

РЕГУЛАТИВА (ЕУ) 2016/1199 НА КОМИСИЈАТА

од 22 јули 2016 година

за изменување и дополнување на Регулатива (ЕУ) бр. 965/2012 во однос на оперативно одобрение за навигација која се заснова на перформанси, издавање на уверение и надзор врз давателите на услуги за обезбедување на податоци и крајбрежните операции на хеликоптер и за исправка на таа Регулатива

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 основање на Европска агенција за воздухопловна безбедност и за укинување на Директива 91/670/ЕЕЗ на Советот, Регулатива (ЕЗ) бр. 1592/2002 и Директива 2004/36/ЕЗ ⁽¹⁾, а особено членот 8(5) од истата,

со оглед на тоа што:

- (1) Во Регулатива (ЕУ) бр. 965/2012 на Комисијата² се утврдуваат услови за безбедни операции на воздухопловите.
- (2) Погрешните воздухопловни податоци или информации испратени во системите на воздухопловот во тек на летот можат да претставуваат значајни ризици за безбедноста на летот. Поради тоа неопходно е да се обезбеди дека давателите на услуги на податоци ги обработуваат воздухопловните податоци и информации на начин кој го гарантира нивниот квалитет и ги исполнува условите кои ги утврдиле производителите на воздухоплови за планираната користење од страна на крајните корисници на воздушниот простор.
- (3) Со Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012 се бара посебно одобрение за сите операции на навигација заснована врз перформанси ("PBN"), со исклучок на одредени основни методи за навигација. Неопходно е значително намалување на бројот на случаи за кои е потребно посебно одобрение со цел олеснување на непотребниот економски и административен товар врз операторите на генералната авијација, земајќи го предвид веќе стекнатото искуство и зрелост при извршување на операциите за период кои користат систем за слетување со помош на систем за глобална сателитска навигација ("GNSS"), а се со цел обезбедување на усогласеност со најновите

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

² Регулатива (ЕУ) бр. 965/2012 на Комисијата за утврдување на технички услови и административни 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.

меѓународни стандарди за безбедност.

- (4) Со цел да се олесни усогласеност на операторите со правилата поврзани со превозот на опасни материи и со оние кои се поврзани со системите за задржување на горниот дел од телото на седиштата на екипажот на лет и патничките седишта во одредени мали авиони, а со тоа да се подобри безбедноста, потребно е тие правила да се прилагодат на видот на операциите кои се користат, како и на сложеноста на воздухопловот кој се користи.
- (5) Во согласност со Регулатива (ЕУ) бр. 965/2012, одредени мали некомерцијални оператори мора во својата организација да воспостават систем на управување, бидејќи вршат операции со комплексни воздухоплови на моторен погон. Меѓутоа, во одредени случаи, како што се некомерцијалните операции со лесни двомоторни турбо елисни авиони, тие оператори можат да имаат потешкотии при спроведувањето на условите за системот за управување утврдени во Анекс III од таа регулатива. Со оглед на тоа што напорот кој треба да го вложат за постигнување на усогласеноста која што се бара од овие оператори е непропорционален во однос на придобивките кои со спроведување на овие условите придонесуваат кон безбедноста на нивните операциите, тие оператори би требало да бидат исклучени од обемот на Анекс VI од Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012 и наместо тоа, да им се дозволи да се усогласат со условите од Анекс VII од истата. Поради доследност на организациите за обука кои спроведуваат обука за летање на истите лесни двомоторни турбо елисни авиони исто така треба да им се овозможи да се придржуваат кон условите утврдени во нејзиниот Анекс VII од.
- (6) Во Анекс VII од Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012 се бара да се носи и користи кислород кога се лета над одредена барометарска надморска висина. Врз основа на принципот на диференцијација на ризици, при што нивото на регулаторната заштитата која им се дава на заинтересираните страни зависи од нивната способност за проценка и контрола на ризиците, потребата за кислород во воздухоплов без регулирање на воздух, а е вклучен во некомерцијалните операции, треба да се воспостави од страна на пилотот на тој воздухоплов, земајќи предвид одредени објективни фактори.
- (7) Хеликоптерските операции на море ("HOFO"), како што сега стојат работите, претставуваат одреден специфичен ризици по безбедноста кои не се соодветно разработени со Регулатива (ЕУ) бр. 965/2012. Заради тоа, некои земји-членки усвојуваат дополнителни услови, вклучувајќи го и задолжителното користење на нови технологии, со цел да се ублажат овие ризици и да се одржат нивоата на безбедност. Меѓутоа, за да се обезбеди постигнување на целите за безбедност на Регулативата (ЕЗ) бр. 216/2008, како и да се обезбедат услови за лојална конкуренција на авиопревозниците, треба да се воспостават заеднички безбедносни мерки на ниво на ЕУ, земајќи го предвид искуството на национално ниво, како и на случувањата во секторот на хеликоптерски операции на море.

