

РЕГУЛАТИВА (ЕУ) БР. 965/2012 НА КОМИСИЈАТА

од 5 октомври 2012 година

за утврдување на техничките услови и административните постапки во врска со воздушните операции во согласност со Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 на Европскиот парламент и на Советот

ЕВРОПСКАТА КОМИСИЈА,

имајќи го предвид Договорот за функционирањето на Европската унија,

имајќи ја предвид Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 на Европскиот парламент и на Советот од 20 февруари 2008 година за заедничките правила во областа на цивилното воздухопловство, и за воспоставување на Европска агенција за воздухопловна безбедност и за поништување на Директива 91/670/ЕЕЗ, Регулатива (ЕЗ) бр. 1592/2002 и Директива 2004/36/ЕЗ ⁽¹⁾, а особено членовите 8(5) и 10(5) од истата,

со оглед на тоа што:

- (1) Операторите и персоналот кој учествува во користење на некои воздухоплови во операции, треба да ги исполнуваат основните услови утврдени во Анекс IV од Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008.
- (2) Во Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 се бара од земјите-членки, освен надзорот кој го спроведуваат над уверенијата за работа кои се издадени од нивна страна, да спроведуваат и испитувања, вклучувајќи инспекција на платформа, и да преземаат секакви мерки, вклучувајќи приземјување на воздухопловот со цел спречување на понатамошни кршења на прописите.
- (3) Во согласност со Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008, Комисијата треба да ги донесе потребните правила за спроведување во врска со утврдувањето на условите за безбедно користење на воздухоплови во операции.
- (4) За да се обезбеди непречен преод и високо ниво на безбедност на цивилното воздухопловство во Европската унија, мерките за спроведување треба да ги одразуваат најмодерните достигнувања, вклучувајќи ги најдобрите практики и научно-техничкиот напредок во областа на воздушни операции. Во согласност со тоа, треба да се земат предвид техничките услови и административните постапки, одобрени од Меѓународната организација за цивилно воздухопловство (во понатамошниот текст „ИКАО“) и Европските обединети воздухопловни органи до 30 јуни 2009 год., како и постојаното законодавство во врска со одредена национална средина.
- (5) Потребно е да се обезбеди доволно време на воздухопловната индустрија и администрацијата на земјите-членки за прилагодување кон оваа нова регулаторна рамка и да се признае под одредени услови, валидноста на

¹ Сл. весник L 79, 19 март 2008 год., стр. 1.

уверенијата за работа издадени пред влегувањето во сила на оваа регулатива.

- (6) Бидејќи оваа регулатива претставува мерка за спроведување наведена во член 8(5) и 10(5) од Регулотива (ЕЗ) бр. 216/2008, тогаш Анекс III од Регулотива (ЕЕЗ) бр. 3922/91 на Советот ⁽¹⁾ и Директива 2004/36/ЕЗ на Европскиот парламент и на Советот ⁽²⁾ се сметаат за укинати во согласност со член 69(3) и 69(5) од Регулотива (ЕЗ) бр. 216/2008. Анекс III, сепак треба привремено да продолжи да се применува, додека да завршат преодните периоди предвидени во оваа регулатива, како и за областите за кои сè уште не се донесени мерки за спроведување. Исто така, Директива 2004/36/ЕЗ треба привремено да продолжи да се применува до крајот на преодните периоди, утврдени во оваа регулатива.
- (7) Европската агенција за воздухопловна безбедност подготви нацрт правила за спроведување и ги претстави во форма на мислење на Комисијата, во согласност со член 19(1) од Регулотива (ЕЗ) бр. 216/2008.
- (8) Мерките предвидени во оваа регулатива се во согласност со мислењето на Комитетот, основан согласно член 65 од Регулотива (ЕЗ) бр. 216/2008,

ЈА ДОНЕСЕ ОВАА РЕГУЛАТИВА:

Член 1

Предмет и опсег

1. Оваа регулатива ги утврдува деталните правила за комерцијалните операции на воздушниот превоз со авиони и хеликоптери, вклучувајќи ги и инспекциите на платформа кои се вршат врз воздухоплови на оператори кои се под безбедносен надзор од страна на друга држава, кога слетуваат на аеродроми кои се наоѓаат на територијата, која е предмет на одредбите од Договорот.
2. Оваа регулатива исто така утврдува детални правила за условите за издавање, одржување, изменување, ограничување, привремено одземање и повлекување на уверенијата за работа на операторите на воздухоплови наведени во член 4(1)(б) и (в) од Регулотива (ЕЗ) бр. 216/2008, кои се вклучени во операции на комерцијален воздушен превоз, во врска со правата и одговорностите на имателите на уверенија за работа, како и за условите под кои операциите се забрануваат, ограничуваат или се предмет на одредени услови во интерес на безбедноста.

3. Оваа регулатива не се применува за воздушни операции опфатени со член 1(2)(а) од Регулотива (ЕЗ) бр. 216/2008. *Член 2*

Дефиниции

За целите на оваа регулатива:

¹ Сл. весник L 373, 31 декември 1991 год., стр. 4.

² Сл. весник L 143, 30 април 2004 год., стр. 76.

(1) „операции во комерцијалниот воздушен превоз (CAT)“ се операции на воздухоплов со цел превоз на патници, товар или пошта за наплата или друг надоместок;

(2) „авиони со перформанси од класа В“ се авиони придвижувани со мотори со елиса со максимална конфигурација на оперативни патнички седишта од девет или помалку места и максимална маса при полетување од 5 700 kg или помалку;

(3) „место од јавен интерес“ е простор, кој се користи исклучиво за дејности од јавен карактер;

(4) „операција во перформанси од класа 1“, е операција која во случај на дефект на критичниот мотор, хеликоптерот е во можност да слета во рамките на расположливото растојание за прекинатото полетување или безбедно да продолжи со летањето до соодветна зона за слетување, во зависност од тоа кога настанал дефектот.

Дополнителни дефиниции се утврдени во Анекс I за целите на Анексите од II до V.

Член 3

Капацитет за спроведување на надзор

1. Секоја земја-членка назначува една или повеќе административни единици како свој надлежен орган, која поседува овластувања и одговорности за овластување и надзор на лица и организации, кои се предмет на Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 како и правилата за нејзино спроведување.

2. Ако земја-членка назначи повеќе од една административна единица како надлежен орган:

(а) областите на стручната надлежност на секој надлежен орган се дефинираат во однос на одговорностите и географските граници; и

(б) меѓу овие административни единици се воспоставува координација, за да се обезбеди ефикасен надзор на лицата и организациите, кои се предмет на Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 и правилата за нејзино спроведување, во рамките на нивните соодветни области на стручна оспособеност.

3. Земјите-членки на надлежните органи им го обезбедуваат потребниот капацитет за да се обезбеди надзорот врз сите лица и организации опфатени со нивните програми за надзор, вклучително доволно ресурси за исполнување на условите на оваа регулатива.

4. Земјите-членки обезбедуваат дека персоналот на надлежните органи, не врши надзорни активности, кога постојат докази дека тоа може да доведе директно или индиректно до судир на интереси, особено кога станува збор за семејни или финансиски интереси.

5. Персоналот кој е овластен од страна на надлежниот орган да извршува задачи поврзани со спроведување на сертификација и/или со надзорот, има

право да ги врши најмалку следните задачи:

(а) да ги проверува записите, податоците, процедурите и сите други материјали кои се однесуваат на извршувањето на задачата за спроведување на сертификација и/или надзор;

(б) да земе копии или извадоци од таквите документи, податоци, процедури и други материјали;

(в) да бара усно објаснување на самото место;

(г) да влезе во соодветните простории, места или во средствата за превоз;

(д) да врши надзор, испитувања, проценки, инспекции, вклучувајќи ги и инспекциите на платформа и ненајавените инспекции;

(ѓ) да презема или предлага присилни мерки, зависно од потребата.

6. Задачите согласно став 5 се спроведуваат во согласност со законските одредби на соодветната земја-членка.

Член 4

Инспекции на платформа

Инспекциите на платформа кои се вршат врз воздухоплови на оператори кои се под безбедносен надзор од страна на друга земја-членка или на трета земја се вршат во согласност со Поддел ПЛАТФОРМА (RAMP) од Анекс II.

Член 5

Воздушни операции

1. Операторите можат да користат воздухоплови со цел комерцијален воздушен превоз (во понатамошниот текст „САТ“) само доколку истите се наведени во Анексите III и IV.

2. Операторите во САТ мора да се придржуваат кон соодветните одредби од Анекс V кога оперираат со:

(а) авиони и хеликоптери, кои се користат за:

(i) операции во кои се користи навигација заснована врз перформансите (PBN);

(ii) операции во согласност со спецификациите на минималните навигациски перформанси (MNPS);

(iii) операции во воздушен простор со намалено минимално вертикално раздвојување (RVSM);

(iv) операции во услови на намалена видливост (LVO);

- (б) авиони и хеликоптери, кои се користат за превоз на опасни материи (DG);
- (в) двомоторни авиони кои се користат за операции на долги линии (ETOPS) во комерцијалниот воздушен превоз;
- (г) хеликоптери, кои се користат за операции на комерцијалниот воздушен превоз со помош на систем за гледање во ноќни услови (NVIS);
- (д) хеликоптери кои се користат во комерцијален воздушен превоз со користење на дигалка (HNO); и
- (ѓ) хеликоптери, кои се користат за операции во комерцијалниот воздушен превоз за итна медицинска помош (HEMS).

Член 6

Отстапувања

1. Операциите во САТ, кои започнуваат и завршуваат на еден ист аеродром/оперативно место со авиони со перформанси од класа В или некомплексни хеликоптери, не мора да бидат во согласност со Анексите III и IV.

Тие сепак се во согласност со:

- (а) за авиони, Анекс III од Регулатива (ЕЕЗ) бр. 3922/91 и соодветните национални изземања врз основа на проценките за безбедносниот ризик извршени од страна на надлежните органи;
- (б) за хеликоптери, национални услови.

2. По пат на отстапување од член 5(1), воздухопловот наведен во член 4(5) од Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 се користи за операции под условите утврдени во Одлука С(2009) 7633 на Комисијата од 14 октомври 2009 година, кога се користат за операции во САТ. За секоја промена во операцијата, која влијае на условите утврдени во гореспоменатата одлука, се известува Комисијата и Европската агенција за воздухопловна безбедност (во понатамошниот текст „Агенцијата“), пред промената да биде применета.

Земја-членка, различна од адресатите на Одлука С(2009)7633, која има намера да го користи отстапувањето предвидено во наведената одлука, ја известува за својата намера Комисијата и Агенцијата, пред да започне да го применува отстапувањето. Комисијата и Агенцијата проценуваат до кој степен промената или планираното користење отстапува од условите на Одлука С(2009)7633 или се одразува врз првичната проценка на безбедноста, извршена во контекст на наведената одлука. Ако проценката покажува дека промената или планираната употреба не соодветствува на првичната проценка на безбедноста, направена во врска со Одлука С(2009)7633, соодветната земја-членка доставува ново барање за отстапување во согласност со член 14(6) од Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008.

3. По пат на отстапување од член 5(1), летовите поврзани со воведување или промена на типовите на воздухоплови, извршени од проектантски или

производствени организации во рамките на опсегот на нивните права, продолжуваат да бидат спроведувани во согласност со условите утврдени во националното законодавство на земјите-членки.

4. Независно од одредбите на член 5, земјите-членки можат да продолжат да бараат посебно одобрение и дополнителни услови во однос на оперативните процедури, опрема, квалификуваноста на екипажот и обука при вршење на операции во САТ на отворено море со хеликоптери во согласност со националното законодавство. Земјите-членки ја известуваат Комисијата и Агенцијата за дополнителни услови кои се применуваат за такви специфични одобренија. Овие услови не се помалку ограничувачки од тие во Анексите III и IV.

5. По пат на отстапување од САТ.POL.A.300(a) од Анекс IV, кога едно-моторни авиони се користат за операции во САТ, во текот на ноќта или при метеоролошки услови за летање по инструменти (IMC), потребно е да се користат согласно условите утврдени во постојните иземања, обезбедени од земјите-членки во согласност со член 8(2) од Регулатива (ЕЕЗ) бр. 3922/91.

За секоја промена во користењето на овие авиони во операција, која влијае на условите утврдени во наведените иземања, треба да биде известена Комисијата и Агенцијата пред воведувањето на промената. Комисијата и Агенцијата ја оценуваат предложената промена во согласност со член 14(5) на Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008.

6. Постојните операции на хеликоптери кон/од место од јавен интерес (PIS) можат да бидат извршени при отстапување од САТ.POL.H.225 од Анекс IV, секогаш кога големината на просторот од јавен интерес (PIS), околните препреки или хеликоптерот не го дозволуваат усогласувањето со условите за операции со летечки карактеристики од класа 1. Таквите операции се спроведуваат под услови утврдени од земјите-членки. Земјите-членки ја известуваат Комисијата и Агенцијата за условите кои се применуваат.

Член 7

Уверенија за исполнување на безбедносни услови

1. Уверенијата за исполнување на безбедносни услови (АОС), издадени од земја-членка на оператори на авиони во САТ во согласност со Регулатива (ЕЕЗ) бр. 3922/91 пред да почне да се применува оваа регулатива, се сметаат за издадени во согласност со оваа регулатива.

Сепак, не подоцна од 28 октомври 2014 година:

(а) операторите треба да го адаптираат својот систем за управување, програмите за обука, процедурите и упатствата, за да се во согласност со Анексите III, IV и V, според случајот;

(б) АОС се заменуваат со уверенијата издадени во согласност со Анекс II од оваа регулатива.

2. АОС, издадени од земја-членка на оператори на хеликоптери во САТ

пред да почне да се применува оваа регулатива, се заменуваат во АОС, кои се во согласност со оваа регулатива, согласно извештајот за замена, подготвен од земјата-членка, која го издала АОС, во консултација со Агенцијата.

Извештајот за замена ги опишува:

- (а) националните услови, врз основа на кои биле издадени АОС;
- (б) опсегот на привилегиите, кои биле дадени на операторите;
- (в) разликите меѓу националните услови, врз основа на кои беа издадени АОС, како и условите од Анексите III, IV и V, заедно со упатството како и кога од операторите ќе се бара да обезбедат целосна согласност со наведените анекси.

Извештајот за замена содржи копии од сите документи потребни за докажување на елементите утврдени во точките од (а) до (в), вклучувајќи копии од соодветните национални услови и процедури.

Член 8

Ограничувања на времетраењето на лет

Ограничувањата на времетраењето на летот и времето на дежурствата се предмет на следново:

- (а) за авиони, член 8(4) и Поддел Н од Анекс III од Регулотива (ЕЕЗ) бр. 3922/91;
- (б) за хеликоптери, со националните услови.

Член 9

Листи на минимална опрема

Листите на минимална опрема (MEL), одобрени од земјите на операторот или земјата на регистрација пред да почне да се применува оваа Регулотива, според случајот, се сметаат за одобрени во согласност со оваа регулатива и можат да продолжат да се користат од страна на операторот, кој го добил одобрението.

Откако ќе почне да се применува оваа регулатива, секоја промена во листите на минимална опрема (MEL) се прави во согласност со ORO.MLR.105 од Анекс III.

Член 10

Влегување во сила

1. Оваа регулатива влегува во сила на третиот ден по нејзиното објавување во *Службениот весник на Европската унија*.

Таа се применува од 28 октомври 2012 година.

2. По пат на отстапување од вториот потстав од став 1, земјите-членки можат да одлучат да не ги применуваат одредбите од Анексите од I до V до 28

октомври 2014 година.

Кога земја-членка ја користи оваа можност, таа ја известува Комисијата и Агенцијата. Во известувањето се опишуваат причините за ова отстапување и нејзиното траење, како и програмата за спроведување, која ги содржи предвидените активности и нивните рокови.

Оваа регулатива е целосно обврзувачка и директно применлива во сите земји-членки.

Брисел, 5 октомври 2012 год.

За Комисијата

Претседател

Жозе Мануел БАРОСО

АНЕКС I

Дефиниции на термини кои се користат во Анексите од II до V

За целите на оваа регулатива, се применуваат следните дефиниции:

(1) „расположлива должина на полетно – слетната патека за прекинато полетување (ASDA)“ е должината на расположливото растојание за залет при полетување плус должината за запирање на полетно – слетната патека, доколку истата е прогласена за употреблива од страна на државата во која е аеродромот, и е во состојба да ја издржи масата на авионот при оперативните услови кои преовладуваат.

(2) „прифатливи начини за усогласување (AMC)“ се незадолжителни стандарди донесени од Агенцијата за илустрирање на начини за постигнување на согласност со Регулотива (ЕЗ) бр. 216/2008 и правилата за нејзино спроведување.

(3) „Листа на проверка за прифаќање“ е документ кој се користи како поддршка при извршувањето на проверката на изгледот на пакетите со опасни материи и придружните документи за да се утврди дали соодветните барања се исполнети.

(4) „соодветен аеродром“ е аеродром, каде што воздухопловот може да биде управуван, земајќи ги предвид соодветните услови во однос на перформанси и карактеристиките на полетно – слетната патека.

(5) За целите на класификација на патниците:

(а) „возрасен“ е лице на возраст на и над 12 години;

(б) „дете/деца“ се лица на возраст од две години и повеќе, но помалку од 12 години;

(в) „бебе“ е лице на возраст под две години;

(6) „авион“ е воздухоплов на моторен погон, со фиксни крила, потезок од воздухот, кој се одржува во лет преку динамичка реакција помеѓу воздухот и неговите крила;

(7) „лет поддржан од систем за гледање во ноќни услови (NVIS)“, подразбира лет, во случај на NVIS операции, дека дел од ноќниот лет во услови на визуелно летање (VFR), членот на екипажот користи очила за гледање во ноќни услови (NVG);

(8) „воздухоплов“ е машина, која може да се одржува во атмосферата поради реакциите со воздухот, различни од реакциите на воздухот против земјишната површина;

(9) „алтернативни начини за утврдување на усогласеност“ се тие начини, кои нудат алтернатива на постоечките прифатливи начини за усогласување или

нови начини за постигнување на согласност со Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 и правилата за нејзино спроведување, за кои нема поврзани прифатливи начини за утврдување на усогласеност од страна на Агенцијата.

(10) „процедура против замрзнување“, во случај на операции на земја, е процедура, што предвидува заштита од појава на иње или мраз и акумулација на снег на третираните површини на воздухопловот за ограничен период на време (време на заштита);

(11) „член на кабински персонал“ е соодветно квалификуван член на екипажот, кој не е член на летачки персонал или технички екипаж, кој ги извршува доделените обврски од операторот поврзани со безбедноста на патниците и летот за време на операциите;

(12) „операција за приод од категорија I (CAT I)“ е прецизен приод и слетување по инструменти со користење на систем за слетување по инструменти (ILS), микробранов систем за слетување (MLS), GLS (систем за слетување со помош на систем за глобална навигација (GNSS/GBAS), радар за прецизен приод (PAR) или GNSS, користејќи подобрен сателитски систем (SBAS), со висина на донесување на одлука (DH) не помала од 200 ft и хоризонтална видливост по должина на полетно – слетната патека (RVR) што нема да биде помала од 550 m за авиони и 500 m за хеликоптери.

(13) „операција од категорија II (CAT II)“ е прецизен приод и слетување по инструменти со користење на ILS или MLS со:

(a) висина на донесување на одлука (DH) под 200 ft; но не помала од 100 ft; и

(б) хоризонтална видливост по должина на полетно – слетната патека (RVR) не помала од 300 m;

(14) „операција од категорија IIIA (CAT IIIA)“ е прецизен приод и слетување по инструменти со користење на ILS или MLS со:

(a) висина на донесување на одлука (DH) помала од 100 ft; и

(б) хоризонтална видливост по должина на полетно – слетната патека (RVR) помала од 200 m;

(15) „операција од категорија IIIB (CAT IIIB)“ е прецизен приод и слетување по инструменти со користење на ILS или MLS со:

(a) висина на донесување на одлука (DH) помала од 100 ft или без висина за донесување на одлука (DH); и

(б) хоризонтална видливост по должина на полетно – слетната патека (RVR) под 200 m, но не помала од 75 m;

(16) „категиорија А во однос на хеликоптери“ се однесува на повеќемоторен хеликоптер, чиј дизајн на изолациски карактеристики на моторот и на системите, се дефинирани во применливите прописи за пловидбеност, и кој

може да врши операции со користење на утврдени податоци за полетување и слетување базирани на концептот на отказ на критичниот мотор, кој обезбедува соодветна одредена површина и соодветни потребни перформанси за продолжување на безбеден лет или прекинатото полетување во случај на отказ на мотор;

(17) „категиорија В во однос на хеликоптери“ се однесува на едномоторен или повеќемоторен хеликоптер, кој не ги исполнува стандардите за категорија А. Хеликоптерите од категорија В немаат гарантирани можности за продолжување на безбедното летање во случај на отказ на мотор а непланираното слетување е оставено под претпоставка;

(18) „спецификации за сертифицирање“ (CS) се технички стандарди усвоени од страна на Агенцијата кои прикажуваат начин на усогласеност со Регулативата (ЕЗ) бр. 216/2008 и правилата за нејзино спроведување, кои можат да се користат од страна на организација во процесот на сертификација;

(19) „кружење“ е визуелниот дел од приодот за слетување по инструменти со цел поставување на воздухопловот во позиција за слетување на полетно – слетната патека/FATO којшто не е соодветно поставен за приоѓањето и слетување од правец;

(20) „простор за полетување без препреки“ е одредено правоаголна копнена или водена површина, што е под контрола на надлежните власти, избрана или подготвено како соодветна површина над која авионот може да изврши дел од првичното искачување до определена висина.

(21) „база на облаци“ е висината на базата на најниските забележани или прогнозираны облачни формации во близина на аеродромот или оперативното место, или во одреден регион за спроведување на летови, која вообичаено се мери над висината на аеродромот или во случај на операции на отворено море, над просечното морско ниво;

(22) „код-шер“ е аранжман според кој еден оператор става свој означувачки код на лет, извршен од друг оператор, кој продава и издава билети за тој лет;

(23) „населена област“ е, во однос на град, населба или село, било кое подрачје кое во значителна мера се користи за станбени, комерцијални или рекреативни цели.

(24) „контаминирана полетно – слетната патека “ е полетно – слетната патека, на која повеќе од 25 % од полетно – слетната површина во бараната должина и ширина е покриена со следново:

(а) површинска вода со длабочина поголема од 3 mm (0,125 инчи), или со лапавица, или ненаталожен снег, што одговараат на повеќе од 3 mm (0,125 инчи) вода;

(б) снег, стиснат во цврста маса што не дозволува понатамошно натапкување и кој при подигнување останува во истата состојба или се

прави во грутки (компактен снег); или

(в) мраз, вклучувајќи влажен мраз;

(25) „гориво за непредвидени случаи“ е гориво кое е потребно за надоместување на потрошеното гориво до аеродромот на дестинација поради непредвидени фактори кои можат да влијаат на потрошувачката;

(26) „краен приод со непрекинатото спуштање (CDFA)“ е техника на летање која е во согласност со процедурата за стабилен приод, за летање на завршниот сегмент на непрецизниот приод по инструменти со непрекинато спуштање, без хоризонтален лет, со или над апсолутната/релативната висина на или над точката на крајниот приод до приближно 15 m (50 ft) над прагот на полетно – слетната патека или точката, каде започнува маневарот за израмнување за типот на воздухопловот со кој се лета;

(27) „пресметана метеоролошка видливост (CMV)“ е вредност еднаква на RVR, која се добива од објавената метеоролошка видливост;

(28) „член на екипаж“ е лице одредено од страна на операторот со цел извршување на одредени обврски во воздухопловот;

(29) „критични фази на летот“, кога се однесува за авиони, е залет при полетување, траекторија при полетување, завршна фаза на приод, неуспешно приод, слетување, вклучувајќи движење по слетување, и сите други фази на летот, одредени од страна на водачот на воздухопловот или командантот;

(30) „критични фази на летот“, кога се однесува за хеликоптери, е возење по земја, лебдење, полетување, завршна фаза на приод, неуспешно приод, слетување и сите други фази на летот, одредени од страна на водачот на воздухопловот или командантот;

(31) „влажна полетно – слетната патека “ е полетно – слетната патека, чија површина не е сува, но влажноста не создава одблесок.

(32) „опасни материи (DG)“ се предмети или супстанции кои можат да претставуваат ризик по здравјето, безбедноста, сопственоста или животната средина и кои се наоѓаат на листата на опасни материи во Техничките инструкции или кои се класифицирани во согласност со тие инструкции;

(33) „несреќа со опасни материи“ е настан поврзан и во врска со превоз на опасни материи во воздух, што може да доведе до смрт или тешки повреди на лице или значителна имотна штета;

(34) „инцидент со опасни материи“ е:

(а) настан, различен од несреќа со опасни материи, поврзан и во врска со транспорт на опасни материи во воздух, што секогаш не мора да се случи во воздухоплов и кој доведува до повреда на лице, материјална штета, пожар, кршење, истурање, протекување на течност или радијација или друг доказ кои укажуваат на тоа дека целината на пакувањето не е зачувана;

(б) секој настан поврзан со превозот на опасни материи, што сериозно го загрозува воздухопловот или оние кое се наоѓаат во него;

(35) „процедура за отстранување на мраз“, во случај на процедури на копно, е процедура со која се отстранува иње, мраз, снег или лапавица од воздухопловот со цел обезбедување на чисти површини;

(36) „дефинирана точка по полетување (DPATO)“ е одредена точка во фаза на полетување и првичната фаза на искачување, пред која фаза не е обезбедено дека хеликоптерот може да продолжи да лета безбедно со отказ на критичниот мотор и може да биде потребно принудно слетување.

(37) „дефинирана точка пред слетување (DPBL)“ е точка во фаза на приод и слетување, по што способноста на хеликоптерот да продолжи да лета безбедно со отказ на критичниот мотор не е загарантирана и може да биде потребно принудно слетување.

(38) „растојание DR“ го означува хоризонталното растојание кое го поминал хеликоптерот од крајот на расположливото растојание за полетување;

(39) „договор за изнајмување на воздухоплов без екипаж“ е договор меѓу претпријатија, според кој воздухопловот се управува на основа на уверението за исполнување на безбедносни услови (АОС) на изнајмувачот;

(40) „сува оперативна маса“ е вкупната маса на воздухопловот, подготвен за одреден тип на операција, во која не се вклучени употребливото гориво и патниот товар;

(41) „сува полетно – слетната патека“ е полетно – слетната патека која не е мокра, ниту контаминирана и ги вклучува оние полетно – слетни патеки со коловозна конструкција, кои се посебно направени со вдлабнатини или порозен коловоз и се одржуваат со цел да го задржат ефективното кочење за сува патека дури и во присуство на влага;

(42) „подигната зона на завршно приоѓање и полетување (подигната FATO) е FATO, која е подигната најмалку 3 метри над околната површина;

(43) „алтернативен аеродром на маршрута (ERA)“ е соодветен аеродром во должина на маршрута, кој може да биде потребен во фазата на планирање на лет;

(44) „систем на подобрена видливоста (EVS)“ е систем кој електронски ги прикажува надворешните слики во реално време преку употреба на сензори за слики;

(45) „зона на завршно приоѓање и полетување (FATO)“ е одредена зона за операции на хеликоптер, над кои е довршена крајната фаза на маневарот на приодот за слетување до режим на лебдење или слетување и од која може да се започне со маневарот на полетување. За хеликоптери кои летаат во категорија со перформанси од класа 1, оваа одредена зона ја вклучува и расположлива зона за прекинато полетување;

(46) „следење на податоци од летот (FDM)“ е проактивно и неказниво користење на дигитални податоци од летот од секојдневните операции со цел зголемување на воздухопловната безбедност;

(47) „уред за обука кој симулира лет (FSTD)“ е уред за обука кој:

(а) кога се однесува на авиони, е уред за целосна симулација на лет (FFS), уред за обука по летање (FTD), уред за вежбање на процедурите за летање и навигација (FNPT) или основен уред за обука за летање по инструменти (BITD);

(б) кога се однесува на хеликоптери, е уред за целосна симулација на лет (FFS), уред за обука по летање (FTD) или уред за вежбање на процедурите за летање и навигација (FNPT);

(48) „ERA аеродром за гориво“ е ERA аеродром одреден со цел намалување на горивото во непредвидени ситуации;

(49) „GBAS систем за слетување (GLS)“ е систем за приод и слетување, каде што се користат информации од помошниот копнен систем за глобална сателитска навигација (GNSS/GBAS) со цел наведување на воздухопловот, преку користење на неговата хоризонтална и вертикална положба, утврдена преку GNSS. Тој користи геометриската референца за висина за наклонот при финалниот приод;

(50) „персонал кој дава итна помош на земја“ е секој персонал кој дава итна помош на земја (како што се полицајци, пожарникари и др.), кој е вклучен во хеликоптерската медицинска служба за итна помош (HEMS) и чии задачи во одреден степен се поврзани со летовите на хеликоптерите.

(51) „приземјување“ е официјална забрана за полетување на воздухоплов и преземањето на потребните чекори за негово задржување на земја;

(52) „електронски показател на податоците (HUD)“ е систем за прикажување на податоците за летот на надворешниот преден дел од видното поле на пилотот и кој не го ограничува значително погледот нанадвор;

(53) „систем за електронско покажување на податоци при слетување (HUDLS)“ го означува целосен систем во воздухопловот, кој му овозможува на пилотот да користи проекциски дисплеј за време на приод, слетување и/или процедура на неуспешен приод. Тој ги вклучува сите сензори, компјутери, извори на енергија, индикатори и уреди за управување;

(54) „хеликоптер“ е воздухоплов, потежок од воздухот, кој се одржува во лет главно преку реакција на воздухот врз еден или неколку ротори на моторен погон на приближно вертикални оски;

(55) „член на екипаж одговорен за хеликоптерски операции со користење на дигалка - ННО“ е член на технички екипаж, кој ги врши задачите поврзани со користење на дигалка на хеликоптери;

(56) „платформа за слетување на хеликоптери“ е FATO, која е поставена врз

пловна или фиксна конструкција на отворено море;

(57) „член на екипаж за итна медицинска помош со хеликоптер HEMS“ е член на технички екипаж, кој е назначен за лет на HEMS со цел давање на помош на лице на кое му е потребна медицинска помош и кое се пренесува со хеликоптер, и кој му помага на пилотот за време на мисијата;

(58) „лет на HEMS“ е лет со хеликоптер, кој се управува со одобрение за HEMS, чија цел е да се олесни итната медицинска помош каде е неопходен итен и брз превоз, вклучувајќи:

(а) медицински персонал;

(б) медицински залихи (опрема, крв, органи, лекови); или

(в) болни или повредени лица и други директно поврзани лица;

(59) „оперативна база на HEMS“ е аеродром, на кој членовите на екипажот на HEMS и HEMS хеликоптер можат да дежураат за извршување на летови за HEMS;

(60) „оперативно место на HEMS“ е површина, избрана од командантот на летот за време на лета на HEMS за хеликоптерски операции со користење на дигалка, слетување и полетување;

(61) „ННО лет“ е лет со хеликоптер кој што се извршува на основа на одобрение за ННО, со цел да се олесни трансферот на лица и/или товар со помош на дигалка на хеликоптер;

(62) „ННО лет на отворено море“ е лет со хеликоптер што се извршува на основа на одобрение за ННО, со цел да се олесни трансферот на лица и/или товар со помош на дигалка на хеликоптер или на брод или објект на морската површина или на самото море;

(63) „ННО патник“ е лице кое се пренесува со помош на дигалка на хеликоптер;

(64) „место за ННО“ е одредено подрачје, во кое хеликоптерот врши пренос со дигалка;

(65) „време на заштита (HoT)“ го означува предвидениот период, за кој се очекува противзамрзнувачката течност да го спречи формирањето на мраз или иње и натрупување на снегот врз третираните површини на авионот;

(66) „несоодветна средина“ е:

(а) животна средина, во која:

(i) не може да се изврши безбедно принудно слетување, бидејќи површината е несоодветна;

(ii) лицата во хеликоптерот не можат да бидат соодветно заштитени од

надворешни влијанија;

(iii) капацитетот за реагирање/можноста за потрага и спасување не е во согласност со очекуваната изложеност на ризик; или

(iv) ризикот од изложување на опасност на лица или имот на земјата е неприфатлив;

(б) во сите случаи, следниве области:

(i) при операции над вода, површини на отворено море северно од 45° N и јужно од 45° S, одредени од страна на надлежниот орган на засегнатата држава;

(ii) оние делови од населена област во кои нема соодветно место за безбедно принудно слетување;

(67) „точка на одлука при слетување (LDP)“ е точка која се користи при одредување на карактеристиките за слетување, од која точка при отказ на моторот слетувањето може да продолжи безбедно или да започне постапката за прекинатото слетување ;

(68) „расположлива должина на ПСП за слетување (LDA)“ е должината на полетно – слетната патека, која е одредена како расположлива од страна на државата во која се наоѓа аеродромот, и е погодна за возење на авионот по слетување;

(69) „копнен авион“ е воздухоплов со фиксни крила, дизајниран за полетување и слетување на копно, вклучувајќи и амфибии кога тие се користат како копнени авиони;

(70) „локални операции со хеликоптер“ е вршење на операции на комерцијалниот воздушен превоз со хеликоптери, со максимална сертифицирана маса при полетување (MCTOM) над 3 175 kg и максимална конфигурација на оперативни патнички седишта (MOPSC) од девет или помалку, во дневни услови и по маршрута утврдена врз основа на надворешни ориентири, извршени во рамките на локална или дефинирана географска зона, утврдена во оперативниот прирачник;

(71) „процедури во услови на намалена видливост (LVP)“ се процедури кои обезбедуваат безбедни операции на аеродром при приоди и слетувања пониски од стандардите за категорија I, нестандартната категорија II, категории II и III и полетување при услови на намалена видливост;

(72) „полетување при услови на намалена видливост (LVTO)“ е полетување кога RVR е под 400 m, но не е помалку од 75 m;

(73) „операција пониска од стандардната категорија I (LTS CAT I)“ е операција на приод и слетување по инструменти со DH од категорија I и RVR помала од онаа која вообичаено се поврзува со применливата DH, но не помалку од 400 m;

(74) „максимална конфигурација на оперативни патнички седишта (MOPSC)“ е максималниот капацитет на патнички седишта на поединечен воздухоплов, со исклучок на седиштата на екипажот, утврден за оперативни цели и наведен во оперативниот прирачник. Земајќи ја во предвид како основа конфигурацијата за максимален број на патнички седишта утврдена за време на процесот на сертификација за издавање на сертификат за тип (TC), дополнителен сертификат за тип (STC) или промена на TC или STC а кои се однесуваат на соодветниот воздухоплов, како основна вредност, MOPSC може да се утврди со еднаков или помал број на седишта во зависност од оперативните ограничувања;

(75) „медицински патник“ е медицински персонал, кој се превезува со хеликоптер за време на лет на HEMS, вклучувајќи, но не ограничувајќи се на лекари, медицински сестри или болничари.

(76) „ноќ“ е периодот помеѓу крајот на вечерната граѓанска квечерина и почетокот на утринската граѓанска зора или друг период помеѓу зајдисонце и изгрејсонце утврден од страна на надлежниот орган, како што е дефинирано од страна на земјата-членка;

(77) „очила за гледање во ноќни услови (NVG)“ е уред за зголемување на интензитетот на светлината, двоглед, кој се носи на глава и кој ја подобрува способноста за гледање на копнени ориентири во текот на ноќта;

(78) „систем за ноќно гледање (NVIS)“ е интегриран систем на сите елементи за успешно и безбедно користење на очилата за гледање во ноќни услови (NVG) при управување на хеликоптерот. Минимална опрема на системот вклучува: NVG, NVIS осветлување, компоненти на хеликоптерот, обука и континуирана пловидбеност;

(79) „соодветна средина“ е средина во која:

(а) може да се изврши безбедно принудно слетување;

(б) лицата во хеликоптерот можат да бидат заштитени од надворешни влијанија; и

(в) капацитетот за реагирање/можноста за потрага и спасување е во согласност со очекуваната изложеност на опасност.

Во сите случаи, оние делови од населената област со адекватно место за принудно слетување се сметаат за соодветни;

(80) „операција на непрецизен приод (NPA)“ е приод со помош на инструменти со минимална висина на понирање (MDH), или DH кога лета со CDFA техника, не пониско од 250 ft и RVR/CMV не помалку од 750 m за авиони и 600 m за хеликоптери;

(81) „NVIS член на екипаж“ е член на технички екипаж, назначен на NVIS лет;

(82) „NVIS лет“ е лет при ноќни метеоролошки услови за визуелно

летање(VMC), при што летачкиот персонал користи NVG, со хеликоптер кој врши лет со одобрение за NVIS;

(83) „операции над отворено море“ се операции во кои значителен дел од летот вообичаено е над морски површини, кон или од локации на отворено море;

(84) „оперативно место“ е место, различно од аеродромот, одредено од страна на операторот или од водачот на воздухопловот или командантот на лет со цел слетување, полетување и/или вршење на летови со надворешен товар ;

(85) „операции со перформанси од класа 1“ се операции кои во случај на отказ на критичниот моторот, хеликоптерот е во можност да слета во рамките на расположливото растојание за прекинатото полетување или безбедно да продолжи со летот до соодветната зона за слетување, во зависност од тоа кога се случило отказот;

(86) „операции со перформанси од класа 2“ се операции кои во случај на отказ на критичниот мотор, хеликоптерот располага со перформанси доволни за безбедно продолжување на летот, освен кога отказот се случил порано во текот на маневарот за полетување, или подоцна во текот на маневарот за слетување, во кои случаи може да биде потребно принудно слетување;

(87) „операции со перформанси од класа 3“ се операции кои во случај на отказ на мотор во било кој дел од летот, може да биде потребно принудно слетување на повеќемоторен хеликоптер а е потребно принудно слетување со едномоторен хеликоптер;

(88) „оперативна контрола“ е одговорноста за започнување, продолжување, прекинување или отстапување од летот во интерес на безбедноста;

(89) „операција која не е стандардна категорија II (OTS CAT II)“ е операција на прецизен приод и слетување по инструменти со користење на ILS или MLS, каде што некои или сите елементи на систем за осветлување од прецизниот приод за категорија II не се на располагање, и е со:

(a) DH под 200 ft; но не помала од 100 ft; и

(б) RVR не е помала од 350 m;

(90) „авиони со перформанси од класа A“ се повеќемоторни авиони придвижувани со турбо - елисни мотори со MOPSC за повеќе од девет седишта или максимална маса при полетување која надминува 5 700 kg, како и сите повеќемоторни авиони придвижувани со турбо-млазни мотори;

(91) „авиони со перформанси од класа B“ се авиони придвижувани со елисни мотори со MOPSC од девет или помалку седишта и максимална маса при полетување од 5 700 kg или помалку;

(92) „авиони со перформанси од класа C“ се авиони придвижувани со клипни мотори, со MOPSC за повеќе од девет седишта или максимална маса при

полетување од над 5 700 kg;

(93) „водач на воздухоплов“ е пилот, назначен за командант на летот и одговорен за безбедно спроведување на летот. За целите на операциите на комерцијалниот воздушен превоз, `водачот на воздухопловот` се нарекува „командант на летот“;

(94) „седиште на деловна активност“ е местото на седиштето или регистрирана канцеларија на организацијата, каде се вршат основните финансиски функции и оперативната контрола на активностите наведени во оваа регулатива;

(95) „одредување на приоритет при спроведување на инспекциите на платформа“ е одредување на соодветен дел од вкупниот број на инспекции на платформа спроведени годишно од, или во име на, даден надлежен орган, според предвиденото во Дел-ARO;

(96) „место од јавен интерес (PIS)“ е место кое се користи исклучиво за операции од јавен интерес;

(97) „инспекција на платформа“ е инспекција на воздухоплов, на квалификациите на летачкиот и кабинскиот летачки персонал и на документацијата за летот со цел проверка на усогласеноста со важечките услови;

(98) „период за отстранување на недостатоците“ е ограничување на времетраењето на операциите со неисправна опрема.

(99) „расположлива должина на полетно – слетната патека за прекинатото полетување (RTODAN)“ е должината од областа за финален приод и за полетување, која се декларира за расположлива и е соодветна за завршување на прекинатото полетување на хеликоптери со перформанси од класа 1;

(100) „потребна должина на полетно – слетната патека за прекинатото полетување (RTODRH)“ е потребната хоризонтална должина од започнувањето на полетувањето до точката за целосно застанување на хеликоптерот по отказот на моторот и прекинување на полетувањето на точката на донесување на одлука за полетување;

(101) „хоризонтална видливост по должина на полетно – слетната патека (RVR)“ е растојание во во кое пилотот на воздухопловот на централната линија на полетно – слетната патека, може да ги види обележаните знаци на површината на полетно – слетната патека или светилките, кои ја оцртуваат полетно – слетната патека или ја обележуваат нејзината централна линија;

(102) „безбедно принудно слетување“ е неизбежно слетување или слетување во вода за што постои разумно очекување дека нема да предизвика повреди кај луѓето во воздухопловот или на површината;

(103) „хидроавион“ е воздухоплов со фиксни крила, дизајниран за полетување и слетување на вода, што вклучува амфибии, кога се користат како хидроавиони;

(104) „одвоени полетно – слетни патеки“ се полетно – слетни патеки кои се одвоени површини за слетување на еден ист аеродром. Овие полетно – слетни патеки може да се преклопуваат или вкрстуваат на таков начин што ако една од нив е блокирана, тоа нема да го попречи планираниот тип на операции на другата полетно – слетната патека. Секоја полетно – слетната патека има посебна процедура за приод, базирана на одделно навигациско средство;

(105) „специјален VFR лет“ е VFR лет, одобрен од страна на контролата на летање (ATC) за во рамките на контролирана зона во метеоролошки услови под VMC;

(106) „стабилизиран приод (SAP)“ е приод кој се лета на контролиран и соодветен начин во рамките на конфигурацијата, енергијата и контролата на траекторијата на летот од претходно одредена точка или апсолутна/релативна висина до точка на 50 ft над прагот на полетно – слетната патека или точката од која започнува маневарот за израмнување, ако се наоѓа повисоко.

(107) „алтернативен аеродром за полетување“ е алтернативен аеродром, на кој воздухопловот може да изврши слетување, ако за тоа се јави потреба веднаш по полетувањето и ако нема можност да биде искористен аеродромот на заминување;

(108) „точка на донесување на одлука при полетување (TDP)“ е точката, која се користи за одредување на перформансите на полетување и од која, во случај кога на неа ќе се препознае отказ на мотор, може да се прекине полетувањето или полетувањето да продолжи безбедно;

(109) „расположлива должина за полетување (TODA)“ кај авиони е должината на расположливото растојание за залет при полетување плус должината на просторот за полетување без препреки, доколку таа постои;

(110) „расположлива должина за полетување (TODAH)“ кај хеликоптери е должината на областа на финален приод и полетување вклучувајќи, доколку постои, должината на просторот за полетување без препреки, која е расположлива и е соодветна за завршување на полетувањето на хеликоптери.

(111) „потребна должина за полетување (TODRH)“ кај хеликоптери ја означува хоризонталната должина потребна од почетокот на полетувањето до точката каде што се постигнати безбедната брзина на полетување (V_{TOSS}), селектираната висина и позитивниот градиент на качување, по отказот на критичниот мотор препознаен на TDP, при што преостанатите мотори работат во одобрените оперативни граници;

(112) „траекторија при полетување“ е вертикалната и хоризонталната траекторија, со отказ на критичен при одредена точка од полетувањето до 1 500 ft над земјената површина за авиони и до 1 000 ft над земјената површина за хеликоптери;

(113) „маса на полетување“ е масата што вклучува сè и секого што се превезува во воздухопловот во моментот на започнување на полетувањето за

хеликоптери, а за авиони во моментот на започнувањето на залетување со цел полетување;

(114) „расположлива должина за залет при полетување (TORA)“ е должината на полетно – слетната патека, која е означена за расположлива од страна на државата во која се наоѓа аеродромот, и е погодна за залет на авионот со цел полетување;

(115) „член на технички екипаж“ е член на екипаж при извршување на операции на комерцијалниот воздушен превоз по HEMS, ННО или NVIS, што не е член на летечки или кабински екипаж, назначен од операторот да ги извршува обврските во воздухопловот или на земја, со цел помагање на пилотот при извршување на операциите по HEMS, ННО или NVIS, кои може да бараат употреба на посебна опрема на воздухопловот;

(116) „технички инструкции (ТИ)“ е последното ефективно издание на „Техничките инструкции за безбеден транспорт на опасни материи во воздухот“, вклучувајќи ги додатоците и дополнувањата, одобрени и објавени со одлука на Меѓународната организација за цивилно воздухопловство (ICAO);

(117) „патен товар“ е вкупната маса на патници, багаж, товар и специјална опрема која се носи, вклучувајќи и секаков баласт;

(118) „неподдржан NVIS лет“, е, во случај на NVIS операции, е дел од VFR летот извршен ноќе кога членот на екипаж не користи NVG;

(119) „претпријатие“ е секое физичко или правно лице, без разлика остварува профит или не, како и било кој службен орган, без разлика дали има правна способност или не;

(120) „ V_1 “ е максималната брзина за време на полетувањето, на која пилотот мора да ја преземе првата активност, со цел запирање на авионот во рамките на должината за забрзување и запирање. V_1 , исто така означува минималната брзина за време на полетувањето, во случај на отказ на критичниот мотор на V_{EF} , на која пилотот може да го продолжи полетувањето и да ја достигне потребната висина над површината на полетувањето во рамките на должината за полетување;

(121) „ V_{EF} “ е брзината на која се претпоставува дека ќе откаже критичниот мотор за време на полетувањето;

(122) „визуелен приод“ е дел или цел приод по инструменти кој не е довршен и е приод кој е извршен визуелно во однос на ориентириите на теренот;

(123) „договор за изнајмување на воздухоплов со екипаж“ е договор меѓу авиопревозници, според кој воздухопловот се управува на основа на уверението за исполнување на безбедносни услови (АОС) на изнајмувачот;

(124) „мокра полетно – слетната патека“ е полетно – слетната патека, чија површина е покриена со вода или слично, со дебелина помала од наведената

во дефиницијата за „контаминирана полетно – слетната патека“, или кога на површината на полетно – слетната патека има доволно влага, која предизвикува одблесок, но без поголеми делови на кои се задржала вода.

АНЕКС II

УСЛОВИ ВО ПОГЛЕД НА ВОЗДУШНИТЕ ОПЕРАЦИИ КОИ ГИ ИСПОЛНУВААТ НАДЛЕЖНИТЕ ВЛАСТИ

[ДЕЛ-ARO]

ARO.GEN.005 Опсег

Овој анекс ги утврдува условите на системот за администрирање и управување, кои треба да исполнат од Агенцијата и земјите-членки во врска со примената и спроведувањето на Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 и правилата за нејзино спроведување во однос на воздушните операции во лет во цивилното воздухопловство.

ПОДДЕЛ GEN

ОПШТИ УСЛОВИ

ОДДЕЛ I

Општо

ARO.GEN.115 Документи поврзани со надзорот

Надлежните органи мора да му ги обезбедат на соодветниот персонал сите законски акти, стандарди, правила, технички публикации и поврзани документи, за да му овозможи да ги извршува своите задачи и да ги исполни своите одговорности.

ARO.GEN.120 Начини за придржување

(а) Агенцијата мора да подготви прифатливи начини за придржување (АМС), кои можат да бидат искористени за постигнување на усогласување со Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 и правилата за нејзино спроведување. Кога АМС се исполнети, соодветните услови на правилата за спроведување се исполнети.

(б) За постигнување на усогласување со правилата за спроведување можат да се користат алтернативни начини за придржување.

(в) Надлежниот орган воспоставува систем за постојана проценка дали сите алтернативни начини за придржување кои тој ги користи или кои ги користат организации и лица кои се под негов надзор дозволуваат воспоставување на придржување кон Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 и правилата за нејзино спроведување.

(г) Надлежниот орган прави проценка на сите алтернативни начини за придржување, предложени од една организација во согласност со ORO.GEN.120 (б), преку анализирање на доставената документација и, ако смета дека е потребно, врши инспекција на организацијата.

Кога надлежниот орган утврдува дека алтернативните начини за придржување

се во согласност со правилата за спроведување, тој веднаш:

- (1) го известува барателот дека алтернативните начини за придржување можат да се применат и, доколку е применливо, во согласност со истото го изменува одобрението или уверението на барателот; и
 - (2) ја известува Агенцијата за нивната содржина, вклучувајќи копии од сите соодветни документи;
 - (3) ги информира другите земји-членки за алтернативните начини за придржување, кои се прифатени.
- (д) Кога самиот надлежен орган користи алтернативни начини за придржување, за да постигне усогласување со Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 и правилата за нејзино спроведување, тој:

- (1) им ги става на располагање сите организации и лица кои се под негов надзор; и
- (2) веднаш ја известува Агенцијата.

Надлежниот орган го доставува до Агенцијата целиот опис на алтернативни начини за придржување, вклучувајќи какви било ревизии на процедурите, кои може да се од важност, како и проценка, која покажува дека се исполнети правилата за спроведување.

ARO.GEN.125 Информации за Агенцијата

- (а) Надлежниот орган ја известува Агенцијата без непотребно одложување, во случај кога се појавува сериозен проблем со спроведувањето на Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 и правилата за нејзино спроведување.
- (б) Надлежниот орган доставува до Агенцијата информации од значење за безбедноста, кои произлегуваат од извештаите за настаните што ги добил.

ARO.GEN.135 Итна реакција по прашањата поврзани со безбедноста

- (а) Без да е во спротивност со одредбите од Директива 2003/42/ЕЗ на Европскиот парламент и на Советот ⁽¹⁾, надлежниот орган воведува систем за соодветно собирање, анализирање и ширење на информации поврзани со безбедноста.
- (б) Агенцијата воведува систем за соодветно анализирање на сите добиени информации за безбедноста, и веднаш им обезбедува информации на земјите-членки и на Комисијата, вклучувајќи препораки или предлози за корективна активност, кои им се потребни за да реагираат навремено по безбедносен проблем, кој вклучува производи, делови, апарати, лица или организации, кои се предмет на Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 и правилата за нејзино спроведување.

¹ Сл. весник L 167, 4 јули 2003 год., стр. 23.

(в) По добивањето на информациите, наведени во (а) и (б), надлежниот орган презема соодветни мерки за справување со безбедносниот проблем.

(г) За преземените мерки под (в), се известуваат веднаш сите лица и организации, кои треба да бидат во согласност со Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 и правилата за нејзино спроведување. Надлежниот орган ја известува и Агенцијата за тие мерки, а кога е потребно заедничко дејствување, и останатите засегнати земји-членки.

ОДДЕЛ II

Управување

ARO.GEN.200 Систем за управување

(а) Надлежниот орган воспоставува и одржува систем за управување, вклучувајќи најмалку:

(1) документирани правила и процедури, кои ја опишуваат неговата организација, начини и методи за постигнување на усогласување со Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 и правилата за нејзино спроведување. Процедурите се ажурираат и служат како основни работни документи во рамките на надлежниот орган за сите поврзани задачи;

(2) доволен персонал за извршување на своите задачи и одговорности. Овој персонал е квалификуван за вршење на доделените задачи и го поседува потребното знаење, искуство, почетна и периодична обука, со цел одржување на стручната оспособеност. Се воспоставува систем за планирање на достапноста на персоналот, за да се гарантира правилното извршување на сите задачи;

(3) соодветни објекти и простории за службена употреба за извршување на поставените задачи;

(4) функција за следење на усогласувањето на системот за управување со соодветните услови, како и на соодветноста на процедурите, вклучувајќи го создавањето на процес на внатрешна ревизија и процес на управување со безбедносниот ризик. Следењето на усогласувањето вклучува систем за обезбедување на повратни информации за наодите на ревизијата до високото раководство на надлежниот орган, за да се обезбеди преземање на корективни активности, кога е потребно; и

(5) лице или група на лица, кои се одговорни пред високото раководство на надлежниот орган за функцијата на следење на усогласувањето.

(б) За секоја област на активност, вклучувајќи го системот за управување, надлежниот орган назначува едно или повеќе лица, кои ја носат целата одговорност за управувањето на соодветните задачи.

(в) Надлежниот орган воспоставува процедури за учество во меѓусебна размена на сите потребни информации и за помагање на други засегнати надлежни органи во однос на сите направени наоди и последователни активности,

преземени како резултат на надзор на лица и организации, кои вршат дејност на територијата на земја-членка, но поседува уверение од надлежен орган на друга земја-членка или од Агенцијата.

(г) Копија од процедурите, поврзани со системот за управување и неговите измени, се доставуваат до Агенцијата со цел стандардизирање.

ARO.GEN.205 Доделување на задачи на квалификувани субјекти

(а) Задачи поврзани со првичното издавање на уверение или тековниот надзор на лицата или организациите, кои се предмет на Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 и правилата за нејзино спроведување, се доделуваат од страна на земјите-членки само на квалификувани субјекти. При доделувањето на задачите, надлежниот орган обезбедува дека има:

(1) функционален систем за почетна и периодична проценка на усогласеноста на квалификуван субјект со Анекс V кон Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008.

Овој систем и резултатите од оценките се документираат.

(2) воспоставен и документиран договор со квалификуваниот субјект, одобрен и од двете стани на соодветно раководно ниво, што јасно ги дефинира:

(i) задачите, кои ќе се извршуваат;

(ii) изјавите, извештаите и записите, кои ќе се обезбедуваат;

(iii) техничките услови, кои ќе се исполнуваат при извршување на такви задачи;

(iv) соодветното осигурување од одговорност; и

(v) заштитата на дадените информациите добиени при извршувањето на такви задачи.

(б) Надлежниот орган обезбедува дека процесот на внатрешна ревизија и процесот на управување со безбедносен ризик, барани во ARO.GEN.200(a)(4), ги опфаќаат сите задачи поврзани со издавање на уверение и континуиран надзор, извршени во негово име.

ARO.GEN.210 Промени во системот за управување

(а) Надлежниот орган има систем, кој му овозможува да ги открие промените кои го нарушуваат неговиот капацитет да ги извршува своите задачи и да ги исполнува одговорностите утврдени во Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 и правилата за нејзино спроведување. Овој систем му овозможува да презема соодветни мерки за да гарантира дека неговиот систем за управување продолжува да биде соодветен и ефикасен.

(б) Надлежниот орган го ажурира својот систем за управување, за да се рефлектира навремено секоја промена на Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 и

правилата за нејзино спроведување, со цел да се обезбеди ефикасно спроведување.

(в) Надлежниот орган ја известува Агенцијата за промените, кои влијаат на неговиот капацитет да ги извршува своите задачи и одговорности, утврдени во Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 и правилата за нејзино спроведување.

ARO.GEN.220 Архивирање

(а) Надлежниот орган воспоставува систем за водење на архива, кој обезбедува соодветно чување, пристап и сигурно следење на:

- (1) документираните правила и процедури на системот за управување;
- (2) обуките, квалификациите и овластувањата на неговиот персонал;
- (3) доделувањето на задачите, кои ги опфаќаат елементите пропишани во ARO.GEN.205, како и детални информации за доделените задачи;
- (4) процесите на издавање на уверение и континуираниот надзор на овластените организации;
- (5) детални информации за курсевите за обука, обезбедени од овластените организации, и ако е применливо, извештаи, поврзани со FSTD, користени за обуката;
- (6) надзорот над лицата и организациите, кои вршат дејност на територијата на земјата-членка, но се контролирани или овластени од надлежен орган на друга земја или Агенцијата, како што е договорено меѓу овие органи;
- (7) проценката и известувањето на Агенцијата за алтернативни начини за придржување, предложени од организациите, кои се предмет на сертификација, и проценката на алтернативни начини запридржување, кои ги користи самиот надлежен орган;
- (8) наодите, корективните активности и датум на завршување на активностите поврзани со недостатоците;
- (9) принудни мерки;
- (10) безбедносни информации и последователни мерки; и
- (11) користењето на одредбите за флексибилност во согласност со член 14 од Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008.

(б) Надлежниот орган води листа на сите уверенија, издадени од него.

(в) Сите податоци се чуваат за минимален рок, утврден во оваа регулатива. Ако нема наведено таква ознака, податоците се чуваат најмалку пет години во согласност со одредбите од важечките закони за заштита на податоците.

ОДДЕЛ III

Надзор, сертификација и спроведување

ARO.GEN.300 Надзор

(а) Надлежниот орган го проверува:

- (1) усогласувањето со условите кои се применливи за организации, пред издавањето на уверението или одобруението, во зависност од случајот;
- (2) континуираното усогласување со применливите услови за организациите, сертифицирани од негова страна.
- (3) спроведувањето на соодветни мерки за безбедност, барани од надлежниот орган, како што е дефинирано во ARO.GEN.135(в) и (г).

(б) Оваа проверка:

- (1) се поткрепува со документација посебно наменета за да му обезбеди на персоналот кој е задолжен за контрола на безбедноста, упатства како да ги извршува своите функции;
- (2) им ги обезбедува на засегнатите лица и организации резултатите од активностите за безбедносна контрола;
- (3) се базира на ревизии и инспекции, вклучувајќи инспекции на платформа и ненајавени инспекции; и
- (4) му ги обезбедува на надлежниот орган потребните докази, во случај да се наметнуваат дополнителни активности, вклучувајќи ги мерките, предвидени во ARO.GEN.350 и ARO.GEN.355.

(в) Опсегот на надзорот, утврден во точките (а) и (б), е усогласен со резултатите од претходните надзорни активности и со приоритетите во однос на безбедноста.

(г) Без да е во спротивност со надлежностите на земјите-членки и нивните обврски, утврдени во ARO.RAMP, опсегот на надзорот на активностите, спроведени на територијата на земја-членка од лица или организации, се утврдува врз основа на приоритетите во однос на безбедноста, како и врз основа на претходни надзорни активности.

(д) Кога активност на лице или организација вклучува повеќе од една земја-членка или Агенцијата, надлежниот орган, кој е одговорен за надзорот од (а), може да се договори дел од надзорот да се врши од надлежните органи на земјите-членки, каде што се одвива активностата или од Агенцијата. Секое лице или организација, што е предмет на таков договор, се информира за неговото постоење и неговиот опсег.

(ѓ) Надлежниот орган ги собира и обработува сите информации, кои ги смета за корисни од гледна точка на надзорот, вклучувајќи инспекции на платформа и ненајавени инспекции.

ARO.GEN.305 Програма за надзор

(а) Надлежниот орган воспоставува и одржува програма за надзор, која ги опфаќа активностите за надзор, барани според ARO.GEN.300 и ARO.RAMP.

(б) За организациите кои се овластени од надлежниот орган, програмата за надзор се подготвува земајќи ги предвид специфичниот карактер на организацијата, сложеноста на активностите, како и резултатите од претходните активности во однос на овластувањето и/или надзорот, барани според ARO.GEN и ARO.RAMP, и се базира на проценката на поврзаните ризици. Во рамките на секој циклус на планирање на надзорот, таа вклучува:

(1) ревизии и инспекции, вклучувајќи инспекции на платформа и ненајавени инспекции, зависно од потребата; и

(2) состаноци меѓу одговорниот раководител и надлежниот орган, за да се осигури дека се информирани за значајни прашања.

(в) За организации кои се овластени од надлежниот орган, се применува циклус на планирање на надзорот што не е подолг од 24 месеци.

Циклусот на планирање на надзорот, може да се скрати доколку постојат докази дека нивото на безбедност на организацијата е намалено.

Циклусот на планирање на надзорот може да биде продолжен до максимум 36 месеци, ако надлежниот орган утврдил дека во претходните 24 месеци:

(1) организацијата покажала ефективна идентификација на загрозувањето на воздухопловната безбедност и управувањето со поврзаните ризици;

(2) организацијата постојано демонстрирала согласно ORO.GEN.130 дека има целосна контрола врз сите промени;

(3) не се најдени недостатоци од ниво 1; и

(4) сите корективни активности се имплементирани во рамките на рокот кој е прифатен или продолжен од страна на надлежниот орган, како што е дефинирано во ARO.GEN.350(г)(2).

Циклусот на планирање на надзорот може дополнително да биде продолжен до максимум 48 месеци, ако покрај гореспоменатото, организацијата воспоставила и надлежниот орган одобрил систем за постојано известување на надлежниот орган во врска со перформансите за безбедност и почитување на регулаторните одредби од самата организација.

(г) За лицата, кои поседуваат дозвола, уверение, овластување или потврда, издадени од надлежниот орган, програмата за надзор вклучува инспекции, вклучително ненајавени инспекции, по потреба.

