i digitalnih načina unosa u cilju sakupljanja i snimanja zvučnog okruženja pilotske kabine i komunikacija prema, od i između članova letačke posade;”; |

 |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| (b | ) tačka 25 zamjenjuje se sljedećim:

|  |  |
| --- | --- |
| „(25)  |  „kontaminirana poletno-sletna staza” je poletno-sletna staza kod koje je značajan dio površine (bilo izolovane ili ne) unutar dužine i širine koja se koristi prekriven jednom ili više supstanci navedenih u deskriptorima stanja površine poletno-sletne staze;”; |

 |

|  |  |
| --- | --- |
| (c) |  tačka 32 briše se; |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| (d) |  |  tačka 42 zamjenjuje se sljedećim:

|  |  |
| --- | --- |
| „(42)  | „suva poletno-sletna staza” je ona poletno-sletna staza koja nema vidljivih tragova vlažnosti na svojoj površini i koja nije kontaminirana u dijelu koji je namijenjen za upotrebu;”; |

 |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| (e) |  dodaje se tačka (49b):

|  |  |
| --- | --- |
| „(49b | ) „uređaj za snimanje podataka o letu (FDR)” je uređaj za snimanje leta zaštićen u slučaju sudara koji iz više izvora podataka prikuplja i snima parametre o stanju i performansama vazduhoplova;”; |

 |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| (f) |  dodaje se tačka (49c):

|  |  |
| --- | --- |
| „(49c | ) „uređaj za snimanje podataka o letu” je svaka vrsta uređaja za snimanje koji je ugrađen u vazduhoplov u cilju olakšavanja istrage o nesreći ili nezgodi;”; |

 |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| (g) |  dodaje se tačka (70a):

|  |  |
| --- | --- |
| „(70a | )„dužina za slijetanje u trenutku dolaska (LDTA)” je dužina za slijetanje koja se može postići u uobičajenim operacijama na osnovu podataka o performansama slijetanja i povezanih procedura koji su utvrđeni za preovladavajuće uslove u trenutku slijetanja;”; |

 |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| (h) |  dodaje se tačka (103c):

|  |  |
| --- | --- |
| „(103c | )„izvještaj o stanju poletno-sletne staze (RCR)” je sveobuhvatan i standardizovan izvještaj koji se odnosi na stanje poletno-sletne staze i uticaju na performanse vazduhoplova tokom polijetanja i slijetanja, opisano pomoću koda stanja poletno-sletne staze;”; |

 |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| (i) |  dodaje se tačka (107a):

|  |  |
| --- | --- |
| „(107a | )„posebno pripremljena zimska poletno-sletna staza” je poletno-sletna staza kojoj je površina suva i zamrznuta zbog zbijenog snijega ili leda, tretirana pijeskom ili sitnim šljunkom ili je tretirana mehanički radi povećanja trenja poletno-sletne staze;”; |

 |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| (j) |  tačka (128) zamjenjuje se sljedećim:

|  |  |
| --- | --- |
| „(128 | )„mokra poletno-sletna staza” je ona poletno-sletna staza na čijoj površini je uočljiva vlažnost ili voda do, i uključujući 3 mm dubine na dijelu koji je namijenjen za upotrebu;”; |

 |

 |

|  |  |
| --- | --- |
| (2) | u Aneksu II (dio-ARO) Dodatak II zamjenjuje se sljedećim:***„Dodatak II*** |

|  |
| --- |
| **OPERATIVNE SPECIFIKACIJE****(koje podliježu odobrenim uslovima u operativnom priručniku)** |
| Kontakt podaci organa koji vrši izdavanjeTelefon (1): \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_; Faks\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_;E-mail:\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ |
| AOC(2): Ime operatora(3): Datum(4): Potpis:  Poslovno imeOperativne specifikacije #: |
| Model vazduhoplova (5):Registarske oznake(6): |
| Vrste operacija: komercijalne operacije□ Putnici □Teret □Drugo(7):\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ |
| Područje operacija(8): |
| Posebna ograničenja(9): |
| Posebna odobrenja: | Da | Ne | Specifikacija(10) | Napomene |
| Opasna roba | □ | □ |  |  |
| Operacije pri smanjenoj vidljivostiPolijetanjePrilaz i slijetanje | □ | □ | CAT (11)…RVR (12): mDA/H: ft RVR: m |  |
| RVSM(13) □N/A | □ | □ |  |
| ETOPS(14) □N/A | □ | □ | Maksimalno vrijeme preusmjeravanja(15):min. |  |
| Složene navigacione specifikacije za PBN operacije(16) | □ | □ |  | (17) |
| Specifikacije minimalnih navigacionih performansi | □ | □ |  |  |
| Operacije jednomotornih aviona sa turbinskim motorom noću ili u IMC (SET-IMC) | □ | □ | (18) |  |
| Operacije helikopterom sa sistemom za noćno posmatranje | □ | □ |  |  |
| Operacije helikoptera sa vitlom | □ |  |  |  |
| Operacije helikopterske hitne medicinske službe | □ | □ |  |  |
| Operacije helikoptera na moru | □ | □ |  |  |
| Obuka kabinske posade(19) | □ | □ |  |  |
| Izdavanje potvrde za CC (20) | □ | □ |  |  |
| Korišćenje aplikacija EFB tipa B | □ | □ | (21) |  |
| Kontinuirana plovidbenost | □ | □ | (22) |  |
| Drugo(23) |  |  |  |  |
| (1) Telefon i faks nadležnih vlasti, uključujući i pozivni broj države. Navesti adresu e-pošte, ako postoji.(2) Unijeti broj sertifikata vazdušnog operatora (AOC).(3) Unijeti registrovani naziv operatora, kao i operatorov poslovni naziv ako se razlikuju. Unijeti “Dba” ispred poslovnog naziva (za “Obavlja poslovnu djelatnost kao”).(4) Datum izdavanja operativne specifikacije (dd-mm-gggg) i potpis predstavnika nadležnih vlasti.(5) Navesti ICAO oznaku za marku, model i seriju vazduhoplova, ili glavnu seriju ako je serija određena (npr. Boeing-737-3K2 ili Boeing-777-232).(6) Registarske oznake su prikazane u operativnoj specifikaciji ili u operativnom priručniku. Ako je u pitanju operativni priručnik, za određene operativne specifikacije mora se pozvati na određenu stranicu iz operativnog priručnika. U slučaju da se sva posebna odobrenja ne odnose na model vazduhoplova, registarske oznake vazduhoplova mogu se unijeti u kolonu sa napomenama za određeno posebno odobrenje.(7) Navesti druge vrste prevoza (npr. hitna medicinska služba).(8) Spisak geografskih područja ovlašćenih za operacije (geografske koordinate ili posebne rute, oblast informisanja u letu ili državne, odnosno regionalne granice).(9) Navesti primjenljiva posebna ograničenja (npr. samo po VFR-u, samo danju itd.).(10) U ovoj koloni navesti najblaže kriterijume za svako odobrenje ili tip odobrenja (sa odgovarajućim kriterijumima).(11) Navesti primjenljivu kategoriju preciznog prilaza: LTS CAT I, CAT II, OTS CAT II, CAT IIIA, CAT IIIB ili CAT IIIC. Navesti najmanju horizontalnu vidljivost duž poletno-sletne staze (RVR) u metrima i visinu odluke (DH) u stopama. Za svaku navedenu kategoriju prilaza koristi se po jedan red.(12) Navesti odobrenu najmanju horizontalnu vidljivost duž poletno-sletne staze (RVR) za polijetanje u metrima. Ako su izdata različita odobrenja, za svako se može koristiti po jedan red.(13) Polje „nije primjenljivo” može biti označeno samo ako je maksimalna visina koju vazduhoplov može postići ispod FL290.(14) Operacije povećanog doleta (ETOPS) trenutno se primjenjuju isključivo na dvomotorne vazduhoplove. Stoga, polje nije primjenjivo N/A može biti označeno samo ako model vazduhoplova ima više ili manje od dva motora.(15) Može se navesti i prag udaljenosti (u NM) i tip motora.(16) Navigacija zasnovana na performansama (PBN): koristi se jedan red za svako složeno posebno odobrenje za PBN (npr. RNP AR APCH) uz navođenje odgovarajućih ograničenja u kolonama „specifikacija” i/ili „napomene”. Pojedinačna odobrenja posebnih procedura RNP AR APCH mogu se navesti u operativnim specifikacijama ili u operativnom priručniku. U drugom slučaju u povezanim operativnim specifikacijama upućuje se na povezanu stranicu u operativnom priručniku. (17) Navesti ako je posebno odobrenje ograničeno na određene krajeve poletno-sletne staze i/ili aerodrome.(18) Navesti konkretnu kombinaciju zmaja ili motora.(19) Odobrenje za sprovođenje obuke i ispita koje treba da završe podnosioci zahtjeva za izdavanje potvrda članovima kabinske posade kako je navedeno u Aneksu V (dio-CC) Uredbe (EU) br. 1178/2011.(20) Odobrenje za izdavanje potvrda članovima kabinske posade kako je navedeno u Aneksu V (dio-CC) Uredbe (EU) br. 1178/2011. (21) Unijeti spisak aplikacija EFB-a tipa B zajedno sa upućivanjem na hardver EFB (za prenosivi EFB). Taj spisak se navodi u operativnim specifikacijama ili u operativnom priručniku. U drugom slučaju u povezanim operativnim specifikacijama se upućuje na povezanu stranicu u operativnom priručniku. (22) Ime osobe/organizacije odgovorne za obezbjeđivanje održavanja kontinuirane plovidbenosti vazduhoplova i upućivanje na uredbu kojom se to zahtijeva, to jest poddio G Aneksa I (dio-M) Uredbe (EU) br. 1321/2014.(23) Ovdje se za svako ovlašćenje u poseban red (ili u jedno polje sa više redova) mogu navesti ostala odobrenja ili podaci (npr. operacije kratkog slijetanja, operacije strmog prilaza, smanjena zahtijevana dužina za slijetanje, operacije helikoptera do/od mjesta od javnog interesa, operacije helikoptera iznad neprijateljske sredine izvan gusto naseljenog područja, operacije helikoptera bez mogućnosti sigurnog prinudnog slijetanja, operacije sa povećanim uglovima nagiba, maksimalna udaljenost od odgovarajućeg aerodroma za dvomotorne avione bez odobrenja za ETOPS). EASA obrazac 139, izdanje 6.” |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| (3) |  Aneks III (dio-ORO) mijenja se i dopunjava:

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| (a) |  tačka ORO.GEN.310(f)(3) zamjenjuje se sljedećim:

|  |  |
| --- | --- |
|  | „(3) svaki nedostatak ili tehnički kvar koji nastaje dok je vazduhoplov pod operativnom kontrolom prijavljuje se organizaciji iz tačke (d);”; |

 |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| (b) |  tačka ORO.SEC.100 zamjenjuje se sljedećim:**„ORO.SEC.100  Bezbjednost pilotske kabine – avioni**

|  |  |
| --- | --- |
| (a) |  U avionu u kojem je pilotska kabina opremljena sigurnosnim vratima mora postojati mogućnost zaključavanja tih vrata kao i način na koji kabinska posada može da obavijesti letačku posadu u slučaju sumnjive aktivnosti ili narušavanja bezbjednosti u kabini. |

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| (b) |  Svi avioni za prevoz putnika kojima se obavlja komercijalni prevoz putnika opremljeni su odobrenim sigurnosnim vratima pilotske kabine koja mogu da se otključavaju i zaključavaju sa svakog pilotskog mjesta i projektovana su tako da ispunjavaju primjenljive zahtjeve u pogledu plovidbenosti, kada takvi avioni spadaju u bilo koju od sljedećih kategorija:

|  |  |
| --- | --- |
| 1. | avioni MTCOM veće od 54 500 kg; |

|  |  |
| --- | --- |
| 2. | avioni MTCOM veće od 45 500 kg i MOPSC veće od 19; ili |

|  |  |
| --- | --- |
| 3. | avioni MOPSC veće od 60. |

 |

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| (c) |  U svim avionima u kojima je pilotska kabina opremljena sigurnosnim vratima u skladu sa tačkom (b):

|  |  |
| --- | --- |
| (1) |  ta vrata zatvaraju se prije pokretanja motora za polijetanje i zaključavaju kada se to zahtijeva sigurnosnim procedurama ili od strane vođe vazduhoplova sve do gašenja motora nakon slijetanja, osim kad se smatra neophodnim da ovlašćena lica uđu ili izađu u skladu sa nacionalnim programima bezbjednosti civilnog vazduhoplovstva; |

|  |  |
| --- | --- |
| (2)  |  omogućava se praćenje cijelog područja oko vrata izvan pilotske kabine sa svakog pilotskog mjesta kako bi se identifikovala lica koja zatraže da uđu i kako bi se otkrilo sumnjivo ponašanje ili potencijalna prijetnja.”; |

 |

 |

 |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| (4) |  Aneks IV (dio-CAT) mijenja se i dopunjava:

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| (a) |  tačka CAT.GEN.MPA.195 zamjenjuje se sljedećim:**„CAT.GEN.MPA.195  Rukovanje zapisima uređaja za snimanje leta: čuvanje, izrada, zaštita i korišćenje**

|  |  |
| --- | --- |
| (a) |  Nakon nesreće, ozbiljne nezgode ili događaja koji je utvrdio istražni organ, operator vazduhoplova čuva originalne snimljene podatke iz uređaja za snimanje podataka o letu u periodu od 60 dana ili dok istražni organ ne odredi drugačije. |

|  |  |
| --- | --- |
| (b) |  Operator sprovodi operativne provjere i procjene tih zapisa kako bi obezbjedio kontinuiranu ispravnost uređaja za snimanje podataka o letu koji moraju da se posjeduju u skladu sa ovom Uredbom. |

|  |  |
| --- | --- |
| (c) |  Operator mora da obezbijedi čuvanje zapisa parametara leta i komunikacionih poruka sa opreme za prenos podataka koji moraju da budu snimljeni na uređajima za snimanje leta. Međutim, za potrebe ispitivanja i održavanja tih uređaja za snimanje leta, u vrijeme testiranja može da se izbriše najstariji snimljeni podatak u trajanju do jednog sata. |

|  |  |
| --- | --- |
| (d) |  Operator čuva i ažurira dokumentaciju koja sadrži informacije potrebne za pretvaranje neobrađenih podataka o letu u parametre leta izražene u tehničkim jedinicama. |

|  |  |
| --- | --- |
| (e) |  Operator stavlja na raspolaganje sve sačuvane zapise uređaja za snimanje leta, ako tako odredi nadležna vlast. |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| (f) |  Ne dovodeći u pitanje Uredbu (EU) br. 996/2010 i Uredbu (EU) 2016/679 Evropskog parlamenta i Savjeta(\*):

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| (1) |  Osim za obezbjeđivanje ispravnosti uređaja za snimanje podataka o letu, zvučni zapisi iz uređaja za snimanje podataka o letu objavljuju se i koriste samo ako su ispunjeni svi sljedeći uslovi:

|  |  |
| --- | --- |
| (i) |  uspostavljena je procedura koja se odnosi na rukovanje takvim audio zapisima i njihovim transkriptima; |

|  |  |
| --- | --- |
| (ii)  |  svi članovi posade i relevantno osoblje za održavanje dali su prethodnu saglasnost; |

|  |  |
| --- | --- |
| (iii) | takvi audio zapisi koriste se samo za održavanje ili poboljšanje sigurnosti. |

 |

|  |  |
| --- | --- |
| (1a)  |  Prilikom ispitivanja audio zapisa uređaja za snimanje podataka o letu, operator štiti privatnost tih audio zapisa i obezbjeđuje da zapisi ne budu objavljeni ili korišćeni ni za šta drugo osim za obezbjeđivanje ispravnosti uređaja za snimanje podataka o letu. |

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| (2)  |  Parametri leta i poruke sa opreme za prenos podataka snimljene uređajem za snimanje podataka o letu ne smiju da se koriste u druge svrhe osim za istraživanje nesreće ili nezgode koja podliježe obaveznom izvještavanju, osim ako takvi zapisi ispunjavaju neki od sljedećih uslova:

|  |  |
| --- | --- |
| (i) | operator ih upotrebljava isključivo u svrhe plovidbenosti ili održavanja; |

|  |  |
| --- | --- |
| (ii) | de-identifikovani su; |

|  |  |
| --- | --- |
| (iii) |  objavljeni su u skladu sa bezbjednosnim procedurama. |

 |

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| (3) |  Osim za obezbjeđivanje ispravnosti uređaja za snimanje podataka o letu, slike pilotske kabine snimljene uređajem za snimanje leta otkrivaju se i koriste samo ako su ispunjeni svi sljedeći uslovi:

|  |  |
| --- | --- |
| (i) | ako je propisana procedura za rukovanje takvim slikovnim zapisima; |

|  |  |
| --- | --- |
| (ii)  |  svi relevantni članovi posade i osoblje za održavanje dali su svoju prethodnu saglasnost; |

|  |  |
| --- | --- |
| (iii) | takvi slikovni zapisi koriste se samo za održavanje ili za poboljšanje sigurnosti. |

 |

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| (3a) |  Kada se slike pilotske kabine snimljene uređajem za snimanje podataka o letu pregledaju radi obezbjeđivanja ispravnosti tog uređaja:\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_[(\*)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/HTML/?uri=CELEX:32019R1387&qid=1580289208009&from=EN#ntc*1-L_2019229HR.01000501-E0001) Uredba (EU) 2016/679 Evropskog parlamenta i Savjeta od 27. aprila 2016. godine o zaštiti fizičkih lica u vezi sa obradom ličnih podataka i o slobodnom kretanju takvih podataka i o prestanku važenja Direktive 95/46/EZ (Opšta uredba o zaštiti podataka) ([SL L 119, 4.5.2016. godine, str. 1](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/AUTO/?uri=OJ:L:2016:119:TOC)).;"

|  |  |
| --- | --- |
| (i) |  te slike se ne otkrivaju niti koriste u druge svrhe osim za obezbjeđivanje ispravnosti uređaja za snimanje leta; |

|  |  |
| --- | --- |
| (ii) |  operator obezbjeđuje privatnost tih slika ako je vjerovatno da će dijelovi tijela članova posade biti vidljivi na slikama. |

 |

 |

 |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| (b) |  tačka CAT.OP.MPA.140 mijenja se i dopunjava na sljedeći način:

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| — | tačka (a) zamjenjuje se sljedećim:

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | „(a) Osim ako nije odobreno od strane nadležne vlasti u skladu sa poddijelom F Aneksa V (dio-SPA), operator ne vrši operacije dvomotornim avionom na ruti koja sadrži tačku koja je od odgovarajućeg aerodroma, pod standardnim uslovima i u mirnom vazduhu, udaljena više od odgovarajuće udaljenosti za dati tip aviona, između ostalog:

|  |  |
| --- | --- |
| (1)  |  kad je riječ o avionima klase performanse A čija je konfiguracija sa maksimalnim brojem putničkih sjedišta (MOPSC) 20 ili više, udaljenost koja se preleti za 60 minuta pri brzini krstarenja sa jednim neispravnim motorom (OEI) utvrđenoj u skladu sa tačkom (b); |

|  |  |
| --- | --- |
| (2) |  kad je riječ o avionima klase performanse A čiji je MOPSC 19 ili manje, udaljenost koja se preleti za 120 minuta ili, pod uslovom da ih odobri nadležna vlast, najviše 180 minuta za turbomlazne avione, pri brzini krstarenja sa jednim neispravnim motorom (OEI) utvrđenoj u skladu sa tačkom (b); |

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| (3) |  kad je riječ o avionima klase performanse B ili C, kraćoj od sljedećih udaljenosti:

|  |  |
| --- | --- |
| (i) |  udaljenosti koja se preleti za 120 minuta pri brzini krstarenja sa jednim neispravnim motorom (OEI) utvrđenoj u skladu sa tačkom (b); |

|  |  |
| --- | --- |
| (ii) | 300 NM.”; |

 |

 |

 |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| — | tačka (d) zamjenjuje se sljedećim:

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | „(d) Za dobijanje odobrenja iz tačke (a)(2) operator mora da dokaže sljedeće:

|  |  |
| --- | --- |
| (1) | da su uspostavljeni postupci za planiranje leta i otpremu; |