- (8) Покрај тоа, во Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012 се утврдени одредени уреднички грешки кои што предизвикуваат потешкотии во спроведувањето.
- (9) Затоа Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012 треба соодветно да се измени и дополни и поправи
- (10) Неопходно е да се обезбеди доволно време за засегнатите оператори и надлежните органи на земјите-членки да се прилагодат на новите правила за воздухопловни податоци и информации и за хеликоптерски операции на море, како што се предвидени во оваа регулатива.
- (11) Комисијата има намера да ги ревидира правилата за балони и летала утврдени во Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012, во контекст на иницијативата за поедноставни, полесни и подобри прописи за цивилното воздухопловство. Подготовката за таа ревизија е во тек. Поради тоа сега е потребно да се прилагоди датумот на примена на овие правила, за да се обезбеди дека оваа ревизија може да се заврши и тие правила да се изменат и дополнат по потреба пред да започнат да се применуваат.
- (12) Во насока на правно појаснување и усогласена примена на заедничките услови во рамките на Унијата треба да се утврдат точните датуми на примена на овие услови, или веднаш по влегувањето во сила или подоцна. За да се избегне појава на правни проблеми и несигурности, во правниот акт треба да се вклучат преодните мерки и задачи кои што сите земји-членки треба прописно да ги спроведат. Можноста да се користат на изземања кои се предвидува во некои регулативи за спроведување на Комисијата во областа на безбедноста на воздухопловството треба да се ограничи на наполно оправдани случаи кога е тоа апсолутно потребно и наместо тоа треба да се воведат предвидлив и транспарентен систем. Заради тоа многу е важно да се измени и дополни Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012 за да се земат предвид овие прашања.
- (13) Мерките предвидени во оваа Регулатива се базираат на мислењата⁽³⁾ кои Европската агенција за воздухопловна безбедност ги издала согласно став 2 (б) од член 17 и став 1 од член 19 од Регулативата (ЕЗ) бр. 216/2008.
- (14) Мерките предвидени во оваа Регулатива се во согласност со мислењето на Комитетот основан со член 65 од Регулативата (ЕЗ) бр. 216/2008,

ЈА ДОНЕСЕ ОВАА РЕГУЛАТИВА:

³ Мислењето на Европската агенција за воздухопловна безбедност бр. 02/2015 од 12 март 2015 година од Регулативата на Комисијата за воспоставување на техничките услови и оперативни процедури за обезбедување на податоци за корисниците на воздушниот простор за потребите на воздушната навигација; Мислењето на Европската агенција за воздухопловна безбедност бр. 03/2015 од 31 март 2015 година за Регулатива на Комисијата за ревизија на критериумите за оперативно одобрување на навигацијата основана врз перформансите (PBN); Мислење на Европската агенција за воздухопловна безбедност бр. 04/2015 од 8 мај 2015 година за Регулатива на Комисијата за посебно одобрување на хеликоптерските операции на море.