(д) Програмата за надзор вклучува евиденција на датумите, на кои треба да се одржат и се одржани проверки, инспекции и состаноци.

ARO.GEN.310 Процедура на првична сертификација — организации

(а) По приемот на барањето за првично издавање на уверение за организација, надлежниот орган го проверува усогласувањето на организацијата со важечките услови. Оваа проверка може да ја земе предвид изјавата наведена во ORO.AOC.100(б).

(б) Кога смета дека организацијата ги исполнува важечките барања, надлежниот орган издава уверенија како што е предвидено во Додатоците I и II. Уверенијата се издаваат за неодреден период. Правата и обемот на активностите, за кои организацијата е овластена да ги врши, се утврдуваат во условите на одобрението, приложено кон уверенијата за работа.

(в) За да им се овозможи на организациите да направат промени без претходно одобрение од надлежниот орган согласно ORO.GEN.130, надлежниот орган ја одобрува обезбедената процедура од организацијата, која го утврдува опсегот на таквите измени и опишува како тие измени ќе бидат поставени и соопштени.

ARO.GEN.330 Промени — организации

(а) По приемот на барањето за промена, која бара претходно одобрение, надлежниот орган го проверува усогласувањето на организацијата со важечките услови.

Надлежниот орган ги пропишува условите, под кои организацијата може да функционира за време на измената, освен ако тој не утврди дека важноста на уверението за работа на организацијата треба привремено да се одземе.

Кога смета дека организацијата ги исполнува важечките услови, надлежниот орган ја одобрува измената.

(б) Без да е во спротивност со дополнителните принудни мерки, кога организацијата прави промени, кои бараат претходно одобрение, без да имаат добиено такво од надлежниот орган, како што е наведено во (а), надлежниот орган го одзема привремено, ограничува или повлекува уверението за работа на организацијата.

(в) За промени, кои не бараат претходно одобрение, надлежниот орган врши проценка на информациите, дадени во известувањето, испратено од организацијата во согласност со ORO.GEN.130, за да се провери усогласувањето со важечките услови. Во случај на неусогласување, надлежниот орган:

(1) ја известува организацијата за неусогласувањето и бара дополнителни промени;

(2) во случај на наоди од ниво 1 или ниво 2, постапува согласно ARO.GEN.350.

ARO.GEN.350 Наоди и корективни активности — организации

(а) Надлежниот орган за надзор согласно ARO.GEN.300(а) располага со систем

за анализа на значењето на наодите за безбедноста.

(б) Наоди од ниво 1 се издаваат од надлежниот орган, доколку се утврди значително несообразност со важечките услови од Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 и правилата за нејзино спроведување во однос на процедурите и упатствата на организацијата или на условите на одобрението или уверението за работа што доведува до намалена безбедност или сериозно загрозување на безбедноста на летањето.

Наодите од ниво 1 вклучуваат:

- (1) необезбедување на пристап на надлежниот орган до просториите на организацијата, како што е наведено во ORO.GEN.140, за време на вообичаеното работно време и откако надлежниот орган веќе поднел две писмени барања;
- (2) добивање или одржување на валидност на уверението за работа на организација преку фалсификување на доставените документиран докази;
- (3) докази за злоупотреба или лажно користење на уверението за работа на организацијата; и
- (4) недостаток од одговорен раководител.

(в) Наоди од ниво 2 се издаваат од надлежниот орган, доколку се утврди несообразност со важечките услови од Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 и правилата за нејзино спроведување во однос на процедурите и упатствата на организацијата или на условите на одобрението или сертификатот, што може да ја намали или да ја загрози безбедноста на летањето.

(г) Кога е утврден наод во рамките на надзорот или на кој било друг начин, надлежниот орган, без да е во спротивност со дополнителните активности, барани од Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 и правилата за нејзино спроведување, ѝ го соопштува во писмена форма наодот на организацијата и бара корективна активност за отстранување на утврдените неусогласувања. Кога е потребно, надлежниот орган ја известува државата, во која е регистриран воздухопловот.

(1) Во случај на наоди од ниво 1, надлежниот орган презема итни и соодветни мерки за да ја забрани или ограничи активноста и, ако е потребно, презема мерки за одземање на уверението за работа или посебното одобрение, или за ограничување или привремено одземање во целост или делумно, во зависност од обемот на наодот од ниво 1, до успешното завршување на корективните активности од страна на организацијата.

(2) Во случај на наоди од ниво 2, надлежниот орган:

(i) и одобрува на организацијата период за вршење на корективни активности, во зависност од природата на наодот, што првично во ниту еден случај не бил подолг од три месеци. На крајот од овој период и во зависност од природата на наодот, надлежниот орган може да го продолжи тримесечниот период во согласност со задоволителен план за

корективни активности, одобрен од страна на надлежниот орган; и

(ii) ги проценува корективни активности и планот за нивното спроведување, предложен од организацијата, и ги прифаќа овие активности, ако со проценката се дојде до заклучок дека тие се доволни за отстранување на неусогласувањата.

(3) Кога организација не обезбедува прифатлив план за корективни активности или не ги извршува корективните активности во рамките на рокот кој е одобрен или продолжен од страна на надлежниот орган, нивото на наодот се зголемува на ниво 1 и се преземаат активностите, утврдени во точка (г)(1).

(4) Надлежниот орган води евиденција за сите наодите кои ги има покренато или за кои биле соопштени, и кога е применливо, ги презема принудните мерките како и сите корективни активности, кои произлегуваат од наодите и датумот на нивото затворање.

(д) Без да е во спротивност со дополнителните принудни мерки, кога органот на земја-членка, постапувајќи согласно одредбите од ARO.GEN.300 (г) ги утврдува неусогласување со важечките услови од Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 и правилата за нејзино спроведување од страна на организација која е сертифицирана од надлежниот орган на друга земја-членка или од Агенцијата, истиот го информира надлежниот орган и го наведува нивото на наодот.

ARO.GEN.355 Наоди и принудни мерки — лица

(а) Ако во рамките на надзорот или на кој било друг начин, надлежниот орган, одговорен за надзор согласно ARO.GEN.300(а) открие докази дека лице, кое поседува дозвола, уверение за работа, овластување или потврда, издадена согласно Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 и правилата за нејзино спроведување, не ги исполнува важечките услови, надлежниот орган постапува согласно ARO.GEN.355 од (а) до (г) од Анекс VI (Дел-ARA) кон Регулатива (ЕУ) бр. 290/2012 на Комисијата ⁽¹⁾.

(б) Ако во рамките на надзорот или на кој било друг начин се откријат докази за неусогласување со важечките услови од страна на лице, кое е предмет на условите, наведени во Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 и правилата за нејзино спроведување, што не поседува дозвола, овластување или потврда, издадена согласно Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008, надлежниот орган, кој го утврдил неусогласувањето, ги презема сите дополнителни мерки за спроведување, потребни за отстранување на неусогласувањето.

ПОДДЕЛ OPS

ВОЗДУШНИ ОПЕРАЦИИ

ОДДЕЛ I

Сертификација на оператори за комерцијален воздушен превоз

¹ Сл. весник L 100, 5 април 2012 год., стр. 1.

ARO.OPS.100 Издавање на уверение за исполнување на безбедносните услови за вршење на јавен воздушен превоз

(а) Надлежниот орган издава уверението за исполнување на безбедносни услови за вршење на јавен воздушен превоз (АОС), кога смета дека операторот покажал усогласување со елементите кои се бараат во OROАОС.100.

(б) Уверението ги вклучува поврзаните спецификации на операциите.

ARO.OPS.105 Код-шер аранжмани

Земајќи предвид, колку е безбеден код-шер аранжманот, кој вклучува оператор од трета страна, надлежниот орган:

(1) се уверува, по спроведување на проверка на операторот, како што е наведено во ORO.АОС.115, дека операторот од трета страна е усогласен со важечките стандарди на ICAO;

(2) соработува со надлежниот орган на земјата на операторот од трета страна, доколку е потребно.

ARO.OPS.110 Договори за изнајмување

(а) Надлежниот орган го одобрува договорот за изнајмување, кога смета дека операторот кој поседува уверение за работа во согласност со Анекс III (Дел-ORO) е усогласен со:

(1) ORO.АОС.110(г), за изнајмување на воздухоплов без екипаж од трети страни;

(2) ORO.АОС.110(в), за воздухоплов изнајмен со екипаж од оператор од трета страна;

(3) ORO.АОС.110(д), за воздухоплов давање во наем на воздухоплов без екипаж, на кој било оператор;

(4) соодветните услови, кои се однесуваат на пловидбеноста и воздушните операции, за изнајмување на воздухоплов без екипаж, регистриран во ЕУ и изнајмување на воздухоплов со екипаж од оператор од ЕУ.

(б) Одобрението на договор за изнајмување на воздухоплов со екипаж се одзема привремено или се повлекува, кога:

(1) уверението за исполнување на безбедносни услови (АОС) на изнајмувачот или наемателот е привремено одземено или повлечено;

(2) изнајмувачот е предмет на оперативна забрана во рамките на Регулатива (ЕЗ) бр. 2111/2005 на Европскиот парламент и на Советот (¹).

(в) Одобрението на договор за изнајмување без екипаж се одзема привремено

¹ Сл. весник L 344, 27 декември 2005 год., стр. 15.

или се повлекува кога уверението за пловидбеност на воздухопловот е привремено одземено или повлечено.

(г) Кога му е побарано претходно одобрение на договор за изнајмување без екипаж согласно ORO.AOC.110(д), надлежниот орган гарантира:

(1) правилна координација со надлежниот орган, одговорен за постојаниот надзор на воздухопловот, во согласност со Регулатива (ЕЗ) бр. 2042/2003 на Комисијата ⁽¹⁾, или за управување на воздухопловот, ако органот е различен;

(2) дека воздухопловот е навремено отстранет од АОС на операторот.

ОДДЕЛ II

Одобренија

ARO.OPS.200 Процедура за посебно одобрение

(а) По добивање на барање за издавање на посебно одобрение или за негова измена, надлежниот орган го проценува барањето согласно соодветните услови од Анекс V (Дел-SPA) и кога е соодветно, врши соодветна инспекција на операторот.

(б) Кога смета дека операторот докажал усогласување со важечките услови, надлежниот орган го издава или изменува одобрението. Одобрението се наведува во оперативните спецификации, како што е дефинирано во Додаток II.

ARO.OPS.205 Одобрување на листи на минимална опрема

(а) По добивање на барање за првично одобрение на листата на минимална опрема (MEL) или на нејзина измена од страна на операторот, пред да издаде одобрение, надлежниот орган го проценува посебно секој засегнат дел, за да провери дали се исполнети важечките услови.

(б) Надлежниот орган ја одобрува процедурата на операторот за продолжување на применливиот период за отстранување на недостатоците B, C и D, ако условите, наведени во ORO.MLR.105(f), се докажани од операторот и проверени од страна на надлежниот орган.

(в) Надлежниот орган го одобрува, врз основа на случај по случај, работењето на воздухопловот надвор од ограничувањата на MEL, но во рамките на ограничувањата на главната листа на минимална опрема (MMEL), ако условите, наведени во ORO.MLR.105, се прикажани од операторот и проверени од страна на надлежниот орган.

ARO.OPS.210 Определување на локална област

Надлежниот орган може да одреди локална област за целите на условите за обука и проверка на екипажот на летање.

¹ Сл. весник L 315, 28 ноември 2003 год., стр. 1.

ARO.OPS.215 Одобрување на операции на хеликоптери над несоодветна средина, која се наоѓа надвор од населена област

(а) Земјата-членка ги определува областите, каде што можат да бидат спроведени операции на хеликоптери, без обезбедено сигурно принудно слетување, како што е опишано во CAT.POL.H.420.

(б) Пред издавање на одобрение, наведено во CAT.POL.H.420, надлежниот орган го разгледува образложението на операторот за неможноста да се користат соодветни критериуми за перформансите.

ARO.OPS.220 Одобрение на операции на хеликоптери до или од место од јавен интерес

Одобрението, наведено во CAT.POL.H.225, вклучува список на местата од јавен интерес, утврдени од страна на операторот, за кои одобрението е применливо .

ARO.OPS.225 Одобрение на операции на изолиран аеродром

Одобрението, наведено во CAT.OP.MPA.106, вклучува список на аеродромите, утврдени од страна на операторот, за кои одобрението е применливо.

ПОДДЕЛ RAMP

ИНСПЕКЦИИ НА ПЛАТФОРМА НА ВОЗДУХОПЛОВИ НА ОПЕРАТОРИ, КОИ СЕ ПОД РЕГУЛАТОРЕН НАДЗОР НА ДРУГА ЗЕМЈА

ARO.RAMP.005 Опсег

Овој поддел ги утврдува условите кои надлежниот орган или Агенцијата, треба да ги следат кога ги извршуваат своите задачи и одговорности во врска со вршењето на инспекциите на платформа на воздухоплови, користени од оператори од трети земји или користени од страна на операторите, кои се под регулаторниот надзор на друга земја-членка, кога истите слетуваат на аеродроми, лоцирани на територијата, која е предмет на одредбите на Договорот.

ARO.RAMP.100 Општо

(а) Воздухопловот, како и неговиот екипаж, подлежат на инспекција врз основа на важечките услови.

(б) Покрај спроведувањето на инспекциите на платформа, вклучени во неговата програма за надзор, утврдена во согласност со ARO.GEN.305, надлежниот орган врши инспекција на платформа на воздухоплови, за кои има сомневање дека не се во согласност со важечките услови.

(в) Во рамките на развојот на програмата за надзор, утврдена во согласност со ARO.GEN.305, надлежниот орган утврдува годишна програма за вршење на инспекции на платформа на воздухоплови. Оваа програма:

(1) се базира на методологија на пресметување, која ги зема предвид

историските информации за бројот и природата на операторите и нивниот бројот на слетувања на аеродромите, како и ризиците за безбедноста; и

(2) му овозможува на надлежниот орган да даде приоритет на инспекциите на воздухопловите, врз основа на списокот, наведен во ARO.RAMP.105(a).

(г) Кога смета дека е потребно, Агенцијата, во соработка со земјите-членки на чија територија ќе биде извршена инспекцијата, врши инспекција на платформа на воздухопловот, за да го провери усогласувањето со важечките услови заради:

(1) задачите за сертификација, доделена на Агенцијата врз основа на Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008;

(2) стандардизациските инспекции на земјата-членка; или

(3) инспекциите на организација со цел утврдување на усогласувањето со важечките услови во потенцијално несигурните ситуации.

ARO.RAMP.105 Критериуми за утврдување на приоритет

(а) За утврдување на приоритетите на инспекциите на платформа, Агенцијата доставува до надлежните органи список на операторите на воздухоплов, за кој е утврдено дека претставува потенцијален ризик.

(б) Овој список ги вклучува:

(1) операторите на воздухопловите, утврдени врз основа на анализата на расположливите податоци во согласност со ARO.RAMP.150(б)(4);

(2) операторите или воздухопловите, соопштени на Агенцијата од страна на Европската комисија и идентификувани врз основа на:

(i) мислење, изразено од страна на Комитетот за сигурност на воздушниот сообраќај (ASC) во врска со спроведувањето на Регулатива (ЕЗ) бр. 2111/2005, дека е потребна дополнителна проверка на фактичкото усогласување со соодветните стандарди за безбедност преку систематски инспекции на платформа; или

(ii) информации добиени од страна на Европската комисија од земјите-членки во согласност со член 4(3) од Регулатива (ЕЗ) бр. 2111/2005;

(3) воздухопловите, кои се користат за операции на територијата, која е предмет на одредбите од Договорот од страна на операторите вклучени во Анекс В во списокот на операторите, кои се предмет на оперативна забрана во согласност со Регулатива (ЕЗ) бр. 2111/2005;

(4) воздухопловите, кои се оператори сертифицирани во државата која врши регулаторен надзор над операторите кои се вклучени во списокот, наведен во став (3);

(5) воздухоплов кој се користи од оператор од трета земја, кој за првпат оперира на или надвор од територијата, која е предмет на одредбите од

Договорот, или чие овластување, издадено во согласност со ART.GEN.205, е ограничено или обновено откако било привремено одземено или повлечено.

(в) Списокот се изработува, во согласност со процедурата, утврдена од страна на Агенцијата, по секое ажурирање на списокот на Заедницата на операторите, кои се предмет на оперативна забрана во согласност со Регулатива (ЕЗ) бр. 2111/2005, и во сите случаи најмалку еднаш на четири месеци.

ARO.RAMP.110 Собирање на информации

Надлежниот орган ги собира и обработува сите информации, кои ги смета за корисни за извршување на инспекции на платформа.

ARO.RAMP.115 Квалификација на инспектори што вршат инспекции на платформа

(а) Надлежниот орган и Агенцијата имаат квалификувани инспектори, кои вршат инспекции на платформа.

(б) Инспекторите што вршат инспекции на платформа:

(1) го имаат потребното знаење во областа на воздухопловството или практичните знаења, поврзани со областите, кои тие ги проверуваат;

(2) поминале успешно:

(i) соодветна посебна теоретска и практична обука во една или повеќе од следните области на инспекција:

(А) пилотска кабина;

(Б) безбедност на кабината;

(В) состојба на воздухопловот;

(Г) товар;

(ii) соодветна обука на работното место, одржана од страна на виш инспектор за инспекции на платформа, назначен од надлежниот орган или Агенцијата;

(3) ја одржуваат валидноста на својата квалификација преку периодично одење на обука и спроведување на минимум 12 инспекции за период од 12 месеци.

(в) Обуката во (б)(2)(i) се обезбедува од страна на надлежниот орган или од организација за обука, овластена во согласност со ARO.RAMP.120(a).

(г) Агенцијата развива и одржува програма за обука и поттикнува организирање на курсеви за обука и семинари за инспекторите со цел подобрување на разбирањето и еднообразна примена на овој поддел.

(д) Агенцијата ја олеснува и координира програмата за размена на инспектори, наменета кон давање на можност на инспекторите да добијат практично искуство и да придонесат за усогласувањето на процедурите.

ARO.RAMP.120 Одобрение на организациите за обука

(а) Надлежниот орган одобрува организација за обука, чие седиште на деловна активност на територијата на соодветната земја-членка, откако ќе се увери дека организацијата за обука:

(1) назначила раководител на обуката, кој поседува добри менаџерски способности, за да гарантира дека обука која се нуди е во согласност со важечките барања;

(2) има расположливи капацитети и опрема за спроведување на обука, соодветни за типот на обука која се дава;

(3) обезбедува обука во согласност со програмата за обука, развиена од Агенцијата во согласност со ARO.RAMP.115(г);

(4) користи квалификувани инструктори за обука.

(б) Ако биде побарано од страна на надлежниот орган, проверката на усогласувањето и постојаното следење на условите, наведени во (а), се врши од страна на Агенцијата.

(в) Организацијата за обука се одобрува за спроведување на една или повеќе од следниве типови на обука:

(1) почетна теоретска обука;

(2) почетна практична обука;

(3) периодична обука.

ARO.RAMP.125 Спроведување на инспекции на платформа

(а) Инспекциите на платформа се вршат на стандардизиран начин, користејќи го образецот, утврден во Додаток III или Додаток IV.

(б) При вршењето на инспекција на платформа, инспекторите ги прават сите можни напори за да го избегнат непотребното доцнење на воздухопловот врз кој се врши инспекцијата.

(в) По завршувањето на инспекцијата на платформа, водачот на воздухопловот или, во негово отсуство, друг член на летачкиот персонал или претставник на операторот се известува за резултатите од инспекцијата на платформа, користејќи го образецот, утврден во Додаток III.

ARO.RAMP.130 Категоризација на наодите

За секој дел за инспекција, се утврдени три категории на можно неисполнување

на важечките услови, дефинирани како наоди. Предметните наоди се подредуваат во следниве категории:

- (1) наод од категорија 3 е секое утврдено значително неусогласување со важечките барања или условите на уверението за исполнување на безбедносни услови, што покажува исклучително големо влијание врз безбедноста;
- (2) наод од категорија 2 е секое утврдено значително неусогласување со важечките барања или условите на уверението за исполнување на безбедносни услови, што покажува значително влијание врз безбедноста;
- (3) наод од категорија 1 е секое утврдено значително неусогласување со важечките барања или условите на уверението за исполнување на безбедносни услови, што покажува незначително влијание врз безбедноста;

ARO.RAMP.135 Последователни активности за следење на наодите

(а) За наодите од категорија 2 или 3, надлежниот орган или кога е соодветно, Агенцијата:

- (1) го соопштува во писмена форма наодот на операторот, вклучувајќи и барање за докази за преземените корективни активности; и
- (2) го известува надлежниот орган на земјата на операторот и, кога е соодветно, земјата на регистрација на воздухопловот и на издавање на дозволата на екипажот на летање. Кога е можно, надлежниот орган или Агенцијата бараат потврда за прифаќањето на корективните активности, преземени од операторот во согласност со ARO.GEN.350 или ARO.GEN.355.

(б) Во прилог на (а), во случај на наод од категорија 3, надлежниот орган презема итни активности преку:

- (1) наметнување на ограничување на операциите на воздухопловот;
- (2) барање да бидат преземени итни корективни активности;
- (3) приземјување на воздухопловот во согласност со ARO.RAMP.140; или
- (4) наметнување на итна оперативна забрана во согласност со член 6 од Регулатива (ЕЗ) бр. 2111/2005.

(в) Доколку Агенцијата утврди констатација од категорија 3, таа бара од органот, надлежен за територијата, каде што слетал воздухопловот, да преземе соодветни мерки во согласност со (б).

ARO.RAMP.140 Приземјување на воздухоплов

(а) Во случај на наоди од категорија 3, кога се чини дека е предвидено или постои веројатност воздухопловот да биде користен за лет без операторот или сопственикот да презел соодветна корективна активност, надлежниот орган:

- (1) го известува водачот на воздухопловот/командантот или операторот дека на воздухопловот не му е дозволено да почне да лета до добивање на дополнително известување; и
- (2) го приземјува воздухопловот.
- (б) Надлежниот орган на земјата во која воздухопловот е приземјен, веднаш го известува надлежниот орган на земјата на операторот и земјата на регистрација на воздухопловот, доколку е применливо, како и Агенцијата, во случај воздухоплов кој е приземјен да се користи од оператор од трета земја.
- (в) Во координација со земјата на операторот или земјата на регистрација на надлежниот орган, надлежниот орган ги пропишува потребните услови под кои на воздухоплов може да му биде дозволено да полета.
- (г) Ако неусогласувањето влијае на валидноста на уверението за пловидбеност на воздухопловот, приземјувањето може да биде укинато од надлежниот орган само кога операторот доставува докази дека:
- (1) е повторно воспоставено усогласувањето со важечките услови;
 - (2) поседува дозвола за летови во согласност со согласност со Регулатива (ЕЗ) бр. 1702/2003 ⁽¹⁾ на Комисијата за воздухоплови, регистрирани во земјите-членки;
 - (3) поседува дозвола за летови или еквивалентен документ од земјата на регистрација или земјата на операторот за воздухоплови, регистрирани во трета земја и користени од оператор од ЕУ или од трета земја; и
 - (4) поседува дозвола од трети земји, над кои ќе се врши прелет, доколку е применливо.

ARO.RAMP.145 Известување

- (а) Информациите, собрани во согласност со ARO.RAMP.125(a), се внесуваат во централизирана база на податоци, наведена во ARO.RAMP.150(б)(2), во рок од 21 календарски ден по инспекцијата.
- (б) Надлежниот орган или Агенцијата ги вметнуваат во централизирана база на податоци, сите корисни информации за примената на Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 и правилата за нејзино спроведување, а исто така и за извршување од страна на Агенцијата на доделените задачи според овој анекс, вклучувајќи ги соодветните информации, наведени во ARO.RAMP.110.
- (в) Кога информациите, наведени во ARO.RAMP.110, покажуваат присуство на потенцијална закана за безбедноста, тие информации веднаш се соопштуваат како на Агенцијата така и на сите надлежни органи.
- (г) Кога одредено лице предава на надежниот орган информации за недостатоци на воздухопловот, информациите наведени во ARO.RAMP.110 и

¹ Сл. весник L 243, 27 септември 2003 год., стр. 6.

ARO.RAMP.125(a) се обезбедуваат без да откриваат податоци за лицето, кое е извор на тие информации.

ARO.RAMP.150 Задачи за координирање на Агенцијата

(а) Агенцијата ги управува и користи потребните алатки и процедури за чување и размена на:

(1) информациите, наведени во ARO.RAMP.145, користејќи ги обрасците, утврдени во Додатоците III и IV;

(2) информациите, обезбедени од трети страни или меѓународни организации, со кои ЕУ има склучено соодветни договори или организации, со кои Агенцијата има склучено соодветни договори во согласност со член 27(2) од Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008.

(б) Ова управување ги вклучува следните задачи:

(1) складирање на податоци од земјите-членки, потребни за информациите, поврзани со безбедноста на воздухопловите, кои секојдневно слетуваат на аеродроми, лоцирани на територијата која е предмет на одредбите на Договорот;

(2) воспоставување, одржување и континуирано ажурирање на централизирана база на податоци, која ги содржи сите информации, наведени во (а)(1) и (2);

(3) обезбедување на потребните промени и подобрувања во примената на базата на податоци;

(4) анализа на централизираната база на податоци и други соодветни информации кои се однесуваат на безбедноста на воздухопловите и воздушните оператори, и врз основа на тоа:

(i) ја советува Комисијата и надлежните органи за итни активности или за политиката на последователни активности;

(ii) ја известува за потенцијални безбедносни проблеми Комисијата и надлежните органи;

(iii) предлага координирани активности на Комисијата и надлежните органи, кога тоа е потребно заради безбедност, и обезбедува координација на техничко ниво на такви активности;

(5) соработка со другите европски институции и органи, меѓународни организации и надлежни органи на трети страни со цел размена на информации.

ARO.RAMP.155 Годишен извештај

Агенцијата изготвува и доставува до Комисијата годишен извештај за системот на инспекции на платформа, кој ги содржи барем следниве информации:

- (а) статусот во однос на напредокот на системот;
- (б) статусот на инспекциите, спроведени во текот на годината;
- (в) анализа на резултатите од инспекциите со назначување на категоријата на наодите;
- (г) активностите, преземени во текот на годината;
- (д) предлози за дополнително усовршување на системот на инспекции на платформа; и
- (ѓ) анекси, кои содржат списоци на инспекциите, подредени по земја на оперирање, тип на воздухоплов, оператор и процент на забелешките.

ARO.RAMP.160 Информирање на јавноста и заштита на информациите

- (а) Земјите-членки ги користат информациите, добиени од нив согласно ARO.RAMP.105 и ARO.RAMP.145, само за целите, утврдени во Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 и правилата за нејзино спроведување, и ги заштитуваат на соодветен начин.
- (б) Секоја година, Агенцијата објавува извештај со собрани информации, кој се става на располагање на јавноста и содржи анализа на добиените информации во согласност со ARO.RAMP.145. Извештајот е едноставен и лесен за разбирање, а изворот на информации не се посочува.

Додаток I

ОВЛАСТУВАЊЕ ЗА ВОЗДУШЕН ОПЕРАТОР

(Шема за одобрение за воздушен оператори)

Типови на операции: Комерцијален воздушен превоз (CAT) ☐ Патници; ☐ Товар;

☐ Друго ⁽¹⁾.....

Специјализирани комерцијални операции (SPO) ☐ ⁽²⁾.....

5	Земја на операторот ⁽³⁾	⁽⁵⁾
	Орган кој издава ⁽⁴⁾	
АОС ⁽⁶⁾ :	Назив на операторот ⁽⁷⁾	Оперативни лица за контакт: ⁽⁹⁾
	Дба комерцијален назив ⁽⁸⁾	Податоци за контакт, со кои може да се воспостави постојан контакт со оперативното раководство, се наведени во ⁽¹²⁾ .
	Адреса на операторот ⁽¹⁰⁾ :	
	Телефон ⁽¹¹⁾ :	
	Факс:	
	Електронска пошта:	

Ова уверение за работа потврдува дека⁽¹³⁾ е овластен да врши комерцијални воздушни операции согласно приложените спецификации на операциите и во согласност со Оперативниот прирачник, Анекс IV кон Регулотива (ЕЗ) бр. 216/2008 и правилата за нејзино спроведување.

Датум на издавање ⁽¹⁴⁾ :	Име и потпис ⁽¹⁵⁾ :
	Функција:

⁽¹⁾ Другите видови на превоз треба да се наведат.

⁽²⁾ Да се наведе типот на операциите, на пр. земјоделство, градежништво, фотографирање, надзор, набљудување и патролирање, рекламирање од воздух.

⁽³⁾ Се заменува со називот на земјата на операторот.

⁽⁴⁾ Се заменува со идентификацијата на надлежен орган кој го издава АОС.

⁽⁵⁾ Се пополнува од надлежниот орган.

⁽⁶⁾ Број на одобрението, издадено од надлежниот орган.

⁽⁷⁾ Се заменува со регистрираниот назив на операторот.

⁽⁸⁾ Комерцијален назив на операторот, ако тој е различен. Наведете 'Dba' (за Работи под името/Doing business as) пред комерцијалниот назив.

⁽⁹⁾ Податоците за контакт вклучуваат број на телефон и факс, вклучувајќи го повикувачкиот број на земјата и адреса на електронската пошта (ако има таква), со кои може да се воспостави постојан контакт со оперативното раководство за прашања, поврзани со летечките операции, пловидбеноста, стручна оспособеноста на летечкиот и кабинскиот персонал, опасните материи и други соодветни прашања.

⁽¹⁰⁾ Адреса на основното место на деловна активност на операторот.

⁽¹¹⁾ Број на телефон и факс во основното место на деловна активност на операторот, вклучувајќи го повикувачкиот број на земјата. Се наведува и електронската пошта, ако има таква.

⁽¹²⁾ Се вклучува контролниот документ, кој се носи во воздухопловот, во кој се наведени податоците за контакт, со соодветниот став или страница. На пр.: „Податоците за контакт ... се наведени во оперативниот прирачник, општо/основно, поглавје 1, 1.1“; или „... се наведени во спецификациите на операциите, стр. 1“; или „... се наведени како додаток на овој документ“.

⁽¹³⁾ Регистриран назив на операторот.

⁽¹⁴⁾ Датум на издавање на АОС (дд-мм-гггг).

⁽¹⁵⁾ Функција, име и потпис на претставникот на надлежниот орган. Освен тоа, може да се стави официјален печат на АОС.

Додаток II

СПЕЦИФИКАЦИИ НА ОПЕРАЦИИТЕ (предмет на одобрените услови во оперативниот прирачник)				
Податоци за контакт со издавачкиот орган				
Телефон ⁽¹⁾ : _____;		Факс: _____;		
Електронска пошта: _____				
АОС ⁽²⁾ : Назив на операторот ⁽³⁾ : Датум ⁽⁴⁾ : Потпис:				
Два комерцијален назив				
Спецификации на операциите:				
Модел на воздухоплов ⁽⁵⁾ :				
Регистарски ознаки ⁽⁶⁾ :				
Комерцијални операции ☐				
Област на оперирање ⁽⁷⁾				
Посебни ограничувања ⁽⁸⁾				
Посебни одобрувања:	Да	Не	Спецификација ⁽⁹⁾	Забелешки
Опасни материи	☐	☐		
Операции при лоша видливост			Видливост по должина на полетно – слетната патека (RVR ⁽¹⁰⁾ ; m CAT ⁽¹¹⁾ ... RVR: m DH: ft	
Полетување				
Приод и слетување	☐	☐		
Полетување	☐	☐		
RVSM ⁽¹²⁾ ☐ неприменливо	☐	☐		
ETOPS ⁽¹³⁾ ☐ неприменливо	☐	☐	Максимално време за отстапување ⁽¹⁴⁾ : min.	
Навигациски спецификации за PBN (навигација, базирана на летечките карактеристики и опремата) ⁽¹⁵⁾	☐	☐		⁽¹⁶⁾
Минимални навигациски спецификации	☐	☐		
Операции на хеликоптери со помош на системи за ноќно гледање на пилотот	☐	☐		
Хеликоптерски операции со користење на дигалка (ННО)	☐	☐		
Летови за медицинска служба за прва помош со хеликоптер	☐	☐		
Обучување на кабинскиот персонал ⁽¹⁷⁾	☐	☐		
Издавање на атестација на кабински персонал ⁽¹⁸⁾	☐	☐		
Продолжена пловидбеност	☐	☐	⁽¹⁹⁾	
Друго ⁽²⁰⁾	☐	☐		

(¹) Податоци за контакт по телефон и факс со надлежниот орган, вклучувајќи го повикувачкиот број на земјата. Се наведува и електронската пошта, ако има таква.

(²) Се вметнува бројот на поврзаното уверение за исполнување на безбедносниуслови (АОС).

(³) Се вметнува регистрираниот назив на операторот и комерцијалниот назив на операторот, ако тие се различни. Наведете 'Dba' (за Работи под името/Doing business as“) пред комерцијалниот назив.

(⁴) Датум на издавање на спецификациите на операциите (дд-мм-гггг) и потпис на претставникот на надлежниот орган.

(⁵) Се вметнува утврдената марка, модел и серија на воздухопловот, определени согласно ИКАО, или основната серија, ако серијата не е определена (на пр. Boeing-737-3K2 или Boeing-777-232).

(⁶) Регистрациските знаци се наведени во спецификациите на операциите или во оперативниот прирачник. Во вториов случај, во поврзаните спецификации на операциите треба да има упатување на поврзаната страница во оперативниот прирачник. Во случај кога за моделот на воздухоплов не се применуваат сите посебни одобрувања, неговите регистрациски знаци би можеле да бидат запишани во колоната за забелешки од поврзаното посебно одобрение.

(⁷) Се наведува географската област на одобрената операција (со географски координати или посебни маршрути, области за летечки информации или национални или регионални граници).

(⁸) Се наведуваат применливите посебни ограничувања (на пр. само VFR, само денски, итн.).

(⁹) Во оваа колона се наведуваат критериумите за секое одобрение или видот на одобрение (со соодветните критериуми).

(¹⁰) Се вметнува применливата категорија на точен приод: CAT I, II, IIIA, NIB или NIC. Се вметнува хоризонтална видливоста по должина на полетно – слетната патека (RVR) во метри и висината на донесување на одлука (DH) во стапки. За секоја наведена категорија се користи по еден ред.

(¹¹) Се вметнува одобрената видливоста по должина на полетно – слетната патека при полетување во метри. Ако се дадени различни одобрувања, за секое одобрение може да се користи по еден ред.

(¹²) Квадратчето „неприменливо“ (N/A), може да се прекрцка, само ако максималното ниво на лет за воздухопловот е под FL290.

(¹³) Операции со користење на двомоторни авиони на долги линии (ETOPS) во моментот е применлив само за воздухоплови со два мотори. Оттука, квадратчето „неприменливо“ (N/A) може да се прекрцка, ако моделот на воздухоплов има повеќе или помалку од два мотори.

(¹⁴) Може да се наведе и граничното растојание (во NM), како и типот на мотор.

(¹⁵) Навигација, базирана на перформанси и опремата на воздухоплов (PBN): за секое одобрение за PBN се користи одделен ред (на пр. зонска навигација (RNAV) 10, RNAV 1, барани навигациски карактеристики (RNP) 4,...), со соодветните ограничувања или услови, наведени во колоните „Спецификации“ и/или „Забелешки“.

(¹⁶) Ограничувања, услови и регулаторна основа за оперативното одобрение, поврзано со одобрението за PBN (на пр. глобален навигациски сателитски систем (GNSS), опрема за мерење на растојание/DME/инерцијален референтен блок од системот за навигација (DME/DME/IRU), ...).

(¹⁷) Одобрение за спроведување на обуката и испитите, задолжителни за кандидатите за атестацијата на кабинскиот персонал, како што е наведено во Анекс V (Дел-ВВ) кон Регулатива (ЕУ) бр. 290/2012 на Комисијата.

(¹⁸) Одобрение за издавање на атестации на кабински персонал, како што е наведено во Анекс V (Дел-СС) кон Регулатива (ЕУ) бр. 290/2012 на Комисијата.

(¹⁹) Името на лицето/организацијата, одговорни за гарантирање и одржувањето на продолжената пловидбеност на воздухопловот, како и упатување на регулативата, по која се бара тоа, на пр. Анекс I (Дел-К), Поддел Е кон Регулатива (ЕЗ) бр. 2042/2003 на Комисијата.

(²⁰) Тука можат да бидат запишани други одобрувања или податоци, користејќи по еден ред (или едно квадратче со неколку реда) за овластување (на пр. слетување на кратки растојанија, операции за стрмен приод, операции на хеликоптери кон/од место од јавен интерес, операции на хеликоптери над несоодветна средина, која се наоѓа надвор од густо населена област, операции на хеликоптери без можности за безбедно принудно слетување, операции со зголемени агли на наклон, максимално растојание од соодветен аеродром за авиони со два мотори без одобрение за ETOPS, воздухоплови, користени за некомерцијални операции).

Додаток III

Доказ за извршена инспекција на платформа							
Датум:		Време:		Место:		Информации во слободна форма во однос на надлежниот орган (лого, број на телефон./факс/електронска пошта)	
Оператор:		Земја:		ОВО број:			
Маршрута од:		Број на лет:		Маршрута до:			
Вид на летање:		Оператор на чартерот:		Тип на воздухоплов:			
				Конфигурација на воздухопловот:			
Земја на операторот на чартерот:				Регистарски ознаки:		Производствен број:	
Земја/и на издавање на дозвола на екипажот на летање:				Потврда за прием*			
				Име:			
				Потпис:			
Функција:							
Функција:							

Про вереност				Забележителности				Про вереност				Забележителности				Про вереност				Забележителности				
А		Пилотска кабина								Екипаж						В		Состојба на воздухопловот						
1	Општа состојба								20	Дозвола за летечки екипаж/состав на екипажот на летање								1	Општа внатрешна состојба					
2	Итен излез								Дневник за летот/Технички дневник или еднаков документ								2	Врати и отвори						
3	Опрема								21	Дневник за летот или еднаков документ								3	Команди на лет					
Документација								22	Документ за техничка исправност								4	Тркала, гуми и кочници						
4	Упатства								23	Известување за дефекти и нивно отстранување (вклучително технички дневник)								5	Стоен трап, скии/пловки					
5	Листа на проверка								24	Инспекција пред лет								6	Простор за тркалата					
6	Навигациски/инструментарни карти																7	Погонски состав и пилон за држење						
7	Список за минимална опрема								Б Безбедност во кабина								8	Пропелери, елиси, ротори (главни/споредни)						
8	Потврда за регистрација								1	Општа внатрешна состојба								9	Видливи поправки					
9	Потврда за бучава (кога е применливо)								2	Работни места на кабинскиот персонал и место за одмор на екипажот								10	Видливи непоправени оштетувања					
10	АОС или еквивалентен документ								3	Прибор за прва помош/итен медицински прибор								11	Истекување					
11	Дозвола за радио во воздухоплов								4	Преносливи противпожарни														

12	Уверение за пловидбеност		
	Податоци од летот		
13	Подготовка на лет		
14	Пресметување на масата и балансот		
	Безбедносна опрема		
15	Преносливи противпожарни апарати		
16	Елечи за спасување/ пловни уреди		
17	Појаси		
18	Опрема за кислород		
19	Преносливи ламби со независно напојување		
Преземена активност			
	3.г Итна забрана за летање		
	3.в Воздухопловот е приземјен од инспекцискиот орган		
	3.б Корективни активности пред лет		
	3.а Ограничување на операциите со воздухопловот		
	2. Известување на властите и операторот		
	1. Известување на водачот на воздухопловот		
	0. Без забелешки		
Име или шифра на инспекторот:			

[illegible]

Г	Товар			
1	Општа состојба на одделот за товар			
2	Опасни материи			
3	Сместување на товар			

Д	Општо			
1	Општо			

Забелешка

Коментари на екипажот (ако има такви):		
(*) Потписот на член на екипажот или на друг претставник од операторот што бил проверуван на никаков начин не може да се толкува како прифаќање на наведените наоди, туку само како потврда за извршената инспекција на воздухопловот на датумот и местото, наведени во документот. Овој извештај ги покажува наодите при инспекцијата и не треба да се смета за конечен при определување на подготвеноста на воздухоплов за извршување на лет. Податоците во овој извештај се предмет на промени, по нивното внесување во централната база на податоци.		

Образец 136 на EASA, издание 1

Додаток IV

Извештај за инспекција на платформа



Надлежен орган (назив)
(Земја)

Извештај за инспекција на платформа

Бр.: _____

Извор: RI
Датум: _____ Место: _____
Локално време: _____

Оператор: _____ АОС број: _____
Земја: _____ Тип на операција: _____

Маршрута од: _____ Број на лет: _____
Маршрута до: _____ Број на лет: _____

Оператор на чартерот*: _____ Земја на операторот на
* (кога е применливо) чартерот*: _____

Тип на воздухоплов: _____ Регистарски ознаки: _____
Конфигурација на воздухопловот: _____ Производствен број: _____

Екипаж: Земја на издавање на
дозвола: _____
2-ра земја на издавање
на дозвола*: _____

* (кога е применливо)

Наоди:

Шифра /	ста	/ реф.	/ кат. /	Наод	Детален опис
нд.	број				
____	____	____	____	_____	_____
____	____	____	____	_____	_____
____	____	____	____	_____	_____
____	____	____	____	_____	_____
____	____	____	____	_____	_____

Вид на преземени мерки:	Детален опис
☐ 3г) Итна оперативна забрана	_____
☐ 3в) Воздухопловот е задржан на земја од инспекцискиот надлежен орган	_____
☐ 3б) Корективни активности пред лет	_____
☐ 3а) Ограничување на воздушните операции на воздухопловот	_____
☐ 2) Информации до властите и операторот	_____
☐ 1) Информации до водачот на воздухопловот	_____

Дополнителни информации (ако има такви)

Име или број на инспекторот: _____

– Овој извештај ги покажува наодите при инспекцијата и не треба да се смета за конечен при определување на подготвеноста на воздухопловот за извршување на лет.

– Податоците во овој извештај се предмет на промени, со цел подобро формулирање, по нивното внесување во централната база на податоци.

Шифра на ставка	Проверено	Забелешка
-----------------	-----------	-----------

Шифра на ставка	Проверено	Забелешка
А. Пилотска кабина		
Општо		
1. Општа состојба	1. ☐	1. ☐
2. Итен излез	2. ☐	2. ☐
3. Опрема	3. ☐	3. ☐
Документација		
4. Упатства	4. ☐	4. ☐
5. Листи за проверка	5. ☐	5. ☐
6. Радионавигациски карти	6. ☐	6. ☐
7. Список за минимална опрема	7. ☐	7. ☐
8. Потврда за регистрација	8. ☐	8. ☐
9. Потврда за бучава (кога е применливо)	9. ☐	9. ☐
10. АОС или еквивалентен документ	10. ☐	10. ☐
11. Дозвола за радио во воздухоплов	11. ☐	11. ☐
12. Уверение за пловидбеност (С од А)	12. ☐	12. ☐
Податоци од летот		
13. Подготовка на лет	13. ☐	13. ☐
14. Пресметување на масата и балансот	14. ☐	14. ☐
Безбедносна опрема		
15. Преносливи противпожарни апарати	15. ☐	15. ☐
16. Елеци за спасување/пловни уреди	16. ☐	16. ☐
17. Појаси	17. ☐	17. ☐
18. Опрема за кислород	18. ☐	18. ☐
19. Преносливи ламби со независно напојување	19. ☐	19. ☐
Екипаж на лет		
20. Дозвола за летечки екипаж/состав на екипаж на лет.....	20. ☐	20. ☐
Дневник за летот/Технички дневник или еднаков документ		
21. Дневник за летот или еднаков документ	21. ☐	21. ☐
22. Документ за техничка исправност	22. ☐	22. ☐
23. Известување за дефекти и нивно отстранување (вклучително технички дневник)	23. ☐	23. ☐
24. Инспекција пред полетување.....	24. ☐	24. ☐
Б. Безбедност во кабина		
1. Општа внатрешна состојба	1. ☐	1. ☐
2. Работни места на кабинскиот персонал и место за одмор на екипажот	2. ☐	2. ☐
3. Прибор за прва помош/итен медицински прибор	3. ☐	3. ☐
4. Преносливи противпожарни апарати	4. ☐	4. ☐
5. Елеци за спасување/пловни уреди	5. ☐	5. ☐
6. Безбедносни појаси и состојба на седиштата	6. ☐	6. ☐
7. Итен излез, осветлување и преносливи ламби со независно напојување	7. ☐	7. ☐
8. Тобогани/сплавови за спасување (ако е потребно), автоматски итен предавател (ELT)	8. ☐	8. ☐
9. Доток на кислород (кабински персонал и патници)	9. ☐	9. ☐

Шифра на ставка	Проверено		Забелешка	
10. Безбедносни инструкции	10.	☐	10.	☐
11. Членови на кабинскиот персонал	11.	☐	11.	☐
12. Пристап до итните излези	12.	☐	12.	☐
13. Чување на патнички багаж	13.	☐	13.	☐
14. Број на места во воздухопловот	14.	☐	14.	☐
В. Состојба на воздухопловот				
1. Општа внатрешна состојба	1.	☐	1.	☐
2. Врати и отвори	2.	☐	2.	☐
3. Команди на лет.....	3.	☐	3.	☐
4. Тркала, гуми и кочници	4.	☐	4.	☐
5. Стоен трап, скии/пловки.....	5.	☐	5.	☐
6. Простор за тркалата	6.	☐	6.	☐
7. Погонски состав и пилон за држење	7.	☐	7.	☐
8. Пропелери, елиси, ротори (главни/споредни)	8.	☐	8.	☐
9. Видливи поправки.....	9.	☐	9.	☐
10. Видливи непоправени оштетувања.....	10.	☐	10.	☐
11. Истекување	11.	☐	11.	☐
Г. Товар				
1. Општа состојба на одделот за товар	1.	☐	1.	☐
2. Опасни материи	2.	☐	2.	☐
3. Сместување на товар	3.	☐	3.	☐
Д. Општо				
1. Општо	1.	☐	1.	☐

АНЕКС III

УСЛОВИ ШТО МОРААТ ДА ГИ ИСПОЛНУВААТ ОРГАНИЗАЦИИТЕ ВО ОБЛАСТА НА ВОЗДУШНИТЕ ОПЕРАЦИИ

[ДЕЛ-ORO]

ORO.GEN.005 Опсег

Овој анекс ги утврдува условите кои мора да се исполнуваат од страна на воздушните оператори, кои вршат операции на комерцијален воздушен превоз.

ПОДДЕЛ GEN

ОПШТИ УСЛОВИ

ОДДЕЛ I

Општо

ORO.GEN.105 Надлежен орган

За целите на овој анекс, надлежниот орган, кој врши надзор на операторите, кои подлежат на обврска за сертификација, за оператори со седиште на деловна активност во земја-членка, е органот, назначен од таа земја-членка.

ORO.GEN.110 Одговорности на операторот

(а) Операторот е одговорен за операциите на воздухопловот во согласност со Анекс IV кон Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008, со соодветните услови од овој анекс и со својот сертификат .

(б) Секој лет се врши во согласност со одредбите од оперативен прирачник.

(в) Операторот е должен да воспостави и одржува систем за вршење на оперативна контрола на секој лет, кој се врши под условите на неговиот сертификат.

(г) Операторот гарантира дека неговите воздухоплови се опремени и екипажите се квалификувани во согласност со условите за област и тип на операција.

(д) Операторот гарантира дека персоналот, назначен или директно ангажиран во операциите во лет и на земја, е прописно подготвен, покажал дека е способен за исполнување на посебните должности и е запознаен со неговите одговорности и поврзаноста на неговите должности спрема целокупната операција.

(ѓ) Операторот утврдува процедури и инструкции за безбедно користење на секој тип на воздухоплов, во кои се содржани должностите и одговорностите на екипажот на копно и на членовите на екипажот, за сите видови на операции на земја и за време на лет. Овие процедури не бараат од член на екипаж да врши други активности за време на критичните фази од летот, освен неопходните за безбедно работење на воздухопловот.

(е) Операторот гарантира дека целиот персонал е запознаен дека треба да ги почитува законите, прописите и процедурите на оние земји во кои се вршат операциите, и кои се однесуваат на извршувањето на нивните обврски.

(ж) Операторот воспоставува систем од листи за проверка за секој тип на воздухоплов, кои треба да се користат од членовите на екипажот во сите фази на летот во нормални, вонредни и итни услови за да се осигури дека се следат оперативните процедури во оперативен прирачник. При подготвувањето и употребата на листите за проверка се почитуваат принципите, поврзани со човечкиот фактор, и се зема предвид најновата соодветна документација од производителот на воздухопловот.

(з) Операторот определува процедури за планирање на лет со цел обезбедување на безбедно вршење на летот, во согласност со анализа на перформансите на воздухопловот, другите оперативни ограничувања и соодветните очекувани услови на маршрута кои треба да се почитуваат, како и на соодветните аеродроми или оперативни места. Овие процедури се вклучени во оперативен прирачник.

(с) Операторот утврдува и одржува програми за обука за опасни материи за персоналот, како што се бара од техничките инструкции, кои се предмет на разгледување и одобрение од страна на надлежниот орган. Програмите за обука се во согласност со одговорностите на персоналот.

ORO.GEN.115 Поднесување на барање за сертификација на операторот

(а) Поднесувањето на барањето за сертификација на операторот или за измена на постоечкиот сертификат се врши во форма и на начин, утврдени од надлежниот орган, земајќи ги предвид важечките услови на Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 и правилата за нејзино спроведување.

(б) Барателите на првичниот сертификат до надлежниот орган доставуваат документација, која покажува како ќе се исполнуваат условите со оние кои се утврдени во Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 и правилата за нејзино спроведување. Оваа документација вклучува процедура, која опишува како ќе се направат промените кои не бараат претходно одобрение и како за нив ќе се известува надлежниот орган.

ORO.GEN.120 Начини за утврдување на усогласеност

(а) Алтернативни начини за утврдување на усогласеност во однос на оние донесени од Агенцијата, можат да се користат од страна на операторите за постигнување на согласност со Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 и правилата за нејзино спроведување.

(б) Кога оператор, кој е предмет на сертификација, сака да користи алтернативна мерка за усогласување со прифатливите начини за усогласување (АМС), донесени од Агенцијата, за да се постигне согласност со Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 и правилата за нејзино спроведување, пред да ја воведете, тој треба да достави до надлежниот орган целосен опис на алтернативни начини за утврдување на усогласеност. Описот ја вклучува секоја ревизија на упатствата

или процедурите, што може да е од важност, како и проценка, која го докажува исполнувањето на правилата за спроведување.

Операторот ги спроведува овие алтернативни начини за утврдување на усогласеност по претходно одобрение од надлежниот органи и по приемот на известувањето, предвидено во ARO.GEN.120(г).

ORO.GEN.125 Услови на одобрението и правата на операторот

Сертифицираниот оператор го почитува опсегот и привилегиите, дефинирани во оперативните спецификации, приложени кон сертификатот на операторот.

ORO.GEN.130 Промени

(а) Секоја промена, која влијае на:

(1) опсегот на сертификатот или спецификациите на операциите на операторот; или

(2) некој од елементите на системот за управување на операторот, баран во ORO.GEN.200(a)(1) и (a)(2),

бара претходно одобрение од надлежниот орган.

(б) За сите промени, кои бараат претходно одобрение согласно Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 и правилата за нејзино спроведување, операторот поднесува барање и добива одобрение од надлежниот орган. Барањето се поднесува пред остварувањето на таквата промена, за да му се овозможи на надлежниот орган да го утврди континуираното усогласување со Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 и правилата за нејзино спроведување и да го измени, ако е потребно, сертификатот на операторот и соодветните услови на одобрение, приложени кон него.

Операторот ја доставува до надлежниот орган целокупната соодветна документација.

Промената се применува само по добивање на официјално одобрение од надлежниот орган согласно ARO.GEN.330.

Операторот функционира под условите, пропишани од надлежниот орган за време на таквите промени, кога е применливо.

(в) Сите промени, кои не бараат претходно одобрение, се прават и за нив се известува надлежниот орган согласно процедурата, одобрена од надлежниот орган согласно ARO.GEN.310(в).

ORO.GEN.135 Продолжена валидност

(а) Сертификатот на операторот останува валиден, под услов:

(1) операторот да продолжи да ги исполнува соодветните услови од Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 и правилата за нејзино спроведување, имајќи ги

предвид одредбите, поврзани со постапувањето со наодите, како што е наведено во ORO.GEN.150;

(2) на надлежниот орган да му е обезбеден пристап до операторот, како што е наведено во ORO.GEN.140, за да го утврди континуираното усогласување со соодветните услови од Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 и правилата за нејзино спроведување; и

(3) сертификатот не е одбиен или повлечен.

(б) По повлекување или одбивање, сертификатот веднаш се враќа на надлежниот орган.

ORO.GEN.140 Пристап

(а) Со цел утврдување на усогласување со соодветните услови од Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 и правилата за нејзино спроведување, операторот обезбедува пристап во секое време до сите објекти, воздухоплови, документи, записи, податоци, процедури или какви било други материјали, кои се однесуваат на неговите активности кои се предмет на сертификацијата, без разлика дали е договорено или не, на секое лице овластено од некој од следниве органи:

(1) надлежниот орган, наведен во ORO.GEN.105;

(2) органот што постапува според одредбите од ARO.GEN.300(d), ARO.GEN.300(e) или ARO.RAMP.

(б) Пристапот до воздухопловите, наведен во (а), ја вклучува и можноста да се влезе и да се остане во воздухопловот за време на операциите за време на летот, освен ако не е поинаку одлучено од командантот на летот во однос на пилотската кабина во согласност со CAT.GEN.MPA.135, а во интерес на безбедноста.

ORO.GEN.150 Наоди

По приемот на известувањето за наодите, операторот:

(а) ја утврдува основната причина за неусогласувањето;

(б) изготвува план за корективни активности; и

(в) обезбедува доволен доказ за извршувањето на корективни активности пред надлежниот орган во рок договорен со овој орган, како што е наведено во ARO.GEN.350(г).

ORO.GEN.155 Непосредна реакција на безбедносно прашање

Операторот ги применува:

(а) сите безбедносни мерки, кои се бараат од надлежниот орган, како што е дефинирано во ARO.GEN.135(в); и

(б) сите соодветни задолжителни безбедносни информации, издадени од Агенцијата, вклучувајќи ги директивите за пловидбеност.

ORO.GEN.160 Известување за настани

(а) Операторот го известува надлежниот орган и секоја друга организација, за која земјата на операторот бара да биде известена, за секоја несреќа, сериозен инцидент и настан, како што е утврдено во Регулатива (ЕУ) бр. 996/2010 на Европскиот парламент и на Советот ⁽¹⁾ и во Директива 2003/42/ЕЗ.

(б) Без да е во спротивност со предвиденото во (а), операторот го известува надлежниот орган и организацијата, одговорна за проектирањето на воздухопловот, за секој инцидент, дефект, технички дефект, надминување на техничките ограничувања, настан што може да даде неточни, нецелосни или двосмислени информации, содржани во податоците утврдени во согласност со Регулатива (ЕЗ) бр. 1702/2003 ⁽²⁾ или друга невообичаена околност, што ја загрозила или можела да ја загрози безбедната операција на воздухопловот, без да доведе до несреќа или сериозен инцидент.

(в) Без да е во спротивност со одредбите на Регулатива (ЕУ) бр. 996/2010, Директива 2003/42/ЕЗ, Регулатива (ЕЗ) бр. 1321/2007 на Комисијата ⁽³⁾ и Регулатива (ЕЗ) бр. 1330/2007 ⁽⁴⁾, извештаите, наведени во ставовите (а) и (б) се прават во форма и на начин, утврдени од надлежниот орган, и ги содржат сите потребни информации за состојбата со која е запознаен операторот.

(г) Извештаите се прават што е можно побрзо и во секој случај во рок од 72 часа, откако операторот ќе ја утврди состојбата на која се однесува извештајот, освен ако вонредни околности го спречат тоа.

(д) Таму каде што е важно, операторот прави дополнителен извештај за активностите, кои планира да ги преземе за да спречи слични настани во иднина, штом ги утврди овие активности. Овој извештај се прави во форма и на начин, утврден од надлежниот орган.

ОДДЕЛ 2

Управување

ORO.GEN.200 Систем за управување

(а) Операторот воспоставува, применува и одржува систем за управување, кој вклучува:

(1) јасно дефинирани области на одговорност и надлежност во целата организација на операторот, вклучувајќи директна одговорност на одговорниот раководител за безбедност;

¹ Сл. весник L 295, 12 ноември 2010 год., стр. 35.

² Сл. весник L 243, 27 септември 2003 год., стр. 6.

³ Сл. весник L 294, 13 ноември 2007 год., стр. 3.

⁴ Сл. весник L 295, 14 ноември 2007 год., стр. 7.

(2) опис на сите правила и принципи на операторот во однос на безбедноста, наречени политика на безбедност;

(3) утврдување на закани по воздухопловна безбедност, поврзани со активностите на операторот, нивната проценка и управување на поврзаните ризици, вклучувајќи преземање на активност за намалување на ризикот и проверка на нивната ефикасност;

(4) одржување на обучен и квалификуван персонал за извршување на своите задачите;

(5) документирање на сите главни процеси на системот за управување, вклучувајќи процес за известување на персоналот за неговите одговорности и процедурата за измена на оваа документација;

(6) функција за следење на усогласувањето на операторот со соодветните услови. Следењето на усогласувањето вклучува систем за обезбедување повратни информации до одговорниот службеник за наодите, за да се обезбеди ефикасно спроведување на корективни активности, кога е потребно; и

(7) сите дополнителни услови, кои се предвидени во соодветните Подделови од овој анекс или други соодветни анекси.

(б) Системот за управување одговара на големината на операторот и на природата и сложеноста на неговата активност, земајќи ги предвид заканите и поврзаните ризици, својствени за оваа активност.

ORO.GEN.205 Договорни активности

(а) Договорните активности ги вклучуваат сите активности во рамките на одобрието на операторот, кои се извршуваат од друга организација, која или е овластена да врши такви активности или, ако не е овластена, работи согласно одобрието на операторот. Операторот гарантира дека кога договара или купува каков било дел од својата активност, договорната или купена услуга или производ е во согласност со важечките услови.

(б) Кога сертифицираниот оператор склучува договор за дел од својата активност со организација, која не е сертифицирана согласно овој дел да врши таква активност, организацијата изведувач работи согласно одобрието на операторот. Договорната организација гарантира дека му е обезбеден пристап на надлежниот орган до организацијата изведувач за да утврди континуирано усогласување со важечките услови.

ORO.GEN.210 Услови за персоналот

(а) Операторот назначува одговорен раководител, кој е овластен да гарантира дека сите активности можат да бидат финансирани и спроведени согласно важечките услови. Одговорниот раководител е одговорен за воспоставување и одржување на ефикасен систем за управување.

(б) Операторот назначува лице или група на лица, кои ја носат одговорноста за

гарантирање дека операторот продолжува да е во согласност со важечките услови. Тие лица ја носат крајната одговорност пред одговорниот раководител.

(в) Операторот е должен да има доволно квалификуван персонал за извршување на планираните задачи и активности во согласност со важечките услови.

(г) Операторот одржува соодветна евиденција за искуството, квалификациите и обуките, за да се покаже усогласување со точка (в).

(д) Операторот гарантира дека целиот персонал е информиран за правилата и процедурите, кои се однесуваат на исполнувањето на нивните обврски.

ORO.GEN.215 Услови за објекти

Операторот поседува објекти кои овозможуваат спроведување и управување на сите планирани задачи и активности во согласност со важечките услови.

ORO.GEN.220 Водење на евиденција

(а) Операторот воспоставува систем за водење на евиденција, кој овозможува соодветно чување и сигурно следење на сите развиени активности, опфаќајќи ги сите елементи, наведени во ORO.GEN.200.

(б) Формата на водењето на евиденција се наведува во процедурите на операторот.

(в) Евиденцијата се чува на начин кој гарантира заштита од оштетување, промена или кражба.

ПОДДЕЛ АОС

УВЕРЕНИЕ ЗА ИСПОЛНУВАЊЕ НА БЕЗБЕДНОСНИ УСЛОВИ

ORO.AOC.100 Барање на воздушниот оператор за добивање на уверение за исполнување на безбедносни услови

(а) Без да е во спротивност со одредбите на Регулатива (ЕЗ) бр. 1008/2008 на Европскиот парламент и на Советот ⁽¹⁾, пред да започне да врши комерцијални воздушни операции, операторот поднесува барање и добива уверение за исполнување на безбедносни услови (АОС), издадено од надлежниот орган.

