

II

(Незаконодавни акти)

РЕГУЛАТИВИ

РЕГУЛАТИВА (ЕУ) БР. 2015/2338

од 11 декември 2015 година

за изменување на Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012 во однос на уреди за снимање на летот, уреди за лоцирање во вода и системи за следење на воздухоплови

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, за формирање 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 членот 8(5) од истата,

со оглед на тоа што:

- (1) Управување на воздухоплов мора да биде во согласност со основните услови утврдени во Анекс IV кон Регулативата (ЕЗ) бр. 216/2008. Во согласност со Регулативата (ЕЗ) бр. 216/2008, Комисијата треба да ги усвои потребните правила за спроведување за да ги утврди условите за безбедна операција на воздухопловот.
- (2) Целта на уредот за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR) е да ја поддржи истрагата за безбедност спроведена од страна на органот одговорен за истрага на безбедноста во случај на несреќа или инцидент. Соодветни мерки за заштита на CVR од објавување во случај на отворена безбедносна истрага се утврдени со Регулативата (ЕУ) бр. 996/2010 на Европскиот парламент и на Советот⁽²⁾. Со воведувањето на управување со безбедноста, се прифаќа дека CVR може да се користи

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

² Регулативата (ЕУ) бр. 996/2010 на Европскиот парламент и на Советот од 20 октомври 2010 година за истрага и спречување на несреќи и инциденти во цивилното воздухопловство и за укинување на Директивата 94/56 / ЕЗ (Сл. весник L 295, 12 октомври 2012 год., стр. 1.)

надвор од контекст на безбедносната истрага, со цел да се одржи и да се подобри безбедноста. Затоа, Регулативата на Комисијата (ЕУ) бр. 965/2012 ⁽³⁾ треба да се измени со цел да се подобрат условите за да се спречи неправилното користење и откривање на евиденција на CVR.

- (3) Со цел да се подобри севкупната ефикасност на уредот за снимање на податоците од летот и да се олесни наоѓањето на воздухопловот и неговиот уред за снимање на летот по несреќата над вода, Меѓународната организација за цивилно воздухопловство (ИКАО) изнесе неколку начини за да се подобри безбедноста во однос на постоечките услови. Овие безбедносни подобрувања вклучуваат елиминирање на застарена технологија за снимање, како што е магнетна лента или магнетна жица, продолжување на минималното времетраење на снимањето на CVR како и продолжување на времето на пренос од уредот за снимање на летот од подводниот уред за лоцирање и транспорт на подводниот уред за лоцирање со голем распон на лоцирање кои вршат откривање на авиони кои вршат далекусежни летови над вода. Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012 затоа треба да се измени за да ги прикаже овие безбедносни подобрувања.
- (4) Неопходно е да се земе предвид исчезнувањето на летот МН370 на 8 март 2014 година и препораките на ИКАО од мултидисциплинарниот состанок на 12 и 13 мај 2014 година за глобалното следење. Позицијата на воздухопловите од јавен превоз треба да се знае во секое време, дури и на најоддалечената локација, за да се олесни пронаоѓањето на воздухопловот во случај на невообичаено однесување, опасност или несреќа. Секогаш кога е можно, уредите за следење на воздухопловот треба да бидат отпорни на вообичаените загуби на струја во воздухопловот и тие не треба да бидат во можност да се исклучат во текот на летот. Затоа, Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012 треба да се измени за да вклучи дополнителни услови во врска со метод на следење на воздухоплови на глобално ниво, вклучувајќи ги и областите над океаните и оддалечените области.
- (5) Во согласност со предлогот на Комисијата за уредот за снимање на податоците од летот (FLIRECP) на ИКАО, во однос на преносот на CVR со продолжено времетраење на снимањето за големи авиони, би требало да се предвиди воведување на CVR со времетраење на снимање од 25 часа во воздухоплови произведени по 1 јануари 2021 година, со максимална маса на полетување не поголема од 27.000 кг.
- (6) Мерките предвидени со оваа регулатива се однесуваат на 13те

³ 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 (Сл. весник L 296, 25 октомври 2012 год., стр.1)

безбедносните препораки дадени од страна на надлежните органи одговорни за истрагата за безбедност ⁽⁴⁾, со цел да се зголеми безбедноста полесно добивање на информации за целите на безбедносните истраги на Европското цивилно воздухопловство и подобрување на ефикасноста на уредот за снимање на податоците од летот и негово ракување, како и лоцирање на воздухопловите по несреќата над водата.