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| (2)  |  |  da su uspostavljena posebna uputstva i procedure održavanja kako bi se obezbijedili potrebni nivoi kontinuirane plovidbenosti i pouzdanosti aviona i njegovih motora i uključena u program održavanja vazduhoplova operatora u skladu sa Aneksom I (dio-M) Uredbe (EU) br. 1321/2014, uključujući:

|  |  |
| --- | --- |
| (i) | program potrošnje ulja u motoru; |

|  |  |
| --- | --- |
| (ii) | program praćenja stanja motora;”; |

 |

 |

 |

 |

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| (c) |  tačka CAT.OP.MPA.300 zamjenjuje se sljedećim:**„CAT.OP.MPA.300  Uslovi za prilaz i slijetanje – avioni**Prije započinjanja prilaza za slijetanje, zapovjednik:

|  |  |
| --- | --- |
| (a) |  mora da bude siguran da, u skladu sa informacijama koje su mu/joj dostupne, meteorološki uslovi na aerodromu i uslovi na poletno-sletnoj stazi predviđenoj za korišćenje neće spriječiti siguran prilaz, slijetanje ili neuspjeli prilaz, uzimajući u obzir informacije o performansama koje su sadržane u operativnom priručniku (OM); |

|  |  |
| --- | --- |
| (b) | vrši procjenu dužine za slijetanje u skladu sa tačkom CAT.OP.MPA.303.”; |

 |

|  |  |
| --- | --- |
| (d) |  dodaje se tačka CAT.OP.MPA.301:**„CAT.OP.MPA.301  Uslovi za prilaz i slijetanje – helikopteri**Prije započinjanja prilaza za slijetanje zapovjednik mora da bude siguran da, u skladu sa informacijama koje su mu/joj dostupne, vremenski uslovi na aerodromu i uslovi oblasti završnog prilaza i oblasti za polijetanje (FATO) predviđene za korišćenje neće spriječiti siguran prilaz, slijetanje ili neuspjeli prilaz, uzimajući u obzir informacije o performansama koje su sadržane u operativnom priručniku (OM).”; |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| (e) |  dodaje se tačka CAT.OP.MPA.303:**„CAT.OP.MPA.303  Provjera dužine za slijetanje za vrijeme dolaska – avioni**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| (a) |  Prilaz tlu ne smije da se nastavi ako raspoloživa dužina za slijetanje (LDA) na predviđenoj poletno-sletnoj stazi iznosi najmanje 115 % dužine za slijetanje u predviđenom vremenu slijetanja, određeno u skladu sa informacijama o performansama za procjenu dužine za slijetanje za vrijeme dolaska (LDTA), pri čemu se prilaz tlu obavlja avionima performansi klase A koji su sertifikovani u skladu sa bilo kojom od sljedećih sertifikacionih specifikacija, kako je navedeno u sertifikatu tipa:

|  |  |
| --- | --- |
| (1) | CS-25 ili ekvivalentno; |

|  |  |
| --- | --- |
| (2) | CS-23 na nivou 4 sa nivoom performansi „velika brzina” ili ekvivalentnim. |

 |

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| (b) |  Avioni performanse klase A osim onih iz tačke (a) ne nastavljaju prilaz tlu, osim u bilo kojoj od sljedećih situacija:

|  |  |
| --- | --- |
| (1) |  LDA na predviđenoj poletno-sletnoj stazi iznosi najmanje 115 % dužine za slijetanje u procijenjenom vremenu slijetanja, određeno u skladu sa informacijama o performansama za procjenu LDTA-a; |

|  |  |
| --- | --- |
| (2) |  ako informacije o performansama za procjenu LDTA-a nisu dostupne, LDA na predviđenoj poletno-sletnoj stazi u procijenjeno vrijeme slijetanja predstavlja barem traženu dužinu za slijetanje utvrđenu u skladu sa tačkom CAT.POL.A.230 ili tačkom CAT.POL.A.235, kako je primjenljivo. |

 |

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| (c) |  Avioni performanse klase B ne nastavljaju prilaz tlu, osim u bilo kojoj od sljedećih situacija:

|  |  |
| --- | --- |
| (1) |  LDA na predviđenoj poletno-sletnoj stazi iznosi najmanje 115 % dužine za slijetanje u procijenjeno vrijeme slijetanja, određeno u skladu sa informacijama o performansama za procjenu LDTA-a; |

|  |  |
| --- | --- |
| (2) |  ako informacije o performansama za procjenu LDTA-a nisu dostupne, LDA na predviđenoj poletno-sletnoj stazi u procijenjeno vrijeme slijetanja predstavlja barem traženu dužinu za slijetanje utvrđenu u skladu sa tačkom CAT.POL.A.330 ili tačkom CAT.POL.A.335, kako je primjenljivo. |

 |

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| (d) |  Avioni performanse klase C ne nastavljaju prilaz tlu, osim u bilo kojoj od sljedećih situacija:

|  |  |
| --- | --- |
| (1) |  LDA na predviđenoj poletno-sletnoj stazi iznosi najmanje 115 % dužine za slijetanje u procijenjeno vrijeme slijetanja, određeno u skladu sa informacijama o performansama za procjenu LDTA-a; |

|  |  |
| --- | --- |
| (2) |  Ako informacije o performansama za procjenu LDTA-a nisu dostupne, LDA na predviđenoj poletno-sletnoj stazi u procijenjeno vrijeme slijetanja predstavlja barem traženu dužinu za slijetanje utvrđenu u skladu sa tačkom CAT.POL.A.430 ili tačkom CAT.POL.A.435, kako je primjenljivo. |

 |

|  |  |
| --- | --- |
| (e) |  Informacije o performansama za procjenu LDTA-a zasnivaju se na odobrenim podacima sadržanim u AFM-u. Kada odobreni podaci sadržani u AFM-u nisu dovoljni za procjenu LDTA-a, dopunjavaju se drugim podacima, koji su utvrđeni u skladu sa važećim sertifikacionim standardima za avione ili su utvrđeni u skladu sa AMC-ovima koje je izdala Agencija. |

|  |  |
| --- | --- |
| (f) |  Operator navodi informacije o performansama za procjenu LDTA-a i pretpostavke za njegov razvoj u operativnom priručniku, uključujući i druge podatke koji, u skladu sa tačkom (e), mogu da se koriste za dopunu podataka iz AFM-a.”; |

 |

|  |  |
| --- | --- |
| (f) |  dodaje se tačka CAT.OP.MPA.311:**„CAT.OP.MPA.311  Izvještavanje o aktivnosti kočenja na poletno-sletnoj stazi**Kad god je aktivnost kočenja prilikom slijetanja na poletno-sletnoj stazi zbog njenog stanja lošija nego što je navedeno u izvještaju operatora aerodroma o stanju poletno-sletne staze (RCR), zapovjednik o tome obavještava jedinice usluga u vazdušnom saobraćaju (ATS) putem posebnog izvještaja o vazduhu (AIREP), što je prije moguće.”; |

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| (g) |  u tački CAT.POL.A.105, tačka (d) mijenja se i glasi:

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  |  |  | „(d) Operator mora uzeti u obzir preciznost dijagrama performansi prilikom procjene zahtjeva za polijetanje primjenljivih poglavlja.”; |

 |

|  |  |
| --- | --- |
| (h) |  u tački CAT.POL.A.105, tačka (e) briše se |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| (i) |  u tački CAT.POL.A.215 tačke (b), (c) i (d) zamjenjuju se sljedećim:

|  |  |
| --- | --- |
| „(b) |  Gradijent neto putanje leta na ruti pozitivan je na najmanje 1 000 ft iznad svih terena i prepreka duž rute unutar 9,3 km (5 NM) s obje strane planirane putanje. |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| (c) |  Neto putanja leta na ruti mora da omogući avionu da nastavi let sa visine krstarenja na aerodrom gdje se može obaviti slijetanje u skladu sa CAT.POL.A.230 ili CAT.POL.A.235, prema potrebi. Neto putanja leta na ruti mora vertikalno da nadvisi za najmanje 2000 ft teren i sve prepreke duž rute na razdaljini 9,3 km (5 NM) sa obje strane planirane putanje, uzimajući u obzir sljedeće elemente:

|  |  |
| --- | --- |
| (1) | otkaz motora se pretpostavlja u najkritičnijoj tački duž rute; |

|  |  |
| --- | --- |
| (2) | uzimaju se u obzir uticaji vjetra na putanju leta; |

|  |  |
| --- | --- |
| (3)  |  ispuštanje goriva u vazduhu dozvoljeno je do mjere potrebne za dolazak do aerodroma na koji se pretpostavlja da će avion sletjeti nakon kvara motora sa potrebnim rezervama goriva u skladu sa tačkom CAT.OP.MPA.150, odgovarajućim za alternativni aerodrom, ako se upotrebljava sigurnosna procedura; |

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| (4) |  aerodrom na koji je predviđeno slijetanje aviona nakon otkazivanja motora ispunjava sljedeće kriterijume:

|  |  |
| --- | --- |
| (i)  |  ispunjeni su zahtjevi u pogledu performansi za očekivanu masu pri slijetanju; |

|  |  |
| --- | --- |
| (ii)  |  meteorološki izvještaji ili prognoze i izvještaji o stanju poletno-sletne staze pokazuju da se sigurno slijetanje može izvršiti u predviđeno vrijeme slijetanja; |

 |

|  |  |
| --- | --- |
| (5) |  ako AFM ne sadrži podatke o neto putanji leta na ruti, bruto putanja leta na ruti sa OEI umanjuje se za gradijent penjanja od 1,1 % za dvomotorne avione, 1,4 % za avione s tri motora i 1,6 % za avione s četiri motora. |

 |

|  |  |
| --- | --- |
| (d) |  Operator povećava širinu granica iz tač. (b) i (c) na 18,5 km (10 NM) ako navigaciona tačnost ne ispunjava barem navigacionu specifikaciju RNAV 5.”; |

 |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| (j) |  tačka CAT.POL.A.220 zamjenjuje se sljedećim:**„CAT.POL.A.220  Na ruti – avioni sa tri ili više motora, dva neispravna motora**

|  |  |
| --- | --- |
| (a) |  Avion sa tri ili više motora ne smije da bude udaljen od aerodroma na kojem su zahtjevi iz tač. CAT.POL.A.230 ili CAT.POL.A.235(a) za očekivanu masu pri slijetanju adekvatno ispunjeni, na bilo kojoj tački duž planirane rute duže od 90 minuta, pri čemu svi motori rade na krstarećoj snazi ili potisku, prema potrebi, pri standardnoj temperaturi i u mirnom vazduhu, osim ako postoji usaglašenost sa tačkama (b) do (f) ove tačke. |

|  |  |
| --- | --- |
| (b) |  Podacima o neto putanji leta na ruti sa dva nefunkcionalna motora omogućava se nastavljanje leta aviona u očekivanim meteorološkim uslovima, od tačke na kojoj se pretpostavlja da će dva motora istovremeno otkazati do aerodroma na kojem je moguće slijetanje i potpuno zaustavljanje kada se koristi propisana procedura za slijetanje sa dva nefunkcionalna motora. Neto putanja leta na ruti mora vertikalno da nadvisi za najmanje 2000 ft teren i sve prepreke duž rute na razdaljini 9,3 km (5 NM) sa obje strane planirane putanje. Na visinama i u meteorološkim uslovima koji zahtijevaju upotrebu sistema za zaštitu od zaleđivanja, uzima se u obzir uticaj njihove upotrebe na podatke o neto putanji leta na ruti. Ako navigaciona tačnost ne ispunjava barem navigacionu specifikaciju RNAV 5, operator povećava širinu granica iz druge rečenice na 18,5 km (10 NM).  |

|  |  |
| --- | --- |
| (c) |  Pretpostavlja se da će dva motora otkazati na najkritičnijoj tački onog dijela rute na kojem avion leti više od 90 minuta, sa svim motorima na krstarećoj snazi ili potisku, prema potrebi, pri standardnoj temperaturi i u mirnom vazduhu, udaljen od aerodroma iz tačke (a). |

|  |  |
| --- | --- |
| (d) |  Neto putanja leta ima pozitivni gradijent na 1 500 ft iznad aerodroma na kojem je predviđeno slijetanje nakon kvara dva motora. |

|  |  |
| --- | --- |
| (e) |  Ispuštanje goriva u letu dopušteno je do mjere potrebne da se do aerodroma stigne sa potrebnim rezervama goriva kako je navedeno u tački (f), ako se koristi sigurnosna procedura. |

|  |  |
| --- | --- |
| (f) |  Očekivana masa aviona na tački na kojoj se predviđa kvar dva motora nije manja od one koja bi uključivala dovoljno goriva da se nastavi let do aerodroma gdje se planira slijetanje i da se tamo stigne na visini od najmanje 450 m (1 500 ft) neposredno iznad površine za slijetanje i nakon toga za letenje još 15 minuta na krstarećoj brzini ili potisku, prema potrebi.”; |

 |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| (k) |  tačka CAT.POL.A.230 zamjenjuje se sljedećim:**„CAT.POL.A.230  Slijetanje – suve poletno-sletne staze**