(б) Операторот му ги обезбедува на надлежниот орган следниве информации:

(1) официјално име и трговско име, адреса и електронска адреса на барателот;

(2) опис на предложената операција, вклучувајќи го типот(-вите) и бројот на воздухопловите, кои ќе бидат користени;

(3) опис на системот за управување, вклучувајќи ја организациската структура;

¹ Сл. весник L 293, 31 октомври 2008 год., стр. 3.

- (4) име на одговорниот раководител;
- (5) имињата на назначените лица согласно условите од ORO.AOC.135(a), заедно со нивните квалификации и искуство; и
- (6) копија од оперативен прирачник, барано согласно ORO.MLR.100.
- (7) изјава дека целата документација, испратена до надлежниот орган, е потврдена од страна на барателот и е утврдено дека ги исполнува важечките услови.

(в) Барателите докажуваат пред надлежниот орган дека:

- (1) ги исполниле важечките услови, наведени во Анекс IV кон Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008, овој анекс и Анекс IV (Дел-CAT) и Анекс V (Дел-SPA) кон оваа регулатива, каде што е применливо;
- (2) сите воздухоплови кои се користат поседуваат уверение за пловидбеност (CofA) во согласност со Регулатива 1702/2003; и
- (3) нивната организација и управување се соодветни и одговараат точно на големината и опсегот на операцијата.

ORO.AOC.105 Спецификации на операциите и привилегии на имателот на АОС

Привилегиите на операторот, вклучувајќи ги обезбедените во согласност со Анекс V (Дел-SPA), се наведуваат во спецификациите на операциите од сертификатот.

ORO.AOC.110 Договор за изнајмување

Секаков вид на изнајмување

(а) Без да е во спротивност со одредбите од Регулатива (ЕЗ) бр. 1008/2008, сите договори за изнајмување на воздухоплов, користен од оператор, овластен во согласност со овој дел, се предмет на претходно одобрение од надлежниот орган.

(б) Операторот кој е сертифициран во согласност со овој дел изнајмува воздухоплов со екипаж, само од оператор, кој не е предмет на оперативна забрана во согласност со Регулатива (ЕЗ) бр. 2111/2005.

Изнајмување на воздухоплов со екипаж

(в) Барателот на одобрение за изнајмување на воздухоплов со екипаж од оператор од трета земја, докажува пред надлежниот орган дека:

- (1) операторот од трета земја поседува важечко АОС, издадено во согласност со Анекс 6 од ICAO;
- (2) стандардите за безбедност на операторот од трета земја во однос на

континуираната пловидбеност и воздушните операции се еквивалентни на важечките услови, утврдени во Регулатива бр. 2042/2003 и оваа регулатива; и

(3) воздухопловот поседува стандардно уверение за пловидбеност (CofA), издадено во согласност со Анекс 8 од ICAO.

Изнајмување на воздухоплов без екипаж

(г) Барателите на одобрението за изнајмување на воздухоплов без екипаж на оператор од трета земја, докажуваат пред надлежниот орган дека:

(1) е воспоставена оперативна потреба, која не може да биде задоволена преку изнајмување на воздухоплов, регистриран во ЕУ;

(2) времетраењето на изнајмувањето на воздухоплов без екипаж не надминува седум месеци во рамките на секој период од 12 последователни месеци; и

(3) е гарантирано усогласување со важечките услови од Регулатива (ЕЗ) бр. 2042/2003.

Давање во наем на воздухоплов без екипаж

(д) Операторот на кој му е издадено уверение во согласност со овој дел, кој има намера да одобри давање во наем на воздухоплов без екипаж на некој од своите воздухоплови, поднесува барање за добивање на претходно одобрение од надлежниот орган. Барањето е придружено со копија од договорот за изнајмување или од опис на клаузулите на договорот за изнајмување без финансиските клаузули, како и од секаква друга соодветна документација.

Давање во наем на воздухоплов со екипаж

(ѓ) Пред да се одобри давањето во наем на воздухоплов со екипаж, операторот на кој му е издадено уверение во согласност со овој дел го известува надлежниот орган.

ORO.AOC.115 Код-шер аранжмани

(а) Без да е во спротивност со условите на ЕУ за безбедност во однос на оператори и воздухоплови од трети земји, операторот на кој му е издадено уверение во согласност со овој дел склучува код-шер аранжмани со трета земја само откако:

(1) проверил дека операторот од трета земја ги почитува важечките стандарди на ICAO; и

(2) му обезбедил на надлежниот орган документирани информации, кои му овозможуваат на овој орган да се усогласи со ARO.OPS.105.

(б) При спроведување на код-шер аранжмани, операторот го следи и редовно го проценува моменталното усогласување на третата земја со важечките стандарди на ICAO.

(в) Операторот на кој му е издадено уверение во согласност со овој дел не продава и не издава билети за летови, управувани од оператор од трета земја, кога операторот од трета земја е предмет на оперативна забрана во согласност со Регулатива (ЕЗ) бр. 2111/2005 или не ги почитува важечките стандарди на ICAO.

ORO.AOC.120 Одобренија за обезбедување на обука на кабински персонал и за издавање на потврди за оспособеност на кабински персонал

(а) Кога има намера да ја обезбеди обуката, барана во Анекс V (Дел-СС) кон Регулатива (ЕУ) бр. 290/2012, операторот поднесува барање и добива одобрение, издадено од надлежниот орган. За оваа цел, барателот докажува усогласување со условите за спроведување и содржината на обуката, утврдени во CC.TRA.215 и CC.TRA.220 од овој Анекс, и го обезбедува надлежниот орган со:

- (1) датумот, на кој ќе почне активност;
- (2) личните податоци и квалификации на инструкторите, кои се релевантни во однос на опсегот на обуката;
- (3) називот и адресата на местата каде што треба да се спроведе обуката;
- (4) опис на објектите, методите на обука, упатствата и карактеристичните уреди кои ќе се користат; и
- (5) наставниот план и поврзаните програми за обуката.

(б) Ако земја-членка одлучи, согласно ARA.CC.200 од Анекс VI (Дел-ARA) кон Регулатива (ЕУ) бр. 290/2012, дека на операторите може да им се одобри да издаваат потврди за кабинскиот персонал, барателот, покрај (а):

- (1) му докажува на надлежниот орган дека:
 - (i) организацијата го поседува капацитетот и одговорноста да се постигне оваа задача;
 - (ii) персоналот, кој ги спроведува испитите, е соодветно квалификуван и нема судир на интереси; и
- (2) ги обезбедува процедурите и наведените услови за:
 - (i) спроведување на испитот, баран според CC.TRA.220;
 - (ii) издавање на потврди на кабинскиот персонал; и
 - (iii) обезбедување на надлежниот орган со сите соодветни информации и документација за потврдите, кои ќе ги издаде, и нивните иматели, за целите на водењето на евиденција, надзорот и активностите за спроведување од страна на овој орган.

(в) Одобренијата, наведени во (а) и (б) се наведуваат во оперативните

спецификациите.

ORO.AOC.125 Некомерцијални операции на воздухопловите, наведени во оперативните спецификации од имателот на АОС

Имателот на АОС, може да врши некомерцијални операции со воздухоплов, што во други случаи се користи за операциите на комерцијалниот воздушен превоз, а кои се наведени во оперативните спецификации од неговото АОС, под услов операторот:

(а) да ги опише овие операции детално во оперативен прирачник, вклучувајќи:

- (1) утврдување на важечките услови;
- (2) јасно дефинирање на сите разлики помеѓу оперативните процедури кои се користат при вршењето на комерцијални и некомерцијални операции;
- (3) начин за обезбедување дека целиот персонал, кој учествува во операцијата, е целосно запознаен со поврзаните процедури;

(б) да ги поднесе утврдените разлики меѓу оперативните процедури, наведени во (а)(2) до надлежниот орган за претходно одобрение.

ORO.AOC.130 Следење на податоците на летот — авиони

(а) Операторот воспоставува и одржува систем за следење на податоците на летот, кој е интегриран во неговиот систем за управување, за авиони со максимална сертифицирана маса при полетување (МСТОМ) на повеќе од 27 000 kg.

(б) Системот за следење на податоците на летот е неказнив и содржи соодветни мерки за заштита на изворите на податоци.

ORO.AOC.135 Услови за персоналот

(а) Во согласност со ORO.GEN.210(б), операторот назначува лица, кои се одговорни за управување и надзор во следниве области:

- (1) летечки операции;
- (2) обука на екипаж;
- (3) операции на земја; и
- (4) континуирана пловидбеност во согласност со Регулатива (ЕЗ) бр. 2042/2003.

(б) *Соодветност и стручна оспособеност на персоналот*

- (1) Операторот вработува доволно персонал за планираните операции на земја и во лет.
- (2) Целиот персонал, назначен или директно вклучен во операции на земја и

во лет:

- (i) е прописно обучен;
- (ii) покажува способност за извршување на своите должности; и
- (iii) е запознаен со своите одговорности и поврзаноста меѓу своите обврски и целокупната операција.

(в) Надзор на персоналот

- (1) Операторот назначува доволен број на лица за надзор на персоналот, земајќи ја предвид структурата на организацијата на операторот и бројот на вработен персонал.
- (2) Се определуваат обврските и одговорностите на овие лица за надзор и се преземаат сите мерки со цел овие лица да можат да ги исполнат своите одговорности за надзор.
- (3) Надзорот на членовите на екипажите и на персоналот кој учествува во работата, се врши од страна на луѓе, кои поседуваат соодветно искуство и вештини, кои им овозможуваат да гарантираат почитување на стандардите, наведени во оперативен прирачник.

ORO.AOC.140 Услови поврзани со објектите

Во согласност со ORO.GEN.215, операторот:

- (а) користи соодветни објекти за прифат и отпрема, за да гарантира безбедно управување на неговите летови;
- (б) одржува објекти за оперативна поддршка во главната оперативна база, погодни за областа и типот на операција; и
- (в) гарантира дека работниот простор во секоја оперативна база е доволен за персоналот, чии активности можат да влијаат на безбедноста на операциите во лет. Се земаат предвид потребите на екипажот на земја, персоналот поврзан со оперативната контрола, чувањето и прикажувањето на важна евиденција и планирањето на лет на екипажите.

ORO.AOC.150 Услови за документација

- (а) Операторот презема мерки за развивање на прирачници и секаква друга потребна документација, како и на нејзините измени и дополнувања.
- (б) Операторот има капацитет за ширење на оперативни инструкции и други информации без одлагање.

ПОДДЕЛ MLR

ПРИРАЧНИЦИ, ДНЕВНИЦИ И ЕВИДЕНЦИЈА

ORO.MLR.100 Оперативен прирачник — општо

(а) Операторот изработува оперативен прирачник (ОМ), како што е наведено во точка 8.б од Анекс IV кон Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008.

(б) Содржината на ОМ одговара на условите, утврдени во овој анекс, Анекс IV (Дел-САТ) и во Анекс V (Дел-SPA), како што е применливо, и не е во спротивност со условите, содржани во спецификациите на операциите во уверение за исполнување на безбедносни услови(АОС).

(в) ОМ може да биде издадено во одделни делови.

(г) Целиот оперативен персонал располага со лесен пристап до деловите од ОМ, кои се однесуваат на неговите должности.

(д) ОМ се ажурира постојано. Целиот персонал е запознаен со промените, кои се однесуваат на неговите должности.

(ѓ) На секој член од екипажот му се обезбедува лично копија од соодветните оддели на ОМ, кои се однесуваат на неговите обврски. Секој кој поседува примерок од ОМ или од неговите соодветни делови, носи одговорност за ажурирањето со измените или поправките, обезбедени од страна на операторот.

(е) За имателите на АОС:

(1) за измените за кои се бара известување согласно ORO.GEN.115(б) и ORO.GEN.130(в), операторот му ги обезбедува на надлежниот орган планираните измени пред датумот на нивното влегување во сила; и

(2) за измени на процедурите, поврзани со ставки со претходно одобрение согласно ORO.GEN.130, ова одобрение се добива пред датумот на влегување во сила на измената.

(ж) Независно од (е), кога во интерес на безбедноста се бараат веднаш измени или поправки, тие можат да бидат објавени и спроведени веднаш, под услов да е поднесено барање за потребното одобрение.

(з) Операторот ги вклучува сите измени и исправки, барани од страна на надлежниот орган.

(с) Операторот гарантира дека информациите преземени од одобрени документи и од нивни измени, се правилно спроведени во ОМ. Тоа не го спречува операторот да објавува поконзервативни податоци и процедури во ОМ.

(и) Операторот гарантира дека целиот персонал е способен да го разбере јазикот на кој се напишани оние делови од ОМ, кои се однесуваат на извршувањето на нивните должности и одговорности. Содржината на ОМ е претставена во форма, која овозможува користење без тешкотии, и при што се почитуваат принципите, поврзани со човечкиот фактор.

ORO.MLR.101 Оперативен прирачник — структура

Основната структура на ОМ е како што следува:

- (а) Дел А: Општо/Основно, се опфаќаат оперативни политики, инструкции и процедури кои не се однесуваат на типот,;
- (б) Дел Б: Оперативни аспекти на воздухопловот, ги опфаќа сите инструкции и процедури кои се однесуваат на типот, земајќи ги предвид разликите меѓу типовите/класите, варијантите или индивидуалните воздухоплови од страна на операторот;
- (в) Дел В: Операции на комерцијален воздушен превоз, кои содржат инструкциите и информациите поврзани со маршрути/функции/области и аеродроми/оперативни места;
- (г) Дел Г: Обука која ги опфаќа сите инструкции во однос на обуката на персоналот, кои се потребни за безбедни операции.

ORO.MLR.105 Листа за минимална опрема

(а) Листата на минимална опрема (MEL) се изготвува согласно наведеното во точка 8.a.3 од Анекс IV кон Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008, врз основа на соодветната главната листа на минимална опрема (MMEL), како што е дефинирано во податоците, утврдени во согласност со Регулатива (ЕЗ) бр. 1702/2003.

(б) MEL и сите нејзини измени се одобруваат од страна на надлежниот орган.

(в) Операторот ја менува MEL по секоја применлива промена во MMEL во рамки на прифатливите временски периоди.

(г) Како дополние на списокот на ставки, MEL содржи:

- (1) преамбула, вклучувајќи насоки и дефиниции за екипажот на летање и персонал задолжен за одржување, користејќи MEL;
- (2) статусот на ревизијата на MMEL, на која се базира MEL, и статусот на верзијата на MEL;
- (3) опсегот, степенот и целта на MEL.

(д) Операторот:

- (1) утврдува периоди за отстранување на недостатоците за сите неисправни инструменти, дел од опрема или функции, наведени во MEL. Периодот во кој се вршат поправките во MEL, не е помалку рестриктивен од соодветниот период за отстранување на недостатоците во MMEL;
- (2) воспоставува ефикасна програма за преземање на корективни активности;
- (3) го користи воздухопловот по истекот на периодот за отстранување на недостатоците, наведен во MEL, само ако:

(i) дефектот е отстранет; или

(ii) периодот за отстранување на недостатоците, е продолжен во согласност со (f).

(f) Во согласност со одобрението на надлежниот орган, операторот може да користи процедура за еднократно продолжување на периодите за отстранување на недостатоците за категории Б, В и Г, под услов:

(1) продолжувањето на периодот за отстранување на недостатоците, е во рамките на опсегот на MMEL за типот на воздухоплов;

(2) продолжувањето на периодот за отстранување на недостатоците, е максимумот од истото траење како и периодот за отстранување на недостатоците утврден во MEL;

(3) продолжувањето на периодот за отстранување на недостатоците, не се користи како вообичаен начин за поправка на делови од MEL, а се користи само кога настани кои се надвор од контролата на операторот и кога, влијаеле на поправката;

(4) операторот дал опис на конкретните обврски и одговорности за контролирање на продолжувањето;

(5) надлежниот орган е информиран за секое продолжување на важечкиот период за отстранување на недостатоците; и

(6) да е изготвен план за вршење на корективни активности при првата можност.

(e) Операторот ги воспоставува оперативните процедури и поврзаните процедури, наведени во MEL, земајќи ги предвид оперативните и процедурите за одржување, наведени во MMEL. Овие процедури се дел од оперативен прирачник или од MEL.

(ж) Операторот ги изменува оперативните и процедурите за одржување, наведени во MEL, по внесувањето на применливите промени во оперативните и процедурите за одржување, наведени во MMEL.

(з) Освен ако во MEL не е поинаку наведено, операторот ги извршува:

(1) оперативните процедури, наведени во MEL, кога прави планови за и/или користи оштетен дел, наведен во списокот; и

(2) процедурите за одржување, наведени во MEL, пред да го користи оштетениот дел, наведен во списокот.

(s) Под услов дека има одобрение за конкретниот случај од страна на надлежниот орган, операторот може да користи воздухоплов со неиспрани инструменти, делови од опрема или функции, надвор од ограничувањата на MEL, но во рамките на ограничувањата на MMEL, под услов:

(1) засегнатите инструменти, делови од опрема или функции, да се во рамките на опсегот на MMEL, како што е дефинирано во податоците, утврдени во согласност со Регулатива (ЕЗ) бр. 1702/2003;

(2) одобрението да не се користи како вообичаено средство за вршење на операции, надвор од ограничувањата на одобрениот MEL, а да се користи само кога настани надвор од контролата на операторот влијаеле врз усогласеноста со MEL;

(3) операторот да дал опис на посебните должности и одговорности за контролирање на користењето на воздухопловот при постоење на такво одобрение;

(4) да е изготвен план за што побрзо отстранување на неисправностите кај оштетените инструменти, делови од опрема или функции или за враќање на користењето на воздухопловот во рамки на ограничувањата на MEL, колку што е можно побрзо.

ORO.MLR.110 Дневник на летот

Особеностите за воздухопловот, неговиот екипаж и секое патување се чуваат за секој лет или серија на летови, во форма на дневник на летот, или еквивалентно на тоа.

ORO.MLR.115 Водење на евиденција

(а) Евиденцијата на активностите, наведени во ORO.GEN.200 се чува најмалку пет години.

(б) Следниве информации, користени при подготовка и спроведување на лет, и поврзаните извештаи, се чуваат за период од три месеци:

(1) оперативен план за летање, ако е применливо;

(2) итно известување на воздухопловниот персонал за маршрута NOTAM и документација за кратко запознавање со услугите за воздухопловно информирање (AIS), ако операторот ги внел промените во нив;

(3) документација за пресметка на масата и балансирањето;

(4) известување за посебен товар, вклучувајќи писмени информации до командантот/ водачот на воздухопловот за опасни материи;

(5) дневник за летот; или еквивалентен на него; и

(6) извештај(и) од летот за деталите од секој настан или настан за кој командантот/водачот на воздухопловот смета дека е потребно да биде соопштен или евидентиран;

(в) Евиденцијата за персоналот се чува за периодите кои се наведени подолу:

Овластување за летачки персонал и потврда за кабинскиот персонал	Сè додека членот на екипажот ги користи привилегиите на дозволата или потврдата за оператор на воздухоплов
Обука, проверки и квалификации на членовите на екипажот	3 години
Евиденција за неодамнешно искуство на членовите на екипажот	15 месеци
Стручна оспособеност на членовите на екипажот во однос на маршрута и аеродроми/задачи и области, ако е применливо	3 години
Обука за опасни материи, ако е применливо	3 години
Евиденција од обука/квалификација за друг персонал, за кого се бара програма за обука	Последните 2 досиеја од обуката

(г) Операторот:

(1) ја чува евиденција од сите обуки, проверки и квалификации на сите членови на екипажот согласно Дел-ORO; и

(2) на барање ја обезбедува оваа евиденција на соодветниот член на екипажот.

(д) Операторот ги чува информациите, користени при подготовката и спроведувањето на лет, како и евиденцијата од обуката на персоналот, дури и ако престане да биде оператор на тој воздухоплов или работодавач на овој член на екипажот, под услов тоа да се врши во рамки на роковите, предвидени во (в).

(ѓ) Ако член на екипаж стане член на екипаж за друг оператор, операторот обезбедува евиденција за членови на екипажот на новиот оператор, под услов тоа да се врши во рамки на роковите, предвидени во (в).

ПОДДЕЛ SEC

ОБЕЗБЕДУВАЊЕ

ORO.SEC.100.A Обезбедување на пилотската кабина

(а) Во авионот во кој пилотската кабината е одвоена со врата, вратата е со можност за заклучување и се обезбедуваат средства преку кои кабинскиот персонал го известува летачкиот персонал во случај на сомнителни активности или нарушувања на обезбедувањето во кабината.

(б) Сите патнички авиони со максимална сертифицирана маса при полетување (МСТОМ) поголема од 45 500 kg, или со максимална конфигурација на оперативни патнички седишта (MOPSC) со над 60 патнички места, одвоени за комерцијален превоз на патници, се опремени со одобрена врата на пилотската кабина, која е со можност за заклучување и отклучување од оперативното место на секој пилот и е конструирана така што да одговара на сите применливи услови за пловидбеност.

(в) Во сите авиони, опремени со врата на пилотската кабина во согласност со точка (б) погоре:

(1) оваа врата е затворена пред стартување на моторите за полетување и се заклучува, кога тоа се бара согласно процедурите за обезбедување или од водачот на воздухопловот, до исклучување на моторите по слетувањето, со исклучок на случаите во кои овластени лица морале да добијат право на пристап или излез во согласност со националните програми за обезбедување во цивилното воздухопловство; и

(2) се обезбедуваат начини за следење од било кое место на пилотот над целиот простор пред вратата од пилотската кабина, со цел идентификација на лицата, кои бараат право на пристап, и на откривањето на сомнително однесување или на потенцијална закана.

ORO.SEC.100.H Обезбедување на пилотската кабина

Во случај кога е поставена, вратата на пилотската кабина на хеликоптерот, управуван со цел превоз на патници, мора да има услови да се заклучи од страната на пилотската кабина со цел спречување на неовластен пристап.

ПОДДЕЛ FC

ЕКИПАЖ НА ЛЕТАЊЕ

ORO.FC.005 Опсег

Овој поддел ги утврдува условите, кои мора да бидат исполнети од страна на операторот, кој врши операции на комерцијалниот воздушен превоз во врска со обуката, искуството и квалификациите на екипажот на летање.

ORO.FC.100 Состав на екипажот на летање

(а) Составот и бројот на членовите на летачкиот персонал на утврдените места не смее да е помал од минимумот наведен во упатството за летање на воздухопловот или во оперативните ограничувања, пропишани за воздухопловот.

(б) Летачкиот персонал вклучува дополнителни членови на екипажот на летање, кога тоа се бара од типот на операцијата и не се намалува под бројот утврден во оперативниот прирачник.

(в) Сите членови на летачкиот персонал поседуваат дозволи и овластувања,

издадени во согласност со Регулатива (ЕУ) бр. 1178/2011 на Комисијата ⁽¹⁾ соодветни за нивните назначени задачи.

(г) Член на летачкиот персонал за време на летот може да биде ослободен од неговите/нејзините должности над командите од страна на друг соодветно квалификуван член на екипажот на летање.

(д) Кога се користат услугите на членовите на екипажот на летање, кои работат хонорарно или со скратено работно време, операторот проверува дали се исполнети сите применливи услови од овој поддел и соодветните елементи на Анекс I (Дел-FCL) од Регулатива (ЕУ) бр. 1178/2011, вклучувајќи ги и исполнетите услови за неодамнешно искуство, земајќи ги предвид и сите услуги, обезбедени од страна на членот на летачки персонал за други оператори со цел да се утврди поконкретно:

- (1) вкупниот број на типови на воздухоплови или варијанти кои ги оперира; и
- (2) применливите ограничувања на времето за летови и работно време како и условите за одмор.

ORO.FC.105 Назначување на водач на воздухоплов/командант

(а) Во согласност со точка 8.д од Анекс IV кон Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008, операторот назначува за водач на воздухопловот/командант еден пилот од екипажот на летање, квалификуван како водач на воздухопловот во согласност со Анекс I (Дел-FCL) од Регулатива (ЕУ) бр. 1178/2011.

(б) Операторот назначува член на летачки персонал за водач на воздухоплов/командантот само ако истиот:

- (1) поседува минимално ниво на искуство, наведено во оперативниот прирачник;
- (2) е запознаен во доволна мера со маршрутата или областа, во која се извршува летот, и со аеродромите, вклучувајќи ги алтернативните аеродроми, објекти и процедури кои се користат;
- (3) во случај на операции со повеќечлен екипаж, да има завршено курс за оперативен водач на воздухоплов доколку се унапредува од копилот во водач на воздухоплов.

(в) Водачот на воздухопловот/командантот, или пилот на кого може да му биде доделено извршувањето на летот мора да има поминато првично обука за запознавање за маршрута или областа, во која треба да се изврши летот, како и за аеродромите, објектите и процедурите кои се користат. Овие знаења за маршрутата/областа и аеродромите се одржуваат преку вршење на операции на маршрута или областа или аеродромот најмалку еднаш во период од 12 месеци.

(г) Во случај на авиони од класа В, кои се вклучени во операции на комерцијалниот воздушен превоз по услови на визуелно летање (VFR) во текот

¹ Сл. весник L 311, 25 ноември 2011 год., стр. 1.

на денот, (в) не се применува.

ORO.FC.110 Инженер на летот

Кога конструкцијата на авионот содржи одделно оперативно место за инженерот на летот, летачкиот персонал вклучува еден член на екипажот, кој е соодветно квалификуван во согласност со важечките национални прописи.

ORO.FC.115 Обука за ефективно користење на ресурсите на екипажот (CRM)

(а) Пред да управува со воздухопловот, членот на летачкиот персонал завршува обука за ефективно користење на ресурсите на екипажот (CRM), која одговара на неговата улога, како што е наведено во оперативниот прирачник.

(б) Елементи од обуката за ефективно користење на ресурсите на екипажот (CRM) се вклучуваат во обуката за тип или класа на воздухоплов и периодичната обука, како и во курсот за водач на воздухоплов.

ORO.FC.120 Обука за преквалификација на операторот

(а) При користење на авион или хеликоптер, секој член на летачкиот персонал поминува обука за преквалификација на операторот, пред да започне самостојни линиски летови:

(1) кога преминува на летање на друг воздухоплов, за кој се бара ново овластување за тип или класа;

(2) кога се вработува кај друг оператор.

(б) Обука за преквалификација на операторот вклучува обука за инсталираната опрема на воздухопловот, во однос на улогата на членовите на екипажот на летање.

ORO.FC.125 Обука за новините и обука за запознавање

(а) Членовите на летачкиот персонал поминуваат обука за разликите или обука за запознавање, кога тоа се бара од Анекс I (Дел-FCL) кон Регулатива (ЕУ) бр. 1178/2011 и кога има промена во опремата или во процедурите при што се бараат дополнителни знаења за типовите или варијантите, кои се летаат во моментот.

(б) Во оперативниот прирачник се наведуваат случаите во кои се бара обука за разликите или обука за запознавање.

ORO.FC.130 Обука за обнова на знаењето и проверка

(а) Секој член на летачкиот персонал поминува еднаш годишно обука за обнова на знаењето на летање или обуката на копно, соодветна за типот или варијантата на воздухоплов, кој тој го користи, вклучувајќи обука за локација и користењето на целата безбедносна опрема и опрема која се користи во итни случаи а која се носи во воздухопловот.

(б) Секој член на летачкиот персонал поминува периодични проверки, за да ја покаже својата стручна оспособеност при вршење на вообичасени, вонредни и итни процедури.

ORO.FC.135 Квалификација на пилотот за управување на воздухоплов од секоја пилотска позиција

Членот на екипажот на летање, кој може да се назначи да управува од секоја пилотска позиција, поминува соодветна обука и проверка, како што е наведено во оперативниот прирачник.

ORO.FC.140 Управување на повеќе од еден тип или варијанта на воздухоплов

(а) Членовите на екипажот на летање, кои управуваат повеќе од еден тип или варијанта на воздухоплов, ги исполнуваат условите утврдени во овој поддел за секој тип или варијанта, освен ако карактеристиките во врска со обуката, проверката и условите за неодамнешно искуство се дефинирани во податоците утврдени во согласност со Регулатива (ЕЗ) бр. 1702/2003, за соодветните типови или варијанти.

(б) Во оперативниот прирачник се наведуваат соодветни процедури и/или оперативни ограничувања за било кое летање на повеќе од еден тип или варијанта.

ORO.FC.145 Обезбедување на обука

(а) Целата обука која се бара во овој Поддел се врши:

(1) во согласност со наставните програми и планови, утврдени од страна на операторот во оперативниот прирачник;

(2) од страна на соодветно квалификуван персонал. Во случај на обука за летање и обука за симулирање на лет и проверки, персоналот кој обезбедува обука и ги врши проверките, е квалификуван во согласност со Анекс I (Дел-FCL) кон Регулатива (ЕУ) бр. 1178/2011.

(б) При воспоставување на програмите за обука и наставните планови, операторот ги зема предвид задолжителните елементи за релевантниот тип како што е дефинирано во податоците во согласност со Регулатива (ЕЗ) бр. 1702/2003.

(в) Програмите за обука и проверки, вклучувајќи ги наставните планови и користењето на FSTD, се одобруваат од страна на надлежниот орган.

(г) FSTD е копија на воздухоплов, кој се користи од страна на операторот, доколку тоа е изводливо. Разликите меѓу FSTD и воздухопловот се опишуваат и на нив се одговара преку припремите или обуки, зависно од потребата.

(д) Операторот воспоставува систем за следење на промените во FSTD и гарантира дека овие промени не влијаат на адекватноста на програмите за обука.

ORO.FC.200 Состав на екипажот на летање

(а) Во секој летачки персонал не смее да има повеќе од еден неискусен член на екипажот на летање.

(б) Командантот може да го додели управувањето на летот на друг пилот, соодветно квалификуван во согласност со Анекс I (Дел-FCL) кон Регулатива (ЕУ) бр. 1178/2011, под услов да се исполнети условите од ORO.FC.105(б)(1), (б)(2) и (в).

(в) Посебни услови за операциите со авиони по правилата за летање по инструменти (IFR) или во текот на ноќта.

(1) За сите авиони со турбопропелерски мотори со максимална конфигурација на оперативни патнички седишта (MOPSC) со над девет патнички места и за сите авиони со турбомлазни мотори, минималниот летачки персонал е двајца пилоти.

(2) Авионите, различни од оние наведени во потстав (в)(1), се управувани со минимален екипаж од двајца пилоти, освен кога се исполнети условите од ORO.FC.202, кога тие можат да бидат управувани од еден пилот.

(г) Посебни услови за операциите на хеликоптери.

(1) За сите операции на хеликоптери со максимална конфигурација на оперативни патнички седишта (MOPSC) со повеќе од 19 места и за операциите по IFR на хеликоптерите со максимална конфигурација на оперативни патнички седишта (MOPSC) со повеќе од 9:

(i) минималниот летачки персонал е двајца пилоти; и

(ii) командантот поседува дозвола за сообраќаен пилот (хеликоптер) (ATPL(H)) со овластување за летање по инструменти, издадено во согласност со Анекс I (Дел-FCL) кон Регулатива (ЕУ) бр. 1178/2011.

(2) Операциите, кои не се опфатени со (г)(1), можат да бидат управувани од еден пилот по IFR или во текот на ноќта, под услов да се исполнети условите од ORO.FC.202.

ORO.FC.A.201 Ослободување од должност на членови на летачкиот персонал за време на лет

(а) Командантот може да го додели водење на лет на:

(1) друг квалификуван командант; или

(2) за операции само над ниво на летање (FL) 200, пилот кој ги исполнува следните минимални квалификации:

(i) ATPL;

(ii) обука за преквалификација и проверка, вклучувајќи обука за

овластување за тип, согласно ORO.FC.220;

(iii) сите периодични обуки и проверки, согласно ORO.FC.230 и ORO.FC.240;

(iv) стручна оспособеност за маршрута/област и аеродром согласно ORO.FC.105.

(б) Копилотот може да биде заменет од страна на:

(1) друг соодветно квалификуван пилот;

(2) за летови само над FL 200, копилот при крстарење кој ги исполнува следниве минимални квалификации: ,

(i) важечка дозвола за комерцијален пилот (CPL) со овластување за летови по инструменти;

(ii) обука за преквалификација и проверка, вклучувајќи обука за овластување за тип согласно ORO.FC.220, со исклучок на условот за обука за полетување и слетување;

(iii) периодична обука и проверки согласно ORO.FC.230, со исклучок на условот за обука за полетување и слетување.

(в) Инженерот на лет може да биде ослободен од обврските за време на летот од член на екипажот, кој е соодветно квалификуван во согласност со важечките национални прописи.

ORO.FC.202 Операции со еден пилот по IFR или во текот на ноќта

За да можат авионите да бидат управувани од минимален летачки персонал од еден пилот при летови по IFR или во текот на ноќта, како што е предвидено во ORO.FC.200(в)(2) и (г)(2), се исполнуваат следниве услови:

(а) Операторот во оперативниот прирачник ја вклучува програмата за преквалификација и периодична обука на пилотот, која ги вклучува дополнителните услови за операции со еден пилот. Пилотот поминува обука за процедурите на операторот, посебно во поглед на:

(1) управување со моторот и решавање на итни ситуации;

(2) користење на листи за проверка при нормални, вонредни и итни ситуации;

(3) комуникации со контролата на воздушниот сообраќај (АТС);

(4) процедури за полетување и приод;

(5) автоматско управување, ако е применливо;

(6) користење на поедноставена документација за време на летот;

- (7) управување со ресурсите на екипажот со еден пилот.
- (б) Периодичните проверки, кои се бараат согласно ORO.FC.230, се вршат при летови со еден пилот за соодветниот тип или класа на авион во средина која е типична за операцијата.
- (в) За операциите на авиони по IFR, пилотот е должен да има:
- (1) најмалку 50 часови на летање по IFR со соодветниот тип или класа на авион, од кои 10 часови како командантот; и
 - (2) завршено во последните 90 дена со соодветниот тип или класа на авион:
 - (i) пет IFR летови, вклучувајќи три со приод по инструменти, во улога на еден пилот; или
 - (ii) проверка на приодот при лет по инструменти според IFR.
- (г) За операциите на авиони во текот на ноќта, пилотот има:
- (1) најмалку 15 часови на летање во текот на ноќта, кои можат да бидат вклучени во 50 часови на летање по IFR во (в)(1); и
 - (2) завршено во последните 90 дена со соодветниот тип или класа на авион:
 - (i) три полетувања и слетувања при летови со еден пилот во текот на ноќта; или
 - (ii) проверка на полетувањето и слетувањето во текот на ноќта.
- (д) За операциите на хеликоптери по IFR, пилотот има:
- (1) вкупно 25 часови искуство во летови по IFR во соодветната оперативна средина; и
 - (2) 25 часови искуство во летови како пилот на конкретниот тип на хеликоптер, одобрен за IFR со еден пилот, од кои 10 часови можат да бидат исполнети под надзор, вклучувајќи пет сектори на IFR линиско летање под надзор, каде што се користат процедурите за екипаж со еден пилот; и
 - (3) завршено во последните 90 денови:
 - (i) пет летови со еден пилот по IFR, вклучувајќи и три приоди по инструменти, направени со хеликоптер, одобрен за таа цел; или
 - (ii) проверка на приодот по инструменти при летови со еден пилот по IFR со соодветниот тип на хеликоптер, уред за обука по летање (FTD) или уред за целосна симулација на лет (FFS).

ORO.FC.205 Обука за управување

- (а) За операциите со авион и хеликоптер, обуката за управување ги вклучува најмалку следниве елементи:

(1) обука во FSTD, која вклучува линиски ориентирана обука за лет LOFT обука и/или обука за летање;

(2) проверка за стручност на командантот од страна на операторот;

(3) обука за одговорностите на командантот;

(4) обука како командант под надзор, за најмалку:

(i) 10 сектори на лет, во случај на авиони; и

(ii) 10 часови, вклучувајќи најмалку 10 сектори на лет, во случај на хеликоптери;

(5) вршење на проверка на маршрута како командантот и приказ на адекватното знаење на маршрутата или областа, каде што се извршува летот и запознавање со аеродромот, вклучувајќи ги алтернативните аеродроми, објектите и процедурите кои се користат; и

(6) обука за ефективно користење на ресурсите на екипажот.

ORO.FC.215 Почетна обука на операторот за ефективно користење на ресурсите на екипажот(CRM)

(а) Секој член на летачкиот персонал завршува почетна обука за CRM пред да започне со самостојни линиски летови.

(б) Почетната обука за CRM се одржува со најмалку еден соодветно квалификуван инструктор за CRM, кој може да користи помош од експерти со цел да се опфатат специфичните области.

(в) Во случај кога член на летачкиот персонал не поминал претходно теоретска обука за човечки фактор до нивото за ATPL, тој мора да заврши, пред или во комбинација со почетната обука за CRM, теоретски курс обезбеден од страна на операторот а врз основа на ATPL програмата за човечките перформанси и ограничувања, како што е дефинирано во Анекс I (Дел-FCL) кон Регулатива (ЕУ) бр. 1178/2011.

ORO.FC.220 Обука за преквалификација и проверка од страна на операторот

(а) Обуката за CRM се вклучува во курсот за обука за преквалификација на операторот.

(б) По отпочнување на курс на операторот за преквалификација, член на летачкиот персонал не може да извршува летови со друг тип или класа на воздухоплов додека курсот не биде завршен или прекинат. Членовите на екипажот, кои користат само авиони од класа В, можат да добијат задача за летови со други типови на авиони од класа В за време на курсевите за преквалификација, колку што е потребно за одржување на операцијата.

(в) Обемот на обука, баран од членот на летачкиот персонал на операторот за

преквалификација, се определува во согласност со стандардите за квалификација и искуство, утврдени во оперативниот прирачник, земајќи го предвид неговото претходно искуство и обука.

(г) Членот на летачкиот персонал поминува:

(1) проверка на стручност спроведена од операторот и обука за итна спасувачка опрема пред да започне летање на линија под надзор (LIFUS); и

(2) проверка на маршрута по завршување на линиското летање под надзор. За авионите со перформанси од класа B, LIFUS можат да бидат исполнети со секој авион од применливата класа.

(д) Во случај на авиони, пилотите, на кои им било издадено овластување за тип врз основа на обука за летање без часови на летање (ZFTT):

(1) започнува линиско летање под надзор не подоцна од 21 ден по завршувањето на практичната проверката или по соодветна обука, обезбедена од операторот. Содржината на оваа обука се опишува во оперативниот прирачник.

(2) завршува шест полетувања и слетувања во FSTD не подоцна од 21 ден по завршувањето на практичната проверката под надзор на инструкторот за овластување за тип на авиони (TRI(A)), кој го зазема другото пилотско место. Бројот на полетувања и слетувања може да биде намален доколку во податоците, утврдени во согласност со Регулатива (ЕЗ) бр. 1702/2003, се определени кредити. Ако овие полетувања и слетувања не бидат извршени во рок од 21 ден, операторот обезбедува обука за обнова на знаењето. Содржината на оваа обука се опишува во оперативниот прирачник;

(3) ги извршуваат првите четири полетувања и слетувања по LIFUS со авионот под надзор на инструктор за овластување за тип на авиони (TRI(A)), кој го зазема другото пилотско место. Бројот на полетувања и слетувања може да биде намален доколку во податоците, утврдени во согласност со Регулатива (ЕЗ) бр. 1702/2003, се дефинирани кредити.

ORO.FC.230 Периодична обука и проверка

(а) Секој член од екипажот на летање поминува периодична обука и проверка, која одговора на типот или варијантата на воздухопловот, со кој тој раководи.

(б) *Проверка на стручност спроведена од операторот*

(1) Секој член од екипажот на летање поминува низ проверки на стручност спроведени од операторот како дел од целокупната обука на екипажот, за да се покаже нивната стручна оспособеност при извршување на вообичаени, вонредни и итни процедури.

(2) Кога од членот од екипажот на летање се бара да изврши лет согласно IFR, проверката на стручност спроведени од операторот се врши без надворешни визуелни референци, по потреба.

(3) Периодот на важност на проверката на стручност на операторот е шест календарски месеци. Што се однесува до операциите на авиони со карактеристики на летање од класа В согласно VFR во текот на денот, извршувани во текот на сезоните, не подолго од осум последователни месеци, доволна е една проверка на стручност на операторот. Проверката за оспособеност се врши пред започнувањето на операциите на комерцијалниот воздушен превоз .

(4) Членот од екипажот на летањето, кој учествува во дневни операции и во маршрути водени со помош на надворешни визуелни ориентири, со некомплексни хеликоптери на моторен погон, може да помине на проверка на стручност на операторот само за еден од соодветните типови кои ги поседува. Проверката на стручноста на операторот се врши секогаш на типот, кој последен бил искористен за ваква проверка. Соодветните типови на хеликоптери кои можат да бидат групирани за целите на проверката на стручност спроведени од операторот, се наведуваат во оперативниот прирачник.

(5) И покрај ORO.FC.145(a)(2), за операциите со некомплексни хеликоптери на моторен погон при дневни услови и во маршрути, со помош на визуелни ориентири, како и со авиони со летечки карактеристики од класа В, проверката на стручност може да биде извршена од соодветно квалификуван командантот, назначен од операторот, обучен за концепти за CRM и проценка на вештините на CRM. Операторот го информира надлежниот орган за назначените лица.

(в) Проверки на маршрута

(1) Секој член од екипажот на летањето поминува низ проверка на маршрута на воздухопловот, за да ја покаже својата способноста при извршување на нормалните активности на маршрутата, опишани во оперативниот прирачник. Периодот на важност на проверката на маршрутата на летот е 12 календарски месеци.

(2) И покрај ORO.FC.145(a)(2), проверките на маршрутата на летот можат да бидат извршени од соодветно квалификуван командант, назначен од операторот, обучен по прашањето за концептот на CRM и проценка на вештините на CRM.

(г) Обука и проверка на безбедноста опрема и опремата која се користи во итни ситуации

Секој член на екипажот на летањето поминува обука и проверка на локацијата и употребата на целата безбедносна опрема и опремата која се користи во итни ситуации. Периодот на важност на проверката на опремата која се користи во итни ситуации е 12 календарски месеци.

(д) Обука за CRM

(1) Елементи на CRM мора да бидат интегрирани во сите соодветни фази од периодичната обука.

(2) Секој член на екипажот на летањето поминува специфична модуларна обука за CRM. Сите главни теми на обуката за CRM се покриваат преку подеднаква распределба на сесиите за модуларна обука, за секој период од три години.

(ѓ) Секој член на екипажот на летањето поминува низ обука за операции на копно и во лет на FSTD или воздухоплов или комбинација на обука на FSTD и воздухоплов, најмалку еднаш на секои 12 календарски месеци.

(е) Периодите на важност, наведени во (б)(3), (в) и (г) почнуваат да течат од крајот на месецот, во кој е направена проверката.

(ж) Кога обуката или проверките, барани погоре, се спроведуваат во рамки на последните 3 месеци од периодот на важност, новиот период на важност започнува да тече од првичниот датум на истек на периодот.

ORO.FC.235 Оспособеност на пилотот да управува со воздухоплов од кое било пилотско седиште

(а) Командантите, чии должности го вклучуваат управувањето на авионот од секое пилотско седиште и спроведувањето на обврските на копилотот, или командантите, од кои се бара спроведување на обуките или проверка на должностите, завршуваат дополнителна обука и проверка, како што е дефинирано во оперативниот прирачник. Проверката може да биде извршена истовремено со проверката на стручност на операторот, предвидена согласно ORO.FC.230(б).

(б) Дополнителната обука и проверка го вклучува најмалку следново:

(1) отказ на мотор за време на полетување;

(2) приод и повторно стартување на авион со оштетен мотор; и

(3) слетување со оштетен мотор.

(в) Во случај на хеликоптери, командантот ги поминуваат своите проверки на стручност на левото и на десното седиште, при алтернативни проверки на стручност, под услов, кога проверката за оспособеност за овластување за тип е комбинирана со проверка на стручност спроведена од операторот, командантот ја поминува својата обука или проверка од вообичаеното оперативно седиште.

(г) Кога со воздухоплов се изведуваат маневри со отказ на мотор, отказот на моторот се симулира.

(д) Кога управувањето се врши од седиштето на копилотот, проверките кои се бараат согласно ORO.FC.230 за управување од седиштето на командантот, исто така, се важечки и тековни.

(ѓ) Пилотот, кој ги презема обврските на командантот, мора да покаже истовремено со проверките на стручност спроведена од операторот, предвидени во ORO.FC.230(б), вежби и процедура кои вообичаено не се вбројуваат меѓу неговите одговорности. Во случаите, во кои разликите меѓу левото и десното

пилотско седиште се незначителни, вежбата може да се изврши на кое било од двете седишта.

(е) Пилот, кој не е командантот, кој го зазема седиштето на командантот, покажува вежби и процедури кои се одговорностите на командантот, истовремено со проверките на стручност спроведена од операторот, предвидени во ORO.FC.230(б), кој постапува како пилот-надзорник. Во случаите, во кои разликите меѓу левото и десното пилотско седиште се незначителни, вежбата може да се изврши на кое било од двете седишта.

ORO.FC.240 Управување на повеќе од еден тип или варијанти на воздухоплов

(а) Процедурите или оперативните ограничувања за операции на повеќе од еден тип или варијанти, утврдени во оперативниот прирачник и одобрени од надлежниот орган треба да го покриваат:

- (1) минималното ниво на искуство на членовите на екипажот на летање;
- (2) минималното искуство на еден тип или варијанта пред започнување на обука за или операција на друг тип или варијанта; и
- (3) процесот со кој екипажот на летање, квалификуван за еден тип или варијанта ќе биде обучен и квалификуван за друг тип или варијанта; и
- (4) сите применливи услови за неодамнешно искуство за секој тип или варијанта.

(б) Кога член на екипажот на летање управува и со хеликоптери и со авиони, истиот се ограничува за операциите на само еден тип на авиони и еден тип на хеликоптери.

(в) Точка (а) не се применува за операции со авиони со карактеристики од класа В, ако тие се ограничени на дневни операции на класи авиони со клипни мотори со еден пилот, согласно VFR во дневни услови. Точка (б) не се применува за операции со авиони со карактеристики од класа В, доколку тие се ограничени на класи на авиони со клипни мотори со еден пилот.

ORO.FC.A.245 Алтернативна програма за обука и квалификација

(а) Операторот на авионот, кој има соодветно искуство, може да замени едно или повеќе услови од наведените подолу за обука и проверки на екипажот на летањето со алтернативна програма за обука и квалификација (ATQP), одобрена од надлежниот орган.

- (1) SPA.LVO.120 поврзано со обуката и квалификациите на екипажот на летањето;
- (2) обука за преквалификација и проверка;
- (3) обука за разликите и обука за запознавање;

(4) курс за обука на командантот;

(5) периодична обука и проверка; и

(6) вршење на операции на повеќе од еден тип или варијанта на воздухоплов.

(б) АТQР содржи обука и проверки, кои утврдуваат и одржуваат најмалку еднакво ниво на стручна подготовка во согласност со одредбите од ORO.FC.220 и ORO.FC.230. Степенот на обука и професионална квалификација на екипажот на летање му се покажуваат на надлежниот орган пред тој да го одобри АТQР.

(в) Операторот, кој поднесува барање за одобрување на АТQР доставува до надлежниот орган план за спроведување, вклучувајќи опис на степенот на обука и стручност на екипажот на летањето, која треба да биде постигната.

(г) Како дополнително на проверките, барани согласно ORO.FC.230 и FCL.060 од Анекс I (Дел-FCL) кон Регулатива (ЕУ) бр. 1178/2011, секој член на екипажот на летањето прави линиски ориентирана проценка (LOE) извршена на FSTD. Периодот на важност на LOE е 12 календарски месеци. Периодот на важност почнува да тече од крајот на месецот, кога е направена проверката. Кога LOE се врши во рамките на последните три месеци од периодот на важност, новиот период на важност почнува да тече од првичниот датум на истек на периодот.

(д) По две години работење со одобрен АТQР, операторот може, со одобрение од надлежниот орган, да го продолжи периодот на важност на проверките во ORO.FC.230, на следниов начин:

(1) Проверката на стручност спроведена од операторот е на 12 календарски месеци. Периодот на важност почнува да тече од крајот на месецот, во кој е направена проверката. Кога проверката се врши во рамките на последните три месеци од периодот на важност, новиот период на важност почнува да тече од првичниот датум на истек на периодот.

(2) Проверката на маршрутната е на 24 календарски месеци. Периодот на важност почнува да тече од крајот на месецот, во кој е направена проверката. Кога проверката се врши во рамките на последните шест месеци од периодот на важност, новиот период на важност почнува да тече од првичниот датум на истек на периодот.

(3) Проверката на безбедносната опремата и опремата за за итни случаи е на 24 календарски месеци. Периодот на важност почнува да тече од крајот на месецот, во кој е направена проверката. Кога проверката се врши во рамките на последните шест месеци од периодот на важност, новиот период на важност почнува да тече од првичниот датум на истек на периодот.

ORO.FC.A.250 Команданти кои поседуваат дозвола за комерцијален пилот CPL(A)

(а) Имателот на CPL(A) (авион) постапува како командантот во комерцијалниот воздушен превоз на авион со еден пилот, ако:

(1) при вршење на превоз на патници согласно VFR, надвор од радиус од 50

NM (90 km) од аеродромот на полетување, тој/таа има направено најмалку 500 часови лет со авион или поседува важечко овластување за летање по инструменти; или

(2) кога врши лет со повеќемоторен тип на авион согласно IFR, има направено минимум 700 часови лет со авиони, кој вклучува 400 часови како водач на воздухоплов. Овие часови вклучуваат 100 часови согласно IFR и 40 часови операции со повеќемоторни авиони. Налетот од 400 часови како водач на воздухоплов може да се замени со налет како копилот во рамки на воспоставен состав на екипаж со повеќе пилоти, опишан во оперативниот прирачник, каде што два часа од времето на летање како копилот се еднакви на еден час време на летање како водач на воздухоплов.

(б) не се применува за операции согласно VFR во дневни услови со авиони со карактеристики од класа B (а) (1).

ORO.FC.H.250 Команданти, кои поседуваат дозвола за комерцијален пилот CPL(H)

(а) Имателот на CPL(H) (хеликоптер) постапува како командант во комерцијалниот воздушен превоз на хеликоптер со еден пилот, ако:

(1) кога врши лет согласно IFR, тој/таа има минимум 700 часови налет со хеликоптери, кој вклучува 300 часови налет како водач на воздухоплов. Овие часови вклучуваат 100 часови согласно IFR. Налетот од 300 часови како водач на воздухоплов може да се замени со налетот како копилот во рамките на воспоставен состав на екипаж со повеќе пилоти, опишан во оперативниот прирачник, каде што два часа од налетот како копилот се еднакви на еден час време на летање како водач на воздухоплов;

(2) кога врши лет согласно VMC во текот на ноќта, тој/таа поседува:

(i) важечко овластување за летање по инструменти; или

(ii) 300 часови време на летање со хеликоптери, кое вклучува 100 часови како водач на воздухоплов и 10 часови како пилот при ноќни летови.

ПОДДЕЛ СС

КАБИНСКИ ПЕРСОНАЛ

ORO.CC.005 Опсег

Овој поддел ги утврдува условите, кои мора да бидат исполнети од страна на операторот при операции со воздухоплов со кабински персонал.

ОДДЕЛ 1

Општи услови

ORO.CC.100 Број и состав на кабинскиот персонал

(а) Бројот и составот на кабинскиот персонал се утврдуваат во согласност со точка 7.а од Анекс IV кон Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008, земајќи ги предвид оперативните фактори или услови на конкретниот лет кој ќе се врши. Се назначува најмалку еден член на кабинскиот персонал при операции со воздухоплов со MOPSC со повеќе од 19, кога се превезуваат еден или повеќе патници.

(б) Со цел постигнување на усогласување со (а), минималниот број на кабинскиот персонал е најголемата вредност од следниве:

(1) бројот на членовите на кабинскиот персонал, утврден за време на процесот на сертификација на воздухопловот во согласност со применливите спецификации за сертифицирање за воздухопловната кабинска конфигурација, користена од операторот; или

(2) ако бројот под (1) не е утврден, бројот на членовите на кабинскиот персонал, утврден за време на процесот на сертификација на воздухопловот за максимален сертифицирана конфигурација на број на патнички седишта, намален за 1 на секоја група од 50 патнички седишта за конфигурација на воздухопловната кабина користена од операторот, а кој е помал од најголемиот сертифициран капацитет на седишта; или

(3) еден член на кабинскиот персонал за секои 50, или дел од 50, патнички седишта, монтирани во иста кабина на воздухопловот, кој ќе биде управуван.

(в) За операции, каде е ангажиран повеќе од еден кабинскиот персонал, операторот назначува еден член на кабинскиот персонал, кој е одговорен пред водачот на воздухопловот/командантот.

ORO.CC.110 Услови за доделување на должности

(а) На членовите на кабинскиот персонал им се доделува извршување на должности во воздухоплов, само ако тие:

(1) се на возраст не помала од 18 години;

(2) се овластени, согласно со применливите услови од Анекс IV (Дел-MED) кон Регулатива (ЕУ) бр. 1178/2011, како физички и психички способни за извршување на своите должности и безбедно исполнување на своите одговорности; и

(3) ја поминале успешно цела применлива обука и проверка, потребна за овој поддел и се надлежни да ги извршуваат нивните доделени должности во согласност со процедурите, опишани во оперативниот прирачник.

(б) Пред да бидат доделени должностите на членовите на кабинскиот персонал, кои работат хонорарно или со скратено работно време, операторот проверува дали се исполнети сите применливи услови од овој поддел, земајќи ги предвид сите услуги обезбедени од страна на членот на кабинскиот персонал на секој/секои друг/-и оператор/-и, за да се утврди, особено:

(1) вкупниот број на управувани типови и варијанти на воздухоплови; и

(2) применливите ограничувања на времето поминато во лет и во работно време како и условите за одмор.

(в) Оперативните членови на кабинскиот персонал, како и нивната улога во однос на безбедноста на патниците и летот, им се прецизираат јасно на патниците.

ORO.CC.115 Спроведување на курсеви за обука и поврзани проверки

(а) Операторот утврдува детална програма и наставен план за секој курс за обука во согласност со важечките услови од овој поддел и од Анекс V (Дел-СС) кон Регулатива (ЕУ) бр. 290/2012, кога е применливо, за да се опфатат обврските и одговорностите, кои мора да ги исполнат членовите на кабинскиот персонал.

(б) Секој курс за обука опфаќа теоретска и практична обука, заедно со индивидуална или колективна вежба, која одговара на секој предмет на обука, со цел соодветниот член на кабинскиот персонал да постигне и одржи соодветно професионално ниво во согласност со овој поддел.

(в) Секој курс за обука:

(1) се спроведува на структуриран и реален начин; и

(2) се врши од страна на персоналот кој е соодветно квалификуван за предметот на обука.

(г) За време на или по завршувањето на целата обука, која се бара според овој поддел, секој член на кабинскиот персонал поминува проверка, која ги опфаќа сите елементи на соодветната програма за обука, со исклучок на обуката за CRM. Проверките се вршат од страна на персоналот, соодветно квалификуван да провери дали членот на кабинскиот персонал го постигнал и/или го одржува потребното ниво на стручност.

(д) Курсевите за обука за CRM, како и модулите на оваа обука, кога е применливо, се спроведуваат од инструктор за CRM на кабинскиот персонал. Кога елементи од CRM се вклучени во друга обука, утврдувањето и спроведувањето на наставната програма се врши од инструктор за CRM на кабинскиот персонал.

ORO.CC.120 Курс за почетна обука

(а) Секој нов кандидат, кој сè уште не поседува важечка потврда за кабински персонал, издаден во согласност со Анекс V (Дел-СС) кон Регулатива (ЕУ) бр. 290/2012:

(1) поминува курс за почетна обука, како што е наведено во CC.TRA.220 од тој анекс; и

(2) го полага успешно поврзаниот испит, пред да помине на друга обука, која е потребна согласно овој поддел.

(б) Елементи од програмата за почетната обука можат да бидат комбинирани со првата специфична обука за тип на воздухоплов и обуката за преквалификација на операторот, под услов да се исполнети условите од CC.TRA.220 и сите овие елементи да се запишани како елементи на курс за почетна обука во евиденцијата за обуката на предметните членови на кабинскиот персонал.

ORO.CC.125 Специфична обука за тип на воздухоплов и обука за преквалификација на операторот

(а) Секој член на кабинскиот персонал завршува соодветна специфична обука за тип на воздухоплов и обука за преквалификација на операторот, како и поврзани проверки, пред:

(1) неговото назначување од страна на операторот за член на кабинскиот персонал; или

(2) неговото назначување од страна на тој оператор да работи на друг тип на воздухоплов.

(б) При воспоставување на програмите за обука и наставниот план за обука за специфичен тип на воздухоплов и за обуката за преквалификација на операторот, операторот ги вклучува, кога е можно, задолжителните компоненти, утврдени во согласност со Регулатива (ЕЗ) бр. 1702/2003.

(в) Програмата за специфичната обука за тип на воздухоплов:

(1) вклучува обука и вежби со соодветна опрема за обука или на самиот воздухоплов; и

(2) ги опфаќа најмалку следниве елементи на специфичната обука за тип на воздухоплов:

(i) опис на воздухопловот, доколку е тоа важно за должностите на кабинскиот персонал;

(ii) целата инсталирана безбедносна опрема и системи кои се релевантни за безбедност за должностите на кабинскиот персонал;

(iii) користење и реално отворање, од страна на секој член на кабинскиот персонал, на секој вид или варијанта на врати и излези за редовни и за во случај на опасност при редовен и режим во случај на опасност;

(iv) демонстрација на користење на другите излези, вклучувајќи ги прозорците на пилотската кабина;

(v) противпожарна и противдимна опрема, доколку има таква;

(vi) обука за користење на тобоган за евакуација, доколку има таков;

(vii) користење на седиштата, безбедносен системот за врзување и опремата на системот за кислород, која се однесува на можно онеспособување на пилотот.

(г) Програмата за обуката за преквалификација на операторот за секој тип на воздухоплов, кој ќе биде управуван:

(1) вклучува обука и вежби со соодветна опрема за обука или на самиот воздухоплов;

(2) вклучува обука во стандардните оперативни процедури на операторот за членовите на кабинскиот персонал при првото ангажирање од страна на операторот;

(3) ги опфаќа најмалку следниве елементи на специфичната обука на операторот, соодветни за типот на воздухоплов, кој ќе биде управуван:

(i) опис на кабинската конфигурација;

(ii) поставеност, отстранување и употреба на целата пренослива безбедносна опрема и опрема за ситуации во случај на опасност во воздухопловот;

(iii) сите нормални процедури како и процедури за итни случаи;

(iv) постапување со патниците и контрола на патниците во случај на гужва;

(v) противпожарна и противдимна опрема, вклучувајќи ја употребата на целата поврзана противпожарна и заштитна опрема, карактеристична за онаа на воздухопловот;

(vi) процедури за евакуација;

(vii) процедури при онеспособеност на пилотот;

(viii) применливи услови и процедури за обезбедување;

(ix) ефективно користење на ресурсите на екипажот.

ORO.CC.130 Обука за разликите

(а) Како дополнение на обуката, барана во ORO.CC.125, членовите на кабинскиот персонал минуваат соодветна обука и проверки, кои ги опфаќаат сите разлики, пред да бидат назначени за:

(1) друга варијанта на тип на воздухоплов, кој се управува во моментот; или

(2) моментално управуван тип или варијанта на воздухоплов со различна:

(i) безбедносна опрема;

(ii) поставеност на безбедносната опремата и опремата за ситуации во случај на опасност; или

(iii) нормални процедури и процедури за итни случаи.

(б) Програмата за обука за разликите:

(1) се утврдува како неопходна врз основа на споредба со програмата за обука, направена од членот на кабинскиот персонал, во согласност со ORO.CC.125(в) и (г), за соодветниот тип на воздухоплов; и

(2) вклучува обука и вежба на соодветниот уред за обука или на самиот воздухоплов, како што е соодветно за елементот на обука за разликите, кои треба да се покријат; и

(в) При воспоставување на програмата и наставниот план за обука за разликите за друга варијанта на тип на воздухоплов, со кој во моментот се вршат операции, операторот ги вклучува, кога е соодветно, задолжителните елементи за соодветниот тип на воздухоплов и неговите варијанти, како што е дефинирано во податоците, утврдени во согласност со Регулатива (ЕЗ) бр. 1702/2003.