(7) Мерките предвидени со оваа регулатива се врз основа на Мислењето бр. 01/2014 ⁽⁵⁾ на Европската агенција за воздухопловна безбедност (EASA), во согласност со став 2 (б) од Член 17 и став 1 Член 19 од Регулацијата (ЕЗ) бр. 216/2008.

(8) Мерките предвидени во оваа регулатива се во согласност со мислењето на Комитетот основан врз Член 65 од Регулацијата (ЕЗ) бр. 216/2008,

ЈА ДОНЕСЕ ОВАА РЕГУЛАТИВА:

Член 1

Анекс I (Дефиниции), Анекс IV (Дел-САТ), Анекс VI (Дел-NCC) и Анекс VIII (Дел-SPO) кон Регулацијата (ЕУ) бр. 965/2012 се менуваат во согласност со Анексот на оваа регулатива.

Член 2

Оваа Регулација влегува во сила на дваесеттиот ден по нејзиното објавување во *Службениот весник на Европската унија*.

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

Брисел, 11 декември 2015 год.

*За Комисијата
Претседател*

Жан-Клод Јункер

⁴ Референца EASA на 13те безбедносни препораки: CAND-1999-002 (McDonnell Douglas MD11, HB-IWF, 02/09/1998); GREC-2006-045 (B737 Heliosa, 5B-DBY, 14/08/2005); NORW-2006-013 (ATR42, OY-JRJ 31/01/2005); NETH-2011-015 (Boeing 737, PH-BDP, 10/02/2010); UNKG-2012-013 (Boeing 767, G OOBK, 03/10/2010); FRAN-2012-025 (Airbus 340, F-GLZU, 22/07/2011); FINL-2012-003 (Airbus A330, OH-LTO, 11/12/2010); FRAN-2009-016, FRAN-2009-017, FRAN-2009-018, FRAN-2011-017 и FRAN-2011-018 (Airbus A330, F-GZCP, 01/06/2009); UNKG-2008-020 (ATR42, EI-SLD, 18/01/2007).

⁵ Мислење 01/2014 EASA од 5 мај 2014 година во однос на промената на условите за уредот за снимање на податоците од летот и подводен уред за лоцирање.

АНЕКС

1. Во Анекс I на Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012 се додаваат следниве точки:
 - `(8a) `следење на воздухоплови` е постапка на копно врз основа на која се одржува и ажурира, во стандардизирани интервали, евиденцијата за четиридимензионалната положба на секој поединечен воздухоплов за време на лет;
 - `(8б) `систем за следење на воздухоплови` е систем кој се потпира на следење на авиони со цел идентификација на невообичаено однесување во лет и обезбедување на предупредување;`.

2. Анекс IV кон Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012 се изменува како што следува:
 - (a) Во CAT.GEN.MPA.105(a), точката (10) се заменува со следново:
 - `(10) гарантира дека:
 - (i) уредите за снимање на податоците од летот не се онеспособени или исклучени за време на летот;
 - (ii) во случај на настан кој не е несреќа или сериозен инцидент за кој се известува во согласност со ORO.GEN.160 (a), записите за уредите за снимање на податоците од летот не се бришат намерно; и
 - (iii) во случај на несреќа или сериозен инцидент, или доколку водењето на записите за уредите за снимање на податоците од летот е утврдено од истражниот орган:
 - (A) записите за уредите за снимање на податоците од летот намерно не се бришат;
 - (B) уредите за снимање на податоците од летот се деактивираат веднаш по завршувањето на летот; и
 - (B) пред да се замине од пилотската кабина се преземат мерки на претпазливост за да се зачуваат записите за уредите за снимање на податоците од летот.`