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| (a) |  Masom aviona pri slijetanju, određenom u skladu sa tačkom CAT.POL.A.105(a), za procijenjeno vrijeme slijetanja na odredišni aerodrom i na svaki drugi alternativni aerodrom omogućava se slijetanje sa potpunim zaustavljanjem od 50 ft iznad praga:

|  |  |
| --- | --- |
| (1) |  za turbomlazne avione, unutar 60 % raspoložive dužine za slijetanje (LDA); |

|  |  |
| --- | --- |
| (2) | za turboelisne avione, unutar 70 % LDA-a; |

|  |  |
| --- | --- |
| (3) |  odstupajući od tač. (a)(1) i (a)(2), za avione koji su odobreni za operacije smanjene dužine za slijetanje u skladu sa tačkom CAT.POL.A.255, unutar 80 % LDA-a. |

 |

|  |  |
| --- | --- |
| (b) |  Za operacije strmog prilaza operator koristi podatke o dužini za slijetanje faktorizovane u skladu sa tačkom (a)(1) ili (a)(2), kako je primjenljivo, na osnovu visine zaslona koja je manja od 60 ft, ali ne manja od 35 ft i u skladu sa tačkom CAT.POL.A.245. |

|  |  |
| --- | --- |
| (c)  |  Za operacije slijetanja na kratke poletno-sletne staze operator koristi podatke o dužini za slijetanje faktorizovane u skladu sa tačkom (a)(1) ili (a)(2), kako je primjenljivo, i u skladu sa tačkom CAT.POL.A.250. |

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| (d) |  Prilikom određivanja mase pri slijetanju operator uzima u obzir sljedeće:

|  |  |
| --- | --- |
| (1) |  najviše 50 % čeone komponente vjetra ili najmanje 150 % leđne komponente vjetra; |

|  |  |
| --- | --- |
| (2) |  korekcije u skladu sa AFM-om. |

 |

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| (e)  |  Za otpremu aviona, avion će sletjeti:

|  |  |
| --- | --- |
| (1) | na najpovoljniju poletno-sletnu stazu, u mirnom vazduhu; |

|  |  |
| --- | --- |
| (2) |  na poletno-sletnu stazu koja će se najvjerovatnije dodijeliti za slijetanje, uzimajući u obzir vjerovatnu brzinu i smjer vjetra, karakteristike zemaljskog opsluživanja aviona i druge uslove kao što su sredstva za slijetanje i teren. |

 |

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| (f) |  Ako operator ne može da ispuni zahtjeve iz tačke (e)(2) za odredišni aerodrom, avion se otprema samo ako je određen alternativni aerodrom koji omogućava potpunu usaglašenost sa sljedećim tačkama:

|  |  |
| --- | --- |
| (1) | tačkom (a) do (d), ako je poletno-sletna staza suva u očekivano vrijeme dolaska; |

|  |  |
| --- | --- |
| (2) |  tačkom CAT.POL.A.235(a) do (d), ako je poletno-sletna staza u očekivano vrijeme dolaska mokra ili kontaminirana.”; |

 |

 |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| (l) |  tačka CAT.POL.A.235 zamjenjuje se sljedećim:**„CAT.POL.A.235  Slijetanje – mokre i kontaminirane poletno-sletne staze**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| (a) |  Kada odgovarajući meteorološki izvještaji i/ili prognoze ukazuju da poletno-sletna staza u procijenjeno vrijeme dolaska može da bude mokra, LDA mora biti jedna od sljedećih dužina:

|  |  |
| --- | --- |
| (1) |  dužina za slijetanje predviđena u AFM-u za korišćenje na mokrim poletno-sletnim stazama u vrijeme otpreme, ali najmanje ona koja se zahtijeva tačkom CAT.POL.A.230(a)(1) ili (a)(2), kako je primjenljivo; |

|  |  |
| --- | --- |
| (2) |  ako dužina za slijetanje nije predviđena u AFM-u za upotrebu na mokrim poletno-sletnim stazama u vrijeme otpreme, najmanje 115 % zahtijevane dužine za slijetanje, određene u skladu sa tačkom CAT.POL.A.230(a)(1) ili (a)(2), kako je primjenljivo; |

|  |  |
| --- | --- |
| (3) |  dužina za slijetanje kraća od one koja se zahtijeva tačkom (a)(2), ali ne kraća od one koja se zahtijeva tačkom CAT.POL.A.230(a)(1) ili (a)(2), kako je primjenljivo, ako poletno-sletna staza ima posebne karkteristike koje povećavaju trenje i ako AFM uključuje posebne dodatne informacije o dužinama za slijetanje na toj vrsti poletno-sletne staze; |

|  |  |
| --- | --- |
| (4) |  odstupajući od tač. (a)(1), (a)(2) i (a)(3), za avione koji su odobreni za operacije smanjene dužine za slijetanje u skladu sa tačkom CAT.POL.A.255, dužina za slijetanje utvrđena u skladu sa tačkom CAT.POL.A.255 (b)(2)(v)(B). |
|  |  |

 |

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| (b) |  Kada odgovarajući meteorološki izvještaji ili prognoze ukazuju da poletno-sletna staza u procijenjeno vrijeme dolaska može da bude kontaminirana, dužina za slijetanje odgovara sljedećem:

|  |  |
| --- | --- |
| (1) |  Najmanje dužini za slijetanje utvrđenoj u skladu sa tačkom (a) ili najmanje 115 % dužine za slijetanje određene u skladu sa odobrenim podacima o dužini za slijetanje na kontaminiranu poletno-sletnu stazu ili sa drugim ekvivalentnim podacima, u zavisnosti od toga šta je veće; |

|  |  |
| --- | --- |
| (2) |  na posebno pripremljenim zimskim poletno-sletnim stazama, dužini za slijetanje kraćoj od one koja se zahtijeva tačkom (b)(1), ali ne manjoj od one koja se zahtijeva tačkom (a), može se korisititi ako AFM uključuje posebne dodatne informacije o dužinama za slijetanje na kontaminirane poletno-sletne staze. Takva dužina za slijetanje mora biti jednaka barem 115 % raspoložive dužine navedene u AFM-u. |

 |

|  |  |
| --- | --- |
| (c) |  Odstupajući od tačke (b), povećanje od 15 % ne treba da se primjenjuje ako je već uključeno u odobrene podatke o dužini za slijetanje ili slične podatke. |

|  |  |
| --- | --- |
| (d) |  Za tačke (a) i (b), kriterijumi tač. CAT.POL.A.230(b), (c) i (d) primjenjuju se na odgovarajući način. |

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| (e) |  Kad se avion otprema, slijetanje se predviđa:

|  |  |
| --- | --- |
| (1) |  na najpovoljniju poletno-sletnu stazu, u mirnom vazduhu; |

|  |  |
| --- | --- |
| (2) |  na poletno-sletnu stazu koja će najvjerovatnije biti dodijeljena, uzimajući u obzir vjerovatnu brzinu i smjer vjetra, karakteristike zemaljskog opsluživanja aviona i druge uslove kao što su sredstva za slijetanje i teren. |

 |

|  |  |
| --- | --- |
| (f) |  Ako operator nije u mogućnosti da se usaglasi sa tačkom (e)(1) za odredišni aerodrom kada odgovarajući meteorološki izvještaji ili prognoze ukazuju da poletno-sletna staza u procijenjeno vrijeme dolaska može biti kontaminirana i kada slijetanje zavisi od posebne komponente vjetra, avion se otprema samo ako se odrede dva alternativna aerodroma. |

|  |  |
| --- | --- |
| (g) |  Ako operator nije u mogućnosti da se usaglasi sa tačkom (e)(2) za odredišni aerodrom, a odgovarajući meteorološki izvještaji ili prognoze ukazuju da poletno-sletna staza u procijenjeno vrijeme dolaska može biti mokra ili kontaminirana, avion se otprema samo ako se odredi alternativni aerodrom. |

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| (h) |  Za tačke (f) i (g), određeni alternativni aerodrom ili aerodromi omogućavaju postupanje u skladu sa sljedećim tačkama:

|  |  |
| --- | --- |
| (1) |  tačkom CAT.POL.A.230(a) do (d), ako je poletno-sletna staza u očekivano vrijeme dolaska suva; |

|  |  |
| --- | --- |
| (2) |  tačkom CAT.POL.A.235(a) do (d), ako je poletno-sletna staza u očekivano vrijeme dolaska mokra ili kontaminirana.”; |

 |

 |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| (m) |  u tački CAT.POL.A.250(b) dodaje se tačka (11a) koja glasi:

|  |  |
| --- | --- |
|  | „(11a) zabranjene su operacije u kojima je zahtijevana dužina za slijetanje smanjena u skladu sa CAT.POL.A.255;”; |

 |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| (n) |  dodaje se tačka CAT.POL.A.255:**„CAT.POL.A.255  Odobravanje operacija u kojima je zahtijevana dužina za slijetanje smanjena**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| (a) |  Operator aviona može da obavlja operacije slijetanja unutar 80 % raspoložive dužine za slijetanje (LDA) ako ispunjava sljedeće uslove:

|  |  |
| --- | --- |
| (1) |  MOPSC aviona je 19 ili manji; |

|  |  |
| --- | --- |
| (2) |  avion posjeduje izjavu o prihvatljivosti za smanjenu zahtijevanu dužinu za slijetanje u AFM-u; |

|  |  |
| --- | --- |
| (3) |  avion služi za operacije neplaniranog komercijalnog vazdušnog saobraćaja (CAT) na zahtjev; |

|  |  |
| --- | --- |
| (4) |  masa pri slijetanju aviona omogućava slijetanje sa potpunim zaustavljanjem unutar te smanjene dužine za slijetanje: |

|  |  |
| --- | --- |
| (5) | operator je dobio prethodno odobrenje od nadležne vlasti. |