ORO.CC.135 Запознавање

Откако ќе помине специфичната обука за тип на воздухоплов и обуката за преквалификација на операторот за тип на воздухоплов, секој член на кабинскиот персонал поминува соодветно запознавање на типот на воздухопловот под надзор, пред да биде назначен за член на минималниот број на кабински персонал, во согласност со ORO.CC.100.

ORO.CC.140 Периодична обука

(а) Секој член на кабинскиот персонал еднаш годишно поминува периодична обука и проверка.

(б) Периодичната обука ги опфаќа функциите на секој член од кабинскиот персонал во нормални процедури и процедурите во случај на опасност и вежбите соодветни за типот и/или варијантата на воздухоплов, со кој се вршат операции

(в) Елементи од обука за специфичен тип на воздухоплов:

(1) Периодичната обука вклучува годишни вежби на покажување со допир од секој член на кабинскиот персонал за симулирање на работата на секој тип или варијанта на врати и излези за нормални и ситуации во случај на опасност за евакуација на патниците.

(2) Периодичната обука исто така вклучува и интервали кои не надминуваат три години за:

(i) користење и вистинско отворање, од страна на секој член на кабинскиот персонал, на соодветната опрема за обука или на самиот воздухоплов на секој вид или варијанта на врати и излези за нормални и во случај на опасност при нормален и режим во случај на опасност;

(ii) вистинско користење, од страна на секој член на кабинскиот персонал, во соодветната опрема за обука или во самиот воздухоплов, на заштитната

врата на пилотската кабина при редовен режим или во случај на опасност, како и користење на седиштата, сигурносниот систем за врзување и практична демонстрација на опремата на системот за кислород, во врска со евентуална онеспособеност на пилотот;

(iii) демонстрација на користење на сите други излези, вклучувајќи ги прозорците на пилотската кабина; и

(iv) демонстрација на користење на чамец за спасување, или тобоган за евакуација, доколку се на располагање.

(г) Елементи на специфичната обука на операторот:

(1) Периодичната обука годишно вклучува:

(i) за секој член на кабинскиот персонал:

(А) локација и користење на целокупната опрема за спасување и опрема за ситуации во случај на опасност, вградена или која се наоѓа во воздухопловот; и

(Б) употреба на елеци за спасување, пренослива опрема на системот за кислород и заштитна опрема при дишењето (PBE);

(ii) товариње на багаж во патничката кабината;

(iii) процедури поврзани со нечистотиите на површината на воздухопловот;

(iv) процедури за ситуации во случаи на опасност;

(v) процедури на евакуација;

(vi) преглед на инциденти и несреќи;

(vii) ефективно користење на ресурсите на екипажот;

(viii) аспекти од воздухопловната медицина и прва помош, вклучувајќи и поврзана опрема;

(ix) процедури за обезбедување.

(2) На интервали, кои не надминуваат три години, периодичната обука, исто така, вклучува:

(i) употреба на пиротехника (вистински или репрезентативни уреди);

(ii) практична демонстрација на употребата на листи за проверка на екипажот на летање;

(iii) реална и практична обука за користење на секаква противпожарна опрема, вклучувајќи заштитна облека, која е репрезентативна за опремата во воздухопловот;

(iv) од страна на секој член на кабинскиот персонал:

(А) гаснење на пожар, карактеристичен за пожарите во внатрешноста на воздухопловот;

(В) навлекување и користење на PBN во услови на симулиран затворен простор, исполнет со чад.

(д) Периоди на важност:

(1) Периодот на важност на годишната периодична обука е 12 календарски месеци и почнува да тече од крајот на месецот, во кој се направила проверката.

(2) Кога периодичната обука или проверките, барани во (а), се вршат во рамките на последните три календарски месеци од периодот на важност, новиот период на важност започнува да тече од првичниот датум на истек на периодот.

(3) За дополнителните елементи на обуката, одржана на интервали во три години и наведена во (в)(2) и (г)(2), периодот на важност е 36 календарски месеци и започнува да тече од крајот на месецот, во кој се направила проверката.

ORO.CC.145 Обука за обнова на знаењето

(а) Кога член на кабинскиот персонал во текот на претходните шест месеци од периодот на важност на последната соодветна периодична обука и проверка:

(1) не вршел активности во лет, пред повторно да биде распореден/-а да извршува такви должности, тој/таа поминува обука за обнова на знаењето и проверка за секој тип на воздухоплов, кој ќе биде управуван; или

(2) не вршел активности во лет на конкретен тип на воздухоплов, пред повторно да биде распореден/-а на такви задачи тој/таа мора на овој тип на воздухоплов да изврши :

(i) обука за обнова на знаењето и проверка; или

(ii) два лета за запознавање во согласност со ORO.CC.135.

(б) Програмата за обука за обнова на знаењето за секој тип на воздухоплов, го вклучува најмалку следново:

(1) процедури за ситуации во случај на опасност;

(2) процедури на евакуација;

(3) користење и вистинско отворање, од секој член на кабинскиот персонал, на секој вид или варијанта на излези за редовни и во случај на опасност и на сигурносната врата на пилотската кабина при нормален и во режим во случај на опасност;

(4) демонстрација на користење на сите други излези, вклучувајќи ги прозорците на пилотската кабина;

(5) локација и користење на целосната безбедносна опрема и опремата за ситуации во случај на опасност, монтирана или кој се внесува во воздухопловот.

(в) Операторот може да одлучи да ја замени обуката за обнова на знаењето со периодичната обука, ако повторното вршење на задачи за летање на членови на кабинскиот персонал започнува во рамките на периодот на важност на претходната периодична обука и проверка. Ако овој период на важност е истечен, обуката за обнова на знаењето може да биде заменета само со специфичната обука за типот на воздухоплов и обуката за преквалификација на операторот, како што е наведено во ORO.CC.125.

ОДДЕЛ 2

Дополнителни услови за операциите на комерцијалниот воздушен превоз

ORO.CC.200 Постар член на кабинскиот персонал

(а) Кога се бара повеќе од еден член на кабинскиот персонал, составот на кабинскиот персонал вклучува постар член на кабинскиот персонал, назначен од страна на операторот.

(б) Операторот ги назначува членовите на кабинскиот персонал на должноста постар член на кабинскиот персонал, само ако тие:

(1) имаат најмалку 2 години искуство како оперативни членови на кабинскиот персонал; и

(2) поминале успешно курс за обука за постар член на кабинскиот персонал и поврзаната проверка.

(в) Курсот за обука за постар член на кабинскиот персонал ги опфаќа сите обврски и одговорности на раководителите на кабинскиот персонал и ги вклучува најмалку следниве елементи:

(1) давање инструкции пред летот;

(2) соработка со екипажот;

(3) преглед на условите на операторот и законските услови;

(4) известување за несреќи и инциденти;

(5) човечки фактор и ефективно користење на ресурсите на екипажот(CRM);
и

(6) ограничувања на времето на лет и должност и услови за одмор.

(г) Постариот член на кабинскиот персонал одговара пред командантот за

спроведувањето и координирањето на нормалните и итните процедури, опишани во оперативниот прирачник, вклучувајќи и прекинувањето на извршувањето на должностите, кои не се поврзани со безбедноста, од причини поврзани со безбедноста или сигурноста.

(д) Операторот утврдува процедури за избор на соодветно квалификуван член на кабинскиот персонал, кој ги извршува функциите на постар член на кабинскиот персонал, во случај кога назначениот постар член на кабинскиот персонал не е во состојба да ги исполнува своите обврски. За промените на овие процедури се известува надлежниот орган.

ORO.CC.205 Намалување на бројот на кабинскиот персонал за време на операции на земја или непредвидени околности

(а) Кога на воздухопловот има патници, во патничката кабината мора да има присутен минимален број на членови на кабинскиот персонал, во согласност со ORO.CC.100.

(б) Под условите наведени во (в), овој број може да биде намален:

(1) за време на редовни операции на земја, кои не вклучуваат полнење/празнење на гориво, кога воздухопловот се наоѓа на местото за паркирање; или

(2) при непредвидени околности, ако бројот на патниците, превезени во текот на летот, е намален. Во овој случај, по завршувањето на летот на надлежниот орган му се поднесува извештај.

(в) Услови:

(1) во оперативниот прирачник се утврдени процедури, кои гарантираат дека со намалување на членовите на кабинскиот персонал, постигнато е еквивалентно ниво на безбедност, особено при евакуација на патниците;

(2) при намалување на членовите на кабинскиот персонал, вклучен е постар член на кабинскиот персонал, како што е наведено во ORO.CC. 200;

(3) на секои 50 патници или дел од 50 патници, во иста кабина на воздухопловот, се бара најмалку еден член на кабинскиот персонал;

(4) во случај на вообичаени операции на земја, во кои во воздухопловот се бара повеќе од еден член на кабинскиот персонал, бројот, утврден во согласност со (в)(3) се зголемува за да се вклучи еден член на кабинскиот персонал, на секој пар излези за ситуации во случај на опасност кои се наоѓаат на нивото на подот.

ORO.CC.210 Дополнителни услови за доделување на должности

На членовите на кабинскиот персонал им се доделува должности и се ангажираат да работат на конкретен тип или варијанта на воздухоплов, само ако тие:

(а) поседуваат важечка потврда за кабинскиот персонал, издадена во согласност со Анекс V (Дел-СС) кон Регулатива (ЕУ) бр. 290/2012;

(б) се квалификувани за типот или варијантата во согласност со овој поддел;

(в) ги исполнуваат другите применливи услови од овој поддел и Анекс IV (Дел-САТ);

(г) носат униформа за кабинскиот персонал на операторот.

ORO.CC.215 Програми за обука и проверки и поврзана документација

(а) Програмите за обука и проверки, вклучувајќи ги наставните планови, предвидени со овој поддел, се одобруваат од надлежниот орган и се опишуваат во оперативниот прирачник.

(б) Откако членот на кабинскиот персонал успешно поминува курс за обука и поврзаната проверка, операторот:

(1) ја ажурира евиденцијата за обука на членови на кабинскиот персонал во согласност со ORO.MLR.115; и

(2) му/и обезбедува список, во кој се наведени ажурирани периоди на важност во однос на типот(-вите) и варијантата(-ите) на воздухопловот, за кој членот на кабинскиот персонал е квалификуван да работи.

ORO.CC.250 Вршење операции на повеќе од еден тип или варијанта на воздухоплов

(а) Член на кабинскиот персонал не може биде назначен да извршува функции на повеќе од три типа на воздухоплови, со исклучок на тоа дека, со одобрение од надлежниот орган, членот на кабинскиот персонал може да биде назначен да врши функции на четири типа на воздухоплови, ако за најмалку два од типовите:

(1) безбедносната опремата и опремата за ситуации во случај на опасност како и редовните и процедурите за ситуации во случај на опасност се слични; и

(2) ако редовните и вонредни процедури за ситуации во случај на опасност се идентични.

(б) За целите на (а) и за обуката и квалификациите на кабинскиот персонал, операторот мора да одреди:

(1) секој воздухоплов како тип или варијанта, земајќи ги предвид каде е тоа можно, соодветните податоци, дадени во согласност со Регулатива (ЕЗ) бр. 1702/2003, за соодветниот тип или варијанта на воздухоплов; и

(2) варијанти на тип на воздухоплов за различни типови, ако тие не се слични во следниве аспекти:

- (i) користење на излезите во случај на опасност;
- (ii) локација и тип на преносливата безбедносна опрема и опрема во случај на опасност;
- (iii) специфични процедури за ситуации во случај на опасност поврзани за тип.

ORO.CC.255 Работа со еден член на кабински персонал

(а) Операторот избира, регрутира, обучува и ја проверува квалификацијата на членовите на кабинскиот персонал, на кои ќе им бидат доделени задолженија на едночлен кабински персонал, во согласност со критериумите, соодветни за овој тип на операции.

(б) На членовите на кабинскиот персонал, кои не поседуваат претходно оперативно искуство како еден член кабински персонал, им се доделуваат таков тип на задолженија, само откако:

- (1) ќе ја помине обуката, која се бара согласно (в), како дополнителна нивната применлива обука и проверки, потребни според овој поддел;
- (2) ќе ги помине проверките, кои ја потврдуваат нивната стручност за извршување на нивните обврски и одговорности во согласност со процедурите, опишани во оперативниот прирачник; и
- (3) ќе ги извршат летовите за запознавање од најмалку 20 часови, кои опфаќаат 15 сектори на соодветниот тип на воздухоплов под контрола на член на кабинскиот персонал со соодветно искуство.

(в) Следниве дополнителни елементи на обука се опфатени, каде се става особено акцент на операциите со еден член на кабинскиот персонал:

- (1) одговорност пред командантот за спроведување на редовните и процедурите во случај на опасност;
- (2) значење на координацијата и комуникацијата со екипажот на летањето, особено при справување со немирни патници и патници со непредвидено однесување;
- (3) преглед на условите на операторот и законските услови;
- (4) документација;
- (5) известување за несреќи и инциденти; и
- (6) ограничувања на времето за лет, работното време и условите за одмор.

ПОДДЕЛ ТС

ТЕХНИЧКИ ЕКИПАЖ НА HEMS-, ННО- ИЛИ NVIS-ОПЕРАЦИИ

ORO.TC.100 Операт

Овој поддел ги утврдува условите, кои мора да бидат исполнети од страна на операторот, кој управува со воздухоплов со членови на технички екипаж во операции на комерцијалниот воздушен превоз на хеликоптерската медицинска служба за итна помош (HEMS), при операции за помош на систем за гледање во ноќни услови (NVIS) или при операции хеликоптерски операции со користење на дигалка (ННО).

ORO.TC.105 Услови за доделување на задолженија

(а) На членови на технички екипаж им се доделува извршувањето на задолженија при операциите HEMS, ННО или NVIS во комерцијалниот воздушен превоз, само ако тие:

- (1) се на возраст не помала од 18 години;
- (2) се физички и психички способни за безбедно извршување на нивните должности и одговорности;
- (3) ја поминале целата применлива обука, барана согласно овој поддел за извршување на нивните доделени задолженија;
- (4) поминале проверка за професионалната подготовка за исполнување на сите доделени задолженија во согласност со процедурите, опишани во оперативниот прирачник.

(б) Пред да им бидат доделени задолженија на членови на технички екипаж, кои се самовработени и/или работат хонорарно или со скратено работно време, операторот проверува дали се исполнети сите применливи услови од овој поддел, земајќи ги предвид сите услуги обезбедени од страна на член на технички екипаж на некој/-и друг/-и оператор/-и, за да се утврди особено:

- (1) вкупниот број на типови и варијанти на воздухоплови, на кои се работело;
- (2) применливите ограничувања на времето за лет и должност и услови за одмор.

ORO.TC.110 Обука и проверка

(а) Операторот утврдува програма за обука во согласност со применливите услови од овој поддел, со цел да бидат опфатени обврските и одговорностите кои треба да ги извршат членови на технички екипаж.

(б) По завршувањето на почетната обука, преквалификацијата на операторот, обуката за разликите и периодичната обука, секој член на технички екипаж поминува низ проверка, за да се покажат неговите вештини за вршење на нормални и процедурите во случај на опасност.

(в) За секој курс за обука, обуката и проверките се вршат од персонал со соодветни квалификации и искуство, опфатени со предметот на обуката. Операторот го известува надлежниот орган за персоналот, кој ги врши

проверките.

ORO.TC.115 Почетна обука

Пред спроведување на курс за преквалификација на операторот, секој член на технички екипаж поминува низ почетна обука, која вклучува:

- (а) општи теориски знаења за воздухопловството и нормативните документи во областа на воздухопловството, кои ги опфаќаат сите елементи, поврзани со обврските и одговорностите, барани од членови на технички екипаж ;
- (б) обука во случаи на пожар и чад;
- (в) обука за преживување на копно и во вода, соодветна за типот и областа на операции;
- (г) аспекти од воздухопловна медицина и прва помош;
- (д) комуникација и соодветни елементи од ефективно користење на ресурсите на екипажот (CRM) од ORO.FC.115 и ORO.FC.215

ORO.TC.120 Обука за преквалификација на операторот

Секој член на технички екипаж поминува:

(а) курс за преквалификација на операторот, вклучувајќи ги соодветните CRM елементи,

- (1) пред неговото прво назначување од операторот за член на технички екипаж; или
- (2) кога преминува на друг тип или класа на воздухоплов, ако некои од процедурите или опремата, наведени во (б) се разликуваат.

(б) Обуката за преквалификација на операторот вклучува:

- (1) поставеноста и користењето на целата опрема за безбедност и опремата за спасување на воздухопловот;
- (2) сите редовни и процедури во случај на опасност;
- (3) опремата во воздухопловот, која се користи за извршување на обврските во воздухопловот или на копно со цел помагање на пилотот за време на операциите HEMS, ННО или NVIS.

ORO.TC.125 Обука за разликите

(а) Секој член на технички екипаж поминува низ обука за разликите, кога се менува опремата или процедурите на типовите или варијантите, на кои тој работи во моментот.

(б) Операторот во оперативниот прирачник ги наведува случаите во кои се бара обука за разликите.

ORO.TC.130 Летови за запознавање

По завршување на обуката за преквалификација на операторот, секој член на технички екипаж врши летови за запознавање пред да работи како член на технички екипаж во операциите за HEMS, ННО или NVIS.

ORO.TC.135 Периодична обука

(а) Во рамките на секој 12-месечен период, секој член на технички екипаж поминува низ периодична обука, која одговара на типот или класата на воздухопловот и опремата, што тој ја користи. Елементи на CRM се вклучуваат во сите делови од периодичната обука.

(б) Периодичната обука опфаќа теоретска и практична настава и вежба.

ORO.TC.140 Обука за обнова на знаењето

(а) Секој член на технички екипаж, кој не вршел должности во последните шест месеци, поминува обука за обнова на знаењето, утврдена во оперативниот прирачник.

(б) Ако член на технички екипаж не вршел летови со конкретен тип или класа на воздухоплов во последните шест месеци, пред да биде назначен за овој тип или класа, тој поминува:

(1) низ обука за обнова на знаењето за типот или класата; или

(2) има два сектора на запознавање на тој тип или класа на воздухоплов.

АНЕКС IV

ОПЕРАЦИИ НА КОМЕРЦИЈАЛЕН ВОЗДУШЕН ПРЕВОЗ

[ДЕЛ-САТ]

ПОДДЕЛ А

ОПШТИ УСЛОВИ

CAT.GEN.100 Надлежен орган

Надлежниот орган е органот, назначен од земјата-членка, каде што операторот поседува седиште на деловна активност.

ОДДЕЛ 1

Воздухоплови на моторен погон

CAT.GEN.MPA.100 Одговорности на екипажот

(а) Секој член на екипажот е одговорен за правилно извршување на неговите/нејзините должности кои:

- (1) се поврзани со безбедноста на воздухопловот и лицата во него; и
- (2) се наведени во инструкциите и процедурите во оперативниот прирачник.

(б) Секој член на екипажот:

- (1) го известува водачот на воздухопловот за секоја грешка, отказ, несоодветна функција или дефект, кои според него може да влијае врз пловидбеноста или безбедната операција на воздухопловот, вклучувајќи ги системите за во случај на опасност, ако тоа веќе не е соопштено од друг член на екипажот;
- (2) го известува командантот за секој инцидент, кој е закана или може да ја загрози безбедната операција, ако тоа веќе не го пријавил друг член на екипажот;
- (3) ги исполнува соодветните услови на шемите на операторот за известување за настани кои ја загрозуваат безбедноста;
- (4) ги почитува сите ограничувања за време на лет и работното време на екипажот на лет (FTL) и условите за одмор, кои се применуваат на нивната активност;
- (5) кога презема должност за повеќе од еден оператор:
 - (i) води своја евиденција за времето за лет и должност и периодите за одмор, наведени во применливите услови за FTL; и

(ii) го обезбедува секој оператор со потребните податоци за утврдување на распоредот на активностите во согласност со применливите услови за FTL.

(в) Одреден член на екипажот не ги извршува обврските во воздухоплов:

(1) кога се наоѓа под влијание на психоактивни супстанции или алкохол, или кога е неспособен поради повреда, замор, лекување, болест или други слични причини;

(2) додека не истече разумен временски период по нуркање во голема длабочина, или по давање на крв;

(3) ако не се исполнети применливите медицински услови;

(4) ако тој/таа има какви и да било сомнежи во врска со можноста да ги исполни неговите дадени должности; или

(5) ако тој/таа претпоставува дека е изморен/а, како што е наведено во 7.ѓ од Анекс IV кон Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008, или се чувствува на каков било начин неспособен/а, до степен до кој може да се загрози безбедноста на летот.

CAT.GEN.MPA.105 Одговорности на командантот

(а) Како дополнително на исполнувањето на условите од CAT.GEN.MPA.100, командантот:

(1) е одговорен за безбедноста на сите членови на екипажот, патниците и товарот, кои се наоѓаат на воздухопловот, од моментот на своето качување на воздухопловот до моментот на напуштање на воздухопловот по завршувањето на летот;

(2) е одговорен за операциите и безбедноста на воздухопловот:

(i) за авиони, од моментот во кој авионот е спремен за движење со цел возење по земја пред полетување, до моментот на запирањето на крајот на летот и гаснењето на моторите, кои се користат како основни погонски единици;

(ii) за хеликоптери, при движење на роторите;

(3) е овластен да дава секакви наредби и да ги презема сите неопходни мерки со цел да се обезбеди безбедноста на воздухопловот и на лицата и/или предметите во согласност со точка 7.в од Анекс IV кон Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008;

(4) има овластување за симнување од воздухопловот на секое лице или кој било дел од товарот, кои можат да претставуваат потенцијална закана за безбедноста на воздухопловот или за лицата во воздухопловот;

(5) не дозволува превоз на лице, кое е под влијание на алкохол или

наркотични средства до степен до кој може да претставува закана за безбедноста на воздухопловот или на лицата во воздухопловот;

(6) има право да одбие превоз на патници со ограничени права за пристап, депортирани или приведени лица, ако нивниот превоз го зголемува ризикот за безбедноста на воздухопловот или на лицата во воздухопловот;

(7) гарантира дека сите патници се информирани за поставеноста на излезите во случај на опасност и за локацијата и начинот на користење на соодветната безбедносна опрема за ситуации во случај на опасност;

(8) гарантира дека сите оперативни процедури и листите за проверка се во согласност со оперативниот прирачник;

(9) не дозволува било кој член на екипажот да врши каква и да е активност за време на критичните фази на летот, освен обврските потребни за обезбедување на безбедно функционирање на воздухопловот;

(10) гарантира дека уредите за снимање на податоците од летот:

(i) не се неисправни или исклучени за време на летот; и

(ii) во случај на несреќа или инцидент, за кој/која задолжително се изготвува извештај:

(A) намерно не се бришат;

(B) се деактивираат веднаш по завршувањето на летот; и

(B) се активираат повторно само во согласност со истражниот орган;

(11) одлучува дали ќе прифати или нема да прифати воздухоплов, кој покажува отстапувања во поглед на списокот со отстапувања од конфигурацијата (CDL) или од листата на минимална опрема (MEL);

(12) гарантира дека прегледот пред летањето е спроведен во согласност со условите од Анекс I (Дел-М) кон Регулатива (ЕЗ) бр. 2042/2003;

(13) се уверува дека пристапот до опремата за итни случаи и спасување е лесен и овозможува непосредно користење.

(б) Во итна ситуација, која бара итно решение и акција, командантот или пилотот, на кого му е доверено водењето на летот, ги презема сите активности, кои ги смета за потребни според околностите, во согласност со точка 7.г од Анекс IV кон Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008. Во такви случаи, тој/таа може да отстапува од правилата, оперативните процедури и методите во интерес на безбедноста.

(в) Кога воздухопловот извршил маневри за време на лет како одговор на предупредувањето (RA) од воздухопловниот систем за избегнување на судир на воздухопловите во лет (ACAS), командантот поднесува ACAS-извештај до надлежниот орган..

(г) Опасност од птици и судири со птици:

(1) Кога се забележува потенцијална опасност од судир со птици, командантот ја информира службата која обезбедува услуги на контролата на летањето (АТС), веднаш штом работното оптоварување на екипажот на лет го дозволи тоа.

(2) Кога како резултат на судир со птици, воздухопловот, за кој е одговорен командантот, се здобил со значителна штета или ја загубил целосно или делумно својата примарна функција, командантот поднесува писмен извештај за судирот со птиците до надлежниот орган по слетувањето.

CAT.GEN.MPA.110 Овластување на командантот

Операторот ги презема сите неопходни мерки за да гарантира дека сите лица во воздухопловот ги почитуваат сите законски наредби, дадени од страна на командантот, со цел обезбедување на безбедноста на воздухопловот и на луѓето или товарот, превезувани со него.

CAT.GEN.MPA.115 Персонал или членови на екипажот во патничката кабина, различни од кабинскиот персонал

Операторот гарантира дека персоналот или членови на персоналот, различни од сегашните членови на кабинскиот персонал, кои ги извршуваат своите обврски во кабината на воздухопловот нема :

(а) да бидат по забуна сметани за оперативни членови на кабинскиот персонал од страна на патниците;

(б) да ги заземаат позициите кои му се одредени на кабинскиот персонал;

(в) да ги попречуваат оперативните членови на кабинскиот персонал при извршувањето на нивните должности.

CAT.GEN.MPA.120 Заеднички јазик

Операторот гарантира дека сите членови на екипажот можат да комуницираат меѓусебно на заеднички јазик.

CAT.GEN.MPA.125 Возење по земја на авиони

Операторот обезбедува дека авионот кој што се движи по маневарски површини на аеродром, да биде управуван од страна на лице кое:

(а) е соодветно квалификуван пилот; или

(б) е назначено од операторот и:

(1) е обучен да врши возење по земја на воздухопловот;

(2) е обучен да ја користи радиотелефонската опрема;

(3) има добиено инструкции во однос на планот на аеродромот, маршрутите, знаците, ознаките, светлата, сигналите и упатствата за контролата на летање (АТС), фразеологијата и процедурите;

(4) е во состојба да ги почитува оперативните стандарди, неопходни за безбедно движење на авионот на аеродромот.

CAT.GEN.MPA.130 Пуштање на роторите во погон — хеликоптери

Роторите на хеликоптерите се пуштаат во погон за самиот лет само од страна на квалификуван пилот кој седи зад контролите.

CAT.GEN.MPA.135 Пристап до кабината на персоналот на летање

(а) Операторот гарантира дека на лице, кое не е член на екипажот на лет, назначен за конкретниот лет, не му е дозволен пристап или превоз во кабината на персоналот на летање, освен во случаите кога тоа лице е:

(1) оперативен член на екипажот;

(2) претставник на надлежниот или истражниот орган, ако тоа е потребно за извршување на неговите/нејзините службени обврски; или

(3) има одобрение за пристап и се превезува во согласност со инструкциите, содржани во оперативниот прирачник.

(б) Командантот гарантира дека:

(1) пристапот до кабина на персоналот на летање не предизвикува одземање на вниманието или мешање при спроведувањето на летот; и

(2) сите лица, превезени во кабината на персоналот на летање, се запознаени со соодветните процедури за безбедност.

(в) Командантот ја носи конечната одлука за пристап во кабината на персоналот на летање.

CAT.GEN.MPA.140 Преносливи електронски уреди

Операторот не дозволува било кое лице да користи пренослив електронски уред (PBN) во кабината на воздухопловот кој би можел да има негативен ефект врз перформансите на системите и опремата на воздухопловот и презема сите разумни мерки за спречување на нивно користење.

CAT.GEN.MPA.145 Информации за опремата за ситуации во случај на опасност и опрема за преживување која се носи во воздухопловот

Операторот гарантира дека во секое време се достапни списоци со информации за опремата за ситуации во случај на опасност и опремата за преживување на секој негов воздухоплов, а се со цел итна комуникација со центрите за координација на спасувањето (RCC).

CAT.GEN.MPA.150 Принудно слетување на вода — авиони

Операторот управува авион со конфигурација со повеќе од 30 патнички места при летови над водни површини, на растојание од најблиското копно, погодно за принудно слетување, поголемо од 120 минути при брзина на крстарење или 400 наутички милји, во зависност од тоа кое е помало, само ако авионот ги исполнува условите за принудно слетување на вода, пропишани во применливите правила за пловидбеност.

CAT.GEN.MPA.155 Превоз на бојно оружје и муниција

(а) Операторот превезува бојно оружје или муниција по воздух, само ако добил одобрение за тоа од сите држави, чиешто воздушен простор е планирано да биде искористен за летот.

(б) Кога е одобрението добиено, операторот гарантира дека, бојното оружје и муницијата се:

(1) натоварени во воздухопловот на место, кое е достапно за патниците за време на летот; и

(2) оружјето е празно (кога станува збор за огнено оружје).

(в) Операторот гарантира дека командантот е известен пред почетокот на летот за деталите и поставеноста на бојното оружје и муницијата, предвидени за превоз и за нивното сместување на воздухопловот.

CAT.GEN.MPA.160 Превоз на спортско оружје и муниција

(а) Операторот ги презема сите неопходни мерки за да гарантира дека за секое спортско оружје, наменето за превоз по воздух е известен операторот.

(б) Операторот, кој го прифаќа превозот на спортско оружје, гарантира дека тоа е:

(1) натоварено во воздухопловот на место, кое е достапно за патниците за време на летот; и

(2) оружјето е празно (кога станува збор за огнено или друго оружје, кое може да содржи муниција).

(в) Муницијата за спортско оружје може да биде транспортирана во пријавениот патнички багаж, кој е предмет на одредени ограничувања во согласност со техничките упатства.

CAT.GEN.MPA.161 Превоз на спортско оружје и муниција — олеснувања

Без да е во согласност со CAT.GEN.MPA.160(б), за хеликоптерите со максимална сертифицирана маса при полетување (МСТОМ) еднаква или помала од 3 175 kg, со кои се вршат операции во дневни услови и на маршрути на кои навигацијата се извршува со користење на визуелни ориентири, спортското оружје може да биде превезувано на место кое е достапно за време на летот, под

услов операторот да има утврдено соодветни процедури и да не може да се смести на место, кое за време на летот е достапно.

CAT.GEN.MPA.165 Начин за превоз на лица

Операторот ги презема сите неопходни мерки за да обезбеди дека за време на летот ниту едно лице не се наоѓа во кој било дел од воздухопловот, кој не е наменет за сместување на лица, освен во случаите кога е даден привремен пристап од страна на командантот:

(а) со цел преземање активности, неопходни за безбедноста на воздухопловот или на луѓе, животни или стока во него; или

(б) во дел од воздухопловот, во кој се превезува товар или залихи, а кој притоа е конструиран така што овозможува пристап на луѓето додека воздухопловот е во летот.

CAT.GEN.MPA.170 Алкохол и дрога

Операторот ги презема сите неопходни мерки да не дозволи качување или престој во воздухопловот на лица, кои се наоѓаат под влијание на алкохол или дрога до степен, до кој би можел да претставуваат закана за безбедноста на воздухопловот или на лицата во воздухопловот.

CAT.GEN.MPA.175 Закана за безбедноста

Операторот ги презема сите неопходни мерки за да гарантира дека ниту едно лице не постапува невнимателно или небрежно за да:

(а) ја загрози безбедноста на воздухопловот или на лицата во воздухопловот; или

(б) да предизвика или дозволи да биде загрозена безбедноста на лице или на имот.

CAT.GEN.MPA.180 Документи, прирачници и информации, кои мора да бидат достапни во воздухопловот

(а) Освен ако не е поинаку наведено, оригинали или копии на долунаведените документи, прирачници и информации се достапни во воздухопловот за време на секој лет:

(1) прирачник за летање на воздухопловот (AFM), или еквивалентен(-ни) документ(-и);

(2) оригиналот на уверението за регистрација;

(3) оригиналот на уверението за пловидбеност (CofA);

(4) сертификат за бучава, вклучувајќи негов превод на англиски јазик, кога е издаден од органот, одговорен за издавање на уверението за бучава;

- (5) заверена копија на уверение за исполнување на безбедносни услови(АОС);
 - (6) спецификациите на активности, поврзани со типот на воздухоплов, издадени со АОС;
 - (7) оригиналот на дозволата за користење на радио во воздухопловот, ако е применливо;
 - (8) полиси за осигурување за одговорност за штета настаната од трети лица;
 - (9) дневникот на летот или еквивалентен документ, а кој се однесува на воздухопловот;
 - (10) техничкиот дневник на воздухопловот, во согласност со Анекс I (Дел-М) кон Регулатива (ЕЗ) бр. 2042/2003;
 - (11) детали од пополнетиот АТС план за летање, зависно од потребата;
 - (12) тековни и соодветни воздухопловни карти за маршрутата на предложениот лет и сите маршрути, по кои е разумно да се очекува дека може да се пренасочи летот;
 - (13) информации за процедурите и визуелните сигнали, што треба да се користат од воздухоплов кој пресретнува или пресретнатиот воздухоплов;
 - (14) информации за услугите за потрага и спасување во областа на планираниот лет, кои се лесно достапни во пилотската кабина;
 - (15) важечките делови од оперативниот прирачник а кои се однесуваат на обврските на членовите на екипажот, кои се лесно достапни за членовите на екипажот;
 - (16) листа на минимална опрема (MEL);
 - (17) соодветно итно известување на воздухопловниот персонал (NOTAM) и брифинг документација од услугите за воздухопловно информирање (AIS);
 - (18) соодветни метеоролошки информации;
 - (19) декларации за товарот и/или патниците, ако е применливо;
 - (20) документација за масата и балансот;
 - (21) оперативен план на летот, ако е применливо;
 - (22) известување за посебни категории на патници (SCP) и специјални товари, ако е применливо; и
 - (23) секоја друга документација, која може да биде релевантна за летот или се бара од земјите, засегнати со летот.
- (б) Без да е во спротивност со (а), за операции според условите на визуелно

летање (VFR) во текот на денот, со некомплексни воздухоплови на моторен погон, кои полетуваат и слетуваат на еден ист аеродром или оперативна површина во рок од 24 часа, или кои остануваат во локалната географска област, наведена во оперативниот прирачник, следната документација може да се чува на аеродромот или на оперативното место:

- (1) сертификат за бучава;
 - (2) дозвола за користење на радио во воздухопловот;
 - (3) дневник за летот, или еквивалентен документ;
 - (4) технички дневник на воздухопловот;
 - (5) документација за NOTAM и AIS;
 - (6) метеоролошки информации;
 - (7) информации за посебни категории на патници и специјални товари, ако е применливо; и
 - (8) документација за масата и балансот.
- (в) Без да е во согласност со (а), во случај на губење или кражба на документите, наведени во (а) од (2) до (а)(8), дозволено е операцијата да продолжи, се додека воздухопловот не стигне до својата дестинација или место, каде што може да се изврши замена на документите.

CAT.GEN.MPA.185 Информации, кои треба да се задржат на копно

(а) Операторот гарантира дека најмалку за време на секој лет или серија од летови:

- (1) информациите, поврзани со летот и соодветни за типот на операција, се чуваат на земја;
 - (2) информациите се задржуваат се додека не се направат копии во архивата, каде што ќе бидат долгорочно зачувани; или, ако последново не е можно;
 - (3) наведените информации се превозуваат во огноотпорен контејнер во воздухопловот.
- (б) Информациите, наведени во (а) вклучуваат:
- (1) копија од оперативниот план на лет, кога е соодветно;
 - (2) копии од соодветниот(-те) дел(-ови) на технички дневник на воздухопловот;
 - (3) NOTAM-документација за специфичната маршрута, ако конкретно операторот внел промени во неа;
 - (4) документација за масата и балансот, ако се бара; и

(5) информации за специјален товар.

CAT.GEN.MPA.190 Обезбедување на документи и записи

Командантот ги обезбедува потребните документи, кои се наоѓаат во воздухопловот, во одреден рок, на барање на лице, овластено од органот.

CAT.GEN.MPA.195 Чување, изработка и користење на записи од уредите за снимање на податоците од летот

(а) По несреќа или инцидент, кои се предмет на задолжително известување, операторот ги чува оригиналните запишани податоци, во текот на 60 денови, ако не е определено поинаку од страна на истражниот орган.

(б) Операторот врши оперативни проверки и проценки на записите од уредот за снимање на податоците од летот (FDR), записите од уредот за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR) и записите од опремата за пренос на податоци, за да се обезбеди континуираното функционирање на овие уреди.

(в) Операторот ги чува записите од оперативниот период од уредот за снимање податоците од летот (FDR), како што се бара во CAT.IDE.A.190 или CAT.IDE.H.190, освен во случаите на тестирање и одржување на уредот за снимање на податоците од летот FDR, кога е дозволено бришење на информациите до еден час од најстарите запишани податоци во времето на тестирање.

(г) Операторот чува и одржува ажурирана документација, која ги прикажува информациите, потребни за претворање на необработените податоци од уредот за снимање на податоците од летот (FDR) во параметри, изразени во технички единици.

(д) Операторот ги става на располагање сите зачувани записи од уредот за снимање на податоците од летот,(FDR) доколку надлежниот орган го утврди тоа.

(ѓ) Без да е во спротивност со Регулатива (ЕУ) бр. 996/2010 на Европскиот парламент и на Советот ⁽¹⁾:

(1) записите од уредот за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR) се користат само ако сите засегнати членови на екипажот и персоналот за одржување на воздухопловите, за целите кои не се однесуваат на испитувањето на воздухопловна несреќа или инцидент, кои се предмет на задолжително известување,.

(2) записите од уредот за снимање на податоците од летот (FDR) и записите од опремата за пренос на податоци се користат само за цели кои не се предмет на испитувањето за воздухопловна несреќа или инцидент, кои се предмет на задолжително известување, само ако овие записи:

¹ Сл. весник L 295, 12 ноември 2010 год., стр. 35.

(i) се користат од страна на операторот единствено за целите на пловидбеноста или одржувањето; или

(ii) се анонимни; или

(iii) се откриваат преку заштитените процедури.

CAT.GEN.MPA.200 Транспорт на опасни материи

(а) Освен ако во овој анекс не е дозволено поинаку, транспортот на опасни материи по воздушен пат се врши во согласност со Анекс 18 кон Чикашката конвенција, како што е последен пат изменета и проширена со *‘Техничките инструкции за безбеден транспорт на опасни материи по воздушен пат (ICAO Doc 9284-AN/905)*, вклучувајќи ги дополнувањата, какви било измени или исправките.

(б) Опасните материи се транспортираат само од страна на оператори кои се овластени во согласност со Анекс V (Дел-SPA), Поддел Е, освен кога:

(1) тие не се предмет на техничките инструкции во согласност со Дел 1 од овие инструкции; или

(2) тие се транспортираат од патници или членови на екипажот, или се во багажот, во согласност со Дел 8 од техничките инструкции.

(в) Операторот утврдува процедури за да се гарантира дека се преземени сите неопходни мерки за да се спречи невнимателно внесување на опасни материи во воздухопловот.

(г) Операторот го обезбедува персоналот со потребните информации, овозможувајќи му да ги извршува своите одговорности, како што се бара од Техничките инструкции.

(д) Во согласност со Техничките инструкции, операторот веднаш ги пријавува на надлежниот орган и на соодветниот орган од земјата на чија територија се случил настанот, сите случаи на:

(1) било какви инциденти или несреќи со опасни материи;

(2) откривање на непријавени или неправилно пријавени опасни материи или товар или поштенски пратки; или

(3) откривање на опасни материи кои се пренесуваат од страна на патници или членови на екипажот, или се во нивниот багаж, кога тоа не е во согласност со Дел 8 од Техничките инструкции.

(ѓ) Операторот гарантира дека на патниците им се обезбедуваат информации за опасните материи во согласност со техничките инструкции.

(е) Операторот гарантира дека известувањата кои содржат информации за транспортот на забранети стоки се даваат на местата за прифаќање на товарот како што се бара во Техничките инструкции.

ПОДДЕЛ Б

ОПЕРАТИВНИ ПРОЦЕДУРИ

ОДДЕЛ 1

Воздухоплови на моторен погон

САТ.ОР.МРА.100 Користење на службите на контролата на летањето

(а) Операторот гарантира дека:

(1) за сите летови се користат службите на контролата на летањето (ATS), соодветни за воздушниот простор и применливите правила за летови, секој пат кога се на располагање;

(2) оперативните инструкции за време на летот вклучуваат промени во планот на лет од ATS, кои кога е можно се координираат со соодветните единици од службите на контролата на летањето (ATS), пред да се проследат до воздухопловот.

(б) Без да е во согласност со (а), користењето на ATS не е задолжително, освен ако тоа не се наметнува со условите во однос на воздушниот простор за:

(1) операции согласно VFR во текот на денот, на некомплексни авиони, на моторен погон;

(2) хеликоптери со максимална сертифицирана маса при полетување (МСТОМ) која е еднаква или помала од 3 175 kg и кои вршат операции во дневни услови и се движат по маршрути чија навигација се врши со помош на визуелните ориентири; или

(3) локални операции со хеликоптер,

под услов услугите за потрага и спасување да можат да се одржуваат.

САТ.ОР.МРА.105 Користење на аеродроми и оперативни места

(а) Операторот користи само такви аеродроми и оперативни места, кои се погодни за типовите на воздухоплови и предметни операции.

(б) Користењето на оперативни места е применливо само за:

(1) некомплексни авиони на моторен погон; и

(2) хеликоптери.

САТ.ОР.МРА.106 Користење на изолирани аеродроми — авиони

(а) Користењето на изолиран аеродром како аеродром на дестинација при летови со авион бара претходно одобрение од надлежниот орган.

(б) Изолираниот аеродром е оној аеродром за кој се бара алтернативна или

финална количина на гориво за до најблискиот соодветен алтернативен аеродром да е поголема од:

- (1) за авионите со клипни мотори, гориво потребно за 45-минутен лет плус 15 % од налетот кое е планирано да се потроши на нивото на крстарење, или гориво за лет од два часа, во зависност од тоа која вредност е помала; или
- (2) за авионите со турбински мотори, горивото за лет од два часа при стандардна потрошувачка на ниво на крстарење над аеродромот на дестинација, вклучувајќи го финалното резервно гориво.

CAT.OP.MPA.107 Соодветен аеродром

Операторот смета одреден аеродром за соодветен, ако во очекуваното време за користење, аеродромот е на располагање и ги нуди потребните дополнителни услуги, на пр. услуги од службите на контролата на летањето (ATS), соодветно осветлување, комуникација, временска прогноза, помошни навигациски средства и служби за итни служби.

CAT.OP.MPA.110 Оперативен минимум на аеродромите

(а) Операторот утврдува оперативен минимум на аеродромите за секое полетување, дестинација или за алтернативен аеродром, што се планира да биде искористен. Овој минимум не може да биде понизок од минимумот, утврден од земјата на чија територија се наоѓа соодветниот аеродром, освен ако тоа не е посебно одобрено од таа земја. Секое зголемување на минимумот, определено од страна на надлежниот орган се додава кон оперативниот минимум.

(б) Користењето на HUD, HUDLS или EVS може да дозволи операции при намалена видливост од утврдениот оперативен минимум на аеродромот, ако постои одобрение во согласност со SPA.LVO.

(в) При утврдување на оперативниот минимум на аеродромите, операторот го зема предвид следново:

- (1) типот, перформансите и оперативните карактеристики на воздухопловот;
- (2) составот на екипажот на летот и неговата стручна оспособеност и искуство;
- (3) димензиите и карактеристиките на полетно – слетни патеки/зоната на завршно приоѓање и полетување (FATO), кои можат да бидат избрани за користење;
- (4) усогласеноста и оперативните карактеристики на расположливите визуелни и невизуелни помошни средства на земја;
- (5) опремата која е достапна на воздухопловот за негово управување и/или контрола на траекторијата на летот при полетување, приодот, балансот, слетувањето, одржување на правец по слетување и неуспешен приод;
- (6) за утврдувањето на висината за надвиснување над препреките, препреките

во зоната на приодот, неуспешниот приод и зоната на искачување потребни за спроведување на процедури при непредвидени ситуации;

(7) апсолутна висина/висина за надвиснување над препреките за соодветните процедури за приод со помош на инструменти;

(8) методите за одредување и известување за временските услови; и

(9) техниката за летање, која ќе биде користена во завршната фаза од приодот.

(г) Операторот го наведува начинот за утврдување на оперативниот минимум на аеродромите во оперативниот прирачник.

(д) Минимумот за секоја специфичен приод и процедура за слетување се користи само ако се исполнети подолу наведените услови:

(1) опремата на земја која е прикажана на картата и која е потребна за предвидената процедура, да е функционална;

(2) системите на воздухопловот, потребни за овој тип на приод да се функционални;

(3) потребните критериуми за перформансите на воздухопловот да се исполнети; и

(4) екипажот да е соодветно квалификуван.

САТ.ОР.МРА.115 Техника за летање за приод— авиони

(а) Сите приоди се летаат како стабилизирани приоди, освен ако надлежниот орган не одобрил поинаку за одреден приод на одредена полетно-слетна патека.

(б) Непрецизни приоди

(1) Техниката „краен приод со непрекинато спуштање“ (CDFA) се користи за сите непрецизни приоди.

(2) Без да е во спротивност со (1), друга техниката на лет со приод може да се користи за одредена комбинација на приод/полетно-слетна патека, ако таквата е одобрена од надлежниот орган. Во тие случаи, применливата минимална хоризонтална видливост по должина на полетно – слетната патека (RVR):

(i) се зголемува за 200 m, за авионите од категорија А и В, и за 400 m, за авионите од категорија С и G; или

(ii) за аеродроми каде постои јавен интерес да се одржат постојните операции и каде што техниката CDFa не може да се користи, се утврдува и редовно се ревидира од страна на надлежниот орган, земајќи го предвид искуството на операторот, програмата за обука и квалификацијата на екипажот на летот.

CAT.OP.MPA.120 Радарски приод (ARA) при операции над вода — хеликоптери

(а) ARA се прави само ако:

(1) радарот обезбедува насочување на курсот за обезбедување на висината за надвиснување над препреките; и

(2) или:

(i) минималната висина на понирање (MDH) се одредува од радио-висиномерот; или

(ii) се применува минималната висина на понирање (MDA) плус соодветната вредност.

(б) ARA на водени површини или на пловни објекти се вршат при операции со екипаж со повеќе членови.

(в) Должината на донесување одлука обезбедува соодветна висина за надвиснување над препреките при неуспешен приод во однос на која било дестинација, за која се планира ARA.

(г) Приодот за слетување продолжува да се извршува надвор од подрачјето на донесување одлука или под MDA/H, само ако е утврден визуелен контакт со дестинацијата.

(д) При операции со еден пилот кон MDA/H и подрачјето за донесување на одлука се додава соодветно зголемување.

CAT.OP.MPA.125 Процедури за полетување и приод по инструменти

(а) Операторот гарантира процедури за полетување и приод по инструменти, утврдени од државата, на чија територија се наоѓа аеродромот.

(б) Без да е во согласност со (а), командантот може да добие дозвола од контролата на летање (ATC) за отстапување од објавената маршрута за полетување или слетување, под услов да се исполнети критериумите за висината за надвиснување над препреките и да се земени предвид сите оперативни услови. Во секој случај, конечниот приод се прелетува визуелно или во согласност со утврдените процедури за приод по инструменти.

(в) Без да е во согласност со (а), операторот може да користи процедури, различни од оние наведени во (а), под услов тие да се одобрени од страна на земјата на чија територија се наоѓа аеродромот и да се наведени во оперативниот прирачник.

CAT.OP.MPA.130 Процедури за намалување на бучавата — авиони

(а) Со исклучок на активностите по VFR со некомплексни авиони на моторен погон, операторот утврдува соодветни оперативни процедури за полетување и слетување/приод за секој тип на авиони, земајќи ја предвид потребата од

намалување на ефектот од бучавата на воздухопловот.

(б) Овие процедури:

- (1) гарантираат дека безбедноста има приоритет пред намалување на бучавата; и
- (2) се поедноставени и безбедни за примена, без да се зголеми значително обемот на работа на екипажот за време на критичните фази на летот.

САТ.ОР.МРА.131 Процедури за намалување на бучавата — хеликоптери

(а) Операторот гарантира дека процедурите за полетување и слетување се во согласност со потребата од намалување на ефектот од бучавата од хеликоптерите.

(б) Овие процедури:

- (1) гарантираат дека безбедноста има приоритет во однос на намалување на бучавата; и
- (2) се поедноставени и безбедни за примена, без да се зголеми значително обемот на работа на екипажот за време на критичните фази на летот.

САТ.ОР.МРА.135 Маршрути и области за вршење операции — општо

(а) Операторот гарантира дека операциите се извршуваат само по маршрути и во области, во кои:

- (1) се обезбедени опремата и службите на земја, вклучувајќи ја метеоролошката служба, кои соодветствуваат на планираната операција;
- (2) перформансите на воздухопловот одговараат на минималните услови за висина на летот;
- (3) опремата на воздухопловот одговара на минималните услови за планираната операција; и
- (4) се достапни потребните мапи и шеми.

(б) Операторот гарантира дека операцијата се врши во согласност со сите ограничувањата за маршрутите и областите на операција, одредени од страна на надлежниот орган.

(в) (а)(1) не се применува за операции со некомплексни воздухоплови на моторен погон по VFR во текот на денот со воздухоплови за летови со поаѓање од и пристигнување на ист аеродром или оперативно место.

САТ.ОР.МРА.136 Маршрути и области за операција — едномоторни авиони

Операторот гарантира дека операциите со едномоторни авиони се вршат само

по маршрути и во области во кои има простор, кој дозволува безбедно извршување на принудно слетување.

CAT.OP.MPA.137 Маршрути и области за операција — хеликоптери

Операторот гарантира дека:

(а) за хеликоптери кои извршуваат операции со перформанси од класа 3 се обезбедуваат површини кои дозволуваат безбедно извршување на принудно слетување, освен кога хеликоптерот има одобрение за операција во согласност со CAT.POL.H.420;

(б) за хеликоптери кои извршуваат операции со перформанси од класа 3, кои вршат транзитни операции над водите во близина на бреговите, оперативниот прирачник содржи процедури што гарантираат дека ширината на коридорот над бреговите и опремата која се носи, е во согласност со условите кои важат во тоа време.

CAT.OP.MPA.140 Максимално растојание од соодветен аеродром за двомоторни авион без одобрение за ETOPS

(а) Со исклучок на случаите кога има одобрение од надлежниот орган во согласност со Анекс V (Дел-SPA), Поддел F, операторот не смее да врши операции со двомоторни авиони по маршрута која има точка која е пооддалечена од соодветниот аеродром, при стандардни услови без ветер:

(1) за авиони со перформанси од класа A со:

(i) максимална конфигурација на оперативни патнички седишта (MOPSC) од 20 или повеќе; или

(ii) максимална маса на полетување еднаква или поголема од 45 360 kg,

растојанието, што може да биде прелетано за 60 минути со брзина на крстарење со еден откажан мотор (OEI), определена во согласност со (б);

(2) за авиони со перформанси од класа A со:

(i) максимална конфигурација на оперативни патнички седишта (MOPSC) со 19 или помалку патнички места; и

(ii) максимална маса полетување е помала од 45 360 kg,

растојанието, што може да биде прелетано за 120 минути или, ако е одобрено од надлежниот орган, до 180 минути за турбомлазни авиони со брзина на крстарење со еден откажан мотор (OEI), определена во согласност со (б);

(3) авиони со перформанси од класа B или C:

(i) растојание, што може да биде прелетано за 120 минути со брзина на летање со еден откажан мотор (OEI), определена во согласност со (б); или

(ii) 300 наутички милји, во зависност од тоа кое е помало.

(б) Операторот ја определува брзината за пресметување на максималното растојание до соодветен аеродром за секој тип или варијанта на двомоторен авион, со кој се врши операции која ја надминува V_{MO} (максимална оперативна брзина), врз основа на реалната воздушна брзина која авионот може да ја одржува со еден откажан мотор.

(в) Во оперативниот прирачник, операторот ги вклучува следниве податоци, специфични за секој тип или варијанта на воздухоплов:

(1) определената брзина на летање со еден откажан мотор(OEI); и

(2) определеното максимално растојание од соодветен аеродром.

(г) За да го добие одобрението, наведено во (а)(1), операторот обезбедува докази дека:

(1) комбинацијата авион/мотор поседува одобрение за дадениот тип на конструкција и за веродостојноста за операции со користење на двомоторни авиони на долги линии (ETOPS) за планираната операција;

(2) се применува збир од услови со цел да се гарантира дека одржувањето на авионот и неговите мотори ги исполнува потребните критериуми за веродостојност; и

(3) екипажот на летот и сите други вклучени членови на оперативниот персонал се обучени и соодветно квалификувани за спроведување на планираната операција.

САТ.ОР.МРА.145 Утврдување на минимални висини на летање

(а) За сите делови од маршрутата која се лета, операторот утврдува:

(1) минимални висини на летање, кои ја обезбедуваат бараната висина за надвиснување над препреките на теренот, земајќи ги предвид условите од Поддел С; и

(2) метод за утврдување на овие висини од страна на екипажот на летот.

(б) Методот за одредување на минимални висини за летање се одобрува од страна на надлежниот орган.

(в) Кога минималните висини за летање, утврдени од страна на операторот, се разликуваат од утврдените во земјата над која се прелетува, се применуваат повисоките вредности.

САТ.ОР.МРА.150 Политика за планирање на гориво

(а) Операторот утврдува политика за планирање на гориво за целите на планирањето на летови и измена на планот за време на летот, за да се гарантира достапност на доволно количество на гориво во воздухопловот за планираниот

лет и резерва за покривање на евентуалното отстапување од планираниот лет. Политиката за планирање на гориво и секоја нејзина измена бара претходно одобрение од надлежниот орган.

(б) Операторот гарантира дека планирањето на летовите се базира најмалку на:

(1) процедурите, содржани во оперативниот прирачник и:

(i) податоците, обезбедени од страна на секој производител на воздухоплов; или

(ii) моменталните специфични податоци за соодветниот воздухоплов, добиени од системот за следење на потрошувачката на гориво; и

(2) оперативните услови под кои ќе биде извршен летот, вклучувајќи ги:

(i) податоците за потрошувачката на гориво на воздухопловот;

(ii) предвидената маса;

(iii) очекуваните временски услови; и

(iv) процедурите и ограничувањата на давателите на услуги во воздушната навигација.

(в) Операторот гарантира дека пресметките пред летот за потребното употребливо гориво за лет вклучуваат:

(1) гориво за возење по земја;

(2) гориво за извршување на летот;

(3) резервно гориво, вклучувајќи:

(i) гориво за непредвидени ситуации;

(ii) гориво за до алтернативниот аеродром, ако е потребен алтернативен аеродром;

(iii) финални резерви на гориво; и

(iv) дополнително гориво, ако е потребно согласно типот на операција;

и

(4) дополнително гориво, на барање на командантот на воздухопловот.

(г) Операторот гарантира дека процедурите за повторно планирање за време на летот за пресметката на употребливото гориво, потребно при продолжување на летот долж маршрутата или за лет до аеродромот на дестинација, различен од првично планираниот аеродром на дестинација, вклучуваат:

(1) гориво за преостанатиот дел од летот; и

(2) резервно гориво, вклучувајќи:

- (i) гориво за непредвидени ситуации;
 - (ii) гориво за до алтернативниот аеродром, ако е потребен алтернативен аеродром;
 - (iii) финални резерви на гориво ; и
 - (iv) дополнително гориво, ако е потребно согласно типот на операција;
- и

(3) дополнително гориво, на барање на командантот на воздухопловот.

САТ.ОР.МРА.151 Политика за планирање на гориво — олеснувања

(а) Без да е во согласност со САТ.ОР.МРА.150 од (б) до (г), при операции на авиони со перформанси од класа В, операторот гарантира дека пресметките пред летот на потребното употребливо гориво, вклучуваат:

- (i) гориво за возење по земја, ако е значително количество;
- (ii) гориво за извршување на летот;
- (iii) резервно гориво, вклучувајќи:

(А) гориво за непредвидени ситуации, што не е помалку од 5 % од горивото планирано за летот, или во случај на промена на планот за летање за време на летот, 5 % од горивото за летот за остатокот од летот; и

(Б) финални резерви на гориво за дополнителен лет од 45 минути за клипни мотори или од 30 минути за турбински мотори;

(iv) гориво за алтернација кое обезбедува пристигнување до алтернативниот аеродром на дестинација, преку аеродромот на дестинација, доколку е потребен алтернативен аеродром на дестинација; и

(v) дополнително гориво, ако тоа е побарано од командантот.

(б) Без да е во согласност со САТ.ОР.МРА.150 од (б) до (г), за хеликоптери со максимална сертифицирана маса при полетување (МСТОМ) од 3 175 kg или помалку, за маршрути во дневни услови и на кои навигацијата се врши со помош на визуелни ориентири или за локални летови со хеликоптер, политиката за планирање на гориво гарантира дека по завршувањето на летот, или на серијата од летови, финалните резерви на гориво не се помалку од количеството на гориво доволно за:

(1) 30-минутен лет при нормална брзина на летање; или

(2) 20-минутен лет при нормална брзина на летање, кога летот се врши во област, која обезбедува постојани и соодветни места за слетување, како

мерка на претпазливост.

САТ.ОР.МРА.155 Превоз на посебни категории на патници (SCP)

(а) Лицата, кои бараат посебни услови, помош и/или помошни средства, кога користат воздушен превоз, се сметаат за SCP, вклучувајќи најмалку:

(1) лица со намалена подвижност (PRM), кои, без да е во спротивност со Регулатива (ЕЗ) бр. 1107/2006, претставуваат лица, чија способност за движење е намалена поради телесно оштетување, сензорно или локомоторно, трајни или привремени, интелектуална онеспособеност или недостаток, како и поради друг вид на посебни потреби, или поради старост;

(2) бебиња или деца без придружба; и

(3) депортирани лица, патници со ограничени права за пристап или приведени лица.

(б) SCP се превезува под услови, кои ја гарантираат безбедноста на воздухопловот и на лицата во воздухопловот во согласност со процедурите утврдени од страна на операторот.

(в) SCP не се сместуваат на места ниту пак ги заземаат седиштата, кои овозможуваат директен пристап до излезите за во случај на опасност или каде што нивното присуство би можело да:

(1) ги попречи членовите на екипажот при извршувањето на нивните должности;

(2) го отежне пристапот до опремата за итни ситуации; или

(3) ја попречи евакуацијата на воздухопловот при вонредна ситуација.

(г) Кога се предвидува превоз на SCP, за тоа се известува командантот пред летот.

САТ.ОР.МРА.160 Сместување на багаж и товар

Операторот утврдува процедури кои гарантираат дека:

(а) во патничката кабина се превезува само рачен багаж, кој може да биде сместен на соодветен и сигурен начин; и

(б) секој багаж или товар во кабината на воздухопловот, кој може да предизвика повреда или штета, или да го попречи пристапот до премините и излезите, доколку е поместен, е поставен така што би се спречило неговото поместување.

САТ.ОР.МРА.165 Распоред на патниците на седиштата

Операторот утврдува процедури кои гарантираат дека патниците се сместени на тој начин, што, во случај на потреба од итна евакуација на воздухопловот ќе

бидат во можност да помогнат, а не да ја спречуваат истата.

CAT.OP.MPA.170 Инструкции на патници

Операторот гарантира дека патниците ќе добијат:

- (а) инструкции и демонстрации, поврзани со безбедноста, во форма која го олеснува спроведувањето на процедурите, предвидени во случај на итна ситуација; и
- (б) картички, кои содржат инструкции за безбедност во форма на слики, кои го покажуваат користењето на опремата за итни случаи и спасување и излезите за итни случаи, кои би можеле да се користат од страна на патниците.

CAT.OP.MPA.175 Подготовки за лет

(а) За секој планиран лет се изработува оперативен план за летање кој се темели на перформансите на воздухопловот, други оперативни ограничувања и соодветните очекувани услови на предвидената маршрута, како и на соодветните аеродроми/оперативни места.