 - (б) CAT.GEN.MPA.195 се изменува како што следува:
 - (i) насловот се заменува со следново:
 - `CAT.GEN.MPA.195 Ракување со снимките од уредите за снимање на летот: Чување, изработка, заштита и користење`**

 - (ii) точката (a) се заменува со следново:
 - `(a) По несреќа, сериозен инцидент или настан, кој е утврден од страна на истражните власти, операторот ги чува оригиналните

запишани податоци, во текот на 60 денови, ако не е определено поинаку од страна на истражниот орган.`

(iii) точката (ѓ) се заменува со следново:

(ѓ) Без да е во спротивност со Регулатива (ЕУ) бр. 996/2010 на Европскиот парламент и на Советот (*):

(1) освен за обезбедување на исправноста на CVR, записите од уредот за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR) не смеат да се откријат ниту пак да се користат, освен:

(i) доколку има пропишана постапка која се однесува на ракување со записите од CVR и со нивните транскрипти;

(ii) сите засегнати членови на екипажот и техничките лица/членови на екипаж се согласуваат со тоа; и

(iii) доколку се употребуваат само за одржување или подобрување на безбедноста.

(1a) Кога записите од CVR се проверуваат за да се обезбеди точноста на CVR, операторот обезбедува приватност на записите од CVR, а записите не смеат да се откријат или да се користат за други цели освен да обезбедување на исправноста на CVR;

(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:

(i) се користат од страна на операторот единствено за целите на одржување на пловидбеноста или одржувањето; или

(ii) се анонимни; или

(iii) се откриваат преку безбедносни процедури.

(*)Регулативата (ЕУ) бр. 996/2010 на Европскиот парламент и на Советот од 20 октомври 2010 година, за истрага и спречување на несреќи и инциденти во цивилното воздухопловство и за укинување на Директивата 94/56 / ЕЗ (Сл. весник L 295, 12 ноември 2010 година, стр. 35).`

(в) Се додава следнава точка CAT.GEN.MPA.205

"CAT.GEN.MPA.205 Систем за следење на воздухоплови - Авиони

(а) Најдоцна до 16 декември 2018 година, операторот мора да воспостави и да одржува, во рамките на системот за вршење на оперативни контрола над летовите, систем за следење на воздухоплови, вклучувајќи летови опфатени со точка (б), ако се изведени од следниве авиони:

(1) авиони чија МСТОМ е поголема од 27 000 килограми, со MOPSC со повеќе од 19, чие првично уверение за пловидбеност (CofA) е издадено пред 16 декември 2018 година и кои се опремени со уред кој ја дава позицијата покрај транспондер на секундарен надзорен радар;

(2) Сите авиони чија МСТОМ е поголема од 27 000 килограми, со MOPSC со повеќе од 19, чие првично уверение за пловидбеност (CofA) е издадено на или по 16 декември 2018 година; и

(3) Сите авиони чија МСТОМ е поголема од 45 500 килограми, чие првично уверение за пловидбеност (CofA) е издадено на или по 16 декември 2018 година.

(б) Операторот мора да ги следи летовите од полетувањето до слетувањето, освен ако планираната маршрута и маршрутата на планираното отстапување целосно се вклучени во блокови на воздушниот простор каде што:

(1) обично ATS обезбедува услугата за надзор, со поддршка на системот за надзор на АТС кои лоцираат воздухоплов во временски интервали со соодветно времетраењето; и

(2) операторот му ги обезбедил потребни податоци за контакт на надлежниот давател на услуги во воздухопловна навигација.`

(г) Се додава следнава точка CAT.GEN.MPA.210:

`CAT.GEN.MPA.210 Лоцирање на воздухоплов во неволја - Авиони

Следните авиони мора да бидат опремени со робустна и автоматска опрема со која по несреќа во која воздухопловот е оштетен, точно се одредува позицијата на крајната точка на летот:

(1) Сите авиони чија МСТОМ е поголема од 27 000 килограми, со MOPSC со повеќе од 19, чие првично уверение за пловидбеност (CofA) е издадено на или по 1 јануари 2021 година; и

(2) Сите авиони чија МСТОМ е поголема од 45 500 килограми, чие првично уверение за пловидбеност (CofA) е издадено на или по 1 јануари 2021 година.`.