 |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| (b) |  Kako bi dobio odobrenje iz tačke (a)(5), operator pruža dokaze o bilo kojoj od sljedećih okolnosti:

|  |  |
| --- | --- |
| (1) |  da je sprovedena procjena rizika kako bi se dokazalo da je postignut nivo sigurnosti koji je jednak nivou sigurnosti iz tačke CAT.POL.A.230(a)(1) ili (2), kako je primjenjivo; |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| (2) |  da su ispunjeni sljedeći uslovi:

|  |  |
| --- | --- |
| (i) |  zabranjuju se procedure posebnog prilaza, poput strmih prilaza, planirane visine zaslona veće od 60 ft ili manje od 35 ft, operacije pri smanjenoj vidljivosti, prilazi izvan kriterijuma za stabilizovani prilaz koji su odobreni u skladu sa tačkom CAT.OP.MPA.115(a); |

|  |  |
| --- | --- |
| (ii) |  zabranjuju se operacije kratkog slijetanja u skladu sa tačkom CAT.POL.A.250; |

|  |  |
| --- | --- |
| (iii) | zabranjuje se slijetanje na kontaminirane poletno-sletne staze; |

|  |  |
| --- | --- |
| (iv) | uspostavlja se proces obuke, provjere i praćenja za letačku posadu; |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| (v) |  operator uspostavlja program analize slijetanja na aerodrom (ALAP) kako bi obezbijedio da su ispunjeni sljedeći uslovi:

|  |  |
| --- | --- |
| (A) |  u očekivano vrijeme dolaska nije prognoziran leđni vjetar; |

|  |  |
| --- | --- |
| (B) |  ako se prognozira da će poletno-sletna staza biti mokra u očekivano vrijeme dolaska, dužina za slijetanje prilikom otpreme utvrđuje se u skladu sa tačkom CAT.OP.MPA.303(a) ili (b), kako je primjenjivo, ili iznosi 115 % dužine za slijetanje određene za suve poletno-sletne staze, u zavisnosti od toga šta je duže; |

|  |  |
| --- | --- |
| (C) |  nije prognozirano da bi poletno-sletna staza mogla da bude kontaminirana u očekivano vrijeme dolaska; |

|  |  |
| --- | --- |
| (D) |  nisu prognozirani nepovoljni vremenski uslovi u očekivano vrijeme dolaska; |

 |

|  |  |
| --- | --- |
| (vi) |  sva oprema koja utiče na performanse prilikom slijetanja ispravna je prije početka leta; |

|  |  |
| --- | --- |
| (vii) |  letačku posadu čine najmanje dva kvalifikovana i obučena pilota koji imaju skorašnje iskustvo u operacijama u kojima je zahtijevana dužina za slijetanje smanjena; |

|  |  |
| --- | --- |
| (viii) |  na osnovu preovlađujućih uslova za planirani let, zapovjednik donosi konačnu odluku da sprovede operacije u kojima je zahtijevana dužina za slijetanje smanjena, a može da odluči da tako ne učini kada smatra da to nije u interesu sigurnosti; |

|  |  |
| --- | --- |
| (ix) |  dodatni uslovi na aerodromu, ako ih odredi nadležna vlast koja je sertifikovala aerodrom, uzimajući u obzir orografske karakteristike područja prilaza, dostupna sredstva za prilaz i mogućnost neuspjelih prilaza i prekinutih slijetanja.”; |

 |

 |

 |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| (o) |  tačka CAT.POL.A.330 zamjenjuje se sljedećim:**„CAT.POL.A.330  Slijetanje – suve poletno-sletne staze**

|  |  |
| --- | --- |
| (a) |  Masa aviona pri slijetanju, određena u skladu sa tačkom CAT.POL.A.105(a) za procijenjeno vrijeme slijetanja na odredišni aerodrom i na svaki drugi alternativni aerodrom omogućava slijetanje sa potpunim zaustavljanjem sa 50 ft iznad praga unutar 70 % LDA. |

|  |  |
| --- | --- |
| (b) |  Odstupajući od tačke (a), a pod uslovom da se postupa u skladu sa tačkom CAT.POL.A.355, masa aviona pri slijetanju, određena u skladu sa tačkom CAT.POL.A.105(a) za procijenjeno vrijeme slijetanja na odredišni aerodrom, takva je da se omogućava slijetanje sa potpunim zaustavljanjem sa 50 ft iznad praga unutar 80 % LDA. |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| (c) |  Prilikom određivanja mase pri slijetanju, operator uzima u obzir sljedeće:

|  |  |
| --- | --- |
| 1. |  apsolutnu visinu aerodroma; |

|  |  |
| --- | --- |
| 2. |  najviše 50 % čeone komponente vjetra ili najmanje 150 % leđne komponente vjetra; |

|  |  |
| --- | --- |
| 3. | vrstu površine poletno-sletne staze; |

|  |  |
| --- | --- |
| 4. | nagib poletno-sletne staze u smjeru slijetanja. |

 |

|  |  |
| --- | --- |
| (d) |  Za operacije strmog prilaza operator koristi podatke o dužini slijetanja faktorizovane u skladu sa tačkom (a), na osnovu visine zaslona koja je manja od 60 ft, ali nije manja od 35 ft i ispunjava zahtjeve iz tačke CAT.POL.A.345. |

|  |  |
| --- | --- |
| (e) |  Za operacije kratkog slijetanja operator koristi podatke o dužini slijetanja faktorizovane u skladu sa tačkom (a) i ispunjava zahtjeve iz tačke CAT.POL.A.350. |

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| (f) |  Kad se avion otprema, slijetanje se predviđa:

|  |  |
| --- | --- |
| 1. | na najpovoljniju poletno-sletnu stazu, u mirnom vazduhu; |

|  |  |
| --- | --- |
| 2. |  na poletno-sletnu stazu koja će se najvjerovatnije dodijeliti uzimajući u obzir vjerovatnu brzinu i smjer vjetra, karakteristike zemaljskog opsluživanja aviona i druge uslove kao što su sredstva za slijetanje i teren. |

 |

|  |  |
| --- | --- |
| (g) |  Ako operator ne može da ispuni zahtjeve iz tačke (f)(2) za odredišni aerodrom, avion može da se otpremi samo ako je određen alternativni aerodrom koji omogućava potpunu usaglašenost sa tačkama (a) do (f).”; |

 |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| (p) |  tačka CAT.POL.A.335 zamjenjuje se sljedećim:**„CAT.POL.A.335  Slijetanje – mokre i kontaminirane poletno-sletne staze**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| (a) |  Kada odgovarajući meteorološki izvještaji ili prognoze ukazuju da poletno-sletna staza u procijenjeno vrijeme dolaska može biti mokra, LDA mora biti jedna od sljedećih dužina:

|  |  |
| --- | --- |
| (1) |  dužina za slijetanje navedena u AFM-u za korišćenje na mokrim poletno-sletnim stazama u vrijeme otpreme, ali najmanje ona koja se zahtijeva tačkom CAT.POL.A.330; |

|  |  |
| --- | --- |
| (2) |  ako dužina za slijetanje u vrijeme otpreme nije navedena u AFM-u za korišćenje na mokrim poletno-sletnim stazama, najmanje 115 % zahtijevane dužine za slijetanje, utvrđeno u skladu sa tačkom CAT.POL.A.330(a); |

|  |  |
| --- | --- |
| (3) |  dužina za slijetanje kraća od one koja se zahtijeva tačkom (a)(2), ali ne kraća od one koja se zahtijeva tačkom CAT.POL.A.330(a), kako je primjenjivo, ako poletno-sletna staza ima karakteristike koje povećavaju trenje i ako AFM uključuje posebne dodatne informacije o dužinama za slijetanje na tom tipu poletno-sletne staze; |

|  |  |
| --- | --- |
| (4) |  odstupajući od tač. (a)(1), (a)(2) i (a)(3), za avione koji su odobreni za operacije smanjene dužine za slijetanje u skladu sa tačkom CAT.POL.A.355, dužina za slijetanje utvrđena u skladu sa tačkom CAT.POL.A.355(b)(7)(iii). |

 |

|  |  |
| --- | --- |
| (b) |  Kada odgovarajući meteorološki izvješaji ili prognoze pokazuju da poletno-sletna staza u procijenjeno vrijeme dolaska može biti kontaminirana, dužina za slijetanje nije veća od LDA. Operator u operativnom priručniku navodi podatke o dužini za slijetanje koje treba primijeniti.”; |

 |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| (q) |  dodaje se tačka CAT.POL.A.355:**„CAT.POL.A.355  Odobravanje operacija u kojima je zahtijevana dužina za slijetanje skraćena**

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

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| (b) |  Da bi dobio odobrenje iz tačke (a), operator sprovodi procjenu rizika kako bi dokazao da je postignut nivo sigurnosti jednak onom koji je predviđen tačkom CAT.POL.A.330(a) i da su ispunjeni barem sljedeći uslovi:

|  |  |
| --- | --- |
| (1) |  država u kojoj se nalazi aerodrom utvrdila je javni interes i operativnu potrebu za operacijom, bilo zbog udaljenosti aerodroma ili zbog fizičkih ograničenja povezanih sa proširenjem poletno-sletne staze; |

|  |  |
| --- | --- |
| (2) |  zabranjuju se operacije kratkog slijetanja u skladu sa tačkom CAT.POL.A.350 i prilazi izvan kriterijuma za stabilizovani prilaz odobrenih u skladu sa tačkom CAT.OP.MPA.115(a); |

|  |  |
| --- | --- |
| (3) | zabranjuje se slijetanje na kontaminirane poletno-sletne staze; |

|  |  |
| --- | --- |
| (4)  |  posebna procedura kontrole područja dodira sa tlom definisana je u operativnom priručniku (OM) i implementirana; ta procedura uključuje odgovarajuća uputstva za prekinuta slijetanja ako se u određenom području ne može postići prvi dodir sa tlom; |

|  |  |
| --- | --- |
| (5)  |  uspostavlja se adekvatan program obuke i provjere aerodroma za letačku posadu; |

|  |  |
| --- | --- |
| (6) |  letačka posada je kvalifikovana i na relevantnom aerodromu ima skorašnje iskustvo u operacijama sa smanjenom zahtijevanom dužinom za slijetanje; |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| (7)  |  operator uspostavlja program analize slijetanja na aerodrom (ALAP) kako bi obezbijedio ispunjavanje sljedećih uslova:

|  |  |
| --- | --- |
| (i) | nije prognoziran leđni vjetar u očekivano vrijeme dolaska; |

|  |  |
| --- | --- |
| (ii) |  ako se prognozira da će poletno-sletna staza biti mokra u očekivano vrijeme dolaska, dužina za slijetanje prilikom otpreme utvrđuje se u skladu sa tačkom CAT.OP.MPA.303(c) ili iznosi 115 % dužine za slijetanje određene za suve poletno-sletne staze, u zavisnosti od toga što je duže; |