(б) Летот не започнува, додека командантот не се увери дека:

- (1) можат да бидат исполнети сите ставки, утврдени во 2.а.3 од Анекс IV кон Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008, за пловидбеноста и регистрацијата на воздухопловот, инструментите и опремата, масата и тежиштето, багажот товарот и оперативните ограничувања;
- (2) воздухопловот не се управува во спротивност со одредбите од списокот на отстапувања од конфигурацијата (CDL);
- (3) се расположливи деловите од оперативниот прирачник, кои се потребни за вршење на летот;
- (4) во воздухопловот се достапни документите, дополнителните информации и обрасците, кои во согласност со CAT.GEN.MPA.180, мораат да бидат на располагање;
- (5) достапни се важечки мапи, карти и поврзана документација или еквивалентни податоци за планираната операција на воздухопловот, вклучувајќи го секое отстапување, кое може разумно да се предвиди;
- (6) на располагање се и соодветни објекти на земја и услугите потребни за планираниот лет;
- (7) одредбите, наведени во оперативниот прирачник, во врска со горивото, маслото, кислородот, минималните безбедни висини, оперативните минимуми на аеродромите и достапните алтернативни аеродроми, доколку се потребни, можат да бидат исполнети во однос на планираниот лет; и
- (8) сите дополнителни оперативни ограничувања можат да бидат исполнети.

(в) Без да е во согласност со (а), оперативен план за летање не се бара за операции согласно условите на визуелно летање (VFR) на:

(1) некомплексни авиони на моторен погон кои полетуваат и слетуваат на ист аеродром или оперативно место; или

(2) хеликоптери со максимална сертифицирана маса при полетување (МСТОМ) до 3 175 kg или помала, во дневни услови и по маршрути на кои се спроведува навигација со помош на визуелни ориентири, применета во локална област, како што е наведено во оперативниот прирачник.

CAT.OP.MPA.180 Избор на аеродроми — авиони

(а) Во случај кога не е можно да се користи аеродромот на заминување како алтернативен аеродром на полетување поради временски причини или поради причини поврзани со перформансите, операторот мора да избере друг соодветен алтернативен аеродром на полетување, кој во однос на аеродромот на заминување не е подалеку од:

(1) за двомоторни авиони:

(i) едночасовен лет со OEI брзина на крстарење по AFM во стандардни услови на мирен воздух, базиран на фактичката маса на полетување; или

(ii) ETOPS- одобрено време на менување на курсот, во согласност со Анекс V (Дел-SPA), Поддел Г, кое подлежи на ограничувања по MEL, до максимум 2 часа на OEA брзина на крстарење по AFM во стандардни услови на мирен воздух, базирано на фактичката маса на полетување;

(2) за авиони со три и четири мотори, двочасовен лет со OEA брзина на крстарење по AFM во стандардни услови при мирна воздух, базиран на фактичката маса на полетување.

Ако AFM не содржи OEI брзина на крстарење брзината што треба да се користи при пресметките е таа брзина која се постигнува со останатиот(-ите) мотор(-и), кој(-и) работи(-ат) во максимална континуирана снага.

(б) Операторот избира најмалку еден алтернативен аеродром на пристигнување за секој лет, извршен по правилата за летање по инструменти (IFR), освен ако аеродромот на дестинација не е изолиран или:

(1) траењето на планираниот лет од полетувањето до слетувањето, или во случај на повторно планирање за време на летот според CAT.OP.MPA.150(г), преостанато време на летот до дестинацијата не надминува шест часа; и

(2) аеродромот на дестинација е опремен со и се на располагање две одвоени полетно-слетни патеки и ако соодветните извештаи за временските извештаи и/или прогнози за аеродромот на дестинација покажуваат дека за период од 1 час пред и 1 час по очекуваното време на пристигнување на аеродромот на дестинација, висината на долната граница на облаците ќе биде најмалку 2 000 ft или висината на кружење ќе биде повеќе од 500 ft, во зависност од тоа која е повисока, а видливост на земја ќе биде најмалку 5 km.

(в) Операторот избира два алтернативни аеродрома, кога:

(1) соодветните метеоролошки извештаи и/или прогнози за аеродромот на дестинација покажуваат дека за период кој започнува 1 час пред и завршува 1 час по очекуваното време на пристигнување на дестинацијата, временските услови ќе бидат под планираниот минимум кој се применува; или

(2) нема на располагање никакви метеоролошки информации.

(г) Операторот ги наведува сите неопходни алтернативни аеродроми во оперативниот план за летање.

САТ.ОР.МРА.181 Избор на аеродроми и оперативни места — хеликоптери

(а) За летови при метеоролошки услови за летање по инструменти (ІМС), командантот избира алтернативен аеродром за полетување кој не е оддалечен повеќе од едночасовен лет со нормална брзина на летање, во случај кога не е можно враќање на местото за полетување поради временски услови.

(б) За летови, извршувани според правилата за летање по инструменти (ІFR) или според условите на визуелно летање (VFR), и навигациони средства кои не се визуелни ориентири, командантот одредува најмалку еден алтернативен аеродром на дестинација во оперативниот план за летање, освен ако:

(1) дестинацијата е крајбрежен аеродром и хеликоптерот лета по маршрута, која тргнува од отворено море;

(2) за летови до секоја друга копнена дестинација, времетраењето на летот и моменталните временски услови се такви, што во времето на очекуваното пристигнување на местото на слетување е можен приод и слетување при видливи временски услови (VMC); или

(3) местото за слетување е изолирано и не постои алтернативно место; во овој случај се одредува точка од која нема враќање (PNR).

(в) Операторот избира два алтернативни аеродрома на дестинација, кога:

(1) соодветните метеоролошки извештаи и/или прогнози за аеродромот на дестинација, кои покажуваат дека за период од 1 час пред и 1 час по очекуваното време на пристигнување на дестинацијата, метеоролошките услови ќе бидат полоши од важечкиот планиран минимум; или

(2) нема на располагање метеоролошки информации за аеродромот на дестинација.

(г) Операторот може да избере алтернативни аеродроми на отворено море за дестинација, ако бидат применети следниве критериуми:

(1) алтернативен аеродром на отворено море за дестинација се користи само по утврдување на точка од која нема враќање (PNR). Пред одредувањето на точката од која нема враќање се користат копнени алтернативни аеродроми;

- (2) способноста на слетување на OEI мора да се постигнува на алтернативен аеродром;
 - (3) доколку е можно, се гарантира расположливоста на местата за слетување. Се оценуваат димензиите, конфигурацијата и отстранувањето на препреките на поединечните платформи за хеликоптери или други површини за да се утврди оперативната сообразност за користење како алтернативен аеродром за секој тип на хеликоптер, предложен за користење;
 - (4) минимумот на временските услови се утврдува со земање предвид на точноста и веродостојноста на метеоролошките информации;
 - (5) MEL содржи специфичните одредби за овој тип на операција; и
 - (6) алтернативен аеродром на отворено море се избира само ако операторот има утврдено процедура во оперативниот прирачник.
- (д) Операторот ги наведува сите потребни алтернативни аеродроми во оперативниот план за летање.

CAT.OP.MPA.185 Минимум за планирање на летови согласно правилата за летање по инструменти (IFR) — авиони

(а) Минимум за планирање на алтернативен аеродром за полетување

Операторот избира аеродром како алтернативен аеродром за полетување, само ако соодветните метеоролошки извештаи и/или прогнози, покажуваат дека за периодот, кој започнува 1 час пред и завршува 1 час по планираното време за пристигнување на аеродромот, временските услови ќе бидат на или над применливиот минимум за слетување, утврден во согласност со CAT.OP.MPA.110. Кога единствени расположливи операции за период се непрецизните приоди (NPA) и/или приодите со кружење, се зема предвид долната граница на облакот. Се земаат предвид сите ограничувања, поврзани со операции со еден откажан мотор (OEI).

(б) Минимум за планирање на аеродром на дестинација различен од изолирани аеродроми на дестинација

Операторот избира аеродром на дестинација само кога:

(1) соодветните метеоролошки извештаи и/или прогнози покажуваат дека за период од 1 час пред и 1 час по очекуваното време на пристигнување на аеродромот, временските услови ќе бидат еднакви или подобри од важечкиот планиран минимум; како што следува:

- (i) хоризонтална видливост по должина на полетно – слетната патека (RVR)/видливост (VIS), утврдени согласно CAT.OP.MPA.110; и
- (ii) за непрецизни приоди или приоди во визуелниот круг, висината на долната граница на облаците е еднаква или повисока од минимална висина на понирање (MDH);

или

(2) се избрани два алтернативни аеродрома на дестинација.

(в) *Минимум за планирање на алтернативен аеродром на дестинација, изолиран аеродром, алтернативен аеродром на маришутата за гориво (ERA за гориво), алтернативен аеродром на маришута (ERA)*

Операторот избира аеродром за една од овие цели, само ако соодветните метеоролошки извештаи и/или прогнози покажуваат дека за периодот, кој започнува 1 час пред и завршува 1 час по планираното време за пристигнување на овој аеродром, временските услови ќе бидат еднакви или подобри од планираниот минимум, утврден во Табела 1.

Табела 1

Минимум за планирање

Алтернативен аеродром на дестинација, изолиран аеродром на дестинација, ERA за гориво и ERA аеродроми

Тип на приод	Минимум за планирање
Категории II и III/CAT II и CATIII	Категорија I (CAT I) Хоризонтална видливост по должина на полетно – слетната патека (RVR)
Категорија I/ CAT I	Непрецизен приод (NPA) Хоризонтална видливост по должина на полетно – слетната патека (RVR)/ Видливост (VIS) Висината на долната граница на облаците е еднаква или повисока од минимална висина на понирање (MDH)
Непрецизен приод (NPA)	Непрецизен приод (NPA) Хоризонтална видливост под должина на полетно – слетната патека (RVR)/Видливост (VIS) + 1 000 m Висината на долната граница на облаците е еднаква или повисока од минимална висина на понирање (MDH) + 200 ft
Кружење	Кружење

CAT.OP.MPA.186 Минимум за планирање согласно правила за летање по инструменти (IFR) — хеликоптери

(а) *Минимум за планирање на алтернативни аеродроми за полетување*

Операторот избира аеродром или место за слетување како алтернативен на аеродромот за полетување, само ако соодветните метеоролошки извештаи и/или прогнози покажуваат дека за периодот, кој започнува 1 час пред и

завршува 1 час по планираното време за пристигнување на овој аеродром, временските услови ќе бидат еднакви или подобри од планираниот минимум за слетување, утврден во согласност со CAT.OP.MPA.110. Висината на долната граница на облаците се зема предвид кога единствените расположливи операции за приод се NPA операциите. Се земаат предвид сите ограничувања, поврзани со операции со еден откажан мотор (OEI).

(б) Минимум за планирање на аеродром на дестинација и алтернативни аеродроми на дестинација

Операторот избира аеродром на дестинација и/или алтернативен аеродром на дестинација, само кога соодветните метеоролошки извештаи и/или прогнози покажуваат дека за периодот, кој започнува 1 час пред и завршува 1 час по планираното време за пристигнување на овој аеродром или оперативно место, временските услови ќе бидат еднакви или подобри од важечкиот планиран минимум, како што следува.

(1) со исклучок на случаите, наведени во CAT.OP.MPA.181(г), минимумот за планирање на аеродром на дестинација е:

(i) хоризонтална видливост по должина на полетно – слетната патека (RVR)/ (VIS), утврдени согласно CAT.OP.MPA.110; и

(ii) за операции со непрецизен приод NPA, висината на долната граница на облаците е еднаква или повисока од минимална висина на понирање (MDH);

(2) минимумот за планирање на алтернативни аеродроми на дестинација е наведен во Табела 1.

Табела 1

Минимум за планирање на алтернативен аеродром на дестинација

Тип на приод	Минимум за планирање
Категории II и III/CAT II и CATIII	Категорија I (CAT I) Хоризонтална видливост по должина на полетно – слетната патека (RVR)
Категорија I/ CAT I	Категорија I(CAT I) + 200 ft/400 m видливост
Непрецизен приод	Непрецизен приод (NPA) Хоризонтална видливост по должина на полетно – слетната патека (RVR)/ Видливост (VIS) + 400 m Висината на долната граница на облаците е еднаква или повисока од минимална висина на понирање (MDH) + 200 ft

CAT.OP.MPA.190 Поднесување на планот на лет до службите на контролата на летањето (ATS)

(а) Ако планот за лет до ATS не е поднесен бидејќи не се бара според правилата за летање, се депонираат потребните информации, кои им овозможуваат на службите за тревожење да преземат соодветни мерки, ако е потребно.

(б) Кога летовите се извршуваат од место, каде што е невозможно поднесувањето на план на лет до ATS овој план се поднесува што е можно побрзо по полетувањето од страна на командантот или операторот.

CAT.OP.MPA.195 Полнење/испуштање на гориво кога има патници во воздухопловот или кога се во процес на качување или слегуваат од воздухопловот

(а) Не се врши полнење/испуштање на гориво со/на авионски бензин (AVGAS) или друг вид на гориво, или мешавина од овие горива, кога има патници на воздухопловот или кога тие се качуваат или слегуваат од воздухопловот.

(б) За сите други видови на гориво се преземаат потребните мерки и на воздухопловот треба да биде соодветно екипиран со квалификуван персонал, подготвен да почне и да спроведува евакуација на воздухопловот, користејќи најпрактични и најбрзи достапни средства.

CAT.OP.MPA.200 Полнење/испуштање на други видови на гориво

Полнење/испуштање на други видови на гориво се врши само ако операторот има утврдено соодветни процедури, земајќи ги предвид високите ризици, поврзани со користењето на овие видови на гориво.

CAT.OP.MPA.205 Туркање и влечење — авиони

Процедурите за туркање и влечење, утврдени од операторот, се вршат согласно утврдените воздухопловни стандарди и процедури.

CAT.OP.MPA.210 Членови на екипажот на работни позиции

(а) *Членови на екипажот на летање*

(1) За време на полетување и слетување, секој член на екипажот на летање кој е предвиден да заземе работно место во пилотската кабина, го зазема своето место.

(2) Во останатите фази на летот, секој член на екипажот на летање кој е предвиден да заземе работно место во пилотската кабина, останува на своето работно место, освен ако неговото отсуство не е потребно за извршување на неговите должности, поврзани со летањето или поради физиолошки потреби, под услов најмалку еден квалификуван пилот да го управува воздухопловот цело време.

(3) За време на сите фази на летот, секој член на екипажот на летање, предвиден да заземе работно место во пилотската кабина, мора да остане претпазлив за цело време. Ако се утврди дека одреден член не е претпазлив, се преземаат соодветни мерки. При состојба на неочекуван замор, може да се примени процедура за контролиран одмор, организирана од командантот, ако

работното оптоварување го овозможува тоа. Ваквиот контролиран одмор не смее во никој случај да се смета како дел од времето за одмор, за целите на пресметување на ограничувањето на времето на летот, ниту пак смее да се употреби како оправдување за какво било продолжување на работното време.

(б) Членови на кабинскиот персонал

За време на критичните фази на летот, секој член на кабинскиот персонал го зазема неговото определено работно место и не извршува никакви други активности, освен оние кои се неопходни за безбеден лет на воздухопловот.

САТ.ОР.МРА.215 Користење на пилотски слушалки — авиони

(а) Секој член на екипажот на летање, од кого се бара да заземе работно место во пилотската кабина, мора да носи слушалки со насочен микрофон или друг соодветен уред. Слушалките се користат како основно средство за говорна комуникација со ATS:

(1) на копно:

(i) кога добива инструкции за полетување од контролата на летање (АТС) преку говорна комуникација; и

(ii) кога моторите работат;

(2) за време на лет:

(i) под преодната висина; или

(ii) 10 000 ft, во зависност од тоа која е повисока; и

(3) кога тоа се смета за неопходно од командантот.

(б) Под условите од (а), насочениот микрофон или еквивалентниот уред за врска се во положба што го овозможува нивното користење за двонасочна радиокомуникација.

САТ.ОР.МРА.216 Користење на пилотски слушалки — хеликоптери

Секој член на екипажот на летање од кого се бара да заземе работно место во пилотската кабина, носи слушалки со насочен микрофон или еквивалентен уред за врска и да ги користи како основно средство за комуникација со службите на контролата на летањето (АТС).

САТ.ОР.МРА.220 Помошни средства за евакуација при итна ситуација

Операторот применува процедури, кои гарантираат дека пред возење по земја, полетување и слетување и кога е безбедно и практично возможно, сите помошни средства итна евакуација при итна ситуација, кои се активираат автоматски, се ставени во состојба на подготвеност за работа.

САТ.ОР.МРА.225 Седишта, сигурносни појаси и безбедносен систем за

врзување

(а) Членови на екипажот

(1) За време на полетување и слетување и кога командантот смета дека е потребно во интерес на безбедноста, секој член на екипажот се обезбедува соодветно со сите предвидени безбедносни појаси и безбедносни системи за врзување.

(2) Во останатите фази од летот, секој член од екипажот на летање, кога е на работното место во пилотската кабина, е врзан со безбедносниот појас.

(б) Патници

(1) Пред полетување и слетување и за време на возење по земја, и кога се смета за неопходно во интерес на безбедноста, командантот презема мерки, кои гарантираат дека секој патник во воздухопловот зазема место или легло со безбедносен појас или безбедносен систем за врзување кој е правилно прицврстен.

(2) Операторот презема мерки за повеќекратно заземање на седиштата во воздухопловот, кое е дозволено само на одредени седишта. Командантот се уверува дека на нив не седат повеќе луѓе освен во случај кога седи едно возрасно лице и едно бебе кое е соодветно обезбедено со дополнителен безбедносен појас или со друго средство за безбедносно врзување.

САТ.ОР.МРА.230 Обезбедување на патничката кабината и кујната(-ите)

(а) Операторот утврдува процедури, кои гарантираат дека пред возење по земја, полетување и слетување, сите излези и зони за спасување се слободни за пристап.

(б) Командантот гарантира дека пред полетување и слетување и кога тој смета дека е неопходно во интерес на безбедноста, секоја опрема и багаж се соодветно обезбедени.

САТ.ОР.МРА.235 Елеци за спасување — хеликоптери

Операторот утврдува процедури, кои гарантираат дека при лет на хеликоптер со перформанси од класа 3 над водена површина, се земаат предвид времетраењето на летот и условите на кои се наидува кога се одлучува дали сите лица во воздухопловот треба да носат елеци за спасување.

САТ.ОР.МРА.240 Пушење во воздухопловот

Командантот не дозволува пушење во воздухопловот:

- (а) секојпат кога смета дека тоа е неопходно во интерес на безбедноста;
- (б) за време на полнење и празнење на горивото;
- (в) при престој на воздухопловот на копно, освен ако операторот не утврдил

процедури за намалување на ризиците за време на операциите на земја;

(г) надвор од определените зони за пушење, во преминот(-ите) и во тоалетите;

(д) во просторот за товар и/или во други зони за превоз на товар, кој не е складиран во огноотпорни контејнери или не се покриени со огноотпорно платно; и

(ѓ) во оние зони од патничката кабина, во кои се доставува кислород.

CAT.OP.MPA.245 Временски услови — сите воздухоплови

(а) При лет по правилата за летање по инструменти (IRF), командантот не:

(1) започнува полетување; или

(2) продолжува по точката, од која се применува коригиран план за лет на службите на контролата на летањето (ATS), во случај на повторно планирање во текот на лет,

освен ако располага со информации дека очекуваните временски услови во времето на пристигнувањето на аеродромот на дестинација и/или на алтернативните аеродроми одговараат на или се подобри од минимумот кој е планиран.

(б) При летот според правилата за летање по инструменти (IFR), командантот продолжува кон планираниот аеродром на дестинација, само ако последните достапни информации покажуваат дека во очекуваното време на пристигнување, временските услови на аеродромот на дестинација или најмалку на еден алтернативен аеродром ќе одговараат или ќе бидат подобри од важечкиот оперативен аеродромски минимум.

(в) При лет според условите на визуелно летање (VFR), командантот почнува полетување, само ако соодветните метеоролошки извештаи или/и прогнози покажуваат дека во делот на маршрутата по која летот ќе биде извршен по условите на визуелно летање (VFR) во соодветното време, временските услови ќе бидат еднакви или подобри од ограничувањата за VFR, предвидени во овие правила.

CAT.OP.MPA.246 Временски услови — авиони

Како дополние на CAT.OP.MPA.245, при лет на авиони по правилата за летање по инструменти (IFR), командантот продолжува по:

(а) точката на одлучување, кога се користи процедурата за намалување на потрошувачката на горивото за непредвидени ситуации (RCF); или

(б) однапред определена точка, кога се користи процедура за претходно утврдена точка (PDP),

само ако располага со информации дека очекуваните временски услови во

време на пристигнување на аеродромот на дестинација и/или алтернативните аеродроми одговараат на или се подобри од важечкиот аеродромски оперативен минимум.

САТ.ОР.МРА.247 Временски услови — хеликоптери

Како дополнување на САТ.ОР.МРА.245:

(а) При летови над вода според условите на визуелно летање (VFR), кога копното не се гледа, командантот започнува полетување, само ако соодветните метеоролошки извештаи и/или прогнози покажуваат дека висината на долната граница на облаците ќе биде поголема од 600 ft во текот на денот и 1 200 ft во текот на ноќта.

(б) Без да е во спротивност со (а), во воздушен простор од класа G, кога се лета меѓу платформи за хеликоптери, каде што секторот над вода е помал од 10 наутички милји, летовите по условите на визуелно летање (VFR) се извршуваат кога границите се еднакви или подобри од следниве:

Табела 1

Минимуми за летови меѓу платформи за хеликоптери, распоредени во воздушен простор од класа G

	Во текот на денот		Во текот на ноќта	
	Висина (*)	Видливост	Висина (*)	Видливост
Со еден пилот	300 ft	3 km	500 ft	5 km
Со два пилота	300 ft	2 km (**)	500 ft	5 km (***)

(*) Базата на облаците треба да биде таква, што овозможува лет на наведената висина, под облакот и без облаци.

(**) Со хеликоптери може да се оперира при видливост за време на лет, намалена до 800 m, под услов дестинацијата или посредната конструкција да се гледа постојано.

(***) Со хеликоптери може да се оперира при видливост за време на лет, намалена до 1 500 m, под услов дестинацијата или посредната конструкција да се гледа постојано.

(в) Лет со хеликоптери до платформи за хеликоптери или издигнати FATO се врши само ако е соопштено дека просечната брзина на ветрот на платформата за хеликоптери или подигнати FATO е помала до 60 јазли.

САТ.ОР.МРА.250 Мраз и други загадувачи —процедури на земја

(а) Операторот утврдува процедури, кои треба да се следат кога е потребно одмрзнување или спречување на замрзнување на воздухоплов кој се наоѓа на земја, потребни се и поврзани инспекции на воздухопловот со цел овозможување безбедно управување на воздухопловот.

(б) Командантот започнува полетување, само ако воздухопловот е исчистен од какви било наслаги, кои би можеле да влијаат негативно врз перформансите или можноста за управување на воздухопловот, со исклучок на случаите дозволени според процедурите наведени во (а) и во согласност со AFM.

САТ.ОР.МРА.255 Мраз и други загадувачи — процедури за летање

(а) Операторот утврдува процедури за летови при очекувани или реални услови на замрзнување.

(б) Командантот започнува полетување или намерно лета при очекувани или реални услови на замрзнување, само ако воздухопловот е опремен и поседува уверение за летови во такви услови.

(в) Ако замрзнувањето го надминува интензитетот на замрзнување за кој воздухопловот поседува уверение, или ако воздухопловот, кој не поседува уверение за летање при познатите услови на замрзнување, најде на замрзнување, командантот веднаш излегува од овие услови на заледување, преку промена на нивото и/или маршрутата, ако е потребно ја прогласува итна ситуација кај контролата на летање (АТС).

САТ.ОР.МРА.260 Снабдување со гориво и моторно масло

Командантот го започнува летот или пак го продолжува во случај на повторно планирање во текот на летот, само ако е убеден дека воздухопловот е полн најмалку со планираното количество на гориво и моторно масло за безбедно завршување на летот, земајќи ги предвид очекуваните услови.

САТ.ОР.МРА.265 Услови за полетување

Пред да започне полетување, командантот се уверува дека:

(а) во согласност со информациите кои ги поседува, временските услови на аеродромот или оперативното место и условите на планираната полетно – слетна патека или ФАТО, не би можело да го попречи безбедното полетување и заминување; и

(б) е исполнет утврдениот оперативен минимум на аеродромот.

САТ.ОР.МРА.270 Минимални висини на лет

Командантот или пилотот, кој треба да го спроведе летот, не го изведува летот на висини, пониски од утврдените минимални безбедни висини на летање, освен кога:

(а) тоа е неопходно за полетување или слетување; или

(б) кога се спушта согласно процедурите, одобрени од надлежниот орган.

САТ.ОР.МРА.275 Симулирање на вонредни ситуации за време на лет

Операторот гарантира дека при превоз на патници или товар, не се дозволува симулација на:

(а) вонредни или итни ситуации, кои бараат примена на процедури за вонредни или итни ситуации; или

(б) лет во ИМС со вештачки средства.

САТ.ОР.МРА.280 Процедури за управување на потрошувачката на гориво за време на лет — авиони

Операторот утврдува процедура, која гарантира дека проверката на горивото за време на летот и управувањето со потрошувачката на гориво се вршат согласно следниве критериуми:

(а) Проверки на горивото за време на лет

(1) Командантот гарантира дека за време на летот се прават редовни проверки на горивото. Преостанатото употребливо гориво се евидентира и се оценува за да:

- (i) се спореди фактичката потрошувачка со планираната;
- (ii) се провери дали преостанатото употребливо гориво е доволно за извршување на целиот лет во согласност со (б); и
- (iii) се утврди очекуваното количество на употребливо гориво преостанато при слетувањето на аеродромот на дестинација.

(2) Соодветните податоци за горивото се евидентираат.

(б) Управување со горивото за време на лет

(1) Летот се извршува на таков начин, што очекуваното количество на употребливо гориво преостанато при слетување на аеродромот на дестинација, да биде не помалку од:

- (i) потребното гориво за алтернативен аеродром плус конечното резервно гориво; или
- (ii) конечното резервно гориво, ако не е потребен алтернативен аеродром.

(2) Ако проверката на горивото за време на лет покаже дека очекуваното употребливо гориво преостанато при слетување на аеродромот на дестинација, е помалку од:

- (i) потребното гориво за алтернативен аеродром плус конечното резервно гориво, командантот го зема предвид воздушниот сообраќај и оперативните услови на аеродромот на дестинација, на алтернативниот аеродром на дестинација и секој друг соодветен аеродром при одлучувањето дали да продолжи до аеродромот на дестинација или да отстапи, за да изврши безбедно слетување, при што преостанатото гориво да не е помалку од конечното резервно гориво; или
- (ii) конечното резервно гориво, ако не е потребен алтернативен аеродром, командантот презема соодветни активности и продолжува до соодветен аеродром за да изврши безбедно слетување, при што

преостанатото гориво да не е помалку од конечното резервно гориво.

(3) Командантот прогласува вонредна ситуација кога пресметаното употребливо гориво при слетување на најблискиот аеродром кој одговара, каде што може да се направи безбедно слетување, е помалку од конечното резервно гориво.

(4) Дополнителни услови за специфични процедури

(i) При лет, кога се користи процедура за RCF, за да продолжи до аеродромот на дестинација 1, командантот гарантира дека количеството на преостанато употребливо гориво во точката на донесување одлука е најмалку еднакво на збирот од:

(А) горивото за извршување на летот од точката на донесување на одлука до аеродромот на дестинација 1;

(Б) горивото за непредвидени отстапувања, еднакво на 5 % од горивото за извршување на летот од точката на донесување на одлука до аеродромот на дестинација 1;

(В) горивото до алтернативниот аеродром на дестинација 1, ако е потребен алтернативен аеродром; и

(Г) конечните резерви на гориво.

(ii) При лет, кога се користи процедурата за RCF, за да продолжи до аеродромот на дестинација 1, командантот гарантира дека количеството на преостанато употребливо гориво во однапред одредената точка е најмалку еднакво на збирот од:

(А) горивото за извршување на летот од PDP до аеродромот на дестинација;

(Б) горивото за непредвидени отстапувања од PDP до аеродромот на дестинација; и

(В) дополнително гориво.

САТ.ОР.МРА.281 Процедури за управување на потрошувачката на гориво за време на лет — хеликоптери

(а) Операторот утврдува процедура, за да го гарантира вршењето на проверки на потрошувачката на гориво и неговото управување за време на летот.

(б) Командантот гарантира дека количеството на употребливо гориво преостанато во хеликоптерот не е помалку од потребното гориво за лет до аеродромот или оперативното место, каде што може да биде извршено безбедно слетување, со преостанатото конечното резервно гориво.

(в) Командантот прогласува вонредна ситуација, кога реалното количество на употребливо гориво во хеликоптерот е помалку од конечното резервно гориво.

CAT.OP.MPA.285 Користење на дополнителен кислород

Командантот гарантира дека членовите на екипажот на лет, кои имаат обврски од суштинска важност, за безбедно управување на воздухопловот во лет, постојано користат дополнителен кислород, кога висината во кабината надминува 10 000 ft за период подолг од 30 минути и кога висината на кабината надминува 13 000 ft.

CAT.OP.MPA.290 Запазување на близина со земјата

Кога се констатира несоодветна близина со земјата од член на летачкиот персонал или од системот за предупредување за близина со земјата, пилотот, кој го извршува летот, веднаш презема корективни активности за создавање на безбедни услови за летање.

CAT.OP.MPA.295 Користење на воздухопловен систем за избегнување на судир на воздухопловите во лет (ACAS)

Операторот утврдува оперативни процедури и програми за обука, кога е ACAS е инсталиран и функционира. Кога се користи системот ACAS II, таквите процедури и обука треба да бидат во согласност со Регулатива (ЕУ) бр. 1332/2011 на Комисијата ⁽¹⁾.

CAT.OP.MPA.300 Услови за приод и слетување

Пред да го започне приодот за слетување, командантот мора да биде сигурен, во согласност со расположливите информации, дека временските услови на аеродромот и условите на планираната полетно – слетна патека, нема да го попречуваат извршувањето на безбеден приод, слетување или неуспешен приод, имајќи ги предвид перформансите, содржани во оперативниот прирачник.

CAT.OP.MPA.305 Започнување и продолжување на приодот за слетување

(а) Командантот или пилотот, кој го извршува летот, може да изврши приод за слетување во согласност со правилата за летање по инструменти (IFR), покрај пријавените RVR/VIS.

(б) Ако пријавените RVR/VIS се под применливиот минимум, приодот не може да се продолжи:

(1) под 1 000 ft над аеродромот; или

(2) во крајната делница од приодот за слетување, кога висината за донесување на одлука (DA/H) или минималната висина за понирање (MDA/H) е 1 000 ft над аеродромот.

(в) Кога нема RVR, вредностите на RVR можат да бидат добиени преку конвертирање на пријавената видливост.

(г) Ако, по прелетувањето на висина над 1 000 ft над аеродромот, пријавените

¹ Сл. весник L 336, 20 декември 2011 год., стр. 20.

RVR/VIS паднат под применливиот минимум, приодот може да се продолжи по DA/H или MDA/H.

(д) Приодот може да се продолжи под DA/H или MDA/H и слетувањето може да биде завршено, под услов визуелната референца соодветна за типот на операцијата на приод и за предвидената полетно-слетна патека да е утврдена на DA-H или MDA-H и да е одржувана .

(ѓ) RVR вредноста на зоната на контакт е секогаш контролирана. Ако е пријавена и соодветна, RVR во средната точка и во точката на прекин е контролирана. Минималната вредност на RVR за средната точка е 125 m или RVR, потребна за зоната на контакт, ако е помала, и 75 m за точката на прекин на полетно – слетната патека. За воздухоплови, опремени со систем за насочување и контрола на движењето по слетувањето, минималната вредност на RVR за средната точка е 75 m.

CAT.OP.MPA.310 Оперативни процедури — висина на прелетување на прагот — авиони

Операторот утврдува оперативни процедури, за да гарантира дека авионот, кој извршува прецизен приод за слетување го прелетува прагот на полетно – слетната патека на безбедна висина, кога авионот се наоѓа во положба и конфигурација за слетување.

CAT.OP.MPA.315 Известување за часовите за летање — хеликоптери

Операторот му ги става на располагање на надлежниот орган, податоците за часовите за летање за секој хеликоптер со кој се оперирало претходната година.

CAT.OP.MPA.320 Категории на воздухоплови

(а) Категориите на воздухоплови се базираат на индицираната брзина над прагот (V_{AT}), која е еднаква на брзината на заобиколување (V_{SO}), помножена со 1,23 или V_{S1g} помножена со 1,23 при конфигурација за слетување на воздухопловот при максимално сертифицирана маса на слетување. Ако се достапни V_{SO} и V_{S1g} , се користи повисоката добиена за V_{AT} .

(б) Се употребуваат категориите на воздухоплови, наведени во табелата подолу.

Табела 1

Категории на воздухоплови, кои одговараат на вредностите на V_{AT}

Категорија на воздухоплов	V_{AT}
A	Помалку од 91 јазли
Б	Од 91 до 120 јазли
B	Од 121 до 140 јазли

Г	Од 141 до 165 јазли
Д	Од 166 до 210 јазли

(в) Конфигурацијата за слетување, која треба да биде земена предвид, се определува во оперативниот прирачник.

(г) Операторот може да користи пониска маса за слетување за одредување на V_{AT} , ако тоа е одобрено од страна на надлежниот орган. Оваа пониска маса за слетување е со постојана вредност, независно од променливите услови на секојдневните операции.

ПОДДЕЛ С

ПЕРФОРМАНСИ НА ВОЗДУХОПЛОВИТЕ И ОПЕРАТИВНИ ОГРАНИЧУВАЊА

ОДДЕЛ 1

Авиони

ПОГЛАВЈЕ 1

Општи услови

CAT.POL.A.100 Класи на перформанси

(а) Авионот врши операции во согласност со применливите услови за класата на перформанси.

(б) Кога не може да се покаже целосна усогласеност со применливите услови, утврдени во овој оддел, поради специфични карактеристики на конструкцијата, операторот применува одобрени стандарди за перформансите, кои гарантираат ниво на безбедност, еднакво на нивото на безбедност на соодветното поглавје.

CAT.POL.A.105 Општо

(а) Масата на авионот:

(1) во почетокот на полетувањето; или

(2) во случај на промена на оперативниот план за летање за време на летот, во точката од која се применува ревидираниот оперативен план за летање,

не е поголема од масата за која условите на соодветното поглавје можат да се исполнат за планираниот лет. Може да се даде дозвола за очекувано намалување на масата на авионот за време на летот и поради испуштањето на гориво во воздухот.

(б) Одобрените податоци за перформансите, содржани во AFM се користат за утврдување на усогласувањето со условите од соодветното поглавје, дополнети, по потреба, со други податоци, како што е наведено во соодветното поглавје.

Операторот ги прецизира другите податоци во оперативниот прирачник. Кога се применуваат факторите, наведени во соодветното поглавје, можат да се земат предвид сите оперативни фактори, кои веќе се вклучени во податоците за перформансите, содржани во AFM, за да се избегне двојна примена на факторите.

(в) Соодветно, се зема предвид конфигурацијата на авионот, условите на животната средина и работата на системите, кои вршат негативно влијание врз перформансите на авионот.

(г) За целите на перформансите, влажна полетно – слетна патека различна од полетно – слетната патека со трева, може да се смета за сува.

(д) Операторот ја зема предвид прецизноста на дијаграмот на перформансите за време на оценувањето на условите за полетување од важечките поглавја.

ПОГЛАВЈЕ 2

Перформанси од класа А

CAT.POL.A.200 Општо

(а) Одобрените податоци за перформансите од AFM се надополнуваат по потреба со други податоци, ако одобрените податоци за перформансите од AFM се недоволни во однос на ставките, како што се:

(1) земањето предвид на разумно очекувани неповолни оперативни услови како полетување и слетување на контаминирани полетно – слетни патеки; и

(2) земањето предвид на отказ на моторот во сите фази од летот.

(б) Во случај на водени и контаминирани полетно – слетни патеки се користат податоците за перформанси, утврдени во согласност со важечките стандарди за издавање на уверение на големи авиони или еквивалентни услови.

(в) Употребата на другите податоци, наведени во (а) и еквивалентните услови, наведени во (б), се наведуваат во оперативниот прирачник.

CAT.POL.A.205 Полетување

(а) Масата на полетување не ја надминува максимално дозволената маса на полетување, наведена во AFM за висина по притисок и температурата на воздухот на аеродромот на заминување.

(б) При утврдување на максимално дозволената маса на полетување, се исполнуваат следниве услови:

(1) должината за забрзувањето и застанување не ја надминува расположливата должина на полетно – слетната патека за прекинатото полетување (ASDA);

(2) должината за полетување не го надминува расположливата должина за

полетување, со должина на просторот за полетување без препреки која не ја преминува половината од расположлива должина за залет при полетување (TORA);

(3) должината на залетот при полетувањето не ја надминува TORA;

(4) се користи само една вредност од V_1 за прекинатото или продолжено полетување; и

(5) за мокра или контаминирана полетно – слетната патека масата на полетување не ја надминува дозволената маса на полетување при полетување од сува полетно – слетната патека под истите услови.

(в) Кога се утврдува усогласување со (б), се зема предвид следново:

(1) висина по притисок на аеродромот;

(2) температурата на воздухот на аеродромот;

(3) состојбата на површината на полетно – слетната патека и видот на површината на полетно – слетната патека;

(4) наклонот на полетно – слетната патека во правецот на полетување;

(5) не повеќе од 50 % од пријавените компоненти на челниот ветер или не помалку од 150 % од пријавените компоненти на задниот ветер; и

(6) губитокот, доколку постои, од должината на полетно – слетната патека поради порамнување на авионот пред полетување.

CAT.POL.A.210 Избегнување на препреки при полетување

(а) Вкупната траекторија на летот по полетувањето се утврдува на таков начин што авионот ги избегнува препреките со вертикално растојание од не помалку од 35 ft и хоризонтално растојание од не помалку од 90 m, плус $0,125 \times D$, каде што D е хоризонталното растојание кое го минува авионот од крајот на расположливата должина за полетување (TODA) или крајот на растојанието за полетување, ако е предвидено скршнување пред крајот на TODA. За авиони со распон на крилјата помал од 60 m може да се користи избегнување на хоризонталните препреки во распон кој е еднаков на половина од распонот на крилата на воздухопловот плус 60 m плус $0,125 \times D$.

(б) Кога се утврдување усогласување со (а):

(1) Се зема предвид следново:

(i) масата на авионот на почетокот на залетот при полетување;

(ii) притисок по висина на аеродромот;

(iii) температурата на воздухот на аеродромот; и

(iv) не повеќе од 50 % од пријавената компонента на челниот ветар или не помалку од 150 % од пријавената компонента на задниот ветар.

(2) Не се дозволува промена во курсот на авионот до точката во која вкупната траекторија при полетување достигнува висина што одговара на половина од распонот, но не помалку од 50 ft над висината на крајот на TORA. Потоа, до постигнување на висина од 400 ft се претпоставува дека авионот прави наклон кој не е поголем од 15°. Над висина од 400 ft, наклоните се предвидуваат да бидат поголеми од 15°, но не се предвидуваат да бидат повеќе од 25°.

(3) Во секоја точка од вкупната траекторија при полетување, во која наклонот на авионот е повеќе од 15°, се гарантира избегнување на препреките во границите на хоризонталните растојанија наведени во (а), (б)(6) и (б)(7) и вертикалното растојание не помало од 50 ft.

(4) Операции, кај кои се применуваат зголемени агли на наклон до не повеќе од 20° меѓу 200 ft и 400 ft или не повеќе од 30° над 400 ft, се вршат во согласност со CAT.POL.A.240.

(5) Мора да се земе во предвид влијанието од наклонот на оперативните брзини и траекторијата на летот, вклучувајќи го зголеменото растојание, кое произлегува како резултат на зголемените оперативни брзини.

(6) Во случаите, кога планираната траекторија на летот не бара промена на траекторијата поголема од 15°, не е потребно операторот да ги земе предвид препреките, кои се наоѓаат на бочната оддалеченост на растојание поголемо од:

(i) 300 m, ако пилотот има можност да ја одржува потребната навигациска точност во зоната со препреки, кои треба да бидат земени предвид; или

(ii) 600 m, за летови при сите други услови.

(7) Во случаите, кога планираната траекторија на летот бара промена на траекторијата за повеќе од 15°, операторот не е потребно да ги земе предвид препреките, кои се наоѓаат на бочната оддалеченост на растојание, поголемо од:

(i) 600 m, ако пилотот има можност да ја одржува потребната навигациска точност во зоната со препреки, кои треба да бидат земени предвид; или

(ii) 900 m, за летови при сите други услови.

(в) Операторот утврдува процедури за итни случаи, сообразени со условите на точките (а) и (б) и гарантира безбедно избегнување на препреките, за да може авионот да ги исполни условите на CAT.POL.A.215 за летање по маршрута или да слета на аеродромот на полетување или на алтернативниот аеродром на полетување.

CAT.POL.A.215 Летање по маршрута — со еден откажан мотор (OEI)

(а) Податоците од AFM за вкупната траекторијата на летот во маршрута OEI кои одговараат на очекуваните временски услови за летот, овозможуваат утврдување на усогласувањето со (б) или (в) за сите точки по маршрутата. Вкупната траекторија на летот има позитивен наклон на висина од 1 500 ft над аеродромот, каде што ќе се изврши слетувањето по отказ на моторот. При временски услови, кои бараат користење на системи за заштита од замрзнување, се зема предвид и влијанието од нивното користење во однос на вкупната траекторија на летот.

(б) Степенот на вкупната траекторија на летот е позитивен на висина од најмалку 1 000 ft над теренот и препреките во текот на маршрутата од околу 9,3 km (5 NM) од двете страни на планираната патека.

(в) Вкупната траекторија на летот му овозможува на авионот да го продолжи летот од неговата висина на крстарење до аеродромот, каде што слетувањето би можело да се изврши во согласност со CAT.POL.A.225 или CAT.POL.A.230, во зависност од потребата. Вкупната траекторија на летот вертикално се надвиснува на најмалку 2 000 ft над теренот и сите препреки во должина на маршрутата, на раздалеченост од 9,3 km (5 NM) од секоја страна од планираната патека, во согласност со следново:

(1) се претпоставува дека моторот откажал во најкритичната точка во должина на маршрутата;

(2) се зема предвид влијанието на ветерот на траекторијата на летот;

(3) дозволено е испуштањето на гориво за време на летот, до количество што одговара на условите со потребните резерви на гориво да се стигне до аеродромот за слетување, ако се користи безбедносна процедура; и

(4) аеродромот, на кој се планира да слета авионот по отказ на моторот, ги исполнува следниве критериуми:

(i) условите за перформансите со очекуваната маса при слетување се исполнети; и

(ii) метеоролошките извештаи и прогнози и извештаи за состојбата на терен покажуваат дека може да се изврши безбедно слетување во предвиденото време за слетување.

(г) Операторот го зголемува опсегот на (б) и (в) до 18,5 km (10 NM), ако навигациската точност не одговара најмалку на потребните навигациски карактеристики 5 (RNP5).

CAT.POL.A.220 Летање по маршрута— авиони со три или повеќе мотори, од кои два мотора неисправни

(а) На ниту една точка во текот на патувањето, авион со три или повеќе мотори, при брзина на крстарење на долги растојанија, со сите активни мотори, при стандардна температура и без ветер, не смее да биде повеќе од 90 минути оддалечен од аеродромот кој ги исполнува условите во врска со перформансите кои се применуваат за очекуваната маса при слетување, освен ако ги исполнува

условите од точки (б) до (ѓ).

(б) Вкупната траекторија на летање по маршрута со два откажани мотора мора да биде одредена за да му овозможува на авионот да го продолжи летот, во очекуваните временски услови, од точката, во која се претпоставува дека два мотора откажале истовремено, до аеродромот, каде што е можно слетување и целосно да го запре, применувајќи ја утврдената процедура за слетување со два неисправни мотора. Вкупната траекторија на летот обезбедува минимална висина над површината и препреките од најмалку 2 000 ft во граници до 9,3 km (5 NM) од секоја страна на планираната патека. На висини и при временски услови, потребно е системите за заштита од замрзнување да бидат оперативни, земајќи го предвид влијанието од нивото користење во однос на вкупната траекторија на летот. Ако навигациската точност не одговара најмалку на RNP5, операторот ги зголеμουва вредностите, дадени погоре до 18,5 km (10 NM).

(в) Се претпоставува дека двата мотора откажуваат во критичната точка од овој дел од маршрутата, каде што авионот, при брзина на крстарење за големи растојанија, со сите мотори, при стандардна температура и без ветер, е повеќе од 90 минути лет оддалечен од аеродромот кој ги исполнува условите во врска со перформансите кои се применуваат за очекуваната маса при слетување.

(г) Вкупната траекторијата на летот има позитивен наклон на висина од 1 500 ft над аеродромот, каде авионот може да слета по отказ на двата мотори.

(д) Дозволено е испуштањето на гориво до количество, што одговара на потребните резерви за стигнување до аеродромот за слетување, ако се користи безбедносната процедура.

(ѓ) Очекуваната маса на авионот во точката во која се претпоставува дека двата мотора откажале, не е помала од масата која го вклучува потребното гориво за лет до аеродромот на кој се претпоставува дека ќе се изврши слетување и за пристигнувањето на авионот на најмалку 1 500 ft над зоната за слетување, по што тој има вкупно време на летање од уште 15 минути.

CAT.POL.A.225 Слетување — аеродроми на дестинација и алтернативни аеродроми

(а) Масата на слетување на авионот, утврдена во согласност со CAT.POL.A.105(а), не ја надминува максималната маса на слетување утврдена за апсолутната висината и температурата на околината аеродромот на дестинација и алтернативниот аеродром за проценетото време на слетување.

CAT.POL.A.230 Слетување — суви полетно – слетни патеки (а) Масата на авионот при слетување, утврдена во согласност со CAT.POL.A.105(а), за проценетото време на слетување на аеродромот на дестинација или на кој било алтернативен аеродром овозможува слетување со целосно запирање од висина од 50 ft над прагот:

(1) за авиони со турбомлазен погон, во границите на 60 % од расположливата должина на ПСП за слетување (LDA); и

- (2) за авиони со турбопропелерски погон, во границите на 70 % од расположливата должина на ПСП за слетување (LDA).
- (б) Кога се применуваат процедури за стрмен приод за слетување, операторот ги користи податоците за расположливата должина на ПСП за слетување (LDA) во однос на она што е наведено во (а), врз основа на проектираната висината, која е пониска од 60 ft, но не пониска од 35 ft, и ги исполнува условите предвидени во CAT.POL.A.245.
- (в) При операции на кратки слетувања, операторот ги користи податоците за расположливата должина на ПСП за слетување (LDA) во однос на она, наведено во (а) и го почитува предвиденото во CAT.POL.A.250.
- (г) При утврдување на масата при слетување, операторот го зема предвид следново:
- (1) апсолутната висина на аеродромот;
 - (2) не повеќе од 50 % од челната компонента на ветрот или не помалку од 150 % од задната компонента на ветрот; и
 - (3) наклонот на полетно – слетната патека во правецот на слетување, ако е поголем од ± 2 %.
- (д) За подготовка на летот, се претпоставува дека:
- (1) авионот слетува на најсоодветната полетно – слетната патека без ветар; и
 - (2) авионот слетува на полетно – слетната патека, која ќе биде одредена, земајќи ја предвид можната насока и брзина на ветрот, карактеристиките на управување на авионот во врска со прифатот и отпремата, како и други услови, како што се навигациските средства за слетување и теренот.
- (ѓ) Ако операторот не може да ги исполни условите, наведени во точка (д)(1), за аеродромот на дестинација со една полетно – слетната патека, каде што слетувањето зависи од одредена компонента на ветрот, на авионот може да се подготви за лет, ако се определени два алтернативни аеродрома кои овозможуваат целосно усогласување со точките од (а) до (д). Пред да започне приодот за слетување на аеродромот на дестинација, командантот проверува дали слетувањето може да биде извршено во целосна согласност со точките од (а) до (г) и CAT.POL.A.225.
- (е) Ако операторот не може да ги исполни условите од (д)(2) за аеродромот на дестинација, авионот се подготвува за лет само ако е определен алтернативен аеродром кој овозможува целосно усогласување со условите во точките од (а) до (д).

CAT.POL.A.235 Слетување — мокри и контаминирани полетно – слетни патеки

- (а) Кога соодветните метеоролошки извештаи и/или прогнози покажуваат дека во проценетото време за слетување, полетно – слетната патека може да биде

мокра, расположливата должина на ПСП за слетување (LDA) одговара на најмалку 115 % од потребното растојание за слетување, определено во согласност со CAT.POL.A.230.

(б) Кога соодветните метеоролошки извештаи и/или прогнози покажуваат дека во проценетото време за слетување, полетно – слетната патека може да биде контаминирана, расположлива должина на ПСП за слетување (LDA) одговара најмалку на растојанието за слетување, одредено во согласност со (а), или најмалку на 115 % од растојанието за слетување, одредено во согласност со одобрените податоци за растојанието за слетување на контаминирана полетно – слетната патека или еквивалентно, во зависност од тоа која вредност е поголема. Доколку се применуваат други еквивалентни податоци за растојанието за слетување, операторот за тоа мора да наведе во оперативниот прирачник.

(в) Должината за слетување на мокра полетно – слетната патека, која е пократка од бараната според (а), но не е пократка од онаа наведена во CAT.POL.A 230(а), може да се користи ако AFM содржи специфични дополнителни информации за должините за слетување на мокри полетно – слетни патеки .

(в) Должината за слетување на специјално подготвена контаминирана полетно – слетната патека, која е пократка од потребната според (б), но не е пократка од потребната според CAT.POL.A.230(а), може да се користи ако AFM содржи специфични дополнителни информации за должините за слетување на контаминирани полетно слетни патеки.

(д) За (б), (в) и (г), се применуваат соодветните критериуми од CAT.POL.A.230, освен кога CAT.POL.A.230(а) не се применува за (б) погоре.

CAT.POL.A.240 Одобрение на операции со зголемени агли на наклон

(а) Операциите со зголемени агли на наклон подлежат на претходно одобрение од надлежниот орган.

(б) За да се добие одобрение, операторот обезбедува докази дека се исполнети следниве услови:

- (1) AFM содржи одобрени податоци за неопходното зголемување на оперативната брзина, како и податоци, кои овозможуваат создавање на траекторија на лет, земајќи ги предвид зголемените агли на наклон и зголемената брзина;
- (2) има достапна визуелна навигација за навигациска прецизност;
- (3) метеоролошкиот минимум и ограничувањата поврзани со брзина на ветерот, се одредени за секоја полетно – слетната патека;
- (4) екипажот на лет стекнал доволно соодветно знаење за маршрутата, по која се извршува летот, и за процедурите кои се користат во согласност со ORO.OPS.FC.

CAT.POL.A.245 Одобрение на операции со стрмен приод за слетување

(а) Операциите со стрмен приод на слетување со користење на агол на снижување, еднаков или поголем од $4,5^{\circ}$ и со проектирана висина помала од 60 ft, но не помала од 35 ft, подлежат на претходно одобрение од надлежниот орган.

(б) За да се добие одобрение операторот обезбедува докази дека се исполнети следниве услови:

(1) во AFM е наведен максималниот одобрен агол на снижување, секакви други ограничувања, нормални, вонредни или итни процедури за стрмен приод на слетување, како и дополнувања на податоците за должината на полетно – слетната патека при користење на критериумите за стрмен приод;

(2) за секој аеродром, на кој ќе се вршат операции, во кои ќе се применува стрмен приод за слетување:

(i) постои соодветен систем за означување на патеката на наклонување, кој вклучува најмалку систем за визуелно покажување на патеката на наклонот;

(ii) е определен метеоролошкиот минимум; и

(iii) се зема предвид следново:

(А) поставеноста на препреките;

(Б) типот на означувањето на патеката на наклонот и водењето по полетно – слетната патека;

(В) минималниот видлив ориентир, потребен при DH и MDA;

(Г) расположливата воздухопловна опрема;

(Д) квалификацијата на пилотите и познавањето на одреден аеродром;

(Ѓ) AFM ограничувањата и процедурите; и

(Е) критериумите за неуспешен приод.

CAT.POL.A.250 Одобрение на операции со слетувања на кратки полетно – слетни патеки

(а) Операциите за слетување на кратки полетно – слетни патеки, подлежат на претходно одобрение од надлежниот орган.

(б) За да се добие одобрение операторот обезбедува докази дека се исполнети следниве услови:

(1) растојанието што се користи за пресметување на дозволената маса при слетување, може да се состои од користената должина на пријавената безбедна зона плус пријавеното LDA;

(2) земјата во која се наоѓа аеродромот, утврдила дека операцијата е од јавен интерес и оперативна потреба, која се должи на оддалеченоста на аеродромот или на физичките ограничувања, поврзани со продолжувањето на полетно – слетната патека,

(3) вертикалното растојание меѓу траекторијата од очите на пилотот и траекторијата на најнискиот дел од тркалата не надминува 3 m, кога авионот е поставен во стандардна патека за понирање ;

(4) минималната RVR/VIS, не е помала од 1 500 m и ограничувањата, поврзани со ветерот, се наведени во оперативниот прирачник;

(5) минималните услови во поглед на искуството, обуките и познавањето на аеродромот од страна на пилотот се наведени и исполнети;

(6) висината на прелетот над почетокот на должината која може да се користи, на пријавената безбедна зона е 50 ft;

(7) користењето на пријавената безбедна зона е одобрено од страна на земјата, во која се наоѓа аеродромот;

(8) должината, која може да се користи, на пријавената безбедна зона не надминува 90 m;

(9) ширината на пријавената безбедна зона не е помала од двојната ширина на полетно – слетната патека или од двојната големина на распонот на крилјата, во зависност од тоа која има поголема вредност, центрирана во однос на продолжената средишната линија на полетно – слетна патека;

(10) во границите на пријавената безбедна зона нема препреки или вдлабнатини кои претставуваат закана за безбедноста на авионот, кој прерано слетал на полетно – слетната патека и не се дозволува присуство на подвижни објекти по пријавената безбедна зона, кога полетно – слетната патека се користи за слетување на кратки полетно - слетни патеки;

(11) наклонот на пријавената безбедна зона не надминува 5 % над правецот на слетување и 2 % под правецот на слетување; и

(12) исполнети се дополнителни услови, утврдени од надлежниот орган, земајќи ги предвид карактеристиките на типот на авионот, орографските карактеристики во зоната на приодот, расположливите средства за приод и мислењата за неуспешниот приод/прекинувањето на слетувањето.

ПОГЛАВЈЕ 3

Перформанси од класа В

CAT.POL.A.300 Општо

(а) Операторот не смее да користи со авиони со еден мотор:

(1) во текот на нокта; или

- (2) при IMC, освен според посебни условите на визуелно летање (VFR).
- (б) Операторот третира двомоторни авиони, кои не ги исполнуваат условите за искачување од CAT.POL.A.340, како авиони со еден мотор.

CAT.POL.A.305 Полетување

(а) Масата на полетување не ја надминува максимално дозволена маса на полетување наведена во AFM за висина по притисок и температурата на воздухот на аеродромот на полетување.

(б) Нефакторираното растојание за полетување, наведено во AFM, не надминува:

(1) расположливата должина за залет при полетување (TORA) кога е помножено со коефициент 1,25; или

(2) кога е достапна зона за стопирање и/или просторот за полетување без препреки, следниве вредности:

(i) TORA;

(ii) расположливата должина при полетување (TODA) кога е помножен со фактор 1.15; или

(iii) расположлива должина на полетно – слетната патека за прекинатото полетување (ASDA) кога е помножено со коефициент 1,3.

(в) Кога се констатира согласноста со точката (б), се зема предвид следново:

(1) масата на авионот на почетокот од залетот при полетување;

(2) висина и притисок на аеродромот;

(3) температурата на воздухот на аеродромот;

(4) состојбата и типот на покриеност на полетно – слетната патека;

(5) наклонот на полетно – слетната патека во правец на полетувањето; и

(6) не повеќе од 50 % од пријавената челна компонента на ветерот или не помалку од 150 % од пријавената задна компонента на ветерот.

CAT.POL.A.310 Избегнување на препреки при полетување — повеќемоторни авиони

(а) Траекторијата по полетување на авиони со два или повеќе мотори се утврдува на таков начин што авионот ги избегнува препреките со најмалку 50 ft вертикално растојание и најмалку 90 m хоризонтално растојание плус $0,125 \times D$, каде што D е хоризонталното растојание поминато од авионот од крајот на расположливата должина за полетување (TODA) или од крајот на растојанието за полетување, ако е предвидено скршнување пред крајот на TODA, со исклучок

на предвиденото во точките (б) и (в). За авиони со распон на крилјата помал од 60 m може да се користи хоризонтално избегнување на препреките, што е еднакво на половина од распонот на крилата плус 60 m и плус $0,125 \times D$. Се претпоставува дека:

- (1) траекторијата по полетувањето започнува на висина од 50 ft над површината на крајот од растојанието за полетување, потребна според CAT.POL.A.305(б) и завршува на висина од 1 500 ft над површината;
 - (2) авионот не се наклонува пред да достигне висина од 50 ft над површината, а потоа аголот на наклон не надминува 15° ;
 - (3) отказот на критичен мотор се случува во точка од траекторијата по полетувањето со сите мотори каде се очекува дека ќе се изгуби визуелно ориентирање со цел избегнување на препреки;
 - (4) наклонот на траекторијата по полетувањето од висина од 50 ft до претпоставената висина на отказ на моторот е еднаков на просечниот наклон при искачување на висина со сите мотори и преминот кон конфигурацијата за лет на маршрутата, помножен со коефициент 0,77; и
 - (5) наклонот на траекторијата по полетувањето од висината достигната во согласност со (а)(4) до крајот на траекторијата по полетувањето е еднаков на наклонот при искачување на висина кон маршрута со еден откажан мотор, даден во AFM.
- (б) Во случаите кога планираната траекторија на летот не бара промена на маршрутата поголема од 15° , не е потребно операторот да ги земе предвид препреките, кои имаат странична оддалеченост поголема од:

(1) 300 m, ако летот се врши во услови кои го овозможуваат користењето на визуелна навигација, или ако се достапни навигациски средства, кои му овозможуваат на пилотот да ја одржува планираната траекторија на летот со истата прецизност; или

(2) 600 m, за летови при сите други услови.

(в) Во случаите, кога планираната траекторија на летот не бара промена на маршрутата, поголеми од 15° , не е потребно операторот да ги земе предвид препреките, кои имаат странична оддалеченост поголема од:

(1) 600 m, за летови кои се вршат под услови кои овозможуваат користење на визуелна навигација; или

(2) 900 m за летови при сите други услови.

(г) Кога се констатира согласноста со точките од (а) до (в), се зема предвид следново:

(1) масата на авионот на почетокот на залетот при полетување;

(2) висина по притисок на аеродромот;

(3) температурата на воздухот на аеродромот; и

(4) не повеќе од 50 % од пријавената челна компонента на ветерот или не помалку од 150 % од пријавената задна компонента на ветерот.

CAT.POL.A.315 Лет по маршрута — повеќемоторни авиони

(а) При очекуваните временски услови на летот, ако еден од моторите откажал, а сите други мотори работат во рамките на наведените максимални услови на постојана снага, авионот мора да го продолжи летот на или над соодветните минимални висини за безбеден лет, наведени во оперативниот прирачник, до точка, која се наоѓа на 1 000 ft над аеродром, каде што можат да бидат исполнети условите за перформансите.

(б) Се претпоставува дека во моментот на отказ на мотор:

(1) авионот не лета на висина поголема од висината при која брзината на искачување на висина е еднаква на 300 ft за минута со сите мотори, кои работат во рамките на наведените максимални услови на постојана снага; и

(2) наклонот на маршрутата со еден откажан мотор е бруто-наклонот на понижување или искачување, како што е соодветно, односно зголемен со наклонот за 0.5 % или намален со наклонот за 0,5 %.

CAT.POL.A.320 Лет по маршрута —авиони со еден мотор

(а) При очекуваните временски услови на летање и во случај на отказ на мотор, авионот мора да биде во состојба да стигне до место, каде што може да се изврши безбедно принудно слетување.

(б) Се претпоставува дека во моментот на отказ на мотор:

(1) авионот не лета на висина поголема од висината при која брзината на искачување е еднаква на 300 ft за минута со мотор кој работи со дозволената максимална моќност; и

(2) наклонот на маршрутата е бруто-наклонот на намалување, зголемен со наклон од 0,5 %.

CAT.POL.A.325 Слетување — аеродроми на дестинација и алтернативни аеродроми

Масата за слетување на авионот, утврдена во согласност со CAT.POL.A.105(a), не ја надминува максималната маса за слетување, утврдена за апсолутна висината и температурата во околината на аеродромот на дестинација и алтернативниот аеродром во проценетото време за слетување.