(д) Во CAT.IDE.A.185, точките од (б) до (ж) се заменуваат со следново:

(б) До 31 декември 2018 година, 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 за авиони наведени во (а)(1), ако индивидуалното уверение за пловидбеност (CofA) е издадено на 1 април 1998 година или по тој датум;

(2) последните 30 минути за авиони наведени во (а)(1), кога индивидуалното уверение за пловидбеност (CofA) е издадено пред 1

април 1998 година; или

(3) последните 30 минути, за авиони наведени во (а)(2).

(в) Најдоцна до 1 јануари 2019 година, 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 25 часа за авиони чија МСТОМ е поголема од 27 000 килограми и чие првично уверение за пловидбеност (CofA) е издадено на или по 1 јануари 2021 година; и

(2) последните 2 часа за сите останати случаи.

(г) најдоцна до 1 јануари 2019 година CVR снима на останати уреди освен на магнетни траки или магнетни жици.

(д) Уредот за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR) го снима времето на:

(1) пренесените и примените разговори по радио од екипажот во пилотската кабина;

(2) разговорите меѓу членовите на екипаж на лет 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 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;

(4) звучните сигнали за идентификување на навигациски средства или средства за приод за слетување, емитувани во пилотските слушалки или звучници.

(ѓ) Уредот за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR) почнува да снима пред да се придвижи 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.

(ж) Како дополнение на (ѓ), 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 прекинот на моторите на крајот од летот, во случај на:

- (1) авиони, наведени во (а)(1) и, чие индивидуално уверение за пловидбеност (CofA) е издадено по 1 април 1998 година; или
- (2) авиони, наведени во (а)(2).

(ѓ) Доколку уредот за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR) не може да се исфрли, мора да има уред за негово подводно лоцирање. Не подоцна од 16 јуни 2018 година, овој уред мора да емитува сигнал под вода во времетраење од најмалку 90 дена. Доколку уредот за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR) може да се исфрли, треба да има автоматски предавател за итно лоцирање.`

(е) Во CAT.IDE.A.190 точката (д) се заменува со следново:

`(д) Доколку FDR не може да се исфрли, мора да има направа за негово подводно лоцирање. Не подоцна од 16 јуни 2018 година, овој уред мора да емитува сигнал под вода во времетраење од најмалку 90 дена. Доколку FDR може да се исфрли, треба да има автоматски предавател за итно лоцирање.`

(ж) Во CAT.IDE.A.195 точката (г) се заменува со следново:

`(д) Доколку уредот за снимање не може да се исфрли, мора да има направа за негово подводно лоцирање. Не подоцна од 16 јуни 2018 година, овој уред мора да емитува сигнал под вода во времетраење од најмалку 90 дена. Доколку уредот за снимање може да се исфрли, треба да има автоматски предавател за итно лоцирање.`

(з) CAT.IDE.A.280 се изменува како што следува:

(i) точката (а) се заменува со следново:

`(а) авиони со MOPSC поголем од 19 се опремени најмалку со:

- (1) два предаватели за итно лоцирање (ELT), од кои еден е автоматски, или еден ELT и еден уред за лоцирање на воздухоплов кој ги исполнува условите за CAT.GEN.MPA.210, се донесува на авиони чие првично

индивидуално уверение за пловидбеност (CofA) е издадено по 1 јули 2008 година; или

(2) еден автоматски предавател за итно лоцирање (ELT) или два предаватели за итно лоцирање (ELT) или еден уред за лоцирање на воздухоплов кој ги исполнува условите за CAT.GEN.MPA.210, од секаков тип или за авиони чие првично индивидуално уверение за пловидбеност (CofA) е издадено на или пред 1 јули 2008 година.