Член 1

Регулатива (ЕУ) бр. 965/2012 се менува и дополнува како што следува:

(1) Членот 5(2) се изменува како што следи:

(а) зборот `и` на крајот од точката (д) се брише:

(б) се додава следнава точка (е):

`(е) хеликоптери кои се користат во крајбрежни операции (НОФО).`

(2) Член 6 се изменува како што следи:

(а) Ставот 4 се заменува како што следува:

` 4. Независно од одредбите на член 5, земјите-членки можат, до 30 јуни 2018 година, да продолжат да бараат посебно одобрение и дополнителни услови во однос на оперативните процедури, опрема, квалификуваноста на екипажот и обука за операции на хеликоптери на море во САТ во согласност со националното законодавство. Земјите-членки ја известуваат Комисијата и Агенцијата за дополнителни услови кои се применуваат за такви посебни одобренија. Овие услови не смеат да се помалку ограничувачки од тие во Анексите III и IV. `;

(б) ставот 7 се брише;

(в) се додаваат следниве параграфи 8 и 9:

`8. По пат на отстапување од првата реченица од член 5 став (3), операторите на комплексни авиони на моторен погон со максимална дозволена маса при полетување (МТСОМ) еднаква или помала од 5700 килограми, опремени со турбо – елисни мотори, вклучени во некомерцијални операции, летаат со овие воздухоплови само во согласност со Анекс VII.

9. По пат на отстапување од член 5 став (5) точка (а) , организациите за обука, кога вршат обука по летање со сложени авиони на моторен погон со максимална дозволена маса при полетување (МТСОМ) еднаква или помала од 5700 килограми, опремени со турбо – елисни мотори, летаат со овие воздухоплови во согласност со Анекс VII`

(3) Член 10 се изменува како што следува:

` Член 10

Влегување во сила

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

Се применува од 28 октомври 2012 година, во согласност со ставовите 2, 3, 4, 5 и 6 подолу.

2. Анекси II и VII се применуваат за некомерцијални операции со балони и едрилици од 25 август 2013 година, освен за земјите-членки кои одлучиле делумно или во целост да не ги применуваат во согласност со одредбите кои се во сила во времето на донесување на таа одлука и до степен до кој тие одлучиле да го сторат тоа. Тие земјите-членки ќе ги применуваат Анексите II и VII од 8 април 2018 година, за некомерцијални операции со балони, а од 8 април 2019 година, за некомерцијални операции на едрилици, или од датумите наведени во нивната одлука, во зависност од случајот.
3. Анексите II, III, VII и VIII се применуваат за специјализирани операции со балони и едрилици од 1 јули 2014 година, освен за земјите-членки кои одлучиле делумно или во целост да не ги применуваат во согласност со одредбите кои се во сила во времето на донесување на таа одлука и до степен до кој тие одлучиле да го сторат тоа. Тие земјите-членки ги применуваат Анексите II, III, VII и VIII од 8 април 2018 година за специјализирани операции со балони, а од 8 април 2019 година за специјализирани операции со едрилици, или од датумите наведени во нивната одлука, во зависност од случајот.
4. Анекси II, III, VII. и VIII. се применуваат за специјализирани операции на авиони и хеликоптери од 1 јули 2014 година, освен во земјите-членки кои одлучиле делумно или во целост да не ги применуваат во согласност со одредбите кои се во сила во времето на донесувањето на таа одлука и до степен до кој тие одлучиле да го сторат тоа. Тие земјите-членки ги применуваат Анексите II, III, VII. и VIII за специјализирани операции со авиони и хеликоптери од 21 април 2017 година или од датумите наведени во нивната одлука, во зависност од случајот.
5. Анекси II, III и IV се применуваат за:
 - (а) САТ операции кои започнуваат и завршуваат на истиот аеродром или оперативна место со авиони со перформанси од Категорија В или некомплексни хеликоптери почнувајќи од 1 јули 2014 година, освен за земјите-членки кои одлучиле делумно или во целост да не ги применуваат во согласност со одредбите кои се во сила во времето на донесувањето на таа одлука и до степен до кој тие одлучиле да го сторат тоа. Тие земјите-членки ги применуваат Анексите II, III и IV за САТ операции кои започнуваат и завршуваат на истиот аеродром или оперативна површина со користење на воздухоплови од Категорија В или некомплексни хеликоптери почнувајќи од 21 април 2017 година или од датумите наведени во нивната одлука, во зависност од случајот.
 - (б) САТ операции со балони и едрилици почнувајќи од 1 јули 2014 година, освен за земјите-членки кои одлучиле делумно или целосно да не ги применуваат во согласност со одредбите кои се во сила во времето на донесувањето на таа одлука и до степен до кој тие одлучиле да го сторат

тоа. Тие земји-членки ги применуваат Анексите II, III и IV за САТ операции со балони и едрилици почнувајќи од 8 април 2019 година или од датумите наведени во нивната одлука, во зависност од случајот.