|  |  |
| --- | --- |
| (iii) |  nije prognozirano da bi poletno-sletna staza mogla biti kontaminirana u očekivano vrijeme dolaska; |

|  |  |
| --- | --- |
| (iv)  | nisu prognozirani nepovoljni vremenski uslovi u očekivano vrijeme dolaska; |

 |

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| (8) |  uspostavljaju se operativne procedure kako bi se obezbijedilo:

|  |  |
| --- | --- |
| (i) |  da je sva oprema koja utiče na performanse prilikom slijetanja ispravna prije početka leta; |

|  |  |
| --- | --- |
| (ii) |  da letačka posada ispravno koristi uređaje za usporavanje; |

 |

|  |  |
| --- | --- |
| (9) |  utvrđena su posebna uputstva za održavanje i operativne procedure za uređaje za usporavanje aviona kako bi se povećala pouzdanost tih sistema; |

|  |  |
| --- | --- |
| (10)  |  konačni prilaz i slijetanje izvode se samo u vizuelnim meteorološkim uslovima (VMC); |

|  |  |
| --- | --- |
| (11)  |  dodatni uslovi na aerodromu, ako ih je odredila nadležna vlast koja je sertifikovala aerodrom, uzimajući u obzir orografske karakteristike područja prilaza, dostupna sredstva za prilaz i mogućnost neuspjelih prilaza i prekinutih slijetanja.”; |

 |

 |

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| (r) |  u tački CAT.POL.A.415 tačke (d) i (e) zamjenjuju se sljedećim:

|  |  |
| --- | --- |
| „(d) |  Širina granica iz tačke (a) povećava se na 18,5 km (10 NM) ako navigaciona tačnost ne ispunjava barem navigacionu specifikaciju RNAV 5. |

|  |  |
| --- | --- |
| (e) |  Ispuštanje goriva u letu dozvoljava se do mjere koja je u skladu sa aerodromom na kojem se pretpostavlja da će avion sletjeti nakon kvara motora sa potrebnim rezervama goriva u skladu sa tačkom CAT.OP.MPA.150, odgovarajućim za alternativni aerodrom, ako se koristi sigurnosna procedura”; |

 |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| (s) |  tačka CAT.POL.A.420 zamjenjuje se sljedećim:**„CAT.POL.A.420 Na ruti – avioni sa tri ili više motora, dva nefunkcionalna motora**

|  |  |
| --- | --- |
| (a) |  Avion sa tri ili više motora ne smije da bude udaljen od aerodroma na kojem su zahtjevi iz tačke CAT.POL.A.430 za očekivanu masu pri slijetanju adekvatno ispunjeni, na bilo kojoj tački duž planirane rute duže od 90 minuta, pri čemu svi motori rade na krstarećoj snazi ili potisku, prema potrebi, pri standardnoj temperaturi i u mirnom vazduhu, osim ako postoji usaglašenost sa tačkama (b) do (e) ove tačke. |

|  |  |
| --- | --- |
| (b) |  Putanja leta za avion sa dva nefunkcionalna motora dozvoljava avionu da nastavi let u očekivanim meteorološkim uslovima mora da nadvisi sve prepreke unutar 9,3 km (5 NM) na obje strane planirane putanje vertikalnim intervalom od najmanje 2000 ft do aerodroma koji ispunjava zahtjeve u pogledu performansi koji se primjenjuju za očekivanu masu pri slijetanju. |

|  |  |
| --- | --- |
| (c) |  Pretpostavlja se da će dva motora otkazati na najkritičnijoj tački onog dijela rute na kojoj avion vrši operacije više od 90 minuta, sa svim motorima na krstarećoj snazi ili potisku, prema potrebi, pri standardnoj temperaturi i mirnom vazduhu, udaljen od aerodroma iz tačke (a). |

|  |  |
| --- | --- |
| (d) |  Očekivana masa aviona na tački na kojoj se predviđa kvar dva motora nije manja od one koja bi uključivala dovoljno goriva za nastavljanje leta do aerodroma na kojem se planira slijetanje i za dolazak do njega na apsolutnoj visini od najmanje 450 m (1 500 ft) neposredno iznad područja za slijetanje i nakon toga za letenje na toj visini još 15 minuta krstarećom snagom ili potiskom, prema potrebi. |

|  |  |
| --- | --- |
| (e) |  Smatra se da je avion u stanju da se penje brzinom od 150 ft u minuti manjom od navedene. |

|  |  |
| --- | --- |
| (f) |  Širina granica iz tačke (a) povećava se na 18,5 km (10 NM) ako navigaciona tačnost ne ispunjava barem specifikaciju navigacije RNAV 5. |

|  |  |
| --- | --- |
| (g) |  Ispuštanje goriva u letu dozvoljava se do mjere potrebne da se do aerodroma stigne sa potrebnim rezervama goriva u skladu sa tačkom (d), ako se upotrebljava sigurnosna procedura.”; |

 |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| (t) | u tački CAT.POL.A.430(a) tačka (4) zamjenjuje se sljedećim:

|  |  |
| --- | --- |
|  | „(4) nagib poletno-sletne staze u smjeru slijetanja.”; |

 |

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| (u) |  u tački CAT.POL.A.435(a), tačka (a) zamjenjuje se sljedećim:

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | „(a) Kada odgovarajući meteorološki izvještaji ili prognoze ukazuju da poletno-sletna staza u procijenjeno vrijeme dolaska može biti mokra, LDA odgovara sljedećem:

|  |  |
| --- | --- |
| (1) |  dužini za slijetanje navedenoj u AFM-u za korišćenje na mokrim poletno-sletnim stazama u vrijeme otpreme, ali najmanje onoj koja se zahtijeva tačkom CAT.POL.A.430; |

|  |  |
| --- | --- |
| (2)  |  ako dužina za slijetanje nije navedena u AFM-u za korišćenje na mokrim poletno-sletnim stazama za vrijeme otpreme, najmanje 115 % zahtijevane dužine za slijetanje, utvrđeno u skladu sa tačkom CAT.POL.A.430.”; |

 |

 |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| (v) |  u tački CAT.IDE.A.185, dodaje se sljedeća tačka (i):

|  |
| --- |
| „Avioni MCTOM veće od 27 000 kg i kojima je pojedinačni CofA prvi put izdat 5 septembra 2022. godine opremljeni su altermativnim izvorom energije na koji se CVR i neusmjereni mikrofon u pilotskoj kabini automatski preusmjeravaju u slučaju potpunog prekida napajanja CVR-a.”; |

 |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| (w) |  dodaje se tačka CAT.IDE.A.191:**„CAT.IDE.A.191  Laki uređaj za snimanje podataka o letu**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| (a) |  Avioni sa turbinskim motorom čiji je MTCOM 2 250 kg ili više i avioni sa MOPSC većim od 9 opremljeni su uređajem za snimanje podataka o letu ako su ispunjeni svi sljedeći uslovi:

|  |  |
| --- | --- |
| (1) | nisu obuhvaćeni tačkom CAT.IDE.A.190(a); |

|  |  |
| --- | --- |
| (2)  |  individualni CofA im je prvi put izdat 5. septembra 2022. godine ili kasnije. |

 |

|  |  |
| --- | --- |
| (b) |  Uređaj za snimanje podataka o letu, putem podataka o letu ili slika, bilježi informacije koje su dovoljne za određivanje putanje leta i brzine vazduhoplova. |

|  |  |
| --- | --- |
| (c) |  Uređaj za snimanje podataka o letu čuva podatke o letu i slike snimljene tokom najmanje posljednjih pet sati. |

|  |  |
| --- | --- |
| (d) |  Uređaj za snimanje podataka o letu automatski počinje snimanje prije pokretanja aviona na sopstveni pogon i automatski prestaje da snima nakon što se avion više ne kreće na sopstveni pogon. |

|  |  |
| --- | --- |
| (e) |  Ako uređaj za snimanje podataka o letu snima slike ili zvuk u pilotskoj kabini, onda je zapovjedniku na raspolaganju funkcija koja modifikuje slikovne i audio zapise napravljene prije rada te funkcije tako da ti zapisi ne mogu da se povrate uobičajenim tehnikama ponovne reprodukcije ili kopiranja.”; |

 |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| (x)  |  tačka CAT.IDE.A.230 (b) zamjenjuje se sljedećim:

|  |  |
| --- | --- |
|  | „(b) Zalihe kiseonika iz (a) dovoljne za ostatak leta nakon depresurizacije kabine kada visina kabine prelazi 8000 ft, ali ne prelazi 15000 ft za najmanje 2% od prevezenih putnika, ali ni u kom slučaju za manje od jednog lica.”; |

 |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| (y) | tačka CAT.IDE.A.230(d) zamjenjuje se sljedećim:

|  |  |
| --- | --- |
|  | „(d) Oprema za kiseonik za prvu pomoć mora da stvara maseni protok do svakog lica.”; |

 |

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| (z) |  tačka CAT.IDE.A.345 mijenja se i dopunjava:

|  |  |
| --- | --- |
| (i) |  naslov tačke zamjenjuje se sljedećim:**„CAT.IDE.A.345  Komunikaciona, navigaciona i nadzorna oprema za letove po IFR-u ili VFR-u na rutama na kojima se navigacija ne obavlja prema vizuelnim orijentirima”** |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| ii. |  tačka CAT.IDE.A.345 (a) zamjenjuje se sljedećim:

|  |  |
| --- | --- |
|  | „(a) Avioni za letove po IFR-u ili VFR-u na rutama na kojima se navigacija ne obavlja prema vizuelnim orijentirima opremljeni su radiokomunikacionom, navigacionom i nadzornom opremom u skladu sa primjenljivim zahtjevima vazdušnog prostora.” |

 |

 |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| (aa) |  dodaje se tačka CAT.IDE.H.191:„CAT.IDE.H.191  Laki uređaj za snimanje podataka o letu