(ii) точката (б) се заменува со следново:

` (б) Авиони чиј MOPSC е 19 или повеќе се опремени најмалку со:

(1) еден автоматски предавател за итно лоцирање (ELT) или еден уред за лоцирање на воздухоплов кој ги исполнува условите за CAT.GEN.MPA.210, 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 или еден уред за лоцирање на воздухоплов кој ги исполнува условите за CAT.GEN.MPA.210 за авиони чие првично индивидуално уверение за пловидбеност (CofA) е издадено на или пред 1 јули 2008 година.`

(i) Во CAT.IDE.A.285 се додава следнава точка:

`(f) Најдоцна до 1 јануари 2019 година, авиони чија MCTOM е поголема од 27 000 кг и со MOPSC на повеќе од 19, како и сите авиони чија MCTOM е поголема од 45 500 кг треба да бидат опремен со безбедно прикачен уред за подводно лоцирање кој работи на фреквенција од $8.8 \text{ kHz} \pm 1 \text{ kHz}$, освен ако:

(1) воздухопловот врши операции на маршрути на кои во ниту еден момент не се наоѓа на оддалеченост поголема од 180 nm од брегот; или

(2) воздухопловот е опремен со цврст и автоматски уред со кој, по несреќата во која воздухопловот е сериозно оштетен, точно ја одредува позицијата на крајната точка на летот.`

(j) Точките од (в) до (f) од CAT.IDE.H.185 се заменуваат со следново:

`(в) Најдоцна до 1 јануари 2019 година, CVR снима на други уреди освен на магнетна лента или магнетна жица.

(г) Уредот за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR) го снима времето на:

(1) гласовна комуникација пренесена и примена по радио од екипажот во пилотската кабина;

(2) гласовна комуникација меѓу членовите на екипаж на лет преку систем на интерфон за разговори во хеликоптерот и аудиосистемот за информирање на патниците, ако има таков;

(3) звучниот фон 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) звучните сигнали за идентификување на навигациски помошни средства или помошни средства за пристап, емитувани во пилотските слушалки или звучници.

(д) Уредот за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR) почнува да снима пред придвижување на хеликоптерот на сопствен погон и продолжува да снима до завршување на летот, кога хеликоптерот веќе нема можност да се движи на сопствен погон.

(ѓ) Како дополнение на (д), 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 придвижување 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 прекилот на моторите на крајот од летот.

(е) Доколку уредот за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR) не може да се исфрли, мора да има уред за негово подводно лоцирање. Не подоцна од 1 јануари 2020 година, овој уред мора да емитува сигнал под вода во времетраење од најмалку 90 дена. Доколку уредот за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR) може да се исфрли, треба да има автоматски предавател за итно лоцирање.

(к) Точката (д) од CAT.IDE.H.190 се заменува со следново:

(д) Доколку уредот за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR) не може да се исфрли, мора да има уред за негово подводно лоцирање. Не подоцна од 1 јануари 2020 година, овој уред мора да емитува сигнал под вода во времетраење од најмалку 90 дена. Доколку уредот за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR) може да се исфрли, треба да има

автоматски предавател за итно лоцирање.

(л) Точката (г) од CAT.IDE.H.195 се заменуваат со следново:

(г) Доколку уредот за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR) не може да се исфрли, мора да има уред за негово подводно лоцирање. Не подоцна од 1 јануари 2020 година, овој уред мора да емитува сигнал под вода во времетраење од најмалку 90 дена. Доколку уредот за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR) може да се исфрли, треба да има автоматски предавател за итно лоцирање.

3. Анекс VI кон Регулацијата (ЕУ) бр.965/2012 се изменува како што следи:

(а) Во NCC.GEN.106(a), точката (9) се изменува како што следува:

(9) гарантира дека:

(i) уредите за снимање на податоците од летот не се онеспособени или исклучени за време на летот;

(ii) во случај на настан кој не е несреќа или сериозен инцидент за кој се известува во согласност со ORO.GEN.160 (a), записите за уредите за снимање на податоците од летот не се бришат намерно; и

(iii) во случај на несреќа или сериозен инцидент, или доколку водењето на записите за уредите за снимање на податоците од летот е утврдео од истражниот орган:

(А) записите за уредите за снимање на податоците од летот намерно не се бришат намерно;

(Б) уредите за снимање на податоците од летот се деактивираат веднаш по завршувањето на летот; и

(В) пред да се замине од пилотската кабина се преземат мерки на претпазливост за да се зачуваат записите за уредите за снимање на податоците од летот.