6. Во текот на периодите предвидени во ставовите 2, 3, 4 и 5 од овој член, во зависност од случајот ќе се применува следното:

(а) од денот на влегувањето во сила на одредбите од оваа регулатива, надлежните органи преземат постепени и ефикасни мерки за исполнување на тие услови, вклучително и со прилагодување на нивните организации и системи за управување, обука на персоналот, процедури и прирачници и програми за надзор;

(б) операторите го приспособат својот систем за управување, програми за обука, процедури и прирачници за да се усогласат со условите од оваа регулатива, како што е применливо, не подоцна од датумот на примена на овие услови;

(в) до датумот на примена на релевантните услови од оваа Регулотива, земјите-членки продолжат да издаваат, обновуваат или менуваат уверенија, овластувања и одобренија во согласност со правилата што биле во сила пред влегувањето во сила на тие услови или - или во случај на САТ операции што почнуваат и завршуваат на истиот аеродром или оперативна место а се вршат со авион од класа В или некомплексни хеликоптери - во согласност:

- за авиони, Анекс III од Регулотива (ЕЕЗ) бр. 3922/91 и поврзаните национални изземања во согласност со параграф (2) од член 8 од Регулотивата (ЕЕЗ) бр. 3922/91; и

- за хеликоптери, национални услови.

(г) уверенијата, овластувањата и одобренијата издадени од земјите-членки пред стапувањето во сила на соодветните услови од оваа регулатива се смета дека се издадени во согласност со тие услови. Меѓутоа, тие се заменуваат со уверенија, овластувања и одобренија, како што е соодветно, кои се издадени во согласност со оваа регулатива, не подоцна од шест месеци од датумот на примена на релевантните услови од оваа регулатива;

(д) операторите кои подлежат на обврската да поднесат изјава во согласност со оваа регулатива, ги доставуваат овие извештаи не подоцна од датумот на примена на релевантните услови од оваа регулатива.

(4) 4. Анексите I, II, IV, V, VI, VII, и VIII се менуваат и дополнуваат во согласност со Анексот на оваа регулатива.

Член 2

Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012 се исправа како што следува:

(1) Во Анекс IV (Дел-CAT), CAT.POL.A.240, точка (б)4 се заменува со следново:

„(4) екипажот на лет стекнал доволно соодветно знаење за маршрутата, по која се извршува летот, и за процедурите кои се користат во согласност со подставот FC од Дел-ORO“;

(2) Во Анекс VII (Дел-NCO), текстот од NCO.GEN.103 е заменува со следното:

‘Воведните летови наведени во член 6 (4а) (в) од оваа Регулатива, кога се вршат во согласност со овој Анекс:

(а) почнуваат и завршуваат на истиот аеродром или оперативно место, освен за балони и едрилици;

(б) се вршат по VFR преку дење;

(в) се под надзор на номинирано лице кое е одговорно за нивната безбедност; и

(г) ги исполнуваат сите други услови утврдени од страна на надлежниот орган.`

Член 3

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

Се применува од 25 август 2016 година.

Меѓутоа,

(а), точка 1 од Член 1 и точките 1(а), 1(б), 1 (в), 1 (г), 2(в), 3(а), 3(д), 3(е), 3(к), 3(л), 3(љ), 4(в), 5(г), 5(с), 5(и), 5(ј), 7(г), 7(и) и 7(ј) од Анексот се применуваат од 1 јули 2018 година;

(б) точките 3(ј), 3(н), 5(з), 5(л), 6(и), 6(л), 7(с) и 7(л) од Анексот се применуваат од 1 јануари 2019 година.

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

Брисел, 22 јули 2016 год.