CAT.POL.A.330 Слетување — суви полетно – слетни патеки

(а) Масата на авионот при слетување, утврдена во согласност со CAT.POL.A.105(a), за проценетото време на слетување на аеродромот на дестинација или на кој било алтернативен аеродром, кој овозможува слетување

со целосно запирање од висина од 50 ft над прагот и слетување во граници од 70 % од расположлива должина на ПСП за слетување (LDA), земајќи предвид:

- (1) надморската висина на аеродромот;
 - (2) не повеќе од 50 % од челната компонента на ветрот или не помалку од 150 % од задната компонента на ветрот;
 - (3) состојбата и типот на покриеност на полетно – слетната патека; и
 - (4) наклонот на полетно – слетната патека во правец на слетувањето.
- (б) Кога се применуваат процедури за стрмен приод на слетување, операторот ги користи факторизирани податоци за растојанието за слетување во согласност со став (а), врз основа на проектираната висина пониска од 60 ft, но не пониска од 35 ft, при почитување на предвиденото во CAT.POL.A.345.
- (в) При операции за слетување на кратка полетно – слетна патека, операторот користи поголем дел од факторизирани податоци за растојанието за слетување во согласност со став (а) и го почитува предвиденото во CAT.POL.A.350.
- (г) За подготовка на авионот за лет во согласност со точките од (а) до (в), се претпоставува дека:
- (1) слетувањето ќе биде извршено на најсоодветната полетно – слетната патека, без ветар; и
 - (2) слетувањето ќе биде извршено на полетно – слетната патека, која ќе биде одредена земајќи ја предвид можната насока и брзина на ветрот, карактеристиките на авионот во врска со прифатот и отпремата, како и други услови, како што се навигациските средства за слетување и теренот.
- (д) Ако операторот не може да ги исполни барањата од (г)(2) за аеродромот на дестинација, авионот може да се подготви за лет само ако е определен алтернативен аеродром, кој овозможува целосно усогласување со условите од (а) до (г).

CAT.POL.A.335 Слетување — мокри и контаминирани полетно – слетни патеки

- (а) Кога соодветните метеоролошки извештаи и/или прогнози покажуваат дека во проценетото време за слетување, полетно – слетната патека може да биде мокра, расположлива должина на ПСП за слетување (LDA) треба да биде еднаква или поголема од расположливата должина на ПСП за слетување (LDA), утврдено во согласност со CAT.POL.A.330, помножено со факторот 1,15.
- (б) Кога соодветните метеоролошки извештаи и/или прогнози покажуваат дека во проценетото време за слетување, полетно – слетната патека може да биде контаминирана, растојанието за слетување не треба да ја надмине расположлива должина на ПСП за слетување (LDA). Операторот ги наведува во оперативниот прирачник, податоците за проценка на растојанието за слетување кои ќе се

применуваат.

(в) Должината за слетување на мокра полетно – слетната патека, пократка од она во (а), но не пократка од она која се бара според CAT.POL.A.330(а), може да се користи ако AFA содржи специфични дополнителни информации за должината за слетување на мокри полетно – слетни патеки .

CAT.POL.A.340 Услови во поглед на искачување при полетување и слетување

Операторот на двомоторен авион ги исполнува следниве услови за искачување на висина при полетување и слетување.

(а) *Искачување на висина при полетување*

(1) Сите мотори, кои работат

(i) Стабилниот наклон при искачување на висина по полетувањето е најмалку 4 % кај:

(А) моќноста при полетување кај секој мотор;

(Б) извлечени стоен трап, освен во случаи кога стоениот трап може да се вовлече , за помалку од седум секунди, тогаш може да се претпостави дека е вовлечен;

(В) задкрилца во положба(-и) на полетување; и

(Г) брзина при искачување на висина, не помала од $1,1 V_{MC}$ (минималната брзина на управување на авионот на копно или во близина на копно) и $1,2 V_{S1}$ (брзината на гаснење или минималната постојана брзина на летање во конфигурација на слетување), при што поголемата вредност се зема во предвид.

(2) Еден изгаснат мотор (OEI)

(i) Стабилниот наклон на искачување на висина од 400 ft над површината на полетување е мерливо позитивен со:

(А) отказ кај критичниот мотор и неговиот пропелер во позиција на минимален отпор;

(Б) преостанатиот мотор при моќност за полетување;

(В) вовлечен стоен трап;

(Г) задкрилца во положба(-и) на полетување; и

(Д) брзина при искачување еднаква на брзината, постигната на висина од 50 ft.

(ii) Стабилниот наклон на искачување нема да биде понизок од 0,75 % на

висина од 1500 ft над површина за полетување со:

- (А) отказ кај критичниот мотор и неговиот пропелер во позиција на минимален отпор;
- (Б) преостанатиот мотор, кој работи со моќност која не е поголема од максималната постојана;
- (В) вовлечен стоен трап;
- (Г) вовлечен закрилца ; и
- (Д) брзина при искачување не помала од $1,2 V_{S1}$.

(б) *Искачување при слетување*

(1) Сите мотори, кои работат

(i) Стабилниот наклон при искачување на висина е најмалку 2,5 % кај:

- (А) не повеќе од моќноста или влечната сила која е достапна осум секунди по започнување на движењето на командите за контрола на моќноста на моторот од позицијата за најмалата моќност во лет;
- (Б) извлечен стоен трап;
- (В) закрилца во положба на слетување; и
- (Г) брзина при искачување на висина еднаква на V_{REF} (референтна брзина на слетување).

(2) Еден изгаснат мотор (OEI)

(i) Стабилниот наклон на искачување нема да биде понизок од 0,75 % на висина од 1500 ft над површина за полетување со:

- (А) отказ кај критичниот мотор и неговиот пропелер во позиција на минимален воздушен отпор;
- (Б) преостанатиот мотор кој работи со моќност која не е поголема од максималната постојана;
- (В) вовлечен стоен трап;
- (Г) вовлечени закрилца; и
- (Д) брзина при искачување, не помала од $1,2 V_{S1}$.

CAT.POL.A.345 Одобрение на операции со стрмен приод

(а) Операциите со стрмен приод со агол на наклон на слетување, еднаков или поголем од $4,5^\circ$ и со проектираната висина помала од 60 ft, но не помала од 35 ft, подлежат на претходно одобрение од надлежниот орган.

(б) За да се добие одобрение операторот обезбедува докази дека се исполнети следниве услови:

(1) во AFM е наведен максималниот одобрен агол на наклонот за слетување, сите други ограничувања, нормални, вонредни или итни процедури за стрмен приод за слетување, како и измени на податоците за растојанието до патеката при користење на критериумите за стрмен приод; и

(2) за секој аеродром на кој ќе се вршат операции со стрмен приод за слетување:

(i) постои соодветен референтен систем за наклонот при понирање, кој вклучува најмалку систем за визуелно одредување на наклонот;

(ii) е определен метеоролошкиот минимум; и

(iii) се зема предвид:

(A) поставеноста на препреките;

(Б) типот на референците за наведување по патеката за понирање и полетно – слетната патека;

(В) минималниот видлив ориентир, потребен за висина на DH и MDA;

(Г) расположливата воздухопловна опрема;

(Д) квалификацијата на пилотите и познавањето на одреден аеродром;

(Ѓ) ограничувањата и процедурите од AFM; и

(Е) критериумите за неуспешен приод.

CAT.POL.A.350 Одобрение за операции на слетување на кратки полетно – слетни патеки

(а) Операциите на слетување на кратки полетно – слетни патеки подлежат на претходно одобрение од надлежниот орган.

(б) За да се добие одобрение операторот обезбедува докази дека се исполнети следниве услови:

(1) растојанието што се користи за пресметување на дозволената маса при слетување, може да се состои од користената должината на пријавената безбедна зона плус пријавеното LDA;

(2) користењето на пријавената безбедна зона е одобрено од страна на земјата, во која се наоѓа аеродромот;

(3) во границите на пријавената безбедна зона нема препреки или вдлабнатини кои претставуваат закана за безбедноста на авионот, кој прерано слетал на полетно – слетната патека и не се дозволува присуство на

подвижни објекти во пријавената безбедна зона, кога полетно – слетната патека се користи за слетување на кратки полетно – слетни патеки;

(4) наклонот на пријавената безбедна зона не надминува 5 % над правецот на слетување и 2 % под правецот на слетување;

(5) употребливата должината на пријавената безбедна зона не надминува 90 m;

(6) ширината на пријавената безбедна зона не е помала од двојната ширина на полетно – слетната патека, центрирана во однос на средишната линија на продолжената полетно – слетната патека;

(7) висината на прелетот над почетокот од употребливата должина на пријавената безбедна зона не е помала од 50 ft;

(8) метеоролошкиот минимум се утврдува посебно за секоја полетно – слетната патека и не е поголем од минимумите за VFR- или NPA.

(9) условите за пилотско искуство, обука и познавање на аеродромот се наведени и исполнети;

(10) исполнети се дополнителните услови, утврдени од надлежниот орган, земајќи ги предвид карактеристиките на типот на авионот, орографските карактеристики во зоната на приодот, расположливите средства за приод и неуспешниот приод/прекинување на слетувањето.

ПОГЛАВЈЕ 4

Перформанси од класа C

CAT.POL.A.400 Полетување

(а) Масата на полетување не ја надминува максимално дозволената маса на полетување, наведена во AFM за притисок по висина како и температурата на воздухот на аеродромот на полетување.

(б) За авиони, за кои податоците за должината на патеката за полетување се содржани во нивните AFM, кои не го опфаќаат отказот на моторот, растојанието од почетокот на залетот за полетување, кое е неопходно за авионот да постигне висина од 50 ft над површината со сите мотори кои работат со максимална моќност на полетување при соодветните услови, кога се множи со коефициент:

(1) 1,33 за двомоторни авиони;

(2) 1,25 за тримоторни авиони; или

(3) 1,18 за четиримоторни авиони,

не ја надминува расположливата должина за залет при полетување (TORA) на аеродромот, на кој треба да се изврши полетувањето.

(в) За авиони, за кои податоците за должина на патеката за полетување се содржани во нивните AFM кои не го опфаќаат отказот на моторот, треба да се исполнат следниве услови во согласност со спецификациите во AFM:

(1) потребната должина од забрзувањето до забавувањето да не е поголемо од ASDA;

(2) потребната должина за полетување да не ја надминува расположливата должина за полетување (TODA), при што должината на просторот за полетување без препреки да не надминува половина од TORA ;

(3) залетот при полетување да не ја надминува TORA;

(4) се користи само една вредност од (V_1) за прекинатото или непрекинатото полетување; и

(5) за мокра или контаминирана полетно – слетната патека, масата на полетување да не ја надминува дозволената маса за полетување на сува полетно – слетната патека под истите услови.

(г) Се зема предвид следново:

(1) висина по притисок на аеродромот;

(2) температурата на воздухот на аеродромот;

(3) состојбата и типот на покриеност на полетно – слетната патека;

(4) наклонот на полетно – слетната патека во насока на полетувањето;

(5) не повеќе од 50 % од пријавената челна компонента на ветрот или не помалку од 150 % од пријавената задна компонента на ветрот; и

(6) губитокот, доколку постои, од должината на полетно – слетната патека поради порамнување на авионот пред полетувањето.

CAT.POL.A.405 Избегнување на препреки при полетување

(а) Вкупната траекторијата на летот при полетување за авиони со еден откажан мотор се утврдува на таков начин што авионот ги надминува препреките со вертикално растојание за најмалку 50 ft плус $0,01 m$ плус $0,01 \times D$, или со хоризонтално растојание, за најмалку 90 m плус $0,125 \times D$, каде што D е хоризонталното растојание кое авионот го поминал од крајот TODA. За авиони со распон на крилата помал од 60 m, може да се користи хоризонтално избегнување на препреките, што е еднакво на половина од распонот на крилата, плус 60 m и плус $0,125 \times D$.

(б) Траекторијата на летот при полетување започнува на висина од 50 ft над површината на крајот од должината за полетување, потребна според CAT.POL.A.405(б) или (в), во зависност од потребата, и завршува на висина од 1 500 ft над површината.

(в) Кога се констатира усогласеноста со (а), се зема предвид следново:

- (1) масата на авионот на почетокот на залетот при полетување;
- (2) висината по притисок на аеродромот;
- (3) температурата на воздухот на аеродромот; и
- (4) не повеќе од 50 % од пријавената челна компонента на ветрот или не помалку од 150 % од пријавената задна компонента на ветрот.

(г) Не се дозволува промена на курсот на авионот до стигнувањето на точка од траекторијата по полетувањето, во која авионот ја постигнува висината од 50 ft над површината. Потоа по постигнувањето на висина од 400 ft се претпоставува дека авионот се накривува со наклон не поголем од 15°. Над висина од 400 ft, може да се планираат аглиите на наклон поголеми од 15°, но не поголеми од 25°. Мора да се земе во предвид влијанието на аголот на наклонување на оперативната брзина и патеката на летот, вклучувајќи го зголемувањето на растојанието кое произлегува од зголемената оперативна брзина.

(д) Во случаите, кога не се бара промена на курсот поголема од 15°, не е неопходно операторот да ги земе предвид препреките, чие странично растојание е поголемо од :

- (1) 300 m, ако пилотот има можност да ја одржува потребната навигациска прецизност во зоната со препреки, кои треба да бидат земени предвид; или
- (2) 600 m, за летови при сите други услови.

(ѓ) Во случаите, кога се бара промена на курсот поголема од 15° не е неопходно операторот да ги земе предвид препреките, чие странично растојание е поголемо од:

- (1) 600 m, ако пилотот има можност да ја одржува потребната навигациска прецизност во зоната со препреки, кои треба да бидат земени предвид; или
- (2) 900 m, за летови при сите други услови.

(е) Операторот утврдува процедури за непредвидени ситуации, за да ги исполни условите од (а) до (ѓ) и да гарантира безбедно избегнување на препреките, за да може авионот да ги исполни условите на маршрутата од CAT.POL.A.410 или да слета на аеродромот на полетување или на алтернативниот аеродром на полетување.

CAT.POL.A.410 Летање по маршрута— сите мотори, кои работат

(а) При очекуваните временски услови за летање, авионот во секоја точка од својата маршрута или при планирано отстапување од неа, е во состојба да постигне брзина на искачување, од најмалку 300 ft за минута со сите мотори, кои работат, во услови на максимална специфицирана континуирана моќност, на:

(1) минималните висини за безбеден лет во секоја фаза на маршрутата, која треба да се прелета, или при секое планирано отстапување од неа, специфицирани или пресметани согласно информациите кои се содржат во оперативниот прирачник на авионот; и

(2) минималните висини потребни за усогласеност со условите наведени во CAT.POL.A.415 и 420, по потреба

CAT.POL.A.415 Летање по маршрута со еден откажан мотор (OEI)

(а) При очекуваните временски услови за летање, авионот, во случај на отказ на еден мотор, во која и да е точка од маршрутата или планираното отстапување од неа, при што другиот(-те) мотор(-и) работи(-ат) во режим на максимална континуирана моќност, авионот има можност за продолжување на летот од висина на крстарење до аеродром, каде што може да се изврши слетување во согласност со CAT.POL.A.430 или CAT.POL.A.435, во зависност од случајот. Авионот лета над препреките во граници на 9,3 km (5 NM) од двете страни на планираниот правец на летање со вертикален интервал од најмалку:

(1) 1 000 ft, кога брзината на искачување е еднаква на нула или поголема; или

(2) 2 000 ft, кога брзината на искачување е помала од нула.

(б) Траекторијата на летот има позитивен наклон на висина од 450 m (1 500 ft) над аеродромот, на кој се планира да се изврши слетувањето по отказ на еден мотор.

(в) Расположливата брзина на искачување на авионот се прифаќа да биде 150 ft за минута, помала од пропишаната бруто-брзина на искачување.

(г) Границите на ширината на (а) се зголемуваат за 18.5 km (10 NM), ако навигациската точност не одговара најмалку на RNP5. .

(д) Дозволено е испуштањето на гориво до количество, што одговара на потребните резерви за стигнување до аеродромот за слетување, ако се користи безбедносна процедура.

CAT.POL.A.420 Летање по маршрута— авиони со три или повеќе мотори , од кои два мотори се нефункционални ,

(а) Во ниту една точка по должина на патеката на авион со три или повеќе мотори, при брзина на крстарење на голем домет со сите мотори, во стандардни услови на мирна атмосфера, не е повеќе од 90 минути на растојание од аеродромот на кој се исполнети сите услови за перформансите кои се применуваат на очекуваната маса за слетување, освен ако не се исполнети условите од точките од (б) до (д).

(б) Траекторијата на летање по маршрута со два нефункционални мотори му овозможува на авионот да го продолжи летањето во очекуваните временски услови, со надминување на сите препреки во склоп од 9.3 km (5 NM) од двете страни на предвидената маршрута со вертикален интервал најмалку од 2000 ft, до аеродром на кој се исполнети применливите услови за перформанси при

очекуваната маса на слетување

(в) Се претпоставува дека двата мотори откажуваат во критичната точка од оној дел од маршрутата, каде што авионот е на растојание од повеќе од 90 минути летање при брзина на крстарење за растојание на поголема далечина и при стандардни услови и мирна атмосфера, до аеродромот кој одговара на применливите услови за перформанси при очекуваната маса на слетување.

(г) Очекуваната маса на авионот во точката, во која се претпоставува дека двата мотори откажале, не е помала од масата, која го вклучува потребното гориво за лет до аеродромот, на кој се претпоставува дека ќе се изврши слетување и за пристигнувањето на авионот на висина од најмалку 450 m (1 500 ft) директно над зоната за слетување, по што тој има вкупно време на летање од уште 15 минути.

(д) Расположливата брзина на искачување на авионот се прифаќа да биде 150 ft за минута, помала од пропишаната.

(ѓ) Границите на ширината од (б) се зголемува до 18.5 km (10 NM) доколку навигациската прецизност не задоволува најмалку RNP5.

(е) Дозволено е испуштањето на гориво до количество, што одговара на потребните резерви за стигнување до аеродромот за слетување, ако се користи безбедносна процедура.

CAT.POL.A.425 Слетување — аеродроми на дестинација и алтернативни аеродроми

Масата на авионот при слетување, утврдена во согласност со CAT.POL.A.105(a) не ја надминува максималната маса за слетување, утврдена во AFM за апсолутната висина, и ако е предвидено во AFM и температурата на аеродромот на дестинација и алтернативниот аеродром за проценетото време за слетување.

CAT.POL.A.430 Слетување — суви полетно – слетни патеки

(а) Масата на авионот при слетување, утврдена во согласност со CAT.POL.A.105(a), за проценетото време на слетување на аеродромот на дестинација или на кој било алтернативен аеродром овозможува слетување со целосно запирање од висина од 50 ft над прагот во граници на 70 % од расположливото растојание за слетување (LDH), земајќи (ја) предвид:

- (1) апсолутната висината на аеродромот;
- (2) не повеќе од 50 % од челната компонента на ветрот или не помалку од 150 % од задната компонента на ветрот;
- (3) условите на површината и типот на полетно – слетната патека; и
- (4) наклонот на полетно – слетната патека во правецот за слетување.

(б) За припрема на авионот за полетување, се претпоставува дека:

(1) слетувањето ќе биде извршено на најсоодветната полетно – слетната патека, без ветар; и

(2) слетувањето ќе биде извршено на полетно – слетната патека, која ќе биде одредена, земајќи ја предвид можната насока и брзина на ветерот, карактеристиките на авионот за прифатот и отпремата, како и други услови, како што се навигациските средства за слетување и теренот.

(в) Ако операторот не може да ги исполни условите од (б)(2) за аеродромот на дестинација, на авионот може да му се дозволи да лета, само ако е определен алтернативен аеродром, кој овозможува целосно усогласување со условите (а) и (б).

CAT.POL.A.435 Слетување — мокри и контаминирани полетно – слетни патеки

(а) Кога соодветните метеоролошки извештаи или прогнози покажуваат дека до проценетото време за слетување, полетно – слетната патека може да биде мокра, расположлива должина на ПСП за слетување (LDA) треба да биде еднаква или поголема од потребното растојание за слетување, утврдено во согласност со CAT.POL.A.430, помножено со факторот 1,15.

(б) Кога соодветните метеоролошки извештаи или прогнози покажуваат дека до проценетото време за слетување, полетно – слетната патека може да биде контаминирана, растојанието за слетување не треба да ја надмине расположлива должина на ПСП за слетување (LDA). Операторот ги наведува во оперативниот прирачник, податоците за растојанието за слетување, кои ќе се применуваат.

ОДДЕЛ 2

Хеликоптери

ПОГЛАВЈЕ 1

Општи услови

CAT.POL.H.100 Применливост

(а) Хеликоптерите вршат операции во согласност со применливите услови за перформанси на класа.

(б) Хеликоптери се вршат операции со перформанси од класа 1:

(1) кога се користат до/од аеродроми или оперативни места, лоцирани во населена несоодветна средина, освен кога се користат до/од местата од јавен интерес (PIC) согласно CAT.POL.H.225; или

(2) кога се со максимална конфигурација на оперативни патнички седишта (MOPSC) со повеќе од 19 патнички места, освен кога се користат до/од хеликоптерските платформи од класа 2 согласно одобрение во согласност со

CAT.POL.H.305.

(в) Освен ако поинаку не е предвидено во (б), хеликоптерите со максимална конфигурација на оперативни патнички седишта (MOPSC) со 19 или помалку патнички места, но повеќе од девет, се користат во согласност со перформанси од класа 1 или 2.

(г) Освен ако не е поинаку предвидено во (б), хеликоптерите со максимална конфигурација на оперативни патнички седишта (MOPSC) со девет или помалку патнички места, се користат во согласност со перформанси од класа 1, 2 или 3.

CAT.POL.H.105 Општо

(а) Масата на хеликоптерот:

(1) во почетокот на полетувањето; или

(2) во случај на промена на оперативниот план за летање за време на летот, во точката од која се применува ревидираниот план за летање,

не ја надминува масата, за која применливите услови на овој Оддел можат да се исполнат за планираниот лет, имајќи го предвид очекуваното намалување на масата на хеликоптерот за продолжението на летот, кое произлегува од испуштањето на гориво во воздух како што е наведено во релевантните услови.

(б) Одобрените податоци за перформансите, содржани во AFN, се користат за утврдување на усогласувањето со условите од овој Оддел, дополнети, по потреба, со други податоци, како што е наведено во соодветното барање. Операторот ги прецизира другите податоци во оперативниот прирачник. Кога се применуваат факторите, наведени во овој Оддел, можат да се земат предвид сите оперативни фактори, кои веќе се вклучени во податоците за перформансите содржани во AFM, за да се избегне дупла примена на факторите.

(в) При утврдување на усогласеност со условите од овој Оддел, се земаат предвид следниве параметри:

(1) масата на хеликоптерот;

(2) конфигурацијата на хеликоптерот;

(3) условите на животната средина, а особено:

(i) висина по притисок и температурата;

(ii) ветерот:

(A) со исклучок на случаите, наведени во (B), при условите за полетувањето, траекторијата при полетување и слетување, се зема предвид не повеќе од 50 % од пријавената стабилна челна компонента на ветерот од 5 kt или повеќе;

(Б) кога полетување и слетување со задна компонента на ветерот е дозволено согласно AFM, и во сите случаи за траекторијата по полетувањето, се зема предвид не помалку од 150 % од пријавената задна компонента на ветерот; и

(В) кога има опрема, која овозможува прецизно мерење на брзината на ветерот над точката на полетување и слетување, операторот може да утврди компоненти на ветерот над 50 %, под услов да докаже на надлежниот орган дека близината на FATO и подобрувањата на точноста на опремата за мерење на ветрот обезбедуваат еквивалентно ниво на безбедност;

(4) оперативни техники; и

(5) функционирањето на системите, кои негативно влијаат врз перформансите на хеликоптерот.

CAT.POL.H.110 Земање предвид на препреките

(а) За целите на условите за прелетување на препреки, се зема во предвид препрека која се наоѓа надвор од FATO, на траекторијата на полетувањето или траекторијата за преминување во втор круг, ако страничното растојание од неа до најблиската точка на површината под планираната траекторија на летот не е подалеку од:

(1) За операции по VFR:

(i) половина од минималната ширина, наведена во AFM или кога ширината не е одредена, $0,75 \times D$, каде што D е најголемата големина на хеликоптерот, кога работат роторите;

(ii) плус поголемата од двете вредности од $0,25 \times D$ или 3 m ;

(iii) плус:

(А) $0,10 \times$ растојание DR за операции по VFR во текот на денот; или

(Б) $0,15 \times$ растојание DR за операции по VFR во текот на ноќта.

(2) За операции по IFR:

(i) поголемата од двете вредности $1,5 D$ или 30 m , плус:

(А) $0,10 \times$ растојание DR, за операции по IFR со прецизно наведување;

(Б) $0,15 \times$ растојание DR, за операции по IFR со стандардно наведување; или

(В) $0,30 \times$ растојание DR, за операции по IFR без наведување;

(ii) Кога се зема предвид траекторијата на летањето при преминување во втор круг, отстапувањето од зоната на препреката, се применува само по

крајот од расположливата должина за полетување.

(3) За операции кај кои првичното полетување се извршува визуелно и во преодна точка се преминува кон IFR/IMC, критериумите барани во (1) се применуваат до преодната точка, критериумите барани во (2) се применуваат по точката на преминување. Точката на преминување не може да биде лоцирана пред крајот на потребната должина за полетување на хеликоптери (TODRH) со перформанси од класа 1 и пред дефинирана точка по полетувањето (DPATO) за хеликоптери со перформанси од класа 2.

(б) При полетување со користење на процедура на задно движење или странично преминување, во поглед на условите за прелетување над препреки, се зема во предвид препреката која се наоѓа во зоната позади (или за страничен премин), се зема предвид, ако страничното растојание од најблиската точка на површината под планираната траекторија на летањето не е подалеку од:

(1) половина од минималната ширина, дефинирана во AFM или кога ширината не е дефинирана, $0,75 \times D$;

(2) плус поголемата од двете вредности $0,25 \times D$ или 3 m ;

(3) плус:

(i) за операции по VFR во текот на денот $0,10 \times$ растојанието изминато од крајот на FATO, или

(ii) за операции по VFR во текот на ноќта $0,15 \times$ растојанието изминато од крајот на FATO.

(в) Препреките можат да се игнорираат, ако се наоѓаат подалеку од:

(1) $7 \times$ радиус на роторот (R), за операции во текот на денот, ако се гарантира дека прецизноста на навигацијата може да се постигне преку соодветни визуелни ориентири за време на искачувањето;

(2) $10 \times R$, за операции во текот на ноќта, ако се гарантира дека прецизноста на навигацијата може да се постигне преку соодветни визуелни ориентири за време на искачувањето;

(3) 300 m , ако прецизноста на навигацијата може да се постигне преку соодветни навигациски средства; или

(4) 900 m , во сите други случаи.

ПОГЛАВЈЕ 2

Перформанси од класа 1

САТ.POL.H.200 Општо

Хеликоптерите, кои се користат со перформанси од класа 1, поседуваат уверение за категорија А или еквивалентно на него, како што е утврдено од

страна на Агенцијата.

CAT.POL.H.205 Полетување

(а) Масата на полетување не ја надминува максимално дозволената маса на полетување, наведена во AFM за процедурата која се користи.

(б) Масата на полетување е таква што:

(1) може да се прекине полетувањето и да слета на FATO во случај на отказ на критичен мотор при или пред точката на донесување на одлука при полетување (TDP);

(2) потребно должина на полетно – слетната патека за прекинатото полетување (RTODRH) не ја надминува расположлива должина на полетно – слетната патека за прекинатото полетување (RTODAH); и

(3) TODRH не ја надминува расположливата должина за полетување (TODAH).

(4) И покрај (б)(3), TODRH може да ја надмине TODAH, ако хеликоптерот со отказ на критичен мотор, утврдено во TDP, може, ако го продолжи полетувањето, да прелета над сите препреки до крајот на TODRH со вертикална раздалеченост од не помалку од 10,7 m (35 ft).

(в) Кога се покажува усогласување со точките (а) и (б), се земаат предвид соодветните параметри од CAT.POL.H.105(в) на аеродромот или оперативното место на полетување.

(г) Делот од полетувањето до и вклучувањето на точката TDP се извршува кога е видлива површината, за да може да се изврши прекинатото полетувањето.

(д) За полетување со користење на резервна процедура и процедура на странично преминување, при отказ на критичен мотор, утврдено на или пред TDP, сите препреки резервната зона или во зоната на странично преминување се прелетуваат за соодветна маргина.

CAT.POL.H.210 Траекторија при полетување

(а) Од крајот на TODRH при утврдување на отказ на критичен мотор на TDP:

(1) Масата на полетување е таква што траекторијата по полетувањето обезбедува вертикално надвиснување над сите препреки, лоцирани во траекторијата за искачување, не помалку од 10,7 m (35 ft) за операции извршувани по VFR и $10,7\text{ m (35 ft)} + 0,01 \times \text{растојание DR}$ за операции извршувани по IFR. Потребно е да се земат предвид само препреките, наведени во CAT.POL.H.110.

(2) Кога се врши промена на правецот на повеќе од 15° , се зема предвид ефектот на наклонот врз способноста за почитување на условите за прелетување над препреки. Овој круг не треба да започне пред постигнување на висина од 61 m (200 ft) над површината на полетување, освен ако тоа не е

дозволено како дел од одобрена процедура во AFM.

(б) Кога се докажува усогласување со (а), се земаат предвид соодветните параметри од CAT.POL.H.105(в) на аеродромот или оперативното место на полетување.

CAT.POL.H.215 Летање по маршрута со откажан критичен мотор

(а) Масата на хеликоптерот и траекторијата на летот со откажан критичен мотор во согласност со очекуваните временски услови за летот, одговараат на точка 1, 2 и 3 подолу во сите точки по маршрутата.

(1) Кога се очекува летот да се спроведе во кое било време без видливост на земјата, масата на хеликоптерот треба да овозможува брзина на искачување од најмалку 50 ft/мин. со откажан критичен мотор на апсолутна висина од најмалку 300 m (1 000 ft), или 600 m (2 000 ft) во планински предел над сите точки на теренот и препреки на целата маршрута на растојание од 9,3 km (5 NM) од секоја страна на предвидената траекторија.

(2) Кога се очекува летот да се одвива без видливост на земјата, траекторијата на летот мора да овозможува хеликоптерот да го продолжи летот од висината на крстарење до висина од 300 m (1 000 ft) над местото за слетување, каде што слетувањето може да се изврши во согласност со CAT.POL.H.220. Траекторијата на летот треба да биде со надминување од најмалку 300 m (1 000 ft) или 600 m (2 000 ft) во планински предел над сите точки на теренот и препреките во текот на целата маршрута на растојание од 9,3 km (5 NM) од секоја страна на правецот на летот. Можат да се користат техники на понижување во текот на летот.

(3) Кога се очекува летот да се изврши при видливи временски услови со видливост на површината, траекторијата на летот мора да овозможува хеликоптерот да го продолжи летот од висината на крстарење до висина од 300 m (1 000 ft) над местото за слетување, каде што слетувањето може да се изврши во согласност со CAT.POL.H.220, без притоа, во кој било момент, да се лета под соодветната минимална висина на летот. Потребно е да се земат предвид препреките на растојание од 900 m од секоја страна на маршрутата.

(б) Кога се покажува усогласување со (а)(2) или (а)(3):

(1) се претпоставува дека критичниот мотор откажал во критичната точка на маршрутата;

(2) се зема предвид влијанието на ветерот во однос на траекторијата на летот;

(3) се планира испуштање на гориво да се врши само до степен, што дозволува стигнување до аеродромот или оперативното место за слетување со потребните резерви од гориво и со користење на безбедносна процедура; и

(4) не се планира отстранување на гориво на висина под 1 000 ft над теренот.

(в) Ако навигациската прецизност не може да биде постигната во 95 % од вкупното време на летот, маргините на ширина од (а)(1) и (а)(2) се зголемуваат

на 18,5 км (10NM).

CAT.POL.H.220 Слетување

(а) Масата на хеликоптерот при слетување во проценето време за слетување не ја надминува максимално дозволената маса при слетување, наведена во AFM на хеликоптерот за процедурата која ќе се користи.

(б) Во случај отказ на критичен мотор кое е утврдено во било која точка или пред LDP, треба да биде мошно да се изврши слетување и застанување во рамки на FATO или да се изврши прекинатото слетувањето и да се прелетаат сите препреки на траекторијата на летањето со вертикално растојание од 10,7 m (35 ft). Потребно е да се земат предвид само препреките, наведени во CAT.POL.H.110.

(в) Во случај на утврдување на отказ на критичен мотор кое е утврдено во која било точка или по LDP, можно е:

(1) да се прелета над сите препреки на траекторијата на приодот; и

(2) да се изврши слетување и запирање во рамки на FATO.

(г) Кога се докажува усогласување со точките од (а) до (в), се земаат предвид соодветните параметри од CAT.POL.H.105(в) за проценетото време за слетување на аеродромот на дестинација или оперативното место, или на кој било алтернативен аеродром.

(д) Овој дел од слетувањето од LDP до контактот со земја се извршува на површина на видливото поле.

CAT.POL.H.225 Операции на хеликоптери до или од место од јавен интерес

(а) Операциите до/од место од јавен интерес (PIS) можат да се извршуваат во класа на перформанси 2, без да се исполнат условите од CAT.POL.H.310(б) или CAT.POL.H.325(б), под услов да е исполнето следново:

(1) PIS било во употреба пред 1 јули 2002 година;

(2) големината на PIS или околината на препреките не дозволуваат исполнување на условите за спроведување на операции во класа на перформанси 1;

(3) летот се извршува со хеликоптер со максимална конфигурација на оперативни патнички седишта (MOPSC) со шест или помалку патнички места;

(4) операторот се усогласил со CAT.POL.H.305(б)(2) и (б)(3);

(5) масата на хеликоптерот не ја надминува максималната маса, наведена во AFM за искачување со градиент од 8 % при без ветер при соодветна брзина на полетување (V_{TOSS}) со откажан критичен мотор, а останатите мотори работат со соодветна моќност; и

(б) операторот добил претходно одобрение за оваа операција од страна на надлежниот орган. Пред такви операции да бидат извршени во друга земја-членка, операторот треба да добие одобрение од надлежниот орган на таа земја-членка.

(б) Во оперативниот прирачник се утврдуваат конкретни процедури за местото, за да се минимизира периодот во кој може да постои опасност за лицата во хеликоптерот и лицата на земјата во случај на отказ на мотор при полетување и слетување.

(в) Оперативниот прирачник за секој PIS содржи: шема или обележана слика, која ги покажува главните аспекти, големини, неусогласувањето со условите за перформанси од класа 1, главните ризици и акциски планови во случај на настанување на инцидент.

ПОГЛАВЈЕ 3

Перформанси од класа 2

CAT.POL.H.300 Општо

Хеликоптерите, кои се користат со перформанси од класа 2, се одобруваат во категорија А или еквивалентна на неа, како што е утврдено од страна на Агенцијата.

CAT.POL.H.305 Летови без гарантирана можност за безбедно принудно слетување

(а) Летови без гарантирана можност за безбедно принудно слетување за време на фазите на полетување и слетување се извршуваат само ако операторот добил дозвола од надлежниот орган.

(б) За да добие и одржи таква дозвола, операторот:

(1) врши проценка на ризикот, наведувајќи:

(i) го типот на хеликоптерот; и

(ii) типовите на операции;

(2) ги исполнува следниве услови:

(i) постигнување и потоа одржување на дефинираниот стандард од производителот за модификација на хеликоптерот/моторот;

(ii) спроведување на превентивни мерки за одржување, препорачани од производителот на хеликоптерот или моторот;

(iii) вклучување во оперативниот прирачник на процедури за полетување и слетување, ако такви веќе не се вклучени во AFM;

(iv) одредување на обука на екипажот на летање; и

(v) обезбедување на систем за известување на производителот за секоја загуба на моќноста, гаснење на моторот или отказ (оштетување) на моторот;

и

(3) примена на систем за следење на користењето (USM).

CAT.POL.H.310 Полетување

(а) Масата на полетување не ја надминува максимално дозволената маса на полетување, наведена за брзина на искачување 150 ft/мин. на 300 m (1 000 ft) над нивото на аеродромот или оперативното место со откажан критичен мотор, а преостанатиот(те) мотор(и) работи(ат) со соодветна моќност.

(б) При операции, различни од оние, наведени во CAT.POL.H.305, полетувањето се извршува на таков начин за да може да се изврши безбедно принудно слетување до точката од која е можно безбедно продолжување на летот.

(в) За операции согласно CAT.POL.H.305, како дополнение на условите од (а):

(1) масата на полетување не ја надминува максималната маса наведена во AFM за лебдење кога сите мотори се во погон но без влијание на тлото (AEO OGE) без ветер при работа на сите мотори на соодветен режим на моќност; или

(2) за операции од платформа за хеликоптери:

(i) со хеликоптери со максимална конфигурација на оперативни патнички седишта (MOPSC) со над 19 патнички места; или

(ii) за секој хеликоптер, кој врши операции на платформа за хеликоптери, кој се наоѓа во несоодветна средина,

при утврдување на масата на полетување се зема предвид: процедурата; промашување на работ на платформа за хеликоптери за време на спуштање соодветно за висината на хеликоптерската платформа, со откажан(и) критичен(ни) мотор(и), а останатите мотори работат со соодветна моќност.

(г) Кога се покажува усогласување со точките од (а) до (в), се земаат предвид соодветните параметри од CAT.POL.H.105(в) во точката на полетување.

(д) Делот од полетувањето, пред да се исполни условот од CAT.POL.H.315, се извршува при видливост на површината.

CAT.POL.H.315 Траекторија при полетување

Од дефинираната точка по полетувањето (DPATO) или, како алтернатива, не подоцна од 200 ft над површината на полетување, со откажан критичен мотор се усогласуваат условите од CAT.POL.H.210(a)(1), (a)(2) и (б).

CAT.POL.H.320 Летање по маршрута со откажан критичен мотор

Се исполнува условот од CAT.POL.H.215.

CAT.POL.H.325 Слетување

(а) Масата на слетување при проценетото време на слетување не ја надминува максимално дозволената маса на полетување, која е наведена за брзина на искачување од 150 ft/мин. на 300 m (1 000 ft) над нивото на аеродромот или оперативното место со откажан критичен мотор, а преостанатиот(те) мотор(и) работи(ат) со соодветна моќност.

(б) Ако критичниот мотор откаже, во секоја точка од траекторијата по приодот:

(1) може да се изврши прекинатото слетување во согласност со условите од CAT.POL.H.315; или

(2) при операции, различни од оние наведени во CAT.POL.H.305, хеликоптерот може да изврши безбедно принудно слетување.

(в) За операции согласно CAT.POL.H.305, како дополнение на условите од (а):

(1) масата на слетување да не ја надминува максималната маса наведена во AFM за лебдење кога AEO OGE без ветер при работа на сите мотори на соодветен режим на моќност; или

(2) за операции на платформа за хеликоптери:

(i) со хеликоптери со максимална конфигурација на оперативни патнички седишта (MOPSC) со над 19 патнички места; или

(ii) за секој хеликоптер, кој врши операции на платформа за хеликоптери, која се наоѓа во несоодветна средина,

при утврдување на масата на слетување се зема предвид: процедурата и спуштањето соодветно на висината на хеликоптерската платформа, со откажан критичен мотор, а останатиот(те) мотор(и) работи(ат) со соодветна можност.

(г) Кога се покажува усогласување со точките од (а) до (в), се земаат предвид соодветните параметри од CAT.POL.H.105(в) на аеродромот на дестинација или на кое било оперативное место, ако е потребно.

(д) Делот од слетувањето, по кој условот од (б)(1) не може да биде исполнет, се исполнува при видливост на површината.

ПОГЛАВЈЕ 4

Перформанси од класа 3

CAT.POL.H.400 Општо

(а) Хеликоптерите, кои се користат со перформанси од класа 3, се одобруваат во категорија А или еквивалентна на неа, како што е утврдено од страна на Агенцијата, или во категорија В.

(б) Операциите се извршуваат само во соодветна средина, освен:

(1) кога се извршуваат согласно CAT.POL.H.420; или

(2) при фазите на полетување и слетување, кога се извршуваат во согласност со (в).

(в) Кога операторот е овластен согласно CAT.POL.H.305, можат да се извршуваат летови до/од аеродром или оперативно место, лоцирани надвор од густо населена несоодветна средина, без гарантирани можности за безбедно принудно слетување:

(1) за време на полетувањето, пред да се постигне V_y (брзина за најдобар коефициент на искачување) или 200 ft над површината на полетувањето; или

(2) за време на слетувањето, под 200 ft над површината на слетувањето.

(г) Операциите не се извршуваат:

(1) без видливост на површината;

(2) во текот на ноќта;

(3) кога базата на облаците е под 600 ft; или

(4) кога надворешната видливост е под 800 m.

CAT.POL.H.405 Полетување

(а) Масата на полетување е помала од:

(1) максимална сертифицирана маса при полетување (MCTOM); или

(2) максималната маса на полетување, утврдена за лебдење во зоната на влијание на земјата и сите мотори работат во режим на полетување, или, ако условите се такви што не е веројатно да се влезе во режим на лебдење во зоната на влијание на земјата, максималната маса за лебдење, надвор од зоната на влијание на земјата при што сите мотори работат во режим на полетување.

(б) Со исклучок на случаите, наведени во CAT.POL.H.400(б), во случај на отказ на мотор, хеликоптерот треба да биде во можност да изврши безбедно принудно слетување.

CAT.POL.H.410 По маршрута

(а) Хеликоптерот треба да може при работа со сите мотори во режим на максимално континуирана моќност да лета по планираната маршрута или кон

планираното отстапување, без да лета, во која и да било точка, под соодветната минимална висина на летот.

(б) Со исклучок на случаите наведени во CAT.POL.H.420, во случај на отказ на мотор, хеликоптерот треба да биде во можност да изврши безбедно принудно слетување.

CAT.POL.H.415 Слетување

(а) Масата на хеликоптерот при слетување во проценетото време за слетување е помалку од:

- (1) максималната одобрена маса на слетување; или
- (2) максималната маса на слетување, утврдена за лебдење во зоната на влијание на земјата и сите мотори работат во режим на полетување, или, ако условите се такви што не е возможна состојба на лебдење во зоната на влијание на земјата, максималната маса на слетување наведена за лебдење надвор од зоната на влијание на земјата, при што сите мотори работат во режим на полетување.

(б) Со исклучок на случаите, наведени во CAT.POL.H.400(б), во случај на отказ на мотор, хеликоптерот е во можност да изврши безбедно принудно слетување.

CAT.POL.H.420 Операции во несоодветна средина, надвор од густо населени области

(а) Операции над несоодветна средина, надвор од густо населени области без можности за безбедно принудно слетување на турбински хеликоптери со максимална конфигурација на оперативни патнички седишта (MOPSC) со шест или помалку патнички места се извршуваат само ако операторот има одобрение од надлежниот орган, откако извршил проценка на безбедносниот ризик. Пред таквите операции да бидат извршени во друга земја-членка, операторот добива дозвола од надлежниот орган на таа земја.

(б) За да добие и одржи таква дозвола, операторот:

- (1) извршува такви летови само во областите и во согласност со условите наведени во одобрението;
- (2) не извршува такви летови согласно одобрението за HEMS;
- (3) докажува дека ограничувањата за хеликоптерите или другите оправдани причини ја исклучуваат употребата на вообичаените критериуми за перформанси; и
- (4) е одобрен во согласност со CAT.POL.H.305(б).

(в) И покрај CAT.IDE.H.240, такви летови можат да се извршуваат без дополнителна опрема за кислород, под услов висината на кабината да не надминува 10 000 ft за период не подолг од 30 минути и никогаш да не надминува 13 000 ft барометарска висина.

ОДДЕЛ 3

Маса и баланс

ПОГЛАВЈЕ 1

Воздухоплови на моторен погон

САТ.POL.MAB.100 Маса и баланс, товарање

(а) За време на сите фази од користењето на воздухопловот, распределбата на товарот, масата и балансот, одговараат на ограничувањата, утврдени во AFM или во оперативниот прирачник, ако тоа е поограничувачко.

(б) Операторот ја утврдува масата и балансот (CG) на секој воздухоплов преку реално мерење, пред неговото воведување во користење и потоа во интервали од четири години, ако се користат индивидуалните маси на воздухопловите, или девет години, ако се користат масите на флотата. Акумулираните влијанија од модификациите и поправките врз масата и балансирањето се земаат предвид и соодветно се документираат. Освен тоа, воздухопловите се мерат повторно, ако влијанието од модификациите на масата и балансирањето не се точно познати.

(в) Мерењето се извршува од страна на производителот на воздухопловот или од овластена организација за одржување.

(г) Операторот ја утврдува масата на сите оперативни елементи и масата на секој член од екипажот, вклучен во сувата оперативна маса на воздухопловот, преку мерење или со користење на стандардни податоци за масите. Влијанието на нивната локација врз CG на воздухопловот, исто така се утврдува.

(д) Операторот ја утврдува масата на дозволеният патен товар, вклучувајќи го секој баласт, преку вистинско мерење или утврдување на масата на целиот патен товар во согласност со стандардните маси за патници и багаж.

(ѓ) Како дополнително на стандардните маси за патници и регистриран багаж, операторот може да користи стандардни маси за други товари, ако докаже пред надлежниот орган дека овие товари имаат иста маса или дека масите им се во рамките на наведените дозволените граници.

(е) Операторот ја утврдува масата на наточеното горивото користејќи ги податоците за неговата реална густина, или ако не се познати, густината, пресметана по метод, утврден во оперативниот прирачник.

(ж) Операторот обезбедува дека:

(1) товарањето на воздухопловот се врши под контрола на квалификуван персонал; и

(2) дозволеният патен товар се товари во согласност со податоците, кои се користат за пресметување на масата и балансирањето на воздухопловот.

(ј) Операторот ги зема предвид дополнителните структурни ограничувања како

што се ограничувањата за цврстината на подот, максималното оптоварување по метар на дожина, максималната маса за товарен простор и ограничување за максималниот број на места. Освен тоа, за хеликоптери, операторот ги зема предвид промените на товарот за време на летот.

(s) Операторот ги утврдува начелата и методите во оперативниот прирачник, кои се користат во системот за утврдување на масата и распределбата на товарот, за да бидат исполнети условите, наведени во од (а) до (з). Овој систем ги опфаќа сите типови на планираното користење.

CAT.POL.MAB.105 Документација и податоци за масата и балансот

(а) Операторот утврдува податоци и ја подготвува документацијата за маса и баланс пред секој лет, наведувајќи го товарот и неговата распределба. Документацијата за масата и баланс му овозможува на командантот да утврди дека товарот и неговата распределба се такви што не ги надминуваат ограничувањата за масата и балансот. Документацијата за маса и баланс ги содржи следниве информации:

- (1) Регистрација и тип на воздухоплов;
- (2) Идентификација на летот, број и датум;
- (3) Име на командантот;
- (4) Името на лицето, кое ја подготвило документацијата;
- (5) Сувата оперативна маса и соодветниот CG на воздухопловот:
 - (i) за авиони со перформанси од класа В и за хеликоптери позицијата на CG не мора да биде во документацијата за масата и балансирањето, ако на пр. распределбата на товарот е во согласност со однапред пресметана табела на баланс или ако може да се докаже дека за планираните операции може да се обезбеди правилен баланс без оглед на видот на реалниот товар;
- (6) Масата на горивото при полетување и масата на горивото за летот;
- (7) Масата на останатиот потрошен материјал, ако е применливо;
- (8) Компонентите на товарот, вклучувајќи патници, багаж, товар и баласт;
- (9) Масата на полетување, масата при слетување и масата без гориво;
- (10) Применливите позиции на CG на воздухопловот; и
- (11) Граничните вредности за масата и CG.

Горенаведените информации се на располагање во документите за планирање на летот или системите за маса и баланс. Дел од тие информации може да се содржат во други документи, лесно достапни за користење.

(б) Кога податоците и документацијата за масата и балансот се создаваат од компјутеризиран систем за маса и баланс, операторот ја проверува веродостојноста на добиените податоци.

(в) Лицето, кое го надгледува товарењето на воздухопловот потврдува со своерачен потпис или на сличен начин дека товарот и неговата распределба се во согласност со документацијата за масата и балансот утврдена од командантот. Командантот преку своерачен потпис или на сличен начин го потврдува прифаќањето.

(г) Операторот определува процедури за промените на товарот во последен момент, за да гарантира дека:

(1) за секоја промена во последен момент по пополнување на документацијата за масата и балансот се информира командантот и е внесена во документите за планирање на летот, кои ја содржат документацијата за масата и балансот.

(2) утврдената максимална дозволена промена во последен миг во однос на бројот на патниците или товарот е наведена; и

(3) ако оваа максимална дозволена вредност се надмине, се подготвува нова документацијата за масата и балансот.

(д) Операторот треба да добие одобрение од надлежниот орган, ако сака да користи интегриран компјутерски систем за маса и баланс во воздухопловот или самостоен компјутерски систем за маса и баланс, како главен извор за испраќање на документацијата за масата и балансот. Операторот ја докажува точноста и веродостојноста на тој систем.

ПОДДЕЛ Г

ИНСТРУМЕНТИ, ПОДАТОЦИ И ОПРЕМА

ОДДЕЛ 1

Авиони

САТ.IDE.A.100 Инструменти и опрема — општо

(а) Инструментите и опремата, потребни според овој поддел се одобруваат во согласност со Регулатива (ЕЗ) бр. 1702/2003, со исклучок на следниве производи и опрема:

(1) Резервни осигурувачи;

(2) Рачни преносни светилки;

(3) Прецизен хронометар;

(4) Држач за карти;

- (5) Комплект за прва помош;
- (6) Комплект за итна медицинска помош;
- (7) Мегафони;
- (8) Опрема за преживување и сигнализација;
- (9) Морски котви и опрема за укотвување; и
- (10) Систем за сигурносно врзување на деца.

(б) Инструментите и опремата, што не се потребни според овој поддел, кои не подлежат на одобрение согласно со Регулатива (ЕЗ) бр. 1702/2003, но се пренесуваат при летот, треба да го исполнуваат следново:

(1) информациите обезбедени од овие инструменти, опрема и уреди, не се користат од летачки персонал за целите на усогласување со Анекс I кон Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 или CAT.IDE.A.330, CAT.IDE.A.335, CAT.IDE.A.340 и CAT.IDE.A.345; и

(2) инструментите и опремата не влијаат на пловидбеноста на авионот дури и во случај на откажувања или дефекти.

(в) Ако одредена опрема е предвидена за употреба од еден член на летачки персонал на неговото/нејзиното работно место за време на летот, до неа е обезбеден пристап од тоа работно место. Во случаите кога дел од опремата е предвидена за користење на повеќе од еден член на екипажот на летање, дадената опрема се монтира така што да биде достапна за користење од секое работно место, од кое треба да е на располагање.

(г) Инструментите, кои се користат од даден член на екипажот на лет, се поставуваат така што индикациите се видливи од работното место на соодветниот член на летачки персонал при минимално отстапување на телото и насоката на неговиот/нејзиниот поглед од вообичаената положба во која тој/таа се наоѓа, гледајќи напред во насока на траекторијата на летот.

(д) Се обезбедува лесен пристап до опремата за итна ситуација со цел моментално користење.

CAT.IDE.A.105 Минимална опрема за лет

Летот не започнува кога не функционираат или недостасуваат некои инструменти, делови од опрема или функции на авионот, потребни за планираниот лет, освен ако:

- (а) авионот се користи според листата на минимална опрема (MEL) на операторот; или
- (б) операторот добил одобрение од надлежниот орган да користи авион во рамките на ограничувањата на главната листа на минимална опрема (MMEL).

CAT.IDE.A.110 Резервни електрични осигурувачи

(а) Авионите се опремени со резервни електрични осигурувачи со снага која е потребна за целосна заштита на колото, за замена на оние осигурувачи, за кои е дозволено да се заменат за време на летот.

(б) Бројот на резервни осигурувачи, кои треба да се носат, е поголемиот од:

- (1) 10 % од бројот на осигурувачите од секоја поединечна снага; или
- (2) три осигурувачи од секој вид.

CAT.IDE.A.115 Оперативни светла

(а) Авионите, кои вршат операции во текот на денот, се опремени со:

- (1) систем на светилки против судири;
- (2) светилки со напојување од авионскиот електричен систем за обезбедување соодветно осветлување на сите инструменти и опрема од суштинска важност за безбедно функционирање на авионот;
- (3) светилки кои се напојуваат од авионскиот електричен систем и кои обезбедуваат осветлување во сите патнички кабини; и
- (4) самостојна преносна светилка (батериска ламба) за секој член од екипажот која е лесно достапна за членовите на екипажот на нивните работни места.

(б) Авионите, кои вршат операции во текот на ноќта, се опремени дополнително со:

- (1) навигациски светилки/светилки за позиционирање;
- (2) со две светилки за слетување или една светилка, која се напојува од два одделни електрични системи и
- (3) светилки според условите на Меѓународните прописи за спречување на судири на море, ако авионот се користи како хидроавион.

CAT.IDE.A.120 Опрема за чистење на ветробранско стакло на пилотската кабина

Авиони со максимална сертифицирана маса при полетување (MCTOM) која надминува 5 700 kg се опремени со средство пред секое пилотско работно место за одржување на чист дел на ветробранското стакло, овозможувајќи видливост во услови на врнежи.

CAT.IDE.A.125 Операции на авионот по VFR во текот на денот — инструменти за лет и навигациски инструменти и поврзана опрема

(а) Авионите, кои се управуваат по VFR во текот на денот се опремени со

следнава опрема:

(1) Средства за мерење и прикажување на:

- (i) Магнетниот курс;
- (ii) Времето во часови, минути и секунди;
- (iii) Висината по притисок;
- (iv) Индицираната брзина;
- (v) Вертикалната брзина;
- (vi) Свиокот и накосувањето;
- (vii) Положбата;
- (viii) Курсот;
- (ix) Температурата на надворешниот воздух; и
- (x) Махов број, кога ограничувањата на брзината се изразени во Махов број.

(2) Средства, кои укажуваат дека напојувањето на потребните пилотски инструменти не е адекватно.

(б) Кога се потребни двајца пилоти за вршење на операција, работното место на вториот пилот се опремува со дополнителни одвоени средства за прикажување на:

- (1) Висината по притисок;
- (2) Индицираната брзина;
- (3) Вертикалната брзина;
- (4) Свиокот и накосувањето;
- (5) Положбата; и
- (6) Курсот.

(в) Се обезбедуваат средства за спречување од расипување на системот за прикажување на воздушната брзина поради кондензација или одмрзнување за:

- (1) авиони со максимална сертифицирана маса при полетување (МСТОМ) која надминува 5 700 kg, или максимална конфигурација на оперативни патнички седишта (MOPSC) поголем од девет; и
- (2) авиони, чии првично уверение за пловидбеност (CofA) издадено на или по 1 април 1999 година.

(г) Едномоторни авиони, чии првично уверение за пловидбеност (CofA) е издадено пред 22 мај 1995 година, се ослободени од условите наведени во точка (а)(1)(vi), (а)(1)(vii), (а)(1)(viii) и (а)(1)(ix), ако исполнувањето на овие услови наметнува измена.

CAT.IDE.A.130 Операции на авионот по IFR или во текот на ноќта — пилотско-навигациски инструменти и поврзана опрема

(а) Авиони, кои се користат според VFR во текот на ноќта или според IFR се опремени со следнава опрема, достапна на пилотското работно место:

(а) Средства за мерење и прикажување на:

(1) Магнетниот курс;

(2) Времето во часови, минути и секунди;

(3) Индицираната брзина;

(4) Вертикалната брзина;

(5) Свиокот и накосувањето, или само накосување ако авионите се опремени со резервен уред за мерење и прикажување на состојбата и накосувањето на авионот;

(6) Положбата;

(7) Стабилизираниот курс;

(8) Температурата на надворешниот воздух; и

(9) Махов број, кога ограничувањата на брзината се изразени во Махов број.

(б) Два уреди за мерење и прикажување на притисок по висина.

(в) Уреди кои укажуваат прекини во напојувањето на потребните пилотски инструменти.

(г) Уред за спречување од расипување поради кондензација или одмрзнување на системите за известување на воздушната брзина, барани во (а)(3) и (ж)(2).

(д) Средство за известување на летачки персонал при откажување на уредите, барани во (г) за авиони:

(1) чие првично уверение за пловидбеност (CofA) е издадено на или по 1 април 1998 година; или

(2) со максимална сертифицирана маса при полетување (MCTOM) која е поголема од 5 700 kg, или максимална конфигурација на оперативни патнички седишта (MOPSC) со повеќе од девет патнички места, чие првично уверение за пловидбеност (CofA) е издадено пред 1 април 1998 год.

(ѓ) Два независни системи за статички притисок, освен за пропелерски авиони

со максимална сертифицирана маса при полетување (МСТОМ) еднаква или помала од 5 700 kg.

(е) Еден систем за статички притисок и еден алтернативен извор на статички притисок за пропелерски авиони со максимална сертифицирана маса при полетување (МСТОМ) еднаква или помала од 5 700 kg.

(ж) Кога се потребни двајца пилоти за лет, работното место на вториот пилот се опремува со посебни средства за прикажување на:

- (1) Висината по притисок;
- (2) Индицираната брзина;
- (3) Вертикалната брзина;
- (4) Свиокот и накосувањето;
- (5) Положбата; и
- (6) Стабилизираниот курс.

(з) Резервен уред за мерење и прикажување на позицијата на авионот, што може да се користи од секое пилотско работно место за авиони со максимална сертифицирана маса при полетување (МСТОМ) која надминува 5 700 kg, или максимална конфигурација на оперативни патнички седишта (MOPSC) со повеќе од девет патнички места, кое:

- (1) се напојува постојано за време на процесот на редовните операции, а при целосно откажување на нормалниот систем за електрична енергија се напојува од независен извор;
- (2) обезбедува сигурно работење во текот на минимум од 30 минути по целосно откажување на нормалниот систем за електрично напојување, земајќи ги предвид сите оптоварувања врз системот за брзо напојување и оперативните процедури;
- (3) работи независно од останати средства за мерење и прикажување на положбата;
- (4) може да функционира автоматски по целосно откажување на нормалниот систем за електрично напојување;
- (5) е соодветно осветлено во сите фази на работењето, со исклучок на авиони со максимална сертифицирана маса при полетување (МСТОМ) еднаква или помала од 5 700 kg веќе регистрирани во земја-членка на 1 април 1995 година и опремено со резервен индикатор за позицијата на авионот во левата инструмент табла;
- (6) е јасно видно од страна на екипажот на лет, кога резервниот индикатор за позицијата на авионот се напојува од изворот наменет за итни ситуации; и

(7) кога резервниот индикатор за позицијата на авионот има сопствено напојување, има соодветна индикација за инструментите или за панелот на инструментите, кога тоа напојување се користи.

(s) Држачот на карти се наоѓа на лесно читливо место, што може да биде осветлено при ноќни операции.

CAT.IDE.A.135 Дополнителна опрема за операции со еден пилот по IFR

Авионите со еден пилот, управувани по IFR, се опремени со автопилот, кој ја одржува најмалку висината и курсот.

CAT.IDE.A.140 Систем за алармирање за отстапување од висината на летот

(a) Следниве авиони се опремени со систем за алармирање за отстапување од висината на летот:

(1) турбо-пропелерски авиони со максимална сертифицирана маса при полетување (MCTOM) поголема од 5 700 kg, или максимална конфигурација на оперативни патнички седишта (MOPSC) со повеќе од девет патнички места; и

(2) авиони со турбо-млазни мотори.

(б) Системот за алармирање за отстапување од висината на летот може:

(1) да го предупреди летачки персонал при приближување на претходно одбраната висина и

(2) да го предупреди летачки персонал со најмалку еден звучен сигнал при отстапување од претходно одбраната висина.

(в) И покрај (а), авиони со максимална сертифицирана маса при полетување (MCTOM) еднаква или помала од 5 700 kg, и максимална конфигурација на оперативни патнички седишта (MOPSC) со девет или повеќе патнички места и издадено првично уверение за пловидбеност (CofA) пред 1 април 1972 година, регистрирани во земја-членка на 1 април 1995 година, се ослободени од обврската да бидат опремени со систем за алармирање за отстапување од висината на летот.