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| (a) |  Helikopteri sa turbinskim motorom čiji je MTCOM 2 250 kg ili više opremljeni su uređajem za snimanje podataka o letu ako su ispunjeni svi sljedeći uslovi:

|  |  |
| --- | --- |
| (1) | nisu obuhvaćeni tačkom CAT.IDE.H.190(a); |

|  |  |
| --- | --- |
| (2) |  individualni CofA im je prvi put izdat 5. septembra 2022. godine ili kasnije. |

 |

|  |  |
| --- | --- |
| (b) |  Uređaj za snimanje podataka o letu, putem podataka o letu ili slika, bilježi informacije koje su dovoljne za određivanje putanje leta i brzine vazduhoplova. |

|  |  |
| --- | --- |
| (c) |  Uređaj za snimanje podataka o letu čuva podatke o letu i slike snimljene tokom najmanje posljednjih pet sati. |

|  |  |
| --- | --- |
| (d) |  Uređaj za snimanje podataka o letu automatski počinje snimanje prije pokretanja helikoptera na sopstveni pogon i automatski prestaje da snima nakon što se helikopter više ne kreće na sopstveni pogon. |

|  |  |
| --- | --- |
| (e) |  Ako uređaj za snimanje podataka o letu snima slike ili zvuk u pilotskoj kabini, onda je zapovjedniku na raspolaganju funkcija koja modifikuje slikovne i audio zapise napravljene prije rada te funkcije tako da ti zapisi ne mogu da se povrate uobičajenim tehnikama ponovne reprodukcije ili kopiranja.”; |

 |

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| (bb) |  tačka CAT.IDE.H.345 mijenja se i dopunjava:

|  |  |
| --- | --- |
| i. |  Naslov tačke zamjenjuje se sljedećim:**„CAT.IDE.H.345  Komunikaciona, navigaciona i nadzorna oprema za letove po IFR-u ili VFR-u na rutama na kojima se navigacija ne obavlja prema vizuelnim orijentirima”** |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| ii. |  tačka CAT.IDE.H.345(a) zamjenjuje se sljedećim:

|  |  |
| --- | --- |
|  | „(a) Helikopteri kojima se upravlja po IFR-u ili VFR-u na rutama na kojima se navigacija ne obavlja prema vizuelnim orijentirima opremljeni su radiokomunikacionom, navigacionom i nadzornom opremom u skladu sa primjenjivim zahtjevima vazdušnog prostora.” |

 |

 |

 |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| (5) |  Aneks V (dio-SPA) mijenja se i dopunjava:

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| (a) |  tačka SPA.SET-IMC.105 (b) zamjenjuje se sljedećim:

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|   | „(b) posebna uputstva i procedure kako bi se obezbijedili potrebni nivoi kontinuirane plovidbenosti i pouzdanosti aviona i njegovog pogonskog sistema utvrđeni su i uključeni u program održavanja vazduhoplova operatora u skladu sa Uredbom (EU) br. 1321/2014, uključujući sve sljedeće:

|  |  |
| --- | --- |
| (1) |  program monitoringa trenda motora, izuzev u slučaju aviona kojima je prvi put izdato individualno uvjerenje o plovidbenosti nakon 31. decembra 2004. godine koji imaju automatski sistem monitoringa trenda; |

|  |  |
| --- | --- |
| (2) | program pouzdanosti propulzije i povezanih sistema;”; |

 |

 |

 |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| (6) | Aneks VI (dio-NCC) mijenja se i dopunjava:

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| (a) |  tačka NCC.GEN.101 zamjenjuje se sljedećim:„Odobrene organizacije za obuku koje moraju da se budu u skladu sa ovim Aneksom takođe se pridržavaju:

|  |  |
| --- | --- |
| (a) | tačke ORO.GEN.310, prema potrebi; i |

|  |  |
| --- | --- |
| (b) | tačke ORO.MLR.105.”; |

 |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| (b) |  tačka NCC.GEN.145 zamjenjuje se sljedećim:**„NCC.GEN.145  Rukovanje zapisima uređaja za snimanje podataka o letu: čuvanje, izrada, zaštita i korišćenje**

|  |  |
| --- | --- |
| (a) |  Nakon nesreće, ozbiljne nezgode ili događaja koji je utvrdio istražni organ, operator vazduhoplova čuva originalne snimljene podatke iz uređaja za snimanje podataka o letu u periodu od 60 dana ili dok istražni organ ne odredi drugačije. |

|  |  |
| --- | --- |
| (b) |  Operator vrši operativne provjere i procjene zapisa kako bi obezbijedio kontinuiranu ispravnost uređaja za snimanje podataka o letu čije se posjedovanje zahtijeva. |

|  |  |
| --- | --- |
| (c) |  Operator mora da obezbijedi čuvanje zapisa parametara leta i komunikacionih poruka sa opreme za prenos podataka koji moraju da budu snimljeni na uređajima za snimanje leta. Međutim, za potrebe ispitivanja i održavanja tih uređaja za snimanje leta, u vrijeme testiranja može da se izbriše najstariji snimljeni podatak u trajanju do jednog sata. |

|  |  |
| --- | --- |
| (d) |  Operator čuva i ažurira dokumentaciju koja predstavlja potrebne informacije za pretvaranje neobrađenih podataka o letu u parametre leta izražene u tehničkim jedinicama. |

|  |  |
| --- | --- |
| (e) |  Operator stavlja na raspolaganje sve sačuvane zapise uređaja za snimanje podataka o letu, ako tako odredi nadležni organ. |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| (f) |  Ne dovodeći u pitanje Uredbe (EU) br. 996/2010 i (EU) 2016/679:

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| (1) |  Osim za obezbjeđivanje ispravnosti uređaja za snimanje podataka o letu, audio zapisi iz uređaja za snimanje podataka o letu mogu da se otkriju i koriste samo ako su ispunjeni bilo koji uslovi:

|  |  |
| --- | --- |
| (i)  |  ako je propisana procedura koja se odnosi na rukovanje takvim audio zapisima i njihovim transkriptima; |

|  |  |
| --- | --- |
| (ii) |  svi relevantni članovi posade i osoblje za održavanje dali su svoju prethodnu saglasnost; |

|  |  |
| --- | --- |
| (iii) | takvi audio zapisi koriste se samo za održavanje ili poboljšanje sigurnosti. |

 |

|  |  |
| --- | --- |
| (1a) |  Kada se zvučni zapisi uređaja za snimanje podataka o letu pregledaju u cilju obezbjeđivanja ispravnosti tih uređaja, operator štiti privatnost tih audio zapisa i obezbjeđuje da se isti ne objavljuju niti koriste ni za što drugo osim za obezbjeđivanje ispravnosti uređaja za snimanje podataka o letu. |

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| (2) |  Parametri leta ili snimci opreme za prenos podataka snimljene uređajem za snimanje podataka o letu ne smiju da se koriste u druge svrhe osim za istraživanje nesreće ili nezgode koji podliježu obaveznom izvještavanju, osim ako takvi zapisi ne ispunjavaju sve sljedeće uslove:

|  |  |
| --- | --- |
| (i) |  koriste se od strane operatora samo u svrhe plovidbenosti ili održavanja; |

|  |  |
| --- | --- |
| (ii) | de-identifikovani su; |

|  |  |
| --- | --- |
| (iii) | objavljeni su u skladu sa bezbjednosnim procedurama. |

 |

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| (3) |  Osim za obezbjeđivanje ispravnosti uređaja za snimanje podataka o letu, slike pilotske kabine snimljene uređajem za snimanje podataka o letu ne otkrivaju se i ne koriste osim ako su ispunjeni svi sljedeći uslovi:

|  |  |
| --- | --- |
| (i) |  ako je propisana procedura koja se odnosi na rukovanje takvim slikovnim zapisima; |

|  |  |
| --- | --- |
| (ii)  |  svi relevantni članovi posade i osoblje za održavanje dali su svoju prethodnu saglasnost; |

|  |  |
| --- | --- |
| (iii) |  takvi slikovni zapisi koriste se samo za održavanje ili za unapređenje sigurnosti. |

 |

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| (3a) |  Kada se slike pilotske kabine snimljene uređajem za snimanje podataka o letu pregledaju radi obezbjeđivanja ispravnosti tog uređaja:

|  |  |
| --- | --- |
| (i) |  te slike se ne koriste i ne otkrivaju u druge svrhe osim za obezbjeđivanje ispravnosti uređaja za snimanje podataka o letu; |

|  |  |
| --- | --- |
| (ii) |  ako postoji vjerovatnoća da će dijelovi tijela članova posade biti vidljivi na slikama, operator obezbjeđuje privatnost tih slika.”; |

 |

 |

 |

|  |  |
| --- | --- |
| (c) |  tačka NCC.OP.225 zamjenjuje se sljedećim:**„NCC.OP.225  Uslovi za prilaz i slijetanje – avioni**Prije započinjanja prilaženja za slijetanje, vođa vazduhoplova se uvjerava da, u skladu sa podacima koje ima na raspolaganju, meteorološki uslovi na aerodromu ili operativnoj površini i stanje poletno-sletne staze predviđene za korišćenje neće spriječiti sigurni prilaz, slijetanje ili neuspjeli prilaz.”; |

|  |  |
| --- | --- |
| (d) |  dodaje se sljedeća tačka NCC.OP.226:**„NCC.OP.226  Uslovi za prilaz i slijetanje – helikopteri**Prije započinjanja prilaženja za slijetanje vođa vazduhoplova se uvjerava da, u skladu sa dostupnim informacijama, meteorološki uslovi na aerodromu ili operativnoj površini i stanje područja završnog prilaza i polijetanja (FATO) predviđenih za korišćenje neće spriječiti sigurni prilaz, slijetanje ili neuspjeli prilaz.”; |

 |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| (7) |  Aneks VII (dio-NCO) mijenja se i dopunjava:

|  |  |
| --- | --- |
| (a) |  tačka NCO.OP.205 zamjenjuje se sljedećim:**„NCO.OP.205  Uslovi za prilaz i slijetanje – avioni**Prije započinjanja prilaženja za slijetanje, vođa vazduhoplova se uvjerava da, u skladu sa dostupnim informacijama, meteorološki uslovi na aerodromu ili operativnoj površini i stanje poletno-sletne staze predviđene za korišćenje neće spriječiti sigurni prilaz, slijetanje ili neuspjeli prilaz.”; |

|  |  |
| --- | --- |
| (b) |  dodaje se tačka NCO.OP.206:**„NCO.OP.206  Uslovi za prilaz i slijetanje – helikopteri**Prije započinjanja prilaženja za slijetanje vođa vazduhoplova se uvjerava da, u skladu sa dostupnim informacijama, meteorološki uslovi na aerodromu ili operativnoj površini i stanje područja završnog prilaza i polijetanja (FATO) predviđenih za korišćenje neće spriječiti sigurni prilaz, slijetanje ili neuspjeli prilaz.”; |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| (c) |  tačka NCO.SPEC.MCF.105 (a) zamjenjuje se sljedećim:

|  |  |
| --- | --- |
|  | „(b) Odstupajući od tačke NCO.GEN.105(a)(4) ovog Aneksa, probni let kojem se provjerava održavanje može da se izvodi vazduhoplovom koji je otpušten u upotrebu sa nepotpunim održavanjem u skladu sa tačkama M.A.801 (f) Aneksa I (dio-M), 145.A.50(e) Aneksa II (dio-145) ili tačkom ML.A.801(f) Aneksa Vb (dio-ML) Uredbe Komisije (EU) br. 1321/2014.”; |

 |

|  |  |
| --- | --- |
| (d) |  tačka NCO.SPEC.MCF.130 zamjenjuje se sljedećim:„NCO.SPEC.MCF.130  Simulirane vanredne i hitne procedure u letuOdstupajući od tačke NCO.SPEC.145, vođa vazduhoplova može da simulira situacije kojima se zahtijeva primjena vanrednih ili hitnih procedura dok je specijalista za određene zadatke u vazduhoplovu ako se simulacijom ispunjava svrha leta i ako je utvrđena u kontrolnoj listi iz tačke NCO.SPEC.MCF.110 ili u operativnim procedurama.”; |

 |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| (8) |  Aneks VIII (dio-SPO) mijenja se i dopunjava:

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| (a) |  tačka SPO.GEN.140 (a)(10) zamjenjuje se sljedećim:

|  |  |
| --- | --- |
|  | „(10) tehnička knjiga vazduhoplova u skladu sa Uredbom (EU) br. 1321/2014, ukoliko je primjenjivo;”; |

 |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| (b) |  tačka SPO.GEN.145 zamjenjuje se sljedećim:**„SPO.GEN.145  Rukovanje zapisima uređaja za snimanje podataka o letu: čuvanje, izrada, zaštita i korišćenje**

|  |  |
| --- | --- |
| (a) |  Nakon nesreće, ozbiljne nezgode ili događaja koje je utvrdio istražni organ, operator vazduhoplova čuva originalne snimljene podatke iz uređaja za snimanje leta u periodu od 60 dana ili dok istražni organ ne odredi drugačije. |

|  |  |
| --- | --- |
| (b) |  Operator sprovodi operativne provjere i procjene tih zapisa kako bi obezbjedio kontinuiranu ispravnost uređaja za snimanje leta koji moraju da se posjeduju. |

|  |  |
| --- | --- |
| (c) |  Operator mora da obezbijedi čuvanje zapisa parametara leta i komunikacionih poruka sa opreme za prenos podataka koji moraju da budu snimljeni na uređajima za snimanje leta. Međutim, za potrebe ispitivanja i održavanja tih uređaja za snimanje leta, u vrijeme testiranja može da se izbriše najstariji snimljeni podatak u trajanju do jednog sata. |

|  |  |
| --- | --- |
| (d) |  Operator čuva i ažurira dokumentaciju koja sadrži informacije potrebne za pretvaranje neobrađenih podataka o letu u parametre leta izražene u tehničkim jedinicama. |

|  |  |
| --- | --- |
| (e) |  Operator stavlja na raspolaganje sve sačuvane zapise uređaja za snimanje podataka o letu, ako tako odredi nadležni organ. |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| (f) |  Ne dovodeći u pitanje Uredbe (EU) br. 996/2010 i (EU) 2016/679, osim u svrhe obezbjeđivanja ispravnosti uređaja za snimanje podataka o letu:

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| (1) |  zvučni zapisi iz uređaja za snimanje leta objavljuju se i koriste samo ako su ispunjeni svi sljedeći uslovi:

|  |  |
| --- | --- |
| (i)  |  uspostavljena je procedura koja se odnosi na rukovanje takvim audio zapisima i njihovim transkriptom; |

|  |  |
| --- | --- |
| (ii) |  svi relevantni članovi posade i osoblje za održavanje dali su prethodnu saglasnost; |

|  |  |
| --- | --- |
| (iii) |  takvi zvučni zapisi koriste se samo za održavanje ili za unapređenje sigurnosti. |

 |

|  |  |
| --- | --- |
| (1a)  |  Kada se zvučni zapisi uređaja za snimanje podataka o letu pregledaju u cilju obezbjeđivanja ispravnosti tog uređaja, operator štiti privatnost tih audio zapisa i obezbjeđuje da se isti ne objavljuju niti koriste ni za šta drugo osim za obezbjeđivanje ispravnosti uređaja za snimanje podataka o letu. |

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| (2) |  Parametri leta ili snimci opreme za prenos podataka snimljene uređajem za snimanje podataka o letu ne smiju da se koriste u druge svrhe osim za istraživanje nesreće ili nezgode koje podliježu obaveznom izvještavanju. To ograničenja se ne primjenjuje osim ako takvi zapisi ne ispunjavaju bilo koji od sljedećih uslova:

|  |  |
| --- | --- |
| (i) | operator ih koristi isključivo u svrhe plovidbenosti ili održavanja; |

|  |  |
| --- | --- |
| (ii) | de-identifikovani su; |

|  |  |
| --- | --- |
| (iii) | objavljeni su u skladu sa bezbjednosnim procedurama. |

 |

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| (3) |  Osim za obezbjeđivanje ispravnosti uređaja za snimanje podataka o letu, slike pilotske kabine snimljene uređajem za snimanje podataka o letu ne otkrivaju se i ne koriste osim ako su ispunjeni svi sljedeći uslovi:

|  |  |
| --- | --- |
| (i) | ako je propisan postupak za rukovanje takvim slikovnim zapisima; |

|  |  |
| --- | --- |
| (ii)  |  svi članovi posade i osoblje za održavanje na koje se zapis odnosi dali su svoju prethodnu saglasnost; |

|  |  |
| --- | --- |
| (iii) |  takvi slikovni zapisi koriste se samo za održavanje ili za poboljšanje sigurnosti. |

 |

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| (3a  | ) Kada se slike pilotske kabine snimljene uređajem za snimanje podataka o letu pregledaju radi obezbjeđivanja ispravnosti tog uređaja:

|  |  |
| --- | --- |
| (i) |  te slike se ne otkrivaju i ne koristite u druge svrhe osim za obezbjeđivanje ispravnosti uređaja za snimanje leta; |

|  |  |
| --- | --- |
| (ii)  |  operator obezbjeđuje privatnost tih slika ako je vjerovatno da će dijelovi tijela članova posade biti vidljivi na slikama.”; |

 |

 |

 |

|  |  |
| --- | --- |
| (c) |  točka SPO.OP.210 zamjenjuje se sljedećim:**„SPO.OP.210  Uslovi za prilaz i slijetanje – avioni**Prije započinjanja prilaženja za slijetanje, vođa vazduhoplova se uvjerava da, u skladu sa podacima koje ima na raspolaganju, meteorološki uslovi na aerodromu ili operativnoj površini i stanje poletno-sletne staze predviđene za korišćenje neće spriječiti sigurni prilaz, slijetanje ili neuspjeli prilaz.”; |

|  |  |
| --- | --- |
| (d) |  dodaje se tačka SPO.OP.211:**„SPO.OP.211  Uslovi za prilaz i slijetanje – helikopteri**Prije započinjanja prilaženja za slijetanje, vođa vazduhoplova se uvjerava da, u skladu sa podacima koje ima na raspolaganju, meteorološki uslovi na aerodromu ili operativnoj površini i stanje područja završnog prilaza i polijetanja (FATO) predviđenih za korišćenje neće spriječiti sigurni prilaz, slijetanje ili neuspjeli prilaz.”; |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| (e) |  dodaje se tačka SPO.IDE.A.146:**„SPO.IDE.A.146  Laki uređaj za snimanje podataka o letu**

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| (a) |  Avioni sa turbinskim motorom čiji je MTCOM 2 250 kg ili više i avioni sa MOPSC većim od 9 opremljeni su uređajem za snimanje podataka o letu ako su ispunjeni svi sljedeći uslovi:

|  |  |
| --- | --- |
| (1) | nisu obuhvaćeni tačkom SPO.IDE.A.145(a); |

|  |  |
| --- | --- |
| (2) | koriste se za komercijalne operacije; |

|  |  |
| --- | --- |
| (3) | individualni CofA im je prvi put izdat 5. septembra 2022. godine ili kasnije. |

 |

|  |  |
| --- | --- |
| (b) |  Uređaj za snimanje podataka o letu, putem podataka o letu ili slika, bilježi informacije koje su dovoljne za određivanje putanje leta i brzine vazduhoplova. |

|  |  |
| --- | --- |
| (c) |  Uređaj za snimanje podataka o letu čuva podatke o letu i slike snimljene tokom najmanje posljednjih pet sati. |

|  |  |
| --- | --- |
| (d) |  Uređaj za snimanje podataka o letu automatski počinje snimanje prije pokretanja aviona na sopstveni pogon i automatski prestaje da snima nakon što se avion više ne kreće na sopstveni pogon. |

|  |  |
| --- | --- |
| (e) |  Ako uređaj za snimanje podataka o letu snima slike ili zvuk u pilotskoj kabini, onda je vođi vazduhoplova na raspolaganju funkcija koja modifikuje slikovne i audio zapise napravljene prije rada te funkcije tako da ti zapisi ne mogu da se povrate uobičajenim tehnikama ponovne reprodukcije ili kopiranja.”; |

 |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| (f) | dodaje se tačka SPO.IDE.H.146:**„SPO.IDE.H.146  Laki uređaj za snimanje podataka o letu**

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| (a) |  Helikopteri sa turbinskim motorom čiji je MTCOM 2 250 kg ili više i avioni sa MOPSC većim od 9 opremljeni su uređajem za snimanje podataka o letu ako su ispunjeni svi sljedeći uslovi:

|  |  |
| --- | --- |
| (1) | obuhvaćeni su tačkom SPO.IDE.H.145(a); |

|  |  |
| --- | --- |
| (2) | koriste se za komercijalne operacije; |

|  |  |
| --- | --- |
| (3) | individualni CofA im je prvi put izdat 5. septembra 2022. godine ili kasnije. |

 |

|  |  |
| --- | --- |
| (b) |  Uređaj za snimanje podataka o letu, putem podataka o letu ili slika, bilježi informacije koje su dovoljne za određivanje putanje leta i brzine vazduhoplova. |

|  |  |
| --- | --- |
| (c) |  Uređaj za snimanje podataka o letu čuva podatke o letu i slike snimljene tokom najmanje posljednjih pet sati. |

|  |  |
| --- | --- |
| (d) |  Uređaj za snimanje podataka o letu automatski počinje snimanje prije pokretanja helikoptera na sopstveni pogon i automatski prestaje da snima nakon što se avion više ne kreće na sopstveni pogon. |

|  |  |
| --- | --- |
| (e) |  Ako uređaj za snimanje podataka o letu snima slike ili zvuk u pilotskoj kabini, onda je vođi vazduhoplova na raspolaganju funkcija koja modifikuje slikovne i audio zapise napravljene prije rada te funkcije tako da ti zapisi ne mogu da se povrate uobičajenim tehnikama ponovne reprodukcije ili kopiranja.”; |

 |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| (g) |  tačka SPO.SPE.MCF.100(a) zamjenjuje se sljedećim:

|  |  |
| --- | --- |
|  | „Probni let nakon održavanja nivoa A – gdje se očekuje korišćenje neuobičajenih procedura ili procedura u slučaju nužde, kako je definisano u letačkom priručniku vazduhoplova, ili u slučaju kada je let potrebano obaviti kako bi se dokazalo funkcionisanje rezervnog sistema ili drugih sigurnosnih uređaja;”. |

 |

 |

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_