*За Комисијата
Претседател*

Жан-Клод Јункер

АНЕКС

Анексите I, II, IV, V, VI, VII и VIII од Регулацијата (ЕУ) бр. 965/2012 се менуваат и дополнуваат како што следи:

(1) Во Анекс I (Дефиниции):

(а) точка (69) се заменува со следново:

‘(69) „лоши услови“ е:

(а) состојба во која:

- (i) не може да се изврши безбедно принудно слетување, бидејќи површината е несоодветна; или
- (ii) лицата во хеликоптерот не можат да бидат соодветно заштитени од елементите; или
- (iii) одговорот/способноста на потрага и спасување не се во согласност со предвиденото изложување; или
- (iv) постои неприфатлив ризикот од изложување на опасност на лица или имот на земјата;

(б) во сите случаи, следниве области:

- (i) при операции над вода, област на отворено море северно од 45° N и јужно од 45° S, освен доколку било кој дел не се определи како пријателски од страна на одговорниот орган на држава каде се спроведуваат операциите секој дел не го определи како пријателски; и
- (ii) оние делови од густо населена област во кои нема соодветно место за безбедно принудно слетување;’

(б) точка (86) се заменува со следново:

‘(86) „ операции на море “ се операции со хеликоптер во кои голем дел од секој лет се врши во области над отворено море , до или од места на море.
;’

(в) се вметнува следнава точка (86а):

‘(86.а) „локации на море“ е објект кој се планира да се користи за операции на хеликоптери на фиксна или пловна структура на отворено море или пловен објект.’;

(г) се додава следнава точка (86б):

‘(86б) „област на отворено море“ е водената површина од крајбрежјето кон морето.’;

(д) се додава следнава точка (103а):

“(103а) „Потребни спецификации за навигациските перформанси (RNP) означуваат навигациски спецификации за PBN операции кои вклучуваат и услов за следење и предупредување на навигациските перформанси на воздухопловот за време на летот.“

(2) Во Анекс II (Дел – ARO):

(а) Се додава следниов ARO.OPS.240:

‘Посебно одобрение за RNP AR APCH

(а) Кога подносителот на барањето ги докажал дека ги исполнува условите од SPA.PBN.105, надлежниот орган издава општо посебно одобрение или посебно одобрение за процедура за RNP AR APCH.

(б) Во случај на посебно одобрение на процедура, надлежниот орган:

(1) во одобрението за PBN ги наведува во список одобрени процедури за приод по инструменти на посебни аеродроми;

(2) воспоставува соработка со надлежните органи за овие аеродроми, ако е соодветно;

(3) ги зема предвид можните признавања кои произлегуваат од веќе издадените посебните за RNP AR APCH кои му се веќе издадени на подносителот на барањето.’;

(б) Додаток II се заменува со следново:

Додаток II

ОПЕРАТИВНИ СПЕЦИФИКАЦИИ (предмет на одобрените услови во оперативниот прирачник)				
Податоци за контакт на орган кој издава				
Телефон ⁽¹⁾ : _____;		Факс: _____;		
Електронска пошта: _____				
АОС ⁽²⁾ : Назив на операторот ⁽³⁾ : Датум ⁽⁴⁾ : Потпис:				
Dba комерцијален назив				
Спецификации на операциите:				
Модел на воздухоплов ⁽⁵⁾ :				
Регистарски ознаки ⁽⁶⁾ :				
Комерцијални операции <input type="checkbox"/>				
Област на операциите ⁽⁷⁾				
Посебни ограничувања ⁽⁸⁾				
Посебни одобрувања:	Да	Не	Спецификација ⁽⁹⁾	Забелешки
Опасни материи	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Операции при ограничена видливост Полетување Приод и слетување	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	CAT ⁽¹⁰⁾ ... RVR: m DH: стапки	
RVSM ⁽¹²⁾ <input type="checkbox"/> неприменливо	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
ETOPS ⁽¹³⁾ <input type="checkbox"/> неприменливо	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Максимално време за промена на патека ⁽¹⁴⁾ : min.	
Сложени спецификации за навигација за RBN операции ⁽¹⁵⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		⁽¹⁶⁾
Спецификации за минимални перформанси за навигација	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Операции на хеликоптер со помош на системи за ноќно гледање на пилотот	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Хеликоптерски операции со користење на дигалка (ННО)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Летови на хеликоптери за инта медицинска помош	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Хеликоптерски операции на отворено море	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Обука на кабинскиот персонал ⁽¹⁷⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Издавање на потврда на кабински персонал ⁽¹⁸⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Континуирана пловидбеност	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	⁽¹⁹⁾	
Друго ⁽²⁰⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		

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

⁽²⁾ Се внесува бројот на придружното уверение за исполнување на безбедносни услови (АОС).