(б) CAT.GEN.145 се изменува како што следува:

(i) насловот се заменува со следново:

“CAT.GEN.145 Ракување со снимките од уредите за снимање на податоците од летот: Чување, изработка, заштита и користење”

(ii) точката (a) се заменува со следново:

“(a) По несреќа, сериозен инцидент или настан, кој е утврден од

страна на истражните власти, операторот ги чува оригиналните запишани податоци, во текот на 60 денови, ако не е определено поинаку од страна на истражниот орган.`

(iii) точката (f) се заменува со следново:

(f) Без да е во спротивност со Регулатива (ЕУ) бр. 996/2010 на Европскиот парламент и на Советот:

(1) освен за обезбедување на исправноста на CVR, записите од уредот за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR) не смеат да се откријат ниту пак да се користат освен:

(i) доколку има пропишана постапка која се однесува на ракување со записите од CVR и со нивните транскрипти;

(ii) сите засегнати членови на екипажот и техничките лица/членови на екипаж се согласуваат со тоа; и

(iii) доколку се употребуваат само за одржување или подобрување на безбедноста.

(1a) Кога записите од CVR се проверуваат за да се обезбеди точноста на CVR, операторот обезбедува приватност на записите од CVR, а записите не смеат да се откријат или да се користат за други цели освен да обезбедување на исправноста на CVR;

(2) записите од уредот кој ги снима податоците од летот (FDR) и записите на податочната врска се користат за цели, различни од испитувањето за воздухопловна несреќа или инцидент, кои се предмет на задолжителен извештај, само ако овие записи:

(i) се користат од страна на операторот единствено за целите на одржување на пловидбеноста или одржувањето; или

(ii) се анонимни; или

(iii) се откриваат преку безбедносни процедури.

(в) NCC.IDE.A.160 се изменува како што следува:

(i) точката (б) се заменува со следново:

`(б) CVR обезбедува чување на информациите кои се снимани во период кој не е пократок од:

(1) последните 25 часа за авиони чија MCTOM е поголема од 27 000 килограми и чии првично уверение за пловидбеност (CofA) е издадено на или по 1 јануари 2021 година; или

(2) последните 2 часа за сите останати случаи.`

(ii) точката (ѓ) се заменува со следново:

`ѓ) Доколку CVR не може да се исфрли, мора да има направа за негово подводно лоцирање. Не подоцна од 16 јуни 2018 година, овој уред мора да емитува сигнал под вода во времетраење од најмалку 90 дена. Доколку уредот за снимање може да се исфрли, треба да има автоматски предавател за итно лоцирање.`

(г) NCC.IDE.A.165, точката (д) се заменува со следново:

`д) Доколку FDR не може да се исфрли, мора да има направа за негово подводно лоцирање. Не подоцна од 16 јуни 2018 година, овој уред мора да емитува сигнал под вода во времетраење од најмалку 90 дена. Доколку уредот за снимање може да се исфрли, треба да има автоматски предавател за итно лоцирање.`

(д) Во NCC.IDE.A.215, точката (а) се заменува со следново:

`а) Авиони се опремени најмалку со:

(1) еден автоматски предавател за итно лоцирање (ELT) од секаков вид или еден уред за лоцирање на воздухоплов кој ги исполнува условите од Анекс IV (Дел CAT), CAT.GEN.MPA.210 кон Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012, за авиони чие првично индивидуално уверение за пловидбеност (CofA) е издадено по 1 јули 2008 година; или

(2) еден автоматски предавател за итно лоцирање (ELT) или еден уред за лоцирање на воздухоплов кој ги исполнува условите од Анекс IV (Дел CAT), CAT.GEN.MPA.210 кон Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012, за авиони чие првично индивидуално уверение за пловидбеност (CofA) е издадено пред 1 јули 2008 година.