CAT.IDE.A.150 Систем за предупредување за опасно приближување до теренот (TAWS)

(а) Авионите со турбински мотори, со максимална сертифицирана маса при полетување (MCTOM) поголема од 5 700 kg, или со максимална конфигурација на оперативни патнички седишта (MOPSC) со повеќе од девет патнички места се опремени со TAWS, кој ги исполнува условите за опрема од класа А, како што е наведено во прифатлив стандард.

(б) Авионите со клипни мотори, со максимална сертифицирана маса при полетување (MCTOM) поголема од 5 700 kg, или со максимална конфигурација на оперативни патнички седишта (MOPSC) со повеќе од девет патнички места

се опремени со TAWS, кој ги исполнува за опрема од класа B, како што е наведено во прифатлив стандард.

CAT.IDE.A.155 Воздухопловен систем за избегнување на судири на воздухопловите во лет (ACAS)

Освен ако не поинаку предвидено во Регулатива (ЕУ) бр. 1332/2011, авиони со турбински мотори, кои имаат максимална сертифицирана маса при полетување (MCTOM) која надминува 5 700 kg, или максимална конфигурација на оперативни патнички седишта (MOPSC) за повеќе од 19 патнички места се опремени со ACAS II.

CAT.IDE.A.160 Авионски метеоролошки радар

Следниве авиони се опремени со авионски метеоролошки радар, кога се користат во текот на ноќта или при ИМС во области, во кои се очекуваат бури или други потенцијални опасни временски услови за кои се смета дека можат да бидат детектирани со авионски метеоролошки радар:

- (а) авиони со херметичка кабина;
- (б) авиони со нехерметичка кабина и максимална одобрена маса на полетување (MCTOM) која е поголема од 5 700 kg; и
- (в) авиони со нехерметичка кабина и максимална конфигурација на оперативни патнички седишта (MOPSC) со повеќе од девет патнички места.

CAT.IDE.A.165 Дополнителна опрема за операции во услови на замрзнување во текот на ноќта

- (а) Авиони, со кои се вршат операции во текот на ноќта во очекувани или вистински услови на поледица се опремени со средства за осветлување и откривање на создавање на мраз.
- (б) Средство за осветлување на формиран мраз не предизвикува одблесок или отсјај, со цел на членовите на летачкиот персонал да не им го отежнува извршувањето на нивните должности.

CAT.IDE.A.170 Систем за внатрешна врска меѓу членовите на екипажот на летање

Авиони, кои вршат операции со повеќе од еден член на летачки персонал се опремени со систем за внатрешна врска меѓу членовите на екипажот на летање, вклучувајќи слушалки и микрофони, кои се користат од страна на сите членови на екипажот на летање.

CAT.IDE.A.175 Систем за внатрешна врска меѓу екипажот на летање

Авиони со максимална сертифицирана маса при полетување (MCTOM) која е поголема од 15 000 kg, или максимална конфигурација на оперативни патнички седишта (MOPSC) со повеќе од 19 патнички места се опремени со систем за внатрешна врска меѓу екипажот, со исклучок на авионите, за кои првичното

индивидуално уверение за пловидбеност (CofA) е издадено пред 1 април 1965 година и се регистрирани во земја-членка на 1 април 1965 година.

CAT.IDE.A.180 Аудио систем за информирање на патниците

Авиони со максимална конфигурација на оперативни патнички седишта (MOPSC) со повеќе од 19 патнички места се опремени со аудио систем за информирање на патниците.

CAT.IDE.A.185 Уред за снимање на разговорите во пилотската кабина

(а) Следниве авиони се опремени со уред за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR):

(1) авиони со максимална сертифицирана маса при полетување (MCTOM) која што надминува 5 700 kg, и

(2) повеќемоторни авиони со турбински мотори со максимална сертифицирана маса при полетување (MCTOM) од 5700kg или помалку, со максимална конфигурација на оперативни патнички седишта (MOPSC) повеќе од девет, чие првично индивидуално уверение за пловидбеност (CofA) е издадено на, или по 1 јануари 1990 година.

(б) Уредот за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR) обезбедува чување на информациите кои се снимани во период кој не е пократок од:

(1) последните два часа во случај на авионите, наведен во (а)(1), кога индивидуалното уверение за пловидбеност (CofA) е издадено на 1 април 1998 година или по тој датум;

(2) последните 30 минути за авионите, наведени во (а)(1), кога индивидуалното уверение за пловидбеност (CofA) е издадено пред 1 април 1998 година; или

(3) последните 30 минути, за авионите, наведените во (а)(2).

(в) Уредот за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR) го снима времето на:

(1) говорните комуникации пренесени или примени по радио во пилотската кабина;

(2) разговорите меѓу членовите на летачки персонал со примена на внатрешниот систем за разговори и аудио системот за информирање на патниците, ако е инсталиран;

(3) звучното опкружување во пилотската кабина, вклучувајќи ги без прекин:

(i) за авиони, чие првично индивидуално уверение за пловидбеност (CofA) е издадено на, или по 1 април 1998 година, звучните сигнали, добиени од секој користен микрофон;

(i) за авиони, наведени во (а)(2), чие првично индивидуално уверение за пловидбеност (CofA) е издадено пред 1 април 1998 година, звучните сигнали, добиени од секој користен микрофон, доколку е можно;

и

(4) гласовните или звучните сигнали за идентификување на навигациски средства или средства за приод за слетување, емитувани во пилотските слушалки или звучници.

(г) Уредот за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR) почнува да снима пред поаѓање на авионот на сопствен погон и продолжува да снима до завршувањето на летот, кога авионот веќе нема можност да се движи на сопствен погон. Освен тоа, во случај на авиони, за кои индивидуалното уверение за пловидбеност (CofA) е издадено на или по 1 април 1998 година, уредот за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR) автоматски почнува со снимање пред поаѓање на авионот на сопствен погон и продолжува да снима до завршувањето на летот, кога авионот веќе не може да се движи на сопствен погон.

(д) Како дополнение на (г), во зависност од достапноста на електричната моќност, уредот за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR) почнува да снима што е можно порано за време на проверките во пилотската кабина пред стартување на моторот на почетокот од летот до проверките во пилотската кабина, непосредно по гаснењето на моторите на крајот од летот, во случај на:

(1) авиони, наведени во (а)(1) и, чии индивидуално уверение за пловидбеност (CofA) е издадено по 1 април 1998 година; или

(2) авиони, наведени во (а)(2).

(ѓ) Уредот за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR) има направа што помага за негово лоцирање во вода.

CAT.IDE.A.190 Уред за снимање на податоците од летот

(а) Следниве авиони се опремени со уред за снимање на податоците од летот (FDR), кој користи дигитален метод за снимање и чување на податоци, и за кој е на располагање метод за лесно преземање на овие податоци од податочната база:

(1) авиони со максимална сертифицирана маса при полетување (MCTOM), поголема од 5 700 kg, чие првично индивидуално уверение за пловидбеност (CofA) е издадено на или по 1 јуни 1990 година;

(2) авиони со турбински мотори со максимална сертифицирана маса при полетување (MCTOM), поголема од 5 700 kg, чие првично индивидуално уверение за пловидбеност (CofA) е издадено пред 1 јуни 1990 година; и

(3) повеќемоторни авиони со турбински мотор со максимална сертифицирана маса при полетување (MTCOM) еднаква или помала од 5 700 kg и

максимална конфигурација на оперативни патнички седишта (MOPSC) со повеќе од девет патнички места чие првично индивидуално уверение за пловидбеност (CofA) е издадено на 1 април 1998 година или по тој датум,

(б) Уредот за снимање на податоците од летот (FDR):

(1) снима време, висина, воздушна брзина, нормално забрзување и курс и обезбедува чување на снимените информации во текот најмалку на последните 25 часови за авионите, наведени во (а)(2) максимална сертифицирана маса при полетување (MTCOM) помала од 27 000 kg;

(2) ги снима параметрите, потребни за точното одредување на траекторијата на летот, брзината, позицијата на авионот, моќноста на моторите и конфигурацијата на уредите за подигање и влечење, и обезбедува чување на сниманите информации најмалку во текот на последните 25 часови за авионите, наведени во (а)(1) со максимална сертифицирана маса при полетување (MTCOM) помала од 27 000 kg, чие првично индивидуално уверение за пловидбеност (CofA) е издадено пред 1 јануари 2016 год.;

(3) ги снима параметрите, потребни за точното одредување на траекторијата на летот, брзината, позицијата на авионот, моќноста на моторите и конфигурацијата и операцијата, и обезбедува чување на снимените информации најмалку во текот на последните 25 часови за авионите, наведени во (а)(1) и (а)(2) со максимална сертифицирана маса при полетување (MTCOM) над 27 000 kg, чие првично индивидуално уверение за пловидбеност (CofA) е издадено пред 1 јануари 2016 год.;

(4) ги снима параметрите потребни за точното одредување на траекторијата на летот, брзината, позицијата на авионот, моќноста на моторите и конфигурацијата на уредите за подигање и влечење, и обезбедува чување на снимените информации најмалку во текот на последните 10 часови за авионите, наведени во (а)(3), чие првично индивидуално уверение за пловидбеност (CofA) е издадено пред 1 јануари 2016 год.; или

(5) ги снима параметрите, потребни за точното одредување на траекторијата на летот, брзината, позицијата на авионот, моќноста на моторите и конфигурацијата и користењето, и обезбедува чување на снимените информации во текот најмалку на последните 25 часови за авионите, наведени во (а)(1) и (а)(3), чие првично индивидуално уверение за пловидбеност (CofA) е издадено на или по 1 јануари 2016 год.;

(в) Податоците задолжително се добиваат од изворите на авионот, кои обезбедуваат прецизна корелација со снимените информации прикажани пред екипажот на летање.;

(г) Уредот за снимање на податоците од летот (FDA) почнува да снима пред поаѓање на авионот на сопствен погон и автоматски престанува да снима по завршувањето на летот, кога авионот веќе нема можност да се движи на сопствен погон. Освен тоа, во случај на авиони, за кои индивидуалното уверение за пловидбеност (CofA) е издадено на или по 1 април 1998 година, уредот за снимање на податоците од летот (FDA) автоматски почнува со

снимање пред поаѓање на авионот на сопствен погон и автоматски престанува да снима по завршувањето на летот, кога авионот веќе не може да се движи на сопствен погон.;

(д) Уредот за снимање на податоците од летот (FDA) има направа за помош при неговото лоцирање во вода.

CAT.IDE.A.195 Снимање на пренос на податоци

(а) Авиони, чии првично индивидуално уверение за пловидбеност (CofA) е издадено на или по 8 април 2014 година, кои имаат можност да ги одржуваат комуникациите преку преносот на податоци и се опремени со уред за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR), снимаат, кога е применливо:

(1) комуникациски пораки преку преносот на податоци, поврзани со ATS комуникации до и од авионот, вклучувајќи ги пораките, кои се однесуваат на следниве апликации:

(i) почеток на комуникации во однос на преносот на податоци;

(ii) комуникација меѓу контролорот на летови и пилотите;

(iii) насочен надзор;

(iv) информации за летот;

(v) доколку тоа го дозволува структурата на системот, надзор на радиоврската на воздухопловите;

(vi) доколку тоа го дозволува структурата на системот, податоци за оперативната контрола на воздухопловите; и

(vii) доколку тоа го дозволува структурата на системот, графички слики;

(2) информации, кои овозможуваат корелација со слични записи, поврзани со комуникации во однос на преносот на податоци и кои се чуваат одделно од авионот; и

(3) информации за времето и приоритетот на комуникациските пораки за преносот на податоци, земајќи ја предвид структурата на системот.

(б) Уредот за снимање користи дигитален метод за снимање и чување на податоци и информации, како и метод за брзо враќање на овие податоци. Начинот на снимање овозможува синхронизација на податоците со податоците снимени на земја.

(в) Уредот за снимање обезбедува задржување на снимените информации најмалку за периодот предвиден во CAT.IDE.A.185 за уредот за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR) .

(г) Уредот за снимање има направа за помош при негово лоцирање во вода.

(д) Условите кои се применливи за почнување и запирање на снимањето се исти како оние, наведени во CAT.IDE.A.185(г) и (д) за примена за почеток и крај на работењето на уредот за снимање на разговорите во пилотската кабина.

CAT.IDE.A.200 Комбиниран уред за снимање

Усогласеноста со условите за уредите за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR) и на податоците од летот (FDR) може да биде постигната преку:

(а) еден комбиниран уред за снимање на податоците на летот и разговорите во пилотската кабина, ако се бара авионите да се опремени со CVR и FDR;

(б) еден комбиниран уред за снимање на податоците на летот и разговорите во пилотската кабина, ако се бара авионите со максимална сертифицирана маса при полетување (MTCOM) еднаква или помала од 5 700 kg да се опремени со CVR и FDR; или

(в) два комбинирани уреди за снимање на податоците на летот и разговорите во пилотската кабина, ако се бара авионите максимална сертифицирана маса при полетување (MTCOM) над 5 700 kg да се опремени со CVR и FDR.

CAT.IDE.A.205 Седишта, сигурносни појаси на седиштата, сигурносни системи за врзување и системи за сигурносно врзување на деца

(а) Авионите се опремени со:

(1) седиште или легло за секое лице во воздухопловот на возраст од 24 месеци или повеќе;

(2) сигурносен појас за секое патничко седиште и сигурносни појаси за секое легло, со исклучок на наведеното во (3);

(3) појас за седиште со безбедносен систем за врзување на горниот дел од торзото на секое патничко седиште и сигурносни појаси за секое легло за авиони максимална сертифицирана маса при полетување (MTCOM) помала од 5 700 kg, и максимална конфигурација на оперативни патнички седишта (MOPSC) со помалку од девет патнички места, по 8 април 2015 година;

(4) систем за сигурносно врзување на деца (CRD) за секое лице во воздухопловот на возраст под 24 месеци;

(5) појас за седиште со безбедносен систем за врзување на горниот дел од торзото, вклучувајќи уред за автоматско задржување на торзото на седиштето, во случај на ненадејно кочење:

(i) за секое седиште на член на летачкиот персонал и за секое седиште до пилотско седиште;

(ii) за секое седиште на набљудувач, лоцирано во пилотската кабина;

(6) појас за седиште со безбедносен систем за врзување на горниот дел од торзото на секое седиштето за минималниот потребен број на членови од

кабинскиот персонал, вклучува два рамени појаси и еден појас за седиштето кои можат да се користат самостојно.

(б) појас за седиште со безбедносен систем за врзување на горниот дел од торзото на:

(1) се појас за седиште со безбедносен систем за врзување на горниот дел од торзото на;

(2) за седиштата на член од екипажот на летање, за секое седиште до пилотското седиште и за седиштата на минималниот потребен број на членови од кабинскиот персонал, вклучува два рамени појаси и сигурносен појас за седиштето, кои можат да се користат самостојно.

CAT.IDE.A.210 Знаци за врзување на појасите и забрането пушење

Авиони, во кои од седиштата на екипажот на лет не се гледаат сите патнички седишта, се опремени со средства за укажување за сите патници и членови на кабинскиот персонал кога треба појасите да бидат врзани и кога пушењето не е дозволено.

CAT.IDE.A.215 Внатрешни врати и завеси

(а) Авионите се опремени со:

(а) за авиони со максимална конфигурација на оперативни патнички седишта (MOPSC) со повеќе од 19 патнички места, со врата меѓу патничката кабина и пилотската кабината со табличка „Само за екипаж“ и механизам за заклучување, кој не им дозволува на патниците да ја отворат без дозвола од член на екипажот на летање;

(б) со лесно достапно средство за отворање на секоја врата, која одделува патничка кабина од друга кабина, која има излези во случај на опасност;

(в) средство за обезбедување во отворена позиција на секоја врата или завеса, што ја одвојува патничката кабина од други области, во кои е потребно да се помине за да се стигне до излез во случај на опасност од секое патничко седиште;

(г) со натпис на секоја внатрешна врата или во близина на завеса, што го одвојува пристапот на патниците до излез во случај на опасност, врз која е наведено дека во процесот на полетување и слетување, соодветната внатрешна врата или завеса мора да биде во отворена позиција; и

(д) со средство за било кој член на екипажот за отклучување на секоја врата, до која патниците имаат пристап и која може да биде заклучена од страна на патниците.

CAT.IDE.A.220 Комплет за прва помош

(а) Авионите се опремени со комплекти за прва помош во согласност со Табела 1.

Табела 1

Број на потребни комплекти за прва помош

Број на поставени патнички седишта	Број на потребни комплекти за прва помош
0-100	1
101-200	2
201-300	3
301-400	4
401-500	5
501 или повеќе	6

(б) Комплетите за прва помош се:

- (1) лесно достапни за користење; и
- (2) се обновуваат редовно.

CAT.IDE.A.225 Прибор за итна медицинска помош

(а) Авионите со максимална конфигурација на оперативни патнички седишта (MOPSC) за повеќе од 30 патнички места се опремени со прибор за итна медицинска помош, ако планираната маршрута на авионот содржи точка на растојание повеќе од 60 минути при нормална брзина на крстарење од аеродром, на кој може да се очекува да биде обезбедена квалификувана медицинска помош.

(б) Командантот гарантира дека лековите се користат само од страна на соодветно квалификувани лица.

(в) Приборот за итна медицинска помош, наведен во (а):

- (1) е заштитен од прав и влага;
- (2) се превезува на начин што спречува неовластен пристап; и
- (3) и се во рокот на важност.

CAT.IDE.A.230 Кислород за прва помош

(а) Авионите со херметички затворена кабина, управувани на висина над 25000 ft, во случај на операција за која се бара присуство на кабински персонал, се опремени со залихи од неразреден кислород за патниците, кои поради физиолошки потреби може да имаат потреба од кислород при смалување на притисокот во авионот.

(б) Количеството на кислород наведено во (а) се пресметува со користење на просечна брзина на проток од најмалку три литри при стандардна температура, влажност и притисок (STPD)/по минута/по човек. Овие залихи од кислород треба да бидат доволни за остатокот од летот во услови на смалување на притисокот во авионот, кога висината на која се наоѓа кабината е меѓу 8 000 ft ама не надминува 15 000 ft за најмалку 2 % од превезените патници, но во никој случај за помалку од едно лице.

(в) Се обезбедува доволно единици за дистрибуција ама не помалку од две, со средства за кабинскиот персонал за употреба на овие залихи на кислород.

(г) Опремата за кислород за прва помош треба да има можност да генерира голем проток од најмалку 4 литри на минута STPD кон секој корисник на кислород.

CAT.IDE.A.235 Дополнителен кислород — авиони со херметички затворена кабина

(а) Авионите со херметичка затворена кабина, управувани на висина над 10000 ft, се опремени со дополнителна опрема за кислород со можност за чување и користење на кислородните резерви во согласност со Табела 1.

(б) Авионите со херметички затворена кабина, управувани на висина над 25000 ft, се опремени со:

- (1) маски за членовите од летачкиот персонал кои брзо се навлекуваат;
- (2) доволен број на резервни цевки и маски или преносливи кислородни апарати со маски, распределени рамномерно во патничката кабина за веднаш да се обезбеди присуство на кислород за секој член од кабинскиот персонал на кој му треба;
- (3) цевки за довод на кислород, поврзани со уредите за кислородни резерви, лесно достапни за секој член и дополнителен член на кабинскиот персонал и на патниците, независно каде седат; и
- (4) уред за предупредување на летачкиот персонал за каков било губиток на притисокот.

(в) Во случај на авиони со херметички затворена кабина, чие првично индивидуално уверение за пловидбеност (CofA) е издадено по 8 ноември 1998 година и кои се користат на висина, поголема од 25 000 ft или летаат на висина по притисок на или под 25 000 ft, под услови кои не им дозволуваат да се спуштат безбедно до висина од 13 000 ft во рок од четири минути, индивидуалните единици за довод на кислород, наведени во (б)(3), се активираат автоматски.

(г) Вкупниот број на единици за распределување и довод, наведен во (б)(3) и (в), го надминува бројот на местата со најмалку 10 %. Овие дополнителни единици се распределуваат рамномерно во патничката кабина.

(д) И покрај (а), условите за снабдување со кислород на секој член и

дополнителен член на кабинскиот персонал и патниците, за авиони, кои не се одобрени за летови на висина над 25 000 ft, може да бидат редуцирани за време на целиот лет на висина меѓу 10 000 ft и 13 000 ft за сите членови на кабинскиот персонал и за најмалку 10 % од патниците, доколку во сите точки по маршрутата, авионот може безбедно да се спушти во рок од четири минути на висина на херметички затворена кабина од 13 000 ft.

(f) Потребните минимални резерви во Табела 1, ред 1 точка (б)(1) и ред 2 е она количество на кислород, што е потребно за спуштање со константна брзина од максималната одобрена оперативна висина на авионот до 10 000 ft во рок од 10 минути, проследено со дваесет минутен лет на висина од 10 000 ft.

(e) Потребните минимални резерви во Табела 1, ред 1 алинеја (б)(2) е она количество на кислород, што е потребно за спуштање со константна брзина од максималната одобрена оперативна висина на авионот до 10 000 ft во рок од 10 минути, проследено со лет од 110 минути на висина од 10 000 ft.

(ж) Потребните минимални резерви во Табела 1, ред 3 е она количество на кислород, што е потребно за спуштање со константна брзина од максималната одобрена оперативна висина на авионот до 15 000 ft во рок од 10 минути.

Табела 1

Минимални услови за кислород кај авиони со херметички затворена кабина

Резерви за	Времетраење и висина на кабината под притисок
1. Лица кои седат на седиштата во членовите на екипажот на летање, а се на должност,	(а) За време на целиот лет кога висината на кабината под притисок е над 13 000 ft. (б) Остатокот од времето на летање кога висината на кабината под притисок е над 10 000 ft но не повеќе од 13 000 ft, по првите 30 минути од овие висини, но во секој случај не помалку од: (1) резерви за 30 минути за авиони, одобрени за лет на висина до 25 000 ft; и (2) резерви за 2 часови за авиони, одобрени за лет на висина до 25 000 ft.
2. Потребни членови на кабинскиот персонал	(а) За време на целиот лет кога висината на кабината под притисок е над 13 000 ft, но не помалку од резерви за 30 минути. (б) Остатокот од времето на летање на висина на кабината под притисок е над 10 000 ft но не повеќе од 13 000 ft, по првите 30 минути од овие висини.

3. 100 % од патниците (*)	За време на целиот лет кога висината на кабината под притисок надминува 15 000 ft, но во секој случај не помалку од резерви за 10 минути.
4. 30 % од патниците (*)	За време на целиот лет кога висината на кабината под притисок надминува 14 000 ft но не и повеќе од 15 000 ft.
5. 10 % од патниците (*)	Остатокот од времето на летање кога висината на кабината под притисок надминува 10 000 ft но не и повеќе од 14 000 ft, по првите 30 минути на овие висини.

(*) Бројот на патниците во Табела 1 се однесува на вистински превезените патници, вклучувајќи ги лицата на возраст под 24 месеци.

CAT.IDE.A.240 Дополнителен кислород — авиони со нехерметичка кабина

Авионите со нехерметичка кабина, управувани на висина поголема од 10 000 ft, се опремени со дополнителна опрема за кислород со можност за чување и користење на кислородните резерви во согласност со Табела 1.

Табела 1

Минимални услови за кислород кај авиони со нехерметичка кабина

Резерви за	Времетраење и барометарска висина на кабината
1. Лица кои седат на седиштата во членовите на екипажот на летање, а се на должност, и членови на екипаж кои им помагаат во извршувањето на нивните обврски	За време на целиот лет на висина по притисок над 10 000 ft.
2. Потребни членови на кабинскиот персонал	За време на целиот лет на висина по притисок над 13 000 ft и за секој период кој надминува 30 минути на висина по притисок над 10 000 ft до 13 000 ft.
3. Дополнителни членови на персонал и 100 % од патниците (*)	За време на целиот лет на висина по притисок над 13 000 ft.
4. 10 % од патниците (*)	За време на целиот лет , по 30 минути на висина по притисок над 10 000 ft ама која не надминува 13 000 ft.

(*) Бројот на патниците во Табела 1 се однесува на вистински превезените патници,

CAT.IDE.A.245 Опрема за заштита на дишењето на екипажот

(а) Сите авиони со херметичка или нехерметичка кабина со максимална сертифицирана маса при полетување (МСТОМ) поголема од 5 700 kg, или максимална конфигурација на оперативни патнички седишта (MOPSC) со повеќе од 19 патнички места, се опремени со заштитна опрема за дишење (PBE) заради заштита на очите, носот и устата и за обезбедување за период не пократок од 15 минути на:

(1) кислород за секој член од летачкиот персонал на работното место во пилотската кабина.

(2) гас за дишење за секој член од потребниот кабински персонал, во близина на неговото работно место; и

(3) гас за дишење од пренослива заштитна опрема за дишење за заштита на очите, носот и устата за еден член на екипажот на летање, во близина на неговото работно место, кога летачкиот персонал е повеќе од едно лица и нема кабински персонал.

(б) Заштитната опрема за дишење, наменета за екипажот, е поставена во пилотската кабина, на таков начин што ќе биде лесно достапна за брза употреба од секој член од екипажот на лет на неговото работно место.

(в) Заштитната опрема за дишење, наменета за екипажот, се монтира во близина на работното место на секој член од кабинскиот персонал.

(г) Авионите се опремени со дополнителна пренослива заштитна опрема за дишење која е лоцирана во близина на преносливи противпожарни апарати, наведени во CAT.IDE.A.250, или во близина на влезот на товарниот простор, кога противпожарниот апарат е лоциран во оваа кабина.

(д) Користењето на заштитната опрема за дишење не треба да ја попречува комуникацијата, наведена во CAT.IDE.A.170, CAT.IDE.A.175, CAT.IDE.A.270 и CAT.IDE.A.330.

CAT.IDE.A.250 Рачни противпожарни апарати

(а) Авионите се опремени со најмалку еден рачен противпожарен апарат во пилотската кабина.

(б) Најмалку еден рачен противпожарен апарат се наоѓа во секоја кујна (или на место каде што е лесно достапно за користење во секоја кујна), која не се наоѓа во главната патничка кабина.

(в) Најмалку еден рачен противпожарен апарат е достапен за користење во секоја товарна кабина или кабина за багаж од класа А или класа В, како и во секоја товарна кабина од класа Е, кој е достапен за членовите на екипажот за време на летот.

(г) Типот и количината на противпожарниот агенс за потребните противпожарни апарати се во согласност со типот на пожарот, кој може да се случи во кабината, каде се планира користење на соодветниот апарат, и гарантираат минимална опасност од концентрација на токсичен гас во кабините за екипажот и патниците.

(д) Авионите се опремени најмалку со минималното количество на рачни противпожарни апарати согласно Табела 1, кои се поставуваат на лесно достапни места во секоја патничка кабина.

Табела 1

Број на рачни противпожарни апарати

МОРСЦ	Број на противпожарни апарати
7-30	1
31-60	2
61-200	3
201-300	4
301-400	5
401-500	6
501-600	7
601 или повеќе	8

CAT.IDE.A.255 Секира и хебла за разбивање

(а) Авиони со максимална сертифицирана маса при полетување (МТСОМ) поголема од 5 700 kg, или максимална конфигурација на оперативни патнички седишта (МОРСЦ) со повеќе од девет патнички места, се опремени со најмалку една секира или хебла за разбивање, кои се наоѓаат во пилотската кабина.

(б) Во случај на авиони максимална конфигурација на оперативни патнички седишта (МОРСЦ) за повеќе од 200 патници, се поставува задолжително дополнителна секира или хебла за разбивање во зоната на крајот од кујната или во близина на неа.

(в) Секирите и хеблите, кои се наоѓаат во кабината, не треба да бидат видливи за патниците.

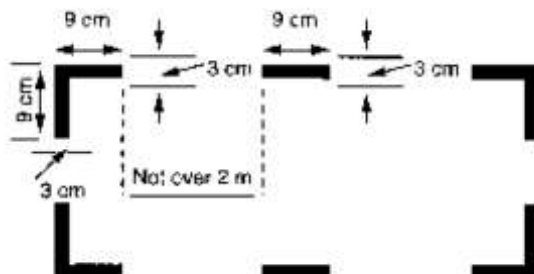
CAT.IDE.A.260 Означување на местата за пробивање

Ако зоните на трупот од авионот, погодни за пробивање од страна на спасувачките екипи во итен случај, одредувањето се означува како што е

прикажано на слика 1.

Слика 1

Означување на места за пробивање



CAT.IDE.A.265 Средства за итна евакуација

(а) Авионите, кои имаат итни излези за патниците, кои се наоѓаат на надморска висина над 1,83 m (6 ft) од земјишната површина, се опремуваат на секој од овие излези со средства, кои им овозможуваат на патниците и екипажот да стигнат безбедно до површината во итна ситуација.

(б) И покрај (а), такви средства не се потребни за излезите на крилјата, ако определеното место на трупот од авионот, во кој завршува патот за евакуација е на висина под 1,83 m (6 ft) во однос на земјишната површина, кога авионот е на земјата, со извлечен стоен трап и тркалата во состојба на полетување или слетување во зависност од тоа во која позиција на закрилцата е подалеку од земјишната површина.

(в) Авионите, за кои се бара да имаат посебен итен излез за екипажот на лет и во кои најниската точка на итниот излез е повеќе од 1,83 m (6 ft) од земјишната површина, се опремени со средства, кои можат да им помогнат на сите членови од екипажот на лет безбедно да се спуштат во итна ситуација.

(г) Висините, наведени во (а) и (в) се мерат:

(1) со извлечен стоен трап; и

(2) по дефект на, или откажување на спуштање на, една или повеќе тркала за авиони со уверение за тип, издадено по 31 март 2000 година.

CAT.IDE.A.270 Мегафони

Авиони со максимална конфигурација на оперативни патнички седишта (MOPSC) со повеќе од 60 патнички места, а кои превезуваат најмалку еден патник, се опремени со следниве количини на преносливи мегафони на батериски погон, кои се наоѓаат на лесно достапно место за користење на член од екипажот во случај на итна евакуација:

(а) За секоја патничка кабина:

Табела 1

Број на мегафони

Конфигурација на патнички места	Број на мегафони
Од 61 до 99	1
100 или повеќе	2

(б) За авиони со повеќе од една патничка кабина во сите случаи, кога вкупниот број на патнички места во конфигурација е повеќе од 60, се бара најмалку еден мегафон.

САТ.IDE.A.275 Брзо осветлување и означување во итни ситуации

(а) Авиони со максимална конфигурација на оперативни патнички седишта (MOPSC) со повеќе од девет патнички места се опремени со систем за брзо осветлување во итни ситуации, кој има независен извор на напојување, што помага при евакуацијата на авионот.

(б) За авиони со максимална конфигурација на оперативни патнички седишта (MOPSC) со повеќе од 19 патнички места, системот за брзо осветлување, наведен во (а), вклучува:

- (1) средства за општо осветлување на кабините;
- (2) внатрешно осветлување на подот во зоните на итни излези;
- (3) осветлување на ознаките, кои укажуваат итни излези и насоката кон нив;
- (4) за авиони, за кои барањето за уверение за тип или негов еквивалент поднесен пред 1 мај 1972 година, а кога се користат во текот на ноќта, се бара надворешно осветлување за итни случаи на итните излези на крилјата и за сите излези, во случај кога се користат средства за помагање на спуштањето;
- (5) за авиони, за кои барањето за уверение за тип или негов еквивалент е поднесено по 30 април 1972 година, кога се користат во текот на ноќта, се бара надворешно осветлување за итни случаи и на сите итни излези за патниците; и
- (6) за авиони, за кои оригиналното уверение за тип е издадено на или по 31 декември 1957 година, ги вклучува означени патеки кон итните излези во патничките кабини.

(в) За авиони со максимална конфигурација на оперативни патнички седишта (MOPSC) со 19 патнички места или помалку, кои се одобрени за тип врз основа на кодовите за пловидбеност на Агенцијата, системот за осветлување во итна ситуација кој е наведен во (а), ја вклучува опремата, наведена во (б) од (1) до (3).

(г) За авиони со максимална конфигурација на оперативни патнички седишта

(MOPSC) со 19 патнички места или помалку, кои се одобрени за тип врз основа на кодовите за пловидбеност на Агенцијата, системот за брзо осветлување, наведен во (а), ја вклучува опремата, наведена во (б)(1).

(д) Авионите со максимална конфигурација на оперативни патнички седишта (MOPSC) со девет патнички места или помалку, кои се користат во текот на ноќта, се опремени со извор за општо осветлување на кабините за олеснување на евакуацијата на авионот.

CAT.IDE.A.280 Предавател за итно лоцирање (ELT)

(а) Авиони со максимална конфигурација на оперативни патнички седишта (MOPSC) со повеќе од 19 патнички места се опремени најмалку со:

(1) два предаватели за итно лоцирање (ELT), од кои еден е автоматски, а се донесува на авиони чии првично индивидуално уверение за пловидбеност (CofA) е издадено по 1 јули 2008 година; или

(2) еден автоматски предавател за итно лоцирање (ELT), и два предаватели за итно лоцирање (ELT) од секаков тип за авиони чие првично индивидуално уверение за пловидбеност (CofA) е издадено на или пред 1 јули 2008 година.

(б) Авиони со максимална конфигурација на оперативни патнички седишта (MOPSC) со повеќе од 19 патнички места или помалку се опремени најмалку со:

(1) еден автоматски предавател за итно лоцирање (ELT) за авиони чие првично индивидуално уверение за пловидбеност (CofA) е издадено по 1 јули 2008 година; или

(2) еден предавател за итно лоцирање (ELT) од секаков тип за авиони чие првично индивидуално уверение за пловидбеност (CofA) е издадено на или пред 1 јули 2008 година.

(в) Предавателот за итно лоцирање (ELT) од секаков тип треба да може да пренесува сигнал истовремено на фреквенции 21,5 MHz и 406 MHz.

CAT.IDE.A.285 Летови над вода

(а) Следниве авиони се опремени со елечи за спасување за секое лице во авионот или еквивалентен индивидуален појас за пловење за секое лице во авионот на возраст под 24 месеци, сместени се на место, со цел да бидат лесно достапни од седиштето или леглото на лицето за чија потреба е снабдено:

(1) авиони кои оперираат над вода на растојание, поголемо од 50 NM од брегот, или при полетување или слетување на аеродром, чија зона на полетување и приод е поставена над вода, и каде може да се наложи принудно слетување во вода; и

(2) хидроавиони, кои се управуваат над вода.

(б) Секој елек за спасување или еквивалентен индивидуален уред за лебдење е опремен со електрична светилка, со цел олеснување на одредувањето на

локација на лицата.

(в) Хидроавиони, кои се користат над вода, се опремени со:

- (1) морски котви и друга опрема, потребна за закотвување, засидрување и маневрирање на хидроавион во вода, во согласност со неговата големина, тежина и карактеристики за управување; и
- (2) опрема за создавање на звучни сигнали, како што е наведено во Меѓународните правила за избегнување судири на море, кога тоа е применливо.

(г) Авиони, со кои се извршуваат операции над вода на растојание од крајбрежјето, соодветен за извршување на принудно слетување и повеќе од соодветно на:

- (1) помалата вредност од 120-минутен лет со брзина на крстрење или 400 NM, зависно која вредност е помала, за авиони кои имаат можност да го продолжат летот до аеродром со критичен мотор (или мотори) што откажува во која и да е точка на планираната маршрута; или
- (2) 30-минутен лет со брзина на крстарење или 100 наутички милји, зависно која вредност е помала, за сите други авиони,

се опремени со опремата, наведена во (д).

(д) Авионите, кои се усогласени со (г) ја поседуваат следнава опрема:

- (1) доволен број на чамци за спасување за да ги пренесе сите лице, кои се наоѓаат во авионот, складирани на начин кој овозможува лесно користење во итна ситуација, и да се доволно големи за да ги собере сите преживеани во случај на губење на еден до сплавовите за спасување со најголем капацитет;
- (2) светло за утврдување на локацијата на преживеаните на секој чамец за спасување;
- (3) безбедносна опрема за спасување за обезбедување средства за преживување, во согласност со планираниот лет; и
- (4) најмалку два ELT.

CAT.IDE.A.305 Опрема за преживување

(а) Авиони, со кои се вршат операции над зони, во кои потрагата и спасувањето можат да бидат особено тешки, се опремени со:

- (1) сигнална опрема за сигнализирање на опасност;
- (2) најмалку еден ELT; и
- (3) дополнителна опрема за преживување за маршрута која се лета земајќи го предвид бројот на лицата во авионот.

(б) Дополнителната опрема за преживување, наведена во (а)(3), не е потребно да се превезува, кога авионот:

(1) останува во растојание од зоната во која потрагата и спасувањето не можат да бидат особено тешки, и ова растојание одговара на:

(i) 120 минути лет со брзина за крстарење за авиони со OEI, кои може да го продолжат летот до аеродромот со критичен/-ни мотор/-и кој/-и може да станат нефункционални во која било точка на маршрутата или планираните маршрути на заобиколување е; или

(ii) 30 минутен лет со брзина на маршрута за сите други авиони;

(2) останува на растојание, кое не е поголемо од она кое одговара на 90-минутен лет со брзина на крстарење од зона соодветна за извршување на принудно слетување за авионите, кои поседуваат уверение во согласност со важечките стандарди за пловидбеност.

CAT.IDE.A.325 Слушалки

(а) Авионите се опремени со слушалки со насочен микрофон или микрофон на грло или еквивалентно средство за врска за секој член на летачкиот персонал на неговото работно место во пилотската кабина.

(б) Авиони, кои се управувани по правилата за летање по инструменти (IFR) или во текот на ноќта, се опремени со копче за пренос, лоциран на рачните команди за управување со навалувањето, за секој член на екипажот на летање.

CAT.IDE.A.330 Радиокомуникациска опрема

(а) Авионите се опремени со радиокомуникациска опрема, потребна согласно применливите услови за воздушниот простор.

(б) Радиокомуникациската опрема обезбедува комуникација на воздухопловна фреквенција од 121,5 MHz за итна ситуација.

CAT.IDE.A.335 Табла за аудио селекција

Авионите, кои се управувани по правилата за летање по инструменти (IFR), се опремени со табла за аудио селекција, со која може да се ракува од работното место на секој член од екипажот на летање.

CAT.IDE.A.340 Радиоопрема за извршување на летови по условите на визуелно летање (VFR) по маршрути, со помош на визуелни ориентири

Авионите, кои се управувани по условите на визуелно летање (VFR) по маршрути, со помош на визуелни ориентири, се опремени со радиокомуникациска опрема, неопходна при нормални оперативни услови, кои ги исполнуваат следниве услови:

(а) да врши комуникација со соодветните копнени станици;

(б) да врши комуникација со соодветните станици од контрола на летање (АТС) од секоја точка на контролираниот воздушен простор, во рамките на планираните летови; и

(в) да прифаќа метеоролошки информации.

CAT.IDE.A.345 Комуникациска и навигациска опрема за извршување на летови по правилата за летање по инструменти (IFR) или условите на визуелно летање (VFR) по маршрути, кај кои навигацијата не се одвива според визуелните ориентири

(а) Авиони, кои се користат по правилата за летање по инструменти (IFR) или условите на визуелно летање (VFR), се опремени со радиокомуникациска и навигациска опрема согласно применливите услови за воздушниот простор.

(б) Радиокомуникациската опрема содржи најмалку два независни радиокомуникациски системи, потребни при нормални услови за комуникација со соодветни копнена станица од секоја точка по маршрутата, вклучувајќи ги и свртувањата.

(в) И покрај (б), авионите со кои се лета на кратки дестинации во северно – атлантскиот воздушен простор за кои важат спецификациите за минимални навигациски карактеристики (NAT MNPS), и не го преминуваат Северноатлантскиот Океан, се опремени со најмалку еден комуникациски систем со голем дострел, во случај кога за тој воздушен простор се објавуваат алтернативни комуникациски процедури.

(г) Авионите имаат доволна навигациска опрема, за да се гарантира дека во случај на откажување на некои елементи од опремата на секоја фаза од летот, останатата опрема овозможува безбедна навигација согласно планот за летање.

(д) Авионите со кои се вршат операции со кои се планира слетување при ИМС, се опремени со соодветна опрема, што овозможува навигација до точка од која е можно да се изврши визуелно слетување за секој аеродром, на кој се планира слетување при ИМС и за секој одреден алтернативен аеродром.

CAT.IDE.A.350 Транспондер

Авионите се опремени со транспондер на секундарен надзорен радар (SSR) за известување за висина по притисок и со секој останат SSR транспондерот со карактеристики кои се неопходни за маршрута по која ќе се изврши летот.

CAT.IDE.A.355 Управување со електронски навигациски податоци

(а) Операторот користи исклучиво софтвер за електронски навигациски податоци, кој подржува апликација за навигација, која ги исполнува стандардите за интегритет, што се погодни за планираното користење на податоците.

(б) Кога производитите со електронски навигациони податоци подржува навигациска апликација, потребна за вршење операција, за која Анекс V (Дел-SPA) бара одобрение, операторот докажува пред надлежниот орган дека

применетиот процес и испорачаните прозиви, одговараат на стандардите за интегритет, кои се погодни за планираното користење на податоците.

(в) Операторот постојано го набљудува како на процесот, така и на производите, директно или преку следење на усогласеноста на надворешните даватели на услуги на овие процеси и производи

(г) Операторот обезбедува навремено дистрибуција и запишување на тековни и непроменети електронски навигациски податоци за сите авиони, кои имаат потреба од нив.

ОДДЕЛ 2

Хеликоптери

CAT.IDE.H.100 Инструменти и опрема — општо

(а) Инструментите и опремата, потребни според овој поддел се одобруваат во согласност со Регулатива (ЕЗ) бр. 1702/2003, со исклучок на следниве производи и опрема:

- (1) Резервни осигурувачи;
- (2) Електрични батерии;
- (3) Прецизен хронометар;
- (4) Држач на карти;
- (5) Комплет за прва помош;
- (6) Мегафони;
- (7) Опрема за преживување и сигнализација;
- (8) Морски котви и опрема за укотвување; и
- (9) Систем за сигурносно врзување на деца.

(б) Инструментите и опремата, што не се потребни според овој поддел, кои не подлежат на одобрение согласно Регулатива (ЕЗ) бр. 1702/2003, но се пренесуваат при летот, треба да го исполнуваат следново:

(1) информациите, обезбедени од овие инструменти, опрема и прибор, не се користат од летачкиот персонал за целите на усогласување со Анекс I кон Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 или CAT.IDE.H.330, CAT.IDE.H.335, CAT.IDE.H.340 и CAT.IDE.H.345; и

(2) инструментите и опремата не влијаат на пловидбеноста на хеликоптерот дури и во случај на откажувања или дефекти.

(в) Ако одредена опрема е предвидена за употреба од еден член на летачкиот персонал на неговото/нејзиното работно место за време на летот, до неа е

обезбеден пристап од тоа работно место. Во случаите кога дел од опремата е предвидена за користење од повеќе од еден член на екипажот на летање, дадената опрема се монтира така што да биде достапна за користење од секое работно место за кое треба да е на располагање.

(г) Инструментите, кои се користат од даден член на екипажот на летање, се поставуваат така што упатствата се видливи од работното место на соодветниот член на летачкиот персонал при минимално отстапување на телото и насоката на неговиот/нејзиниот поглед од вообичаената положба во која тој/таа се наоѓа, гледајќи напред во насока на траекторијата на летот.

(д) Целокупната опрема за итна помош е лесно достапна за непосредна употреба.

CAT.IDE.H.105 Минимална опрема за лет

Летот не започнува кога не функционираат или недостасуваат некои инструменти, делови од опрема или функции на хеликоптерот, потребни за планираниот лет, освен ако:

(а) хеликоптерот се користи според листата на минимална опрема (MEL) на операторот; или

(б) операторот добил одобрение од надлежниот орган да користи хеликоптер во рамките на ограничувањата на главната листа на минимална опрема (MMEL).

CAT.IDE.H.115 Оперативни светла

(а) Хеликоптери, кои вршат операции по VFR, се опремени со светлосен систем за избегнување судири.

(б) Хеликоптери, кои вршат операции во текот на ноќта или по правилата за летање по инструменти (IFR), освен наведеното во (а), се опремуваат исто така со:

(1) осветлување со напојување од електричниот систем на хеликоптерот кој обезбедува адекватна осветленост на сите инструменти и опрема од суштинска важност за безбедно функционирање на хеликоптерот;

(2) осветлување со напојување од електричниот систем на хеликоптерот и обезбедување на осветлување во сите патнички кабини; и

(3) самостојна преносна светилка (батериска ламба) за секој член на екипажот која е лесно достапна за членовите на екипажот на нивните работни места;

(4) навигациски/позициски светла;

(5) две светла за слетување, од кои најмалку едно може да се подесува за време на летот, за да се осветлува површината пред и под хеликоптерот и површината од двете страни на хеликоптерот; и

(6) светла според условите на Меѓународните прописи за спречување на судири на море, ако хеликоптерот е амфибиски.

CAT.IDE.H.125 Операции по VFR во текот на денот — пилотско-навигациски инструменти и поврзана опрема

(а) Хеликоптери, кои се управуваат по VFR во текот на денот се опремени со следнава опрема, достапна на пилотското работно место:

(1) Средства за мерење и покажување на:

- (i) Магнетниот курс;
- (ii) Времето во часови, минути и секунди;
- (iii) Висина по притисок;
- (iv) Индицираната брзина;
- (v) Вертикалната брзина;
- (vi) Накосувањето; и
- (vii) Температурата на надворешниот воздух.

(2) Средства, кои укажуваат дека напојување на потребните инструменти за летање не е адекватно.

(б) Кога се потребни двајца пилоти за вршење на операција, работното место на вториот пилот е опремено со дополнителни одвоени средства за прикажување на:

- (1) Висина по притисок;
- (2) Индицираната брзина;
- (3) Вертикалната брзина; и
- (4) Накосувањето.

(в) Хеликоптери со максимална сертифицирана маса при полетување (MTCOM) поголема од 3175 kg, или сите хеликоптери, кои се користат над вода кога копното е надвор од видокругот или при видливост под 1500 m, се опремени со средства за мерење и прикажување на:

- (1) Положбата; и
- (2) Курсот.

(г) Уреди за спречување на дефекти на системите за прикажување на брзина поради кондензација или одмрзнување, им се на располагање на хеликоптери со максимална сертифицирана маса при полетување (MTCOM) поголема од 3 175 kg, или максимална конфигурација на оперативни патнички седишта (MOPSC)

со повеќе од девет патнички места.

CAT.IDE.H.130 Операции на авионот по IFR или во текот на ноќта — пилотско-навигациски инструменти и поврзана опрема

Хеликоптери, кои се користат условите на визуелно летање (VFR) во текот на ноќта или по правилата за летање по инструменти (IFR) се опремени со следнава опрема, достапна на пилотското работно место:

(а) Средства за мерење и покажување на:

- (1) Магнетниот курс;
- (2) Времето во часови, минути и секунди;
- (3) Индицираната брзина;
- (4) Вертикалната брзина;
- (5) Накосувањето;
- (6) Положбата;
- (7) Стабилизираниот курс; и
- (8) Температурата на надворешниот воздух.

(б) Две средства за мерење и прикажување на висината по притисок. За ноќни операции, само со еден пилот, по условите на визуелно летање (VFR), едниот висиномер по притисок може да биде заменет со радио висиномер.

(в) Средства кои укажуваат на несоодветно напојување на потребните инструменти за летање.

(г) Средство за спречување на погрешни индикации поради кондензација или одмрзнување на системите за прикажување на воздушната брзина, барани во (а)(3) и (ж)(2).

(д) Средство за известување на летачкиот персонал за откажување на средствата, барани во (г) за хеликоптери:

- (1) чие првично уверение за пловидбеност (CofA) е издадено на или по 1 август 1999 година; или
- (2) со максимална сертифицирана маса при полетување (MTCOM) поголема од 3 175 kg или максимална конфигурација на оперативни патнички седишта (MOPSC) со повеќе од девет патнички места, чие првично уверение за пловидбеност (CofA) е издадено пред 1 август 1999 год.

(ѓ) Резервно средство за мерење и прикажување на положбата на хеликоптерот, кое:

- (1) се напојува постојано за време на процесот на нормално користење, а при

- целосно откажување на нормалниот систем за електрична енергија се напојува од независен извор;
- (2) работи независно од останати средства за мерење и прикажување на положбата на хеликоптерот;
 - (3) може да се користи од кое било пилотско работно место;
 - (4) може да функционира автоматски по целосно откажување на нормалниот систем за електрично напојување;
 - (5) обезбедува сигурно работење во текот на минимум од 30 минути или за времето, потребно за прелетување до соодветно место за слетување во случај на операции над несоодветен терен или отворено море (се прифаќа подолгото време), по целосно откажување на редовниот систем за електрично напојување, земајќи ги предвид сите оптоварувања врз системот за брзо напојување и оперативните процедури;
 - (6) е соодветно осветлено во сите фази на користење; и
 - (7) е поврзано со средство за предупредување на екипажот на лет, кога работи на сопствено напојување, вклучувајќи кога се напојува од извор за итни ситуации.
- (е) Алтернативен извор на статички притисок за средствата за мерење на висината, воздушната и вертикалната брзина.
- (ж) Кога се потребни двајца пилоти за операции, работното место на вториот пилот се опремува со посебни средства за прикажување на:
- (1) Висината по притисок;
 - (2) Индицираната брзина;
 - (3) Вертикалната брзина;
 - (4) Накосувањето;
 - (5) Положбата; и
 - (6) Стабилизираниот курс.
- (з) За операции по правилата за летање по инструменти (IFR), држачот на карти се наоѓа на лесно читливо место, што може да биде осветлено за ноќни операции.

CAT.IDE.H.135 Дополнителна опрема за операции со еден пилот по IFR

Хеликоптерите со еден пилот, управувани по IFR, се опремени со автопилот, кој ја одржува најмалку висината и курсот.

CAT.IDE.H.145 Радиовисономери

(а) Хеликоптери при летови над вода се опремени со радиовисиномер со звучно предупредување, кој се активира под поставена висина и видливо предупредување, кој работи на висина, поставена од пилотот, кога се управува:

- (1) без видливост на брегот;
- (2) кога видливост е под 1 500 m;
- (3) во текот на ноќта; или
- (4) на растојание од брегот, кое одговара на повеќе од три минути при нормална брзина на крстарење.

CAT.IDE.H.160 Авионски метеоролошки радар

Хеликоптери со максимална конфигурација на оперативни патнички седишта (MOPSC) со повеќе од девет патнички места, кои се користат по правилата за летање по инструменти (IFR) или во текот на ноќта, се опремени со метеоролошки радар, кога актуелните метеоролошки извештаи покажуваат дека може да се очекуваат, по маршрутата, грмотевици или други потенцијално опасни временски услови, што се сметаат дека можат да се откријат со хеликоптерска опрема за откривање на временските услови.

CAT.IDE.H.165 Дополнителна опрема за операции во услови на поледица во текот на ноќта

(а) Хеликоптери, со кои се вршат операции во текот на ноќта во очекувани или вистински услови на поледица се опремени со средства за осветлување и откривање на формиран мраз.

(б) Средството за осветлување на формиран мраз не предизвикува одблесок или отсјај со цел на членовите на летачкиот персонал да не би им го отежнало извршувањето на нивните должности.

CAT.IDE.H.170 Систем за внатрешна врска меѓу членовите на екипажот на летање

Хеликоптери, кои се вршат операции со повеќе од еден член на летачки персонал се опремени со систем за внатрешна врска меѓу екипажот на летање, вклучувајќи слушалки и микрофони.

CAT.IDE.H.175 Систем за внатрешна врска меѓу екипажот во пилотската и патничката кабина

Хеликоптерите се опремени со системи за внатрешна врска меѓу екипажот во пилотската и патничката кабина при летови, кога има член од екипажот, кој не е од екипажот на лет, кои се користат од страна на сите членови на екипажот на летање

CAT.IDE.H.180 Аудио систем за информирање на патниците

(а) Хеликоптери со максимална конфигурација на оперативни патнички

седишта (MOPSC) со повеќе од девет патнички места се опремени со систем за информирање на патниците, со исклучок на (б).

(б) И покрај (а), хеликоптери со максимална конфигурација на оперативни патнички седишта (MOPSC) за повеќе од девет и помалку од 20 патнички места се ослободени од обврската да имаат систем за информирање на патниците, ако:

- (1) хеликоптерот е дизајниран без преграда меѓу пилотот и патниците; и
- (2) операторот може да докаже дека за време на лет, гласот на пилотот се слуша од сите патнички седишта и може да биде разбран.

CAT.IDE.H.185 Уред за снимање на разговорите во пилотската кабина

(а) Следниве типови на хеликоптери се опремени со уред за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR):

- (1) сите хеликоптери со максимална сертифицирана маса при полетување (MTCOM) што надминува 7 000 kg, и
- (2) хеликоптери со максимална сертифицирана маса при полетување (MTCOM) , поголема од 3 175 kg, чие првично индивидуално уверение за пловидбеност (CofA) е издадено на или по 1 јуни 1987 година.

(б) Уредот за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR) обезбедува чување на информациите, кои се снимени во период кој не е пократок од:

- (1) последните 2 часа за хеликоптерите, наведени во (а)(1) и (а)(2), чие првично индивидуално уверение за пловидбеност (CofA) е издадено на или по 1 јануари 2016 година;
- (2) последниот 1 час за хеликоптерите, наведени во (а)(1), чие првично индивидуално уверение за пловидбеност (CofA) е издадено на или по 1 август 1999 година и пред 1 јануари 2016 година;
- (3) последните 30 минути за хеликоптерите, наведени во (а)(1), чие првично индивидуално уверение за пловидбеност (CofA) е издадено на или пред 1 август 1999 година; или
- (4) последните 30 минути за хеликоптерите, наведени во (а)(2), чие првично индивидуално уверение за пловидбеност (CofA) е издадено пред 1 јануари 2016 година.

(в) Уредот за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR) го снима времето на:

- (1) говорните комуникации пренесени или примените по радио во пилотската кабина;
- (2) разговорите меѓу членовите на летачки персонал по внатрешниот систем за разговори и аудио системот за информирање на патниците, ако има таков;
- (3) звучното опкружување во пилотската кабина, вклучувајќи без прекин:

(i) за хеликоптери, чие првично индивидуално уверение за пловидбеност (CofA) е издадено на или по 1 август 1999 година, звучните сигнали, добиени од секој микрофон на екипажот;

(ii) за хеликоптери, чие првично индивидуално уверение за пловидбеност (CofA) е издадено пред 1 август 1999 година, звучните сигнали, добиени од секој микрофон на екипажот, доколку е можно;

(4) гласовните или звучните сигнали за идентификување на навигациски средства или средства за приод за слетување, емитувани во пилотските слушалки или звучници.

(г) Уредот за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR) почнува да снима пред поаѓање на хеликоптерот на сопствен погон и продолжува да снима до завршување на летот, кога хеликоптерот веќе нема можност да се движи на сопствен погон.

(д) Како дополнение на (г), за хеликоптери, наведени во (а)(2), чие индивидуално уверение за пловидбеност (CofA) е издадено на или по 1 август 1999 година:

(1) уредот за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR) автоматски почнува да снима пред поаѓање на хеликоптерот на сопствен погон и продолжува да снима до завршување на летот, кога хеликоптерот веќе не може да се движи на сопствен погон; и

(2) во зависност од достапноста на електричната моќност, уредот за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR) почнува да снима што е можно порано за време на проверките во пилотската кабина пред стартување на моторот на почетокот од летот, и запишува до проверките во пилотската кабина, непосредно по прекинот на моторите на крајот од летот.

(ѓ) Уредот за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR) има направа што помага за негово лоцирање во вода.

CAT.IDE.H.190 Уред за снимање на податоците од летот

(а) Следниве хеликоптери се опремени со уред за снимање на податоците од летот (FDR), кој користи дигитален метод за снимање и чување на податоци, и за кој е на располагање метод за лесно преземање на овие податоци од податочната база:

(1) хеликоптери со максимална сертифицирана маса при полетување (MCTOM), поголема од 3175 kg, чие првично индивидуално уверение за пловидбеност (CofA) е издадено на или по 1 август 1999 година;

(2) хеликоптери со максимална сертифицирана маса при полетување (MCTOM) а одобрена маса на полетување, поголема од 7000 kg, или со максимална конфигурација на оперативни патнички седишта (MOPSC) со повеќе од девет патнички места, чие првично индивидуално уверение за пловидбеност (CofA) е издадено на или по 1 јануари 1989 година, но пред 1 август 1999 година.

(б) Уредот за снимање на податоците од летот (FDR) ги снима параметрите потребни за точното одредување на:

(1) траекторијата на летот, брзината, позицијата на хеликоптерот, моќноста на моторите, работењето и конфигурацијата, и обезбедува чување на евидентираните информации најмалку во текот на последните 10 часа за хеликоптерите, наведени во (а)(1), и чие првично индивидуално уверение за пловидбеност (CofA) е издадено на или по 1 јануари 2016 година;

(2) траекторијата на летот, брзината, позицијата на хеликоптерот, моќноста и режимот на работа на моторите, и обезбедува чување на евидентираните информации во текот најмалку на последните 8 часови за хеликоптерите, наведени во (а)(1), и чие првично индивидуално уверение за пловидбеност (CofA) е издадено пред 1 јануари 2016 година;

(3) траекторијата на летот, брзината, позицијата на хеликоптерот, моќноста и режимот на работа на моторите, и обезбедува чување на евидентираните информации во текот најмалку на последните пет часови за хеликоптерите, наведени во (а)(2).

(в) Податоците задолжително се добиваат од извори на хеликоптерот, кои обезбедуваат прецизна корелација со снимените информациите прикажани пред летачкиот персонал.

(г) Уредот за снимање на податоците од летот (FDR) автоматски почнува да снима податоци пред поаѓање на хеликоптерот на сопствен погон и автоматски престанува да снима по завршувањето на летот, кога хеликоптерот веќе не може да се движи на сопствен погон.

(д) Уредот за снимање на податоците од летот (FDR) има направа за помош при негово лоцирање во вода.

CAT.IDE.H.195 Снимање на пренос на податоци

(а) Хеликоптери, чие првично индивидуално уверение за пловидбеност (CofA) е издадено на или по 8 април 2014 година и кои имаат можност да комуницираат во однос на преносот на податоци и мора да се опремени со уред за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR), снимаат, кога е применливо:

(1) комуникациски пораки во однос на преносот на податоци, поврзани со ATS комуникации до и од хеликоптерот, вклучувајќи ги пораките, кои се однесуваат на следниве примени:

(i) почеток на комуникации во однос на преносот на податоци;

(ii) комуникација меѓу контролорот на летови и пилотите;

(iii) упатен надзор;

(iv) информации за летот;

(v) доколку тоа го дозволува структурата на системот, надзор на

радиоврската на воздухопловите;

(vi) доколку тоа го дозволува структурата на системот, податоци за оперативната контрола на воздухопловите;

(vii) доколку тоа го дозволува структурата на системот, графички слики;

(2) информации, кои овозможуваат корелација со сродни записи, поврзани со комуникации во однос на преносот на податоци и кои се чуваат одделно од хеликоптерот; и

(3) информации за времето и приоритетот на комуникациските пораки во однос на преносот на податоци, земајќи ја предвид структурата на системот.

(б) Уредот користи дигитален метод за снимање и чување на податоци, како и метод за враќање на овие податоци. Начинот на снимање овозможува синхронизација на податоците со податоци снимени на земја.

(в) Уредот за снимање обезбедува чување на снимените информации најмалку за периодот предвиден во CAT.IDE.H.185.

(г) Уредот за снимање има направа за помош при негово лоцирање во вода.

(д) Условите кои се применливи за почнување и запирање на снимањето се исти како оние за почнување и запирање на CVR, наведени во CAT.IDE.H.185(г) и (д).

CAT.IDE.H.200 Комбиниран уред за снимање

Усогласеноста со условите за CVR и уредот за снимање на податоците од летот (FDR) може да биде постигната со користење на комбиниран воздухопловен уред.

CAT.IDE.H.205 Седишта, сигурносни појаси на седиштата, сигурносни системи за врзување и систем за сигурносно врзување на деца

(а) Хеликоптерите се опремени со:

(1) седиште или легло за секое лице во воздухопловот на возраст од 24 месеци или повеќе;

(2) сигурносен појас за секое патничко седиште и сигурносни појаси за секое легло;

(3) појас за седиште со безбедносен систем за врзување на горниот дел од торзото на секое патничко место за секој патник на возраст од 24 месеци или повеќе за хеликоптери, чие првично индивидуално уверение за пловидбеност (CofA) е издадено на или по 1 август 1999 година;

(4) систем за сигурносно врзување на деца за секое лице во воздухопловот на возраст под 24 месеци;

(5) појас за седиште со сигурносен систем за врзување на горниот дел од торзото вклучувајќи уред кој автоматски го задржување торзото на седиштето во случај на ненадејно кочење, на секое седиште на летачкиот персонал :

(6) појас за седиште со сигурносен систем за врзување на горниот дел од торзото на секое седиште за минималниот потребен број на членови од кабинскиот персонал.