⁽³⁾ Се внесува 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 внесува ознаката на ИКАО за марката, моделот и серијата на воздухопловот, или главната серија, ако серијата е

определена (на пр. Boeing-737-3K2 или Boeing-777-232).

(⁶) Регистарските ознаки се наведуваат или во спецификациите на операциите или во оперативниот прирачник. Во вториов случај односните спецификации за операциите мора да упатуваат на односната страница во оперативниот прирачник. Во случај кога за моделот на воздухоплов не се применуваат сите посебни одобрувања, неговите регистарски ознаки би можеле да се внесат во колоната за забелешки на односното посебно одобрение.

(⁷) Се наведува географската област на одобрената операција (со географски координати или посебни маршрути, области за информации во лет или националните или регионалните граници).

(⁸) Се наведуваат важечките посебни ограничувања (на пр. само VFR, само преку ден, итн.).

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

(¹⁰) Се вметнува важечката категорија за прецизен приод: LTS CAT I, CAT II, OTS CAT II, CAT IIIA, CAT IIIB или CAT IIIC. Се вметнува минимална видливост долж полетно – слетната патека (RVR) во метри и висината на донесување на одлука (DH) во стапки. За наведена категорија на приод се користи по еден ред.

(¹¹) Се наведува одобрената минимална видливост по должина на полетно – слетната патека за полетување во метри. Може да се користи еден ред за одобрение ако се даваат различни одобренија.

(¹²) Квадратчето „неприменливо“ (N/A), може да се обележи, само ако максималното ниво на лет на 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 обележи, ако моделот на воздухоплов има повеќе или помалку од два мотори.

(¹⁴) Исто така може да се наведе и растојанието од прагот (во NM), како и типот на мотор.

(¹⁵) Навигација базирана на перформанси (PBN): за секое сложено специфично одобрение за PBN се користи одделен ред (на пр. RNP AR APCH), со соодветните ограничувања наведени во колоните „Спецификации“ и/или „Забелешки“. Индивидуалните одобренија на специфичните процедури RNP AR APCH можат да бидат наброени во спецификациите за операциите или во оперативниот прирачник. Во вториот случај поврзаните спецификации за операциите треба да се однесуваат на соодветната страна од оперативниот прирачник.

(¹⁶) Наведете дали посебното одобрение е ограничено на одредени краеве од полетно – слетната патека и/или аеродроми.

(¹⁷) Одобрението за спроведување на курс за обука и испити, треба да го пополнат кандидатите за потврда за кабински персонал, како што е наведено во Анекс V (Дел-BB) кон Регулатива (ЕУ) бр. 1178/2011 на Комисијата.

(¹⁸) Одобрение за издавање на потврди за член на кабински персонал, како што е наведено во Анекс V (Дел-CC) кон Регулатива (ЕУ) бр. 1178/2012/2012 на Комисијата.

(¹⁹) Името на лицето/организацијата, одговорни за обезбедување дека се одржува континуираната пловидбеност на воздухопловот, како и упатување на прописот, со кој се бара работата, на пр. Анекс I (Дел-K), Поддел E кон Регулатива (ЕЗ) бр. 1321/2014 на Комисијата.

(²⁰) Тука можат да бидат запишани други одобрувања или податоци, користејќи по еден ред (или еден блок квадратче со неколку реда) по овластување (на пр. слетување на кратки растојанија, операции за стрмен приод, операции на хеликоптери кон/од место од јавен интерес, операции на хеликоптери во лоши услови, која се наоѓа надвор од пренаселена/ пренатрупана 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 кои се користат за некомерцијални операции.

Образец 139 на EASA, издание 2’;

(в) забелешката 6 кон образецот 140 на EASA во Додатокот V се заменува со следново:

‘ (6) Во оваа колона наведи ги сите одобрени операции, на пример, опасни материи, LVO, RVSM, PBN, MNPS, HOFO.’;

(3) Во Анекс IV (Дел-CAT):

(a) CAT.OP.MPA.120 се брише.