(ѓ) Во NCC.IDE.A.170, точката (г) се заменува со следново:

`г) Доколку уредот за снимање не може да се исфрли, мора да има уред за негово подводно лоцирање. Не подоцна од 1 јануари 2020 година, овој уред мора да емитува сигнал под вода во времетраење од најмалку 90 дена. Доколку уредот за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR) може да се исфрли, треба да има автоматски предавател за итно лоцирање.`

(е) Во NCC.IDE.H.160, точката (ѓ) се заменува со следново:

`ѓ) Доколку уредот за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR) не може да се исфрли, мора да има уред за негово подводно лоцирање. Не подоцна од 1 јануари 2020 година, овој уред мора да емитува сигнал под вода во времетраење од најмалку 90 дена. Доколку уредот за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR) може да се исфрли, треба да има автоматски предавател за итно лоцирање.`

(ж) Во NCC.IDE.H.165, точката (д) се заменува со следново:

`(д) Доколку FDR не може да се исфрли, мора да има уред за негово подводно лоцирање. Не подоцна од 1 јануари 2020 година, овој уред мора да емитува сигнал под вода во времетраење од најмалку 90 дена. Доколку уредот за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR) може да се исфрли, треба да има автоматски предавател за итно лоцирање.`

(з) Во NCC.IDE.H.170, точката (г) се заменува со следново:

`(г) Доколку уредот за снимање не може да се исфрли, мора да има уред за негово подводно лоцирање. Не подоцна од 1 јануари 2020 година, овој уред мора да емитува сигнал под вода во времетраење од најмалку 90 дена. Доколку уредот за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR) може да се исфрли, треба да има автоматски предавател за итно лоцирање.`

4. Анекс VIII кон Регулативата (ЕУ) бр.965/2012 се изменува како што следи:

(а) Во SPO.GEN.107 (а), точката (9) се заменува со следново:

`(9) гарантира дека:

(i) уредите за снимање на податоците од летот не се онеспособени или исклучени за време на летот;

(ii) во случај на настан кој не е несреќа или сериозен инцидент за кој се известува во согласност со ORO.GEN.160 (а), записите за уредите за снимање на податоците од летот не се бришат намерно; и

(iii) во случај на несреќа или сериозен инцидент, или доколку водењето на записите за уредите за снимање на податоците од летот е утврдено од истражниот орган:

(А) записите за уредите за снимање на податоците од летот намерно не се бришат;

(Б) уредите за снимање на податоците од летот се деактивираат веднаш по завршувањето на летот; и

(В) пред да се замине од пилотската кабина се преземат мерки на претпазливост за да се зачуваат записите за уредите за снимање на податоците од летот.`

(б) SPO.GEN.145 се изменува како што следува:

(i) насловот се заменува со следново:

`SPO.GEN.145 Ракување со снимките од уредите за снимање на податоците од летот: Чување, изработка, заштита и

користење`

(ii) точката (а) се заменува со следново:

`(а) По несреќа, сериозен инцидент или настан, кој е утврден од страна на истражните власти, операторот ги чува оригиналните запишани податоци, во текот на 60 денови, ако не е определено поинаку од страна на истражниот орган.`

(iii) точката (ѓ) се заменува со следново:

(ѓ) Без да е во спротивност со Регулатива (ЕУ) бр. 996/2010 на Европскиот парламент и на Советот:

(1) освен за обезбедување на исправноста на CVR, записите од уредот за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR) не смеат да се откријат ниту пак да се користат освен:

(i) доколку има пропишана постапка која се однесува на ракување со записите од CVR и со нивните транскрипти;

(ii) сите засегнати членови на екипажот и техничките лица/членови на екипаж се согласуваат со тоа; и

(iii) доколку се употребуваат само за одржување или подобрување на безбедноста.