(б) појас за седиште со безбедносен систем за врзување на горниот дел од торзото на:

(1) се ослободува од едната страна; и

(2) за седиштата на летачкиот персонал на седиштата за минималниот потребен број на членови од кабинскиот персонал, вклучува два рамени појаси и еден појас за седиште кое може да се користи самостојно.

CAT.IDE.H.210 Знаци за врзување на појасите и забрането пушење

Хеликоптерите, во кои од седиштата на летачкиот персонал не се гледаат сите патнички места, се опремени со средства за укажување на сите патници и членови на кабинскиот персонал кога треба да бидат врзани појасите и кога пушењето не е дозволено.

CAT.IDE.H.220 Комплет за прва помош

(а) Хеликоптерите се опремени со најмалку еден комплет за прва помош.

(б) Комплетите за прва помош се:

(1) лесно достапни за користење;

(2) се обновуваат редовно.

CAT.IDE.H.240 Дополнителен кислород — хеликоптери со нехерметичка кабина

Хеликоптери со нехерметичка кабина, управувани на висина, поголема од 10000 ft, се опремени со дополнителна опрема за кислород со можност за чување и користење на кислородните резерви во согласност со следниве табели.

Табела 1

Минимални услови за кислород за комплексни хеликоптери со нехерметичка кабина

Резерви за	Времетраење и барометарска висина на кабината
------------	---

1. Лица кои седат на седиштата во членовите на екипажот на летање, а се на должност, и членови на екипаж кои им помагаат во извршувањето на нивните обврски	За време на целиот лет на висина по притисок над 10 000 ft.
2. Потребни членови на кабинскиот персонал	За време на целиот лет на висина по притисок над 13 000 ft и за секој период кој надминува 30 минути на висина по притисок над 10 000 ft до 13 000 ft.
3. Дополнителни членови на персонал и 100 % од патниците (*)	За време на целиот лет на висина над 13 000 ft.
4. 10 % од патниците (*)	За време на целиот лет , по 30 минути на висина по притисок над 10 000 ft ама која не надминува 13 000 ft.

(*) Бројот на патниците во Табела 1 се однесува на вистински превезените патници, вклучувајќи ги лицата на возраст под 24 месеци.

Табела 2

Минимални услови за кислород за некомплексни хеликоптери со нехерметичка кабина

Резерви за	Времетраење и барометарска висина на кабината
1. Лица кои седат на седиштата во членовите на екипажот на летање, и членови на екипаж кои им помагаат во извршувањето на нивните обврски и потребните членови на кабински екипаж	За време на целиот лет на висина по притисок над 13 000 ft и за секој период кој надминува 30 минути на висина по притисок над 10 000 ft до 13 000 ft.
2. Дополнителни членови на персонал и 100 % од патниците (*)	За време на целиот лет на висина по притисок над 13 000 ft.
3. 10 % од патниците (*)	За време на целиот лет , по 30 минути на висина по притисок над 10 000 ft ама која не надминува 13 000 ft.

(*) Бројот на патниците во Табела 2 се однесува на вистинските превезени патници,

вклучувајќи ги лицата на возраст под 24 месеци.

CAT.IDE.H.250 Рачни противпожарни апарати

(а) Хеликоптерите се опремени со најмалку еден рачен противпожарен апарат во пилотската кабина.

(б) Најмалку еден рачен противпожарен апарат се наоѓа во секоја кујна (или на место каде што е лесно достапно за користење во секоја кујна), која не се наоѓа во главната патничка кабина.

(в) Најмалку еден рачен противпожарен апарат е достапен за користење во секоја товарна кабина, и е достапен за членовите на екипажот за време на летот.

(г) Типот и количината на противпожарниот агенс за потребните противпожарни апарати се во согласност со типот на пожарот, кој може да се случи во кабината, каде се планира користење на соодветниот апарат, и гарантираат минимална опасност од концентрација на токсичен гас во кабините за екипажот и патниците.

(д) Хеликоптерите се опремени најмалку со минималното количество на рачни противпожарни апарати согласно Табела 1, кои се поставуваат на лесно достапни места во секоја патничка кабина.

Табела 1

Број на рачни противпожарни апарати

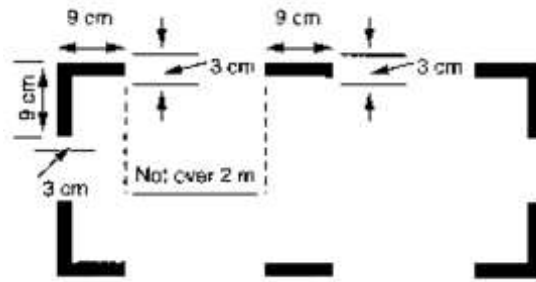
MOPSC	Број на противпожарни апарати
7-30	1
31-60	2
61-200	3

CAT.IDE.H.260 Одредување на местата за пробивање

Кога се одредени местата на трупот од хеликоптерот, погодни за упад од спасувачките екипи во итен случај, одредувањето се означува како што е прикажано на Слика 1.

Слика 1

Одредување на местата за пробивање



CAT.IDE.H.270 Мегафони

Хеликоптери со максимална конфигурација на оперативни патнички седишта (MOPSC) со повеќе од 19 патнички места, се опремени со еден пренослив мегафон на батериски погон, кој се наоѓа на лесно достапно место за користење на член од екипажот во случај на итна евакуација.

CAT.IDE.H.275 Брзо осветлување и означување во итни ситуации

(а) Хеликоптери со максимална конфигурација на оперативни патнички седишта (MOPSC) со повеќе од 19 патнички места се опремени со:

(1) систем за брзо осветлување во итни ситуации, кој има независен извор на напојување, што обезбедува извор за општо осветлување на кабините, со цел да ја помогне евакуацијата на хеликоптерот; и

(2) ознаки за итни излези и знаци за насочување кон нив, кои се видливи во текот на денот или ноќта.

(б) Хеликоптерите се опремени со ознаки за итни излези, видливи во текот на денот или ноќта, кога се вршат операции:

(1) со перформанси од класа 1 или 2 при лет над вода на растојание од копното, што одговара на повеќе од 10 минути време на летање при нормална брзина на летање;

(2) со перформанси од класа 3 или при летање над вода на растојание што одговара на повеќе од три минути време на летање при нормална брзина на крстарење.

CAT.IDE.H.280 Предавател за итно лоцирање (ELT)

(а) Хеликоптерите се опремени барем со еден автоматски предавател за итно лоцирање (ELT).

(б) Хеликоптерите, кои вршат операции со перформанси од класа 1 или 2 при операции на отворено море во несоодветна средина на растојание од копното, што одговара на повеќе од 10 минути време на летање при нормална брзина на летање, се опремуваат со предавател кој автоматски се активира за итно лоцирање (ELT(AD)).

(в) Предавателот за итно лоцирање (ELT) од секаков тип треба да може да

пренесува сигнал истовремено на фреквенции 21,5 MHz и 406 MHz.

CAT.IDE.H.290 Елеци за спасување

(а) Хеликоптерите се опремени со елек за спасување за секое лице во воздухопловот или еквивалентен уред кој плови за секое лице во воздухопловот на возраст под 24 месеци, кои се чуваат на место, со цел да бидат лесно достапни за лицето кое седи, за кого се наменети, кога се вршат операции:

(1) со перформанси од класа 1 или 2 при лет над вода на растојание од земјата, што одговара на повеќе од 10 минути време на летање при нормална брзина на крстарење;

(2) со перформанси од класа 3 за лет над водена површина на растојание од копното кое поголемо од авторотационото растојание;

(3) со перформанси од класа 2 или 3 при полетување или слетување на аеродром или оперативно место, каде што траекторијата на полетување или на приодот за слетување е над вода.

(б) Секој елек за спасување или еквивалентен уред кој плови мора да има електрична светилка, со цел олеснување на одредувањето на локација на лицата.

CAT.IDE.H.295 Одело на екипажот за преживување

Секој член на екипажот носи одело за преживување, кога се вршат операции со:

(а) перформанси од класа 1 и 2 на лет над вода за поддршка на операции на отворено море, на оддалеченост од копното што одговара на лет кој е подолг од 10 минути со нормална брзина на крстарење, кога извештајот за временските услови или прогнозите, со кои располага командантот, покажуваат дека температурата на морската вода ќе биде пониска од плус 10 °C за време на летот или кога проценетото време за спасување го надминува проценетото време за преживување;

(б) перформанси од класа 3 при лет над вода, надвор од авторотационо растојание или надвор од оддалеченоста за безбедното принудно слетување, кога извештајот за временските услови или прогнозата со кои располага командантот, покажуваат дека температурата на морската вода ќе биде пониска од плус 10 °C за време на летот.

CAT.IDE.H.300 Чамци за спасување, предаватели за итно лоцирање (ELT) за преживување и опрема за преживување за долги летови над вода

Хеликоптери, кои се користат:

(1) со перформанси од класа 1 или 2 при лет над вода на оддалеченост од копно што одговара на повеќе од 10 минути време на летање при нормална брзина на крстарење;

(б) со перформанси од класа 3 при лет над вода на оддалеченост од копно, што одговара на повеќе од три минути време на летање при нормална брзина на

крстарење, се опремени со:

- (1) во случај на хеликоптер кој превезува помалку од 12 лица, најмалку еден чамец за спасување со капацитет кој одговара на бројот, не помал од максималниот број на лица во хеликоптерот, поставен на начин кој овозможува негово непосредно користење во итни случаи;
- (2) во случај на хеликоптер, кој превезува повеќе од 11 лица, најмалку два чамци за спасување, поставени на начин кој овозможува нивно користење во итни ситуации, кои се со доволен вкупен капацитет за сместување на максималниот број на лица, кои можат да бидат во хеликоптерот, во случај еден од нив да се загуби, преостанатиот(те) чамец(и) за спасување треба да има(ат) капацитет на преоптоварување, доволен за да бидат сместени сите лица, кои се наоѓаат во хеликоптерот;
- (3) најмалку еден предавател за итно лоцирање (ELT) заради преживување (ELT(S)) за секој потребен чамец за спасување; и
- (4) опрема за спасување, вклучително средства за одржување во живот, во согласност со планираниот лет.

CAT.IDE.H.305 Опрема за преживување

Хеликоптери со кои се вршат операции над зони, во кои потрагата и спасувањето можат да бидат особено тешки, се опремени со следново:

- (а) сигнална опрема за сигнализирање на опасност;
- (б) најмалку еден ELT; и
- (в) дополнителна опрема за преживување за маршрута која се лета при што се зема предвид бројот на лицата во хеликоптерот.

CAT.IDE.H.310 Дополнителни услови за хеликоптери, кои извршуваат операции над отворено море над несоодветна морска средина

Хеликоптери, кои учествуваат во операции над отворено море над несоодветна морска средина, на оддалеченост која одговара на повеќе од 10 минути при нормална брзина на крстарење, треба да ги исполнуваат следниве услови:

- (а) Кога информациите за временските услови или прогнозите, со кои располага командантот, покажуваат дека температурата на морската вода ќе биде пониска од плус 10 °C за време на летот, или кога проценетото време за спасување, го надминува пресметаното време за преживување, или летот е планиран како ноќен лет, сите лица во хеликоптерот треба да носат одело за преживување.
- (б) Сите чамци за спасување, што се носат согласно CAT.IDE.H.300, се поставени така што можат лесно да се користат при услови на море, за кои биле оценети карактеристиките на хеликоптерот за принудно слетување на вода, неговите пловни карактеристики и карактеристики на рамнотежа, за да ги исполнат условите за принудно слетување на вода како дел од сертификацијата.

(в) Хеликоптерот е опремен со систем за осветлување за вонредни ситуации, кој има независен извор на напојување, за да обезбеди извор за општо осветлување на кабините, со цел да би се олеснила евакуацијата на хеликоптерот.

(г) Сите излези во случај на опасност, вклучувајќи ги излези во случај на опасност за екипажот, и средствата за нивно отворање, се јасно означени со инструкции за оние кои ги користат излезите како при дневна така и при ноќна светлина. Такви ознаки се дизајнирани за да останат видливи, ако хеликоптерот се преврти и ако кабината се потопи во вода.

(д) Сите врати кои не се исфрлаат под притисок, а кои се означени како излези за итно, принудно слетување на вода имаат механизам за безбедност кога се отворени, со цел да не ги попречуваат патниците кои го напуштаат хеликоптерот при какви било услови на море, сè до потребниот утврден максимум за принудно слетување и пловење..

(ѓ) Сите врати, прозорци или други отвори во делот на патниците, наменет за целите на евакуација под вода, се опремени за да можат да се користат во итна ситуација.

(е) Елеците за спасување се носат цело време, освен ако патникот или членот на екипажот носи целосна одело за преживување, кое одговара на комбинираниот услов за одело за преживување и елек за спасување.

САТ.IDE.H.315 Хеликоптери сертифицирани за операции на вода — разновидна опрема

Хеликоптерите, сертифицирани за операции на вода, се опремени со:

(а) морска котва и друга опрема, потребна за закотвување, засидрување и маневрирање на хеликоптерот на вода, во согласност со неговата големина, тежини и карактеристики за управување; и

(б) опрема за создавање на звучни сигнали, како што е наведено во Меѓународните правила за избегнување судири на море, кога тоа е применливо.

САТ.IDE.H.320 Сите хеликоптери при летови над вода — принудно слетување на вода

(а) Хеликоптерите се дизајнирани за слетување на вода или се овластени за принудно слетување на вода во согласност со соодветните правила за пловидбеност, кога се користат со перформанси од класа 1 или 2 при лет над вода во несоодветна средина на растојание од земјата, што одговара на повеќе од 10 минути време на летање при нормална брзина на крстарење.

(б) Хеликоптерите се конструирани за слетување на вода или се овластени за принудно слетување на вода во согласност со соодветните правила за пловидбеност или опремени со опрема за плутање во случај на опасност, кога се лета:

(1) со перформанси од класа 1 или 2 при лет над вода во несоодветна средина, на растојание од земјата, што одговара на повеќе од 10 минути

време на летање при нормална брзина на крстарење;

(2) со перформанси од класа 2 при полетување или слетување над вода, со исклучок на хеликоптерската медицинска служба за итна помош (HEMS), каде со цел минимизирање на изложеноста при слетувањето и полетувањето на оперативното место на HEMS, кое се наоѓа во густо населена средина се извршуваат над вода;

(3) со перформанси од класа 3 при лет над вода на растојание од земјата, што го надминува растојанието за безбедно принудно слетување.

CAT.IDE.H.325 Пилотски слушалки

Кога е потребен радиокомуникациски и/или радионавигациски систем, хеликоптерите се опремуваат со слушалки со насочен микрофон или слично средство за врска и копче за предавателот, кој се наоѓа на контролите за летање, за секој неопходен пилот и/или член на екипажот, на неговото работно место.

CAT.IDE.H.330 Радиокомуникациска опрема

(а) Хеликоптерите се опремени со радиокомуникациска опрема, потребна согласно применливите услови за воздушниот простор.

(б) Радиокомуникациската опрема предвидува комуникација на воздухопловна фреквенција од 121,5 MHz за итна ситуација.

CAT.IDE.H.335 Табла за аудио селекција

Хеликоптерите кои се управувани по правилата за летање по инструменти (IFR), се опремени со табла за аудио селекција, со која може да се ракува од работното место на секој член од екипажот на лет.

CAT.IDE.H.340 Радиоопрема за извршување на летови по условите на визуелно летање (VFR) на маршрути, со помош на визуелни ориентири

Хеликоптерите кои се управувани по условите на визуелно летање (VFR) по маршрути, со помош на визуелни ориентири се опремени со радиокомуникациска опрема, неопходна при нормални оперативни услови, кои ги исполнуваат следниве услови:

(а) да врши комуникација со соодветните копнени станици;

(б) да врши комуникација со соодветните станици од контролата на летање (ATC) од секоја точка на контролираниот воздушен простор, во рамките на планираните летови; и

(в) да прифаќа метеоролошки информации.

CAT.IDE.H.345 Комуникациска и навигациска опрема за извршување на летови по правилата за летање по инструменти (IFR) или условите на визуелно летање (VFR) по маршрути, кај кои навигацијата не се одвива според визуелни ориентири

(а) Хеликоптери, кои се користат по правилата за летање по инструменти (IFR) или условите на визуелно летање (VFR), кои за навигација не применуваат визуелни ориентири, се опремени со радиокомуникациска и навигациска опрема согласно применливите услови за воздушниот простор.

(б) Радиокомуникациската опрема содржи најмалку два независни радиокомуникациски системи, потребни при нормални услови за комуникација со соодветни копнена станица од секоја точка по маршрутата, вклучувајќи ги и свтрувањата.

(в) Хеликоптерите имаат доволна навигациска опрема, за да се гарантира дека во случај на откажување на некои елементи од опремата во која било фаза од летот, останатата опрема овозможува безбедна навигација согласно планот за летање.

(г) Хеликоптери, со кои се вршат операции со кои се планира слетување при IMC се опремени со соодветна опрема, што овозможува навигација до точка од која е можно да се изврши визуелно слетување за секој аеродром, на кој се планира слетување при IMC и за секој одреден алтернативен аеродром.

CAT.IDE.H.350 Транспондер

Хеликоптерите се опремени со транспондер на секундарен надзорен радар (SSR) за известување за висина по притисок и со секој останат SSR транспондерот со карактеристики кои се неопходни за маршрутата, по која ќе се изврши летот.

АНЕКС V

ПОСЕБНИ ОДОБРУВАЊА

[ДЕЛ-SPA]

ПОДДЕЛ А

ОПШТИ УСЛОВИ

SPA.GEN.100 Надлежен орган

Органот надлежен за издавање на посебно одобрение за оператор на комерцијален воздушен превоз, е орган во земјата-членка во која се наоѓа главното место на деловна активност на операторот.

SPA.GEN.105 Барање за посебно одобрение

(а) Операторот кој поднесува барање за првично издавање на посебно одобрение ја доставува бараната документација до надлежниот орган во соодветниот Поддел, заедно со следниве информации:

(1) име, адреса и поштенска адреса на подносителот на барањето;

(2) опис на планираната операција.

(б) Операторот му ги обезбедува на надлежниот орган следниве докази дека:

(1) се исполнети условите на соодветниот поддел;

(2) соодветните елементи, дефинирани во податоците, утврдени во согласност со Регулатива (ЕЗ) бр. 1702/2003, се земени предвид.

(в) Операторот ги чува белешките, поврзани со (а) и (б), најмалку за време на траење на операцијата, која бара посебно одобрение, или ако е применливо, како што е дефинирано во Анекс III (Дел-ORO).

SPA.GEN.110 Привилегии на операторот, кој поседува посебно одобрение

Опсегот на активността, што може да ја врши оператор, кој поседува уверение за исполнување на безбедносни услови (АОС), е документиран и наведен во оперативните спецификации кон АОС.

SPA.GEN.115 Промени во посебно одобрение

Кога условите на посебно одобрение се менуваат, операторот доставува соодветна документација до надлежниот орган и добива претходна согласност за операција.

SPA.GEN.120 Продолжена валидност на посебно одобрение

Посебните одобрувања се издаваат за неодреден период на важност и

остануваат валидни, под услов операторот да продолжи да ги почитува условите, поврзани со посебното одобрение и да се земат предвид соодветните елементи, дефинирани во податоците, утврдени во согласност со Регулатива (ЕЗ) бр. 1702/2003.

ПОДДЕЛ Б

ЛЕТАЊЕ СО НАВИГАЦИЈА, БАЗИРАНА НА ПЕРФОРМАНСИТЕ (PBN)

SPA.PBN.100 PBN операции

Воздухопловите можат да бидат користени само во одреден воздушен простор, по маршрути или согласно процедури, кога спецификации за навигацијата базирана на перформансите се воспоставени само ако операторот има добиено одобрение од соодветниот овластен орган да извршува слични активности. Не се бара посебно одобрение за операции во воздушен простор, одредено за зонска навигација 5 (RNAV5 (основна зонска навигација, B-RNAV)).

SPA.PBN.105 Оперативно одобрение за PBN

За да добие оперативно одобрение за PBN од надлежниот орган, операторот обезбедува докази дека:

- (а) е добиено соодветното уверение за пловидбеност (CofA) на RNAV системот;
- (б) има програма за обука на членовите од екипажот на летање, кои учествуваат во овие операции;
- (в) се утврдени оперативни процедури во кои се прецизира следново:
 - (1) опремата во воздухопловот ги вклучувајќи оперативните ограничувања и соодветните записи во листа на минимална опрема (MEL);
 - (2) условите поврзани со составот на екипажот на лет и искуството;
 - (3) редовните процедури;
 - (4) процедурите во непредвидени ситуации;
 - (5) надзорот и известувањето за инциденти;
 - (6) управувањето со електронски навигациски податоци.

ПОДДЕЛ В

ОПЕРАЦИИ СО СПЕЦИФИЦИРАНИ МИНИМАЛНИ НАВИГАЦИСКИ ПЕРФОРМАНСИ (MNPS)

SPA.MNPS.100 MNPS операции

Воздухоплов се управува во воздушен простор со специфицирани минимални навигациски перформанси (MNPS) во согласност со дополнителни регионални процедури, кога MNPS се утврдени ако операторот има добиено одобрение од

соодветниот овластен орган да извршува такви операции.

SPA.MNPS.105 Оперативно одобрение за MNPS

За да добие оперативно одобрение за MNPS од надлежниот орган, операторот обезбедува докази дека:

- (а) навигациската опрема ги задоволува потребните перформанси;
- (б) навигациските екрани, индикатори и апарати за управување се видливи и се користат од секој пилот додека е на неговото работно место;
- (в) има програма за обука на членовите од екипажот на летање, кои учествуваат во овие операции;
- (г) се утврдени оперативни процедури, во кои се прецизира следново:
 - (1) опремата во воздухопловот ги вклучувајќи оперативните ограничувања и соодветните записи во листа на минимална опрема (MEL);
 - (2) условите поврзани со составот на екипажот на лет и искуството;
 - (3) редовните процедури;
 - (4) процедурите во непредвидени ситуации, вклучувајќи ги утврдените од органот, кој е одговорен за предметниот воздушен простор;
 - (5) надзор и известување за инциденти;

ПОДДЕЛ Г

ОПЕРАЦИИ ВО ВОЗДУШЕН ПРОСТОР СО НАМАЛЕНО МИНИМАЛНО ВЕРТИКАЛНО РАЗДВОЈУВАЊЕ (RVSM)

SPA.RVSM.100 RVSM операции

Воздухопловите вршат операции во одреден воздушен простор, каде што се користи намалено минимално вертикално раздвојување од 300 m (1 000 ft) меѓу ниво на лет (FL) 290 и FL 410, вклучително, ако операторот добил одобрение од соодветниот овластен орган да извршува слични операции.

SPA.RVSM.105 Оперативно одобрение на RVSM

За да добие оперативно одобрение за RVSM од надлежниот орган, операторот обезбедува докази дека:

- (а) добил уверение за пловидбеност (CofA) за RVSM;
- (б) се утврдени процедури за надзор и известување на грешки при одржувањето на висина;
- (в) има програма за обука на членовите од екипажот на летање, кои учествуваат во овие операции;

(г) се утврдени оперативни процедури, кои:

- (1) ја дефинираат опремата на воздухопловот, вклучувајќи ги оперативните ограничувања и соодветните записи во листа на минимална опрема (MEL);
- (2) го дефинираат составот на летачкиот персонал и условите за искуството;
- (3) го дефинираат планирањето на летот;
- (4) ги дефинираат процедурите пред лет;
- (5) ги дефинираат процедурите пред влегување во воздушниот простор со RVSM;
- (6) ги дефинираат процедурите за време на летот;
- (7) ги дефинираат процедурите по летот;
- (8) дефинираат известување за инциденти;
- (9) ги дефинираат регионалните оперативни процедури.

SPA.RVSM.110 Барања за опрема за RVSM

Воздухоплов, кој се користи за операции во воздушен простор со RVSM, се опремува со:

- (а) два независни системи за мерење на висината;
- (б) систем за сигнализирање на висината;
- (в) систем за автоматска контрола на висината;
- (г) транспондер на секундарен надзорен радар (SSR) со систем за известување за висината, кој може да биде поврзан со систем за мерење на висината кој се користи за да се контролира висината.

SPA.RVSM.115 Грешки при одржувањето на висина за RVSM

(а) Операторот известува за снимени или соопштени настани поврзани со грешки при одржувањето на висина, предизвикани од неисправност на опремата на воздухопловот или неисправност од оперативен карактер, еднакви на или поголеми:

- (1) од вкупната вертикална грешка (TVE) од $\pm 90 \text{ m}$ ($\pm 300 \text{ ft}$);
- (2) за системска грешка при мерење на висина (ASE) од $\pm 75 \text{ m}$ ($\pm 245 \text{ ft}$); и
- (3) за отстапување во однос на пропишаната висина (AAD) од $\pm 90 \text{ m}$ ($\pm 300 \text{ ft}$).

(б) Извештаите за вакви настани се испраќаат до надлежниот орган во рок од 72 часови. Извештаите вклучуваат првична анализа на причините и преземените

мерки за спречување на такви грешки во иднина.

(в) Кога се снимаат или добиваат известувања за грешки при одржувањето на висина, операторот презема итна акција за прилагодување на условите, кои довеле до грешките, и обезбедува дополнителни извештаи, ако надлежниот орган побара такви.

ПОДДЕЛ Д

ОПЕРАЦИИ ПРИ НАМАЛЕНА ВИДЛИВОСТ (LVO)

SPA.LVO.100 Операции при намалена видливост

Операторот ги извршува следниве операции при намалена видливост (LVO), само ако има одобрение од надлежниот орган за:

- (а) операции на полетување при намалена видливост (LVTO);
- (б) операција од стандардна категорија I (LTS CAT I);
- (в) операција од стандардна категорија II (CAT II);
- (г) операција, различна од стандардната категорија II (OTS CAT II);
- (д) операција од стандардна категорија III (CAT III);
- (ѓ) операција за приод, при која се користат систем на подобрена видливост (EVS) и се применува оперативни олеснувања за намалување на минимумот за хоризонтална видливост по должина на полетно – слетната патека (RVR), со не повеќе од една третина од објавената RVR.

SPA.LVO.105 Одобрение за LVO

За да добие одобрение за LVO од надлежниот орган, операторот докажува дека ги исполнил условите од овој Поддел.

SPA.LVO.110 Општи оперативни услови

(а) Операторот извршува операции од LTS CAT I, само ако:

(1) секој воздухоплов е одобрен за операции во CAT II; и

(2) приодот се извршува:

- (i) како автоматско комбиниран приод за автоматско слетување, кој треба да биде одобрен за операции во CAT IIIA; или
- (ii) со користење на одобрен проекциски систем за насочување при слетување (HUDLS) до минимум 150 ft над прагот.

(б) Операторот извршува операции во CAT II, OTS CAT II или CAT III, само ако:

- (1) секој воздухоплов е одобрен за операции при висини на донесување на одлука (DH) под 200 ft, или без висини за донесување на одлуки и е опремен во согласност со применливите услови за пловидбеност;
 - (2) соодветен систем за евидентирање на успешен или неуспешен приод и/или автоматското слетување кој е воспоставен и се одржува со цел следење на целокупната безбедност на летањето;
 - (3) висината на донесување на одлука се одредува преку радиовисиномер;
 - (4) летачкиот персонал вклучува најмалку двајца пилоти;
 - (5) секое звучни пораки за поединечна промена на висината под 200 ft над прагот на аеродромот се одредува со радиовисиномер.
- (в) Операторот извршува приод, користејќи EVS, само ако:
- (1) EVS е одобрен за целите на овој поддел и комбинира слика, добиена од сензори во инфрацрвен опсег, и сите информации, потребни за HUD;
 - (2) за операции при RVR под 550 m, екипажот на лет вклучува најмалку двајца пилоти;
 - (3) за операции во CAT I, користењето на природните визуелни ориентири по полетно – слетната патека е можно најмалку на висина од 100 ft над прагот на аеродромот;
 - (4) за процедура на приод со вертикално насочување (APV) и операции со непрецизен приод, извршени со CDFA техника, се одржува контакт со природни визуелни ориентири по полетно – слетната патека најмалку на 200 ft над надминувањето на прагот на аеродромот и се исполнуваат следниве услови:
 - (i) приодот се извршува во одобрен режим на укажување за вертикалната траекторија;
 - (ii) сегментот од приодот помеѓу точката на почетокот на крајниот приод за слетување (FAF) и прагот на полетно – слетната патека е прав и разликата помеѓу курсот на финален приод и централната линија на полетно – слетната патека не е поголема од 2°;
 - (iii) траекторијата на крајниот приод е објавена и не надминува 3,7°;
 - (iv) не се надминати максималните попречни компоненти на ветрот, утврдени за време на одобрувањето на EVS.

SPA.LVO.115 Услови поврзани со аеродромот

- (а) Операторот не може да користи аеродром за LVO, кога видливоста е под 800 m, освен ако:
- (1) аеродромот е одобрен за такви операции од земјата на аеродромот; и

(2) се утврдени процедури за активност при намалена видливост.

(б) Ако операторот избере аеродром, каде што не се користи терминот LVP, тој гарантира дека на аеродромот се применуваат еквивалентни процедури, кои се придружуваат кон условите за LVP. Оваа ситуација се забележува јасно во оперативниот прирачник или во прирачникот на процедури, каде што се вклучуваат инструкции за летачкиот персонал за тоа како да одреди еквивалентни LVP, кои се во сила.

SPA.LVO.120 Обука и квалификации на екипажот на летање

Операторот гарантира дека пред да почне да извршува LVO:

(а) секој член на екипажот на лет:

(1) ги исполнува условите за обука и проверка наведени во оперативниот прирачник, вклучувајќи FSTD, за користење до граничните вредности на RVR/VIS (видливост) и висина на донесување на одлука, која одговара на типот на операции и воздухоплов;

(2) е квалификуван во согласност со стандардите, наведени во оперативниот прирачник;

(б) обуката и проверката се спроведуваат во согласност со деталната наставна програма.

SPA.LVO.125 Оперативни процедури

(а) Операторот утврдува процедури и инструкции, кои се користат при LVO. Овие процедури и инструкции се вклучени во оперативниот прирачник или прирачникот на процедури и ги содржат обврските на членовите од екипажот на лет за време на движење, полетување, приод за слетување, израмнување, слетување, одржување на правец по слетување и неуспешен приод, според случајот.

(б) Пред започнување на LVO, водачот на воздухопловот/командантот се уверува дека:

(1) состојбата на видливите и невидливите средства е задоволителна;

(2) соодветните процедури при намалена видливост се во сила според добиените информации од службите на контролата на летањето (ATS);

(3) членовите на летачкиот персонал се соодветно квалификувани.

SPA.LVO.130 Минимална опрема

(а) Операторот ја вклучува минималната опрема, што треба да биде функционална при започнување на LVO во согласност со упатството за летање на воздухопловот или друг одобрен документ, во оперативниот прирачник или прирачникот на процедури, според случајот.

(б) Водачот на воздухопловот/командантот се уверува дека состојбата на воздухопловот и на соодветните воздухопловни системи е соодветна за специфичната операција, која треба да се изврши.

ПОДДЕЛ Г

ОПЕРАЦИИ СО КОРИСТЕЊЕ НА ДВОМОТОРНИ АВИОНИ НА ДОЛГИ ЛИНИИ (ETOPS)

SPA.ETOPS.100 ETOPS

Авиони со два мотори се користат за операции на комерцијалниот воздушен превоз на растојанија, кои го надминуваат прагот за растојание, утврден во согласност со CAT.OP.MPA.140, само ако операторот добил ETOPS одобрение за користење од страна на надлежниот орган.

SPA.ETOPS.105 Оперативно одобрение за ETOPS

За да добие оперативно одобрение за ETOPS од надлежниот орган, операторот обезбедува докази дека:

(а) комбинацијата авион/мотор поседува одобрение за ETOPS за дадениот тип на конструкција и за веродостојноста за планираната операција;

(б) е утврдена програма за обука на членовите на екипажот на лет и целиот останат оперативен персонал, вклучен во овие операции, и дека тие се соодветно квалификувани за извршување на планираната операција;

(в) организацијата и искуството на операторот се погодни за одржување на планираната операција;

(г) се утврдени оперативни процедури.

SPA.ETOPS.110 Алтернативен аеродром по маршрута со ETOPS

(а) Алтернативен аеродром по маршрута со ETOPS се смета за соодветен, ако аеродромот е на располагање во очекувано време за користење и располага со потребните дополнителни услуги како орган на службите на контролата на летањето (ATS), доволно осветлување, комуникација, информации за временската прогноза, навигациски средства и услуги за итна помош и минимум една процедура за приод согласно правилата за летање по инструменти (IFR).

(б) Пред извршувањето на лет со ETOPS, операторот обезбедува соодветен алтернативен аеродром по маршрута во рамките или на одобреното време за отстапување, или на времето за отстапување, базирано на статусот на авионот по MEL, ако тоа е пократко.

(в) Операторот го наведува секој потребен алтернативен аеродром по маршрута при летови со ETOPS во оперативен план за летање и во план за летање за ATS.

SPA.ETOPS.115 Минимум за планирање на алтернативен аеродром по

маршрута за летови со ETOPS

(а) Операторот одредува аеродром за алтернативен аеродром по маршрута за летови со ETOPS, само ако соодветните метеоролошки извештаи и/или предвидувања, или комбинација од нив, покажуваат дека во периодот, кој започнува еден час пред и завршува еден час по планираното време на пристигнување на аеродромот, постојат условите на или над планираниот минимум пресметан со додавање на дополнителните ограничувања од Табела 1.

(б) Во оперативниот прирачник, операторот вклучува метод за одредување на оперативниот минимум на алтернативниот аеродром по маршрута за летови со ETOPS.

Табела 1

Минимум за планирање за алтернативниот аеродром по маршрута за летови со ETOPS

Тип на приод	Минимум за планирање
Прецизен приод	DA/H + 200 ft RVR/VIS + 800 m
Непрецизен приод или кружење	MDA/H + 400 ft RVR/VIS + 1 500 m

VIS: видливост; MDA/H: минимална апсолутна/релативна висина на спуштање.

ПОДДЕЛ Е

ПРЕВОЗ НА ОПАСНИ МАТЕРИИ

SPA.DG.100 Превоз на опасни материи

Со исклучок на предвиденото во Анекс IV (Дел-САТ), операторот може да превезува опасни материи по воздушен пат, само ако добил одобрение од надлежниот орган за таа активност.

SPA.DG.105 Одобрение за превоз на опасни материи

За да добие одобрение за превоз на опасни материи, во согласност со техничките упатства, операторот:

(а) утврдува и одржува програма за обука на соодветниот персонал и докажува пред надлежниот орган дека обезбедил соодветна обука на целиот персонал;

(б) утврдува оперативни процедури за обезбедување на безбедно ракување со опасни материи во сите фази на воздушниот сообраќај, кои содржат информации и инструкции во врска со:

(1) политиката на операторот за превоз на опасни материи;

(2) условите за прием, ракување, товарање, складирање и поделба на опасни материи;

- (3) активностите, кои треба да се преземат во случај на несреќа или инцидент на воздухопловот при превоз на опасни материи;
- (4) реакцијата во случај на итни ситуации со опасни материи;
- (5) отстранувањето на евентуално загадување;
- (6) обврските на соодветниот персонал, особено во однос прифатот и отпремата и управувањето со воздухопловот;
- (7) проверката за оштетување, истекување или контаминација;
- (8) извештаите за инциденти и несреќи со опасни материи.

SPA.DG.110 Информации и документација за опасни материи

Согласно со техничките упатства, операторот:

(а) му обезбедува на водачот на воздухопловот/командантот писмени информации:

- (1) за опасните материи, кои се превезуваат со воздухопловот;
- (2) за користење во случај на итни ситуации за време на летот;

(б) користи листа за проверка за прифаќање;

(в) гарантира дека опасните материи се придружени со соодветни документи за превоз на опасни материи, пополнети од лицето, кое ги дава за превоз опасните материи за превоз по воздушен пат, освен кога информациите за опасни материи се обезбедуваат во електронска форма;

(г) гарантира дека додека да стигнат опасните материи до конечната дестинација, се чува копија од обезбедениот документ во писмена форма за превоз на опасни материи, до кој може да се добие пристап во разумен рок;

(д) гарантира дека до крајот на летот, за кој се однесуваат информациите, на земја се чува копија од писмените информации до водачот на воздухопловот/командантот, како и дека оваа копија, или содржаните информации се лесно достапни за аеродромите на последно заминување и следното предвидено пристигнување;

(ѓ) ја чува листата за проверка за прифаќање, документот за превоз и информациите до водачот на воздухопловот/командантот најмалку три месеци по завршување на летот;

(е) ја чува документацијата од обуката на целиот персонал најмалку три години.

ПОДДЕЛ Ж

ОПЕРАЦИИ НА ХЕЛИКОПТЕРИ СО СИСТЕМИ ЗА ГЛЕДАЊЕ ВО НОЌНИ УСЛОВИ

SPA.NVIS.100 Операции со користење на систем за гледање во ноќни услови (NVIS)

(а) Хеликоптери вршат операции по условите на визуелно летање (VFR) во текот на ноќта со помош на NVIS, само ако операторот има добиено одобрение од надлежниот орган.

(б) За да добие такво одобрение од надлежниот орган, операторот:

(1) учествува во комерцијален воздушен превоз (CAT) и поседува CAT AOC во согласност со Анекс III (Дел-ORO);

(2) му ја/го докажува на надлежниот орган:

(i) усогласеноста со применливите услови од овој подел;

(ii) успешното воведување на сите елементи од NVIS.

SPA.NVIS.110 Услови за опрема за операции со NVIS

(а) Пред да започне да извршува операции со NVIS, секој хеликоптер и опремата, поврзана со овие операции за NVIS добива соодветно уверение за пловидбеност (CofA) согласно Регулатива (ЕЗ) бр. 1702/2003.

(б) *Радиовисиномер.* Хеликоптерот е опремен со радиовисиномер со звучно предупредување кое се активира кога воздухопловот е под претходно одредената висина, како и звучно и визуелно предупредување, на висина која е поставена од страна на пилотот, веднаш забележливи за време на сите фази од летот со NVIS.

(в) *Компатибилно осветлување за воздухоплов за NVIS.* Со цел намалување на периферните визуелни ориентири и потребата да се подобри свесноста за ситуацијата, се обезбедува следново:

(1) компатибилна инструментална табла со осветлување за NVIS , ако е инсталирана, што може да ги осветлува сите неопходни инструменти за летање;

(2) функционално осветлување, компатибилно со NVIS;

(3) електрични цевни батерии, компатибилни со NVIS; и

(4) средство за отстранување или исклучување на внатрешно осветлување, некомпатибилно со NVIS.

(г) *Дополнителна NVIS опрема.* Се обезбедува следнава дополнителна NVIS опрема:

(1) алтернативен или секундарен извор на напојување за очилата за гледање во ноќни услови (NVG);

(2) шлем со соодветно приспособување за прицврстување на очилата за

гледање во ноќни услови (NVG).

(д) Сите потребни очилата за гледање во ноќни услови (NVG) при лет со опрема на NVG се од еден ист тип, генерација и модел.

(f) *Продолжување на пловидбеноста*

(1) Процедурите за продолжување на пловидбеноста содржат информации, кои се неопходни за спроведување на тековно одржување и проверки на опремата за NVIS, инсталирана во хеликоптерот, и го/ги вклучуваат како минимум:

(i) предните стакла и прозирни површини на хеликоптерот;

(ii) осветлување на NVIS;

(iii) очилата за гледање во ноќни услови (NVG); и

(iv) која било дополнителна опрема, која ги помага операциите со NVIS.

(2) Секоја последователна модификација или одржување на воздухопловот е во согласност со одобрението за пловидбеност со NVIS.

SPA.NVIS.120 Оперативен минимум при користење на NVIS

(а) Не се извршуваат операции под метеоролошкиот минимум за летови по условите на визуелно летање (VFR) за соодветниот тип на ноќни операции, кој ќе се извршува.

(б) Операторот утврдува минимална преодна висина, од каде што може да продолжи преминување кон/од потпомогнат лет.

SPA.NVIS.130 Услови во однос на екипажот при операции со NVIS

(а) *Избор.* Операторот утврдува критериуми за избор на членовите на екипажот за задача со NVIS.

(б) *Искуство.* Минималното искуство за командант на воздухоплов не смее да биде помалку од 20 часови летање по (VFR) во текот на ноќта како /водач на воздухоплов/командантот на хеликоптер, пред да започне обука.

(в) *Оперативна обука.* Сите пилоти мора да имаат завршено оперативна обука согласно процедурите за NVIS, содржани во оперативниот прирачник.

(г) *Скораино искуство.* Сите пилоти и членови на технички екипаж, кои се вклучени во операции со NVIS имаат извршено три летања со NVIS во последните 90 денови. Искуството од оваа категорија може да се стекне преку лет во рамки на обука со хеликоптер или уред за целосна симулација на лет (FFS), кој ги вклучува елементите од (f)(1).

(д) *Состав на екипажот.* Минималниот состав на екипажот е поголем од она што е наведено:

(1) во упатството за летање на воздухопловот (AFM);

(2) за основната активност; или

(3) во одобрението за операции со NVIS.

(f) Обука и проверка на екипажот

(1) Обуката и проверката се вршат согласно детална програма, одобрена од надлежниот орган и вклучена во оперативниот прирачник.

(2) Членови на екипажот

(i) Програмите за обука на персоналот: ги подобруваат знаењата за работната средина и опремата за NVIS; ја подобруваат координацијата на екипажот; и вклучуваат мерки за минимизирање на ризиците, поврзани со влегувањето во услови на намалена видливост и нормални и итни процедури за NVIS.

(ii) Мерките, наведени во (f)(2)(i) се оценуваат за време на:

(A) проверки на стручност во текот на ноќта; и

(B) проверка на маршрутата.

SPA.NVIS.140 Информации и документација

Операторот гарантира дека во рамките на неговиот процес за анализа на ризикот и за управување се сведени на минимум ризиците, поврзани со средината за NVIS, наведувајќи ги во оперативниот прирачник: изборот, составот и обуката на екипажите; нивоата на опрема и критериумите за отпрема; и оперативните процедури и минимумот, така што нормалните и веројатните вонредни ситуации да бидат опишани и да бидат прифатени соодветни мерки за нивно ублажување.

ПОДДЕЛ 3

ХЕЛИКОПТЕРСКИ ОПЕРАЦИИ СО КОРИСТЕЊЕ НА ДИГАЛКА

SPA.ННО.100 Хеликоптерски операции со користење на дигалка (ННО)

(a) Хеликоптери можат да се користат во комерцијалниот воздушен превоз (САТ) операции со користење на дигалка, само ако операторот има добиено одобрение од надлежниот орган.

(б) За да добие такво одобрение од надлежниот орган, операторот:

(1) учествува во комерцијалниот воздушен превоз (САТ) и поседува АОС за САТ во согласност со Анекс III (Дел-ORO);

(2) докажува пред надлежниот орган согласност со условите од овој поддел.

SPA.ННО.110 Услови за опрема за ННО

(а) Инсталацијата на целата опремата која се однесува на дигалка за хеликоптер, вклучувајќи секаква радиоопрема согласно SPA.ННО.115, и можните последователни модификации, имаат одобрение за пловидбеност, кое соодветствува на предвиденото користење. Помошната опрема се дизајнира и тестира во согласност со соодветниот стандард според условите од надлежниот орган.

(б) Од операторот, во согласност со производителот, се утврдуваат инструкции за одржување и системи за ННО, кои се вклучуваат во програмата за одржување на хеликоптерот на операторот, како што е предвидено во Регулатива (ЕЗ) бр. 2042/2003.

SPA.ННО.115 Комуникација поврзана со ННО

Воспоставена е двонасочна радиокомуникација со организацијата, за која се обезбедува ННО, и кога е можно, средство за комуникација со персоналот на земја во локацијата за ННО за:

(а) операции над отворено море во текот на денот и ноќта;

(б) операции на копно во текот на ноќта со исклучок на ННО на оперативно место на HEMS.

SPA.ННО.125 Услови во однос на перформансите за ННО

Со исклучок на ННО на оперативно место на HEMS, за време на ННО, хеликоптерот е во состојба да издржи отказ на критичен мотор, со користење на останатите мотори, кои работат, одржувани на соодветната режим на моќност, без опасност за лицата /товарот што висат, трети лица или имот.

SPA.ННО.130 Услови во однос на екипажот за ННО

(а) *Избор.* Операторот утврдува критериуми за избор на членовите на летачкиот персонал за ННО, земајќи го предвид претходното искуство.

(б) *Искуство.* За извршување на летови за ННО, минималното искуство, потребно за командантот, не е помало од:

(1) Над отворено море:

(i) 1 000 часови како водач на воздухоплов/командантот на хеликоптери или 1000 часови летање како копилот при ННО операции, од кои 200 часови летање како водач на воздухоплов под надзор на инструктор; и

(ii) 50 циклуси со користење на дигалка, извршени над отворено море, од кои 20 циклуси во текот на ноќта, ако се извршуваат ноќни операции, каде што циклус со користење на дигалка значи еден циклус надолу и нагоре на куката од дигалката.

(2) На копно:

(i) 500 часови летање како водач на воздухоплов/командантот на

хеликоптери или 500 часови летање како копилот при ННО операции, од кои 100 часови летање како водач на воздухоплов под надзор на инструктор;

(ii) 200 часови искуство на управување хеликоптери, стекнато во оперативна средина, слична на предвидената операција; и

(iii) 50 циклуси со користење на дигалка, од кои 20 циклуси во текот на ноќта, ако се извршуваат ноќни операции.

(в) *Оперативна обука и искуство.* Успешно завршување на обуката во согласност со процедурите, содржани во оперативниот прирачник и соодветното искуство во улогата и средината во кои се извршуваат ННО.

(г) *Скораино искуство.* Сите пилоти и членови на екипажот за извршување на ННО, во последните 90 денови мора да имаат направено:

(1) при дневно користење: комбинација од три дневни или ноќни циклуси со користење на дигалка, од кој секој вклучува преминување кон лебдење или од лебдење;

(2) при ноќно користење: три ноќни циклуси со користење на дигалка, од кој секој вклучува преминување кон лебдење или од лебдење.

(д) *Состав на екипажот.* Минималниот состав на екипажот за дневни и ноќни операции се одредува во оперативниот прирачник. Минималниот состав на екипажот зависи од типот на хеликоптерот, временските услови и видот на задачата, и дополнително во однос на операциите над отворено море, оперативната средина за ННО, состојбата на морето и движењето на пловниот објект. Екипажот опфаќа во сите случаи минимум еден пилот и еден член на екипажот за ННО.

(ѓ) *Обука и проверка*

(1) Обуката и проверката се вршат согласно деталната програма, одобрена од надлежниот орган и вклучена во оперативниот прирачник.

(2) Членови на екипажот

(i) Програмите за обука на екипажот: ги подобруваат знаењата за работната средина и опрема за ННО; ја подобруваат координацијата на екипажот; и вклучуваат мерки за минимизирање на ризиците, поврзани со нормални и итни процедури при ННО и ослободување на статички електрицитет.

(ii) Мерките, наведени во (ѓ)(2)(i), се проверуваат за време на проверки на стручност во текот на денот при видливи временски услови и проверки на стручност во ноќта при видливи временски услови, кога операторот презема ННО во текот на ноќта.

SPA.ННО.135 Информирање на патниците при ННО

Пред секој ННО лет или серија на летови, ННО патниците се информираат и се запознаваат со опасностите, поврзани со ослободување на статички електрицитет, и со други работи во врска со ННО.

SPA.ННО.140 Информации и документација

(а) Операторот гарантира дека во рамките на неговиот процес за анализа и управување на ризикот се сведени на минимум ризиците поврзани со средината за ННО, наведувајќи ги во оперативниот прирачник: изборот, составот и обуката на екипажите, нивната на опрема и критериумите на отппрема; и оперативните процедури и минимумот, така што нормалните и веројатните вонредни ситуации да бидат опишани и да бидат прифатени соодветни мерки за нивно олеснување.

(б) На организацијата, за која се обезбедува ННО, & се ставаат на располагање соодветни извадоци од оперативниот прирачник.

ПОДДЕЛ S

ОПЕРАЦИИ СО ХЕЛИКОПТЕР ЗА ИТНА МЕДИЦИНСКА ПОМОШ

SPA.HEMS.100 Операции на хеликоптерската медицинска служба за итна помош (HEMS)

(а) Хеликоптери можат да се користат за целите на HEMS, само ако операторот добил одобрение од надлежниот орган.

(б) За да добие такво одобрение од надлежниот орган, операторот:

(1) учествува во комерцијалниот воздушен превоз (CAT) и поседува АОС за CAT во согласност со Анекс III (Дел-ORO);

(2) да докаже пред надлежниот орган усогласеност со условите од овој поддел.

SPA.HEMS.110 Услови за опрема за HEMS операции

Инсталирањето на специјализирана медицинска опрема за хеликоптери, и евентуално нејзини модификации подоцна, како и, кога е применливо, нејзиното користење, се одобрува согласно Регулатива (ЕЗ) бр. 1702/2003.

SPA.HEMS.115 Комуникација

Освен опремата на хеликоптерот, барана од CAT.IDE.H, на хеликоптерите, кои извршуваат HEMS летови, се инсталира дополнителна комуникациска опрема, преку која може да се врши двонасочна комуникација со организацијата, за која се обезбедува HEMS, и кога е можно, за комуникација со персоналот кој дава итна помош на земја.

SPA.HEMS.120 Оперативен минимум за HEMS

(а) Извршувањето на летови на HEMS со хеликоптери со перформанси од класа

1 и 2 се усогласува со метеоролошкиот минимум, дадени во табела 1 за почетната фаза од летот и по маршрута за летови на HEMS. Кога за време на летот по маршрута, временските услови се влошат до вредности под спомнатата база на облаци или минималната видливост, хеликоптери, одобрени за извршување само на летови при VMC, го прекинуваат извршувањето на летот или се враќаат во базата. Хеликоптерите, одобрени и опремени за летови при IMC можат да го прекинат извршувањето на летот, да се вратат во базата или да преминат во лет, извршен по правилата за летање по инструменти (IFR), ако летачкиот персонал е соодветно квалификуван.

Табела 1

Оперативен минимум на HEMS

2 ПИЛОТИ		1 ПИЛОТ	
ДЕЊЕ			
База на облаци	Видливост	База на облаци	Видливост
500 ft и повеќе	Согласно применливиот минимум на условите на визуелно летање (VFR)	500 ft и повеќе	Согласно применливиот минимум на условите на визуелно летање (VFR)
499 - 400 ft	1 000 m (*)	499 – 400 ft	2 000 m
399 - 300 ft	2 000 m	399 – 300 ft	3 000 m
НОЌЕ			
База на облаци	Видливост	База на облаци	Видливост
1 200 ft (**)	2 500 m	1 200 ft (**)	3 000 m

(*) За време на летот по маршрута, дозволено е намалување на видливоста за кратки периоди до 800 m, кога земјата се гледа и хеликоптерот се движи со брзина која овозможува навреме да се види секоја пречка, за да се избегне судир.

(**) За време на летот по маршрута, базата на облаци за кратки периоди може да се намали до 1 000 ft.

(б) Метеоролошкиот минимум за почетната фаза од летот и за фазата по маршрута за летови на HEMS со хеликоптери со перформанси од класа 3 е 600 ft за долната граница на облаците и 1 500 m за надворешната видливост. Видливоста може да се намали за кратки периоди до 800 m, кога земјата се гледа и хеликоптерот маневрира со брзина, која дава можност навремено да се види секоја пречка, за да се избегне судир.

SPA.HEMS.125 Услови за перформанси за операции со HEMS

(а) Хеликоптери со перформанси од класа 2 не извршуваат летови над

несоодветна средина.

(б) Полетување и слетување

(1) Хеликоптерите, кои вршат операции до/од зона на завршно приоѓање и полетување (FATO), која се наоѓа во близина на болница, која е лоцирана во густо населена несоодветна средина и се користи како оперативна база на HEMS, вршат операции во согласност со перформанси од класа 1.

(2) Хеликоптерите, кои вршат операции до/од FATO, која се наоѓа во близина на болница, која е лоцирана во густо населена несоодветна средина и не се користи како оперативна база на HEMS, вршат операции во согласност со перформанси од класа 1, освен ако операторот поседува одобрение согласно CAT.POL.H.225.

(3) Хеликоптерите, кои вршат операции до/од оперативно место на HEMS, кое е лоцирана во несоодветна средина, вршат операции во согласност со перформанси од класа 2 и се ослободуваат од обврската да го поседуваат одобрението, барано од CAT.POL.H.305(a), под услов да се докаже усогласеност со CAT.POL.H.305(б)(2) и (б)(3).

(4) Оперативното место на HEMS е доволно големо, за да обезбеди соодветна оддалеченост од сите препреки. За ноќни операции, местото е осветлено, за да може местото и сите препреки да бидат идентификувани.

SPA.HEMS.130 Услови за екипажот

(а) *Избор.* Операторот утврдува критериуми за избор на членовите на летачкиот персонал на HEMS, земајќи го предвид претходното искуство.

(б) *Искуство.* За извршување на летови за ННО, минималното искуство, потребно за командантот, не е помало од:

(1) или:

(i) 1 000 часови како водач на воздухоплов/командантот, од кои 500 часови како водач на воздухоплов/командантот на хеликоптер; или

(ii) 1 000 часови летање како копилот при извршување на летови за HEMS, од кои 500 часови како водач на воздухоплов под надзор; и

(2) 500 часови оперативно искуство на управување со хеликоптери, стекнато во оперативна средина, слична на предвидената операција; и

(3) за пилоти, вклучени во ноќни операции, 20 часови време на летање во временски услови ноќе како водач на воздухоплов/командантот.

(в) *Оперативна обука.* Успешно завршена обука во согласност со процедурите на HEMS, содржани во оперативниот прирачник.

(г) *Скорашно искуство.* Сите пилоти кои извршуваат операции на HEMS, во последните шест месеци треба да имаат најмалку 30 минути летање само по

инструменти во хеликоптер или со FSTD.

(д) *Состав на екипажот*

(1) *Летање дење.* За летање дење, минималниот екипаж вклучува еден пилот и еден член на технички екипаж на HEMS.

(i) Екипажот може да се намали на еден пилот само кога:

(А) на оперативно место на HEMS, командантот носи дополнителни медицински резерви. Во овој случај, член на технички екипаж за HEMS може да остане, за да им помогне на болните или повредените лица, додека командантот го врши летот.

(Б) по пристигнување на оперативното место на HEMS, инсталирањето на носилката не му дава можност на техничкото лице/член на екипаж за HEMS да го заземе предното седиште; или

(В) медицински патник бара помош од техничкото лице/член на екипаж за HEMS за време на летот.

(ii) Во случаите, опишани во (i), оперативниот минимум е дефиниран со применливите услови за воздушниот простор; не се користи оперативниот минимум, кој е содржан во Табела 1 од SPA.HEMS.120.

(iii) Само во случајот, опишан во (i)(А), командантот може да слета на оперативно место на HEMS, без техничкото лице/член на екипаж да му помага од предното седиште.

(2) *Летање ноќе.* За летање ноќе, минималниот екипаж вклучува:

(i) двајца пилоти; или

(ii) еден пилот и еден член на технички екипаж на HEMS при летови во специфични географски области, наведени од операторот во оперативниот прирачник, земајќи го предвид следново:

(А) постоење на соодветна копнена ознака;

(Б) постоење на систем за следење на летот при извршувањето на мисијата за HEMS;

(В) веродостојната на опремата за известување за временските услови;

(Г) списокот на минималната опрема на HEMS;

(Д) континуитет на концептот за екипажот;

(Ѓ) квалификацискиот минимум на екипажот, почетната и периодичната обука;

(Е) оперативните процедури, вклучувајќи ја координацијата на екипажот;

(Ж) метеоролошкиот минимум; и

(3) дополнителни аспекти поради специфични локални услови.

(ѓ) *Обука и проверка на екипажот*

(1) Обуката и проверката се вршат согласно деталната програма, одобрена од надлежниот орган и вклучена во оперативниот прирачник.

(2) Членови на екипажот

(i) Програмите за обука на персоналот: ги подобруваат знаењата за работната средина и опремата за HEMS; ја подобруваат координацијата на екипажот; и вклучуваат мерки за минимизирање на ризиците, поврзани со преминувањето на маршрута во услови на намалена видливост, избор на оперативни места на HEMS, и профили на приод и полетување.

(ii) Мерките, наведени во (ѓ)(2)(i) се оценуваат за време на:

(A) VMC проверки на стручност при дневни услови или VMC проверка на стручност при ноќни услови кога операторот извршува ноќни HEMS операции; и

(Б) проверка на маршрутата.

SPA.HEMS.135 Информирање на медицински патник и на друг персонал, вклучени во летови за HEMS

(а) *Медицински патник.* Пред секој лет или серија на летови за HEMS, медицинските лица се информираат за да се гарантира дека се запознаени со оперативната средина и со опремата за HEMS, дека можат да ја користат медицинската и итната спасувачка опрема во воздухопловот, и можат да учествуваат во процедури за влегување и излегување при нормални и итни услови.

(б) *Персонал кој дава итна помош на земја.* Операторот ги презема сите разумни мерки за да гарантира дека персоналот кој дава итна помош на земја е запознаен со оперативната средина и со опремата за HEMS и ризиците, поврзани со операциите на земја на оперативното место на HEMS.

(в) *Пациент.* И покрај CAT.OP.MPA.170, информирање се врши само ако медицинската состојба го дозволува тоа.

SPA.HEMS.140 Информации и документација

(а) Операторот гарантира дека во рамките на неговиот процес за анализа и управување на ризикот се сведени на минимум ризиците, поврзани со средината за HEMS, наведувајќи ги во оперативниот прирачник: изборот, составот и обуката на екипажите; нивоата на опрема и критериумите за започнување на лет; и оперативните процедури и минимумот, така што редовните и веројатните вонредни операции се опишани и прифатени како соодветни мерки за нивно олеснување.

(б) На организацијата, за која се обезбедува HEMS, & се ставаат на располагање соодветни извадоци од оперативниот прирачник.

SPA.HEMS.145 Објекти во оперативната база на HEMS

(а) Ако од членовите на екипажот се бара да бидат на готовност со време за одсив помало од 45 минути, се обезбедува соодветно обезбедено сместување во близина на секоја оперативна база.

(б) Во секоја оперативна база за пилотите се обезбедуваат можност за добивање тековни информации и информации за временските услови и им се обезбедува задоволителна комуникации со соодветните единици од службите на контролата на летањето (ATS). Достапни се соодветни објекти за планирањето на сите задачи.

SPA.HEMS.150 Резерви на гориво

(а) Кога мисијата за HEMS се извршува според условите на визуелно летање (VFR) во границите на локална и одредена географска област, може да се примени стандардно планирање на горивото, под услов операторот да го планира резервното гориво со цел да гарантира дека по завршување на мисијата, преостанатото гориво не е помалку од количеството на гориво, доволно за:

(1) 30 минути лет со нормална брзина на крстарење; или

(2) 20 минути лет со нормална брзина на крстарење, кога летот се врши во област, која обезбедува континуирани и соодветни места за слетување, како мерка на претпазливост.

SPA.HEMS.155 Полнење на гориво, кога има патници во воздухопловот или кога се во процес на качување или симнување

Кога командантот смета дека е потребно полнење на гориво кога има патници во воздухопловот, тогаш тоа може да се изврши при запрени или при активни ротори, под услов да се исполнети следниве услови:

(а) вратите на хеликоптерот од страната на полнење на гориво да останат затворени;

(б) вратите на хеликоптерот од страната каде што не се полни горивото, да останат отворени, доколку временските услови го дозволуваат тоа;

(в) противпожарни средства со соодветен капацитет се поставени со цел да можат да се користат веднаш во случај на пожар; и

(г) на располагање е доволен персонал, за да може во случај на пожар, пациентите да бидат преместени на сигурно растојание од хеликоптерот.