Кога записите од CVR се проверуваат за да се обезбеди точноста на CVR, операторот обезбедува приватност на записите од CVR, а записите не смеат да се откријат или да се користат за други цели освен да обезбедување на исправноста на CVR;

(в) SPO.IDE.A.140 се изменува како што следува:

(i) точката (б) се заменува како што следува:

`(б) CVR обезбедува чување на информациите кои се снимани во период кој не е пократок од:

(1) последните 25 часа за авиони чија МСТОМ е поголема од 27 000 килограми и чие првично уверение за пловидбеност (CofA) е издадено на или по 1 јануари 2021 година; или

(2) последните 2 часа за сите останати случаи.`

(ii) точката (ѓ) се заменува како што следува:

`(ѓ) Доколку CVR не може да се исфрли, мора да има направа за негово подводно лоцирање. Не подоцна од 16 јуни 2018 година, овој уред мора да емитува сигнал под вода во времетраење од најмалку 90 дена. Доколку уредот за снимање може да се исфрли, треба да има автоматски

предавател за итно лоцирање.`.

(г) SPO.IDE.A.145, точката (д) се заменува со следново:

`(д) Доколку FDR не може да се исфрли, мора да има направа за негово подводно лоцирање. Не подоцна од 16 јуни 2018 година, овој уред мора да емитува сигнал под вода во времетраење од најмалку 90 дена. Доколку уредот за снимање може да се исфрли, треба да има автоматски предавател за итно лоцирање.`.

(д) SPO.IDE.A.150, точката (г) се заменува со следново:

`(д) Доколку уредот за снимање не може да се исфрли, мора да има направа за негово подводно лоцирање. Не подоцна од 16 јуни 2018 година, овој уред мора да емитува сигнал под вода во времетраење од најмалку 90 дена. Доколку уредот за снимање може да се исфрли, треба да има автоматски предавател за итно лоцирање.`.

(ѓ) Во SPO.IDE.A.190, точката (а) се заменува со следново:

`(а) Авиони се опремени најмалку со:

(1) еден автоматски предавател за итно лоцирање (ELT) од секаков вид или еден уред за лоцирање на воздухоплов кој ги исполнува условите од Анекс IV (Дел CAT), CAT.GEN.MPA.210 кон Регулацијата (ЕУ) бр. 965/2012, за авиони чие првично индивидуално уверение за пловидбеност (CofA) е издадено по 1 јули 2008 година;

(2) еден автоматски предавател за итно лоцирање (ELT) или еден уред за лоцирање на воздухоплов кој ги исполнува условите од Анекс IV (Дел CAT), CAT.GEN.MPA.210 кон Регулацијата (ЕУ) бр. 965/2012, за авиони чие првично индивидуално уверение за пловидбеност (CofA) е издадено пред 1 јули 2008 година; или

(3) еден ELT за опстанок (ELT(S)) или сопствен уред за лоцирање (PLB), кој се носи од страна на член на екипаж или експерт, доколку воздухопловот поседува уверение за работа со најголем број на патнички места 6 или помалку.`

(е) Во SPO.IDE.H.140, точката (ѓ) се заменува со следново:

`(ѓ) Доколку уредот за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR) не може да се исфрли, мора да има уред за негово подводно лоцирање. Не подоцна од 1 јануари 2020 година, овој уред мора да емитува сигнал под вода во времетраење од најмалку 90 дена. Доколку уредот за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR) може да се исфрли, треба да има автоматски предавател за итно лоцирање.`.

(ж) Во SPO.IDE.H.145, точката (д) се заменува со следново:

`(д) Доколку FDR не може да се исфрли, мора да има уред за негово подводно лоцирање. Не подоцна од 1 јануари 2020 година, овој уред мора да емитува сигнал под вода во времетраење од најмалку 90 дена. Доколку уредот за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR) може да се исфрли, треба да има автоматски предавател за итно лоцирање.`

(з) Во SPO.IDE.H.150, точката (г) се заменува со следново:

`(г) Доколку уредот за снимање не може да се исфрли, мора да има уред за негово подводно лоцирање. Не подоцна од 1 јануари 2020 година, овој уред мора да емитува сигнал под вода во времетраење од најмалку 90 дена. Доколку уредот за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR) може да се исфрли, треба да има автоматски предавател за итно лоцирање.`