(б) се вметнува следнава точка CAT.OP.MPA.126:

‘CAT.OP.MPA.126 Навигација заснована врз перформансите

Операторот обезбедува дека кога е потребна навигација која се заснова врз перформанси (PBN) за маршрута или процедура која треба да се лета,:

(a) спецификацијата за односната PBN навигација се наведува во AFM или друг документ одобрен од надлежниот орган кој издава уверение како дел од ревизијата на пловидбеноста или се засноваат на такво одобрение и;

(б) со воздухопловот се управува во согласност со релевантните спецификации за навигација и ограничувања од AFM или кој било друг претходно наведен документ.’;

(в) САТ.ОР.МРА.135 (а)(1) се заменува со следното:

‘(1) се обезбедуваат вселенски уреди, уреди и услуги на земја, вклучувајќи и метеоролошка услуги, соодветни за планираната операција;

(г) во САТ.ОР.МРА.175(б)

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

‘стојат на располагање соодветни вселенски уреди, уреди и услуги на земја, кои се потребни за планираниот лет;’

(ii) зборот ‘и’ на крајот од точката (7) се брише;

(iii) се додава вметнува точка (7а):

‘(7а) секоја база со навигациски податоци која е потребна за навигацијата базирана на перформансите е соодветна и тековна; и’;

(д) САТ.ОР.МРА.181 се заменува со следново:

САТ.ОР.МРА.181 Избор на аеродроми и оперативни места — хеликоптери

(а) За летови по метеоролошки услови за летање по инструменти (IMC), заповедникот избира алтернативен аеродром за полетување кој не е оддалечен повеќе од едночасовен лет со нормална брзина на режим на крстарење, во случај кога не е можно враќање на местото на заминување поради временски услови.

(б) За летови по IFR или ако се лета по според VFR, и навигација со други средства кои се визуелни ориентири, заповедникот одредува најмалку еден алтернативен аеродром на дестинација во оперативниот план за лет, освен ако:

(1) за лет до секоја друга копнена дестинација, времетраењето на летот и временски услови кои преовладуваат се такви што, предвиденото време на пристигнување на местото за планираното слетување приодот и слетување не се можни при метеоролошки услови за визуелно слетување (VMC); или

(2) местото за планираното слетување не е изолирано и не постои алтернативно место; во овој случај се одредува точка од која нема враќање (PNR).

(в) Операторот избира два алтернативни аеродром на дестинација, кога:

(1) соодветните метеоролошки извештаи и/или прогнози за аеродромот на

дестинација, покажуваат дека за време на периодот кој започнува 1 час пред и 1 час после предвиденото време на пристигнување, временските услови ќе бидат под важечките минимуми за планирање; или

(2) нема на располагање метеоролошки информации за аеродромот на дестинација.

(г) Операторот ги наведува сите потребни алтернативни аеродроми во оперативниот план за лет.

(ѓ) се вметнува следнава САТ.ОР.МРА.182:

‘САТ.ОР.МРА.182 Аеродроми на дестинација– операции за приод по инструменти

Операторот обезбедува дека стојат на располагање доволно средства за навигација и слетување на аеродромот на дестинација или до кој било алтернативен аеродром на дестинација во случај на губење на можноста за операцијата на планираниот приод и слетување.’;

(е) точката (б) од САТ.ОР.МРА.247 се брише;

(ж) САТ.ОР.МРА.295 се заменува со следново:

‘САТ.ОР.МРА.295 Користење на воздухопловен систем за избегнување на судир (ACAS)

Операторот утврдува оперативни процедури и програми за обука, кога ACAS е инсталиран и е исправен, со цел екипажот на лет да биде соодветно обучен за избегнување на судири и да поседува стручност за користење на опрема ACAS II.’;

(з) точка (а)(3) од САТ.IDE.A. 205 се заменува со следното:

‘(3) сигурносен појас за горниот дел на телото со систем за затегнување на секое патничко седиште и појаси за затегнување на секој кревет во случај на авиони со MCTOM помала од 5 700 кг и со MOPSC помалку од 9, со индивидуално CoFA првично издадено на или по 8 април 2015 година;’;

(с) точката (б) од САТ.IDE.A.205 се заменува со следново:

(б) сигурносен појас за горниот дел на телото со систем за затегнување има:

(1) една точка за откопчување;

(2) на седиштата за минимум потребниот број на членови на кабинскиот персонал, две прерамки и сигурносен појас кое може да се користи самостојно; и

(3) на седиштата за екипажот на летање и на секое седиште кое се наоѓа покрај седиштето на пилотот:

(i) две прерамки и сигурносен појас кои може да се користат независно; или

(ii) дијагонална прерамка и сигурносен појас кои можат да се користат независно, за следниве авиони:

(А) авиони со МСТОМ помала од 5 700 кг и со MOPSC помалку од девет, кои се во согласност со динамични услови за присилно слетување утврдени со важечката спецификација за издавање на уверение;

(Б) авиони со МСТОМ помала од 5 700 кг и со MOPSC помалку од девет, кои не се во согласност со динамични услови за присилно слетување утврдени со важечката спецификација за издавање на уверение, и кои поседуваат индивидуално CofA првично издадено пред 28 октомври 2014 година; и

(В) воздухоплови кои имаат уверение во согласност со CS-VLA или еквивалентни и CS-LSA или еквивалентни.’;

(и) се додава следнава точка (f) во CAT.IDE.A.345:

‘(f) за PBN операциите воздухопловите ги исполнуваат условите за издавање на уверение за пловидбеноста за соодветната спецификација за навигација.’;

(j) CAT.IDE.A.355 се заменува со следново:

‘CAT.IDE.A.355 Управување со базата на воздухопловни податоци

(a) Базите на воздухопловните податоци кои се користат во апликациите на системите на воздухоплови кои имаат уверение ги исполнуваат барањата за квалитет на податоците кои што се соодветни за планираната употреба на податоци.

(б) Операторот обезбедува навремена дистрибуција и внесување на тековни и непроменети воздухопловни навигациски податоци во сите воздухоплови, кои имаат потреба од нив.

(в) Без оглед на какви било други барања во однос на пријавување на настани како што е утврдено во Регулацијата (ЕУ) бр. 376/2014, операторот ги известува давателот на податоци од базата за случаи на неточни, недоследни или податоци кои недостасуваат, за кои разумно би се очекувало да претставуваат опасност по летот.

Во такви случаи, операторот го информира екипажот на лет и друг односен персонал и обезбедува дека тие предметни податоци не се користат.’

(к) ставот (б) од CAT.IDE.H.280 се брише;

(л) CAT.IDE.H.295 се заменува со следново:

‘CAT.IDE.H.295 Одело за преживување на екипажот

Секој член на екипажот носи одело за преживување, при лет со

перформанси од класа 3 на лет над вода, надвор од авторотационо растојание или вон растојанието од земја за безбедно принудно слетување, кога извештајот за временските услови или прогнозата со кои располага заповедникот, покажуваат дека температурата на морската вода ќе биде пониска од плус 10 °C за време на летот.`;

(љ) CAT.IDE.H.310 се брише;

(м) се додава следнава точка (д) во CAT.IDE.H.345;

‘(д) За PBN операции воздухопловите ги исполнуваат условите за издавање на уверение за пловидбеноста за спецификација за навигација.’;

(н) се додава следната точка CAT.IDE.H.355::

‘CAT.IDE.H.355 Управување со базата на воздухопловни податоци

(а) Базите на воздухопловните податоци кои се користат во апликациите на системите на воздухоплови кои имаат уверение ги исполнуваат барањата за квалитет на податоците кои што се соодветни за планираната употреба на податоци.

(б) Операторот обезбедува навремена дистрибуција и внесување на тековни и непроменети воздухопловни навигациски податоци во сите авиони, кои имаат потреба од нив.

(в) Без оглед на какви било други барања во однос на пријавување на настани како што е утврдено во Регулативата (ЕУ) бр. 376/2014, операторот ги известува давателот на податоци од базата за случаи на неточни, недоследни или податоци кои недостасуваат, за кои разумно би се очекувало да претставуваат опасност по летот.

Во такви случаи, операторот го информира екипажот на лет и друг односен персонал и обезбедува дека тие предметни податоци не се користат.`

(4) Во Анекс V (Дел-SPA):

(а) SPA.PBN.100 PBN се заменува со следново:

‘SPA.PBN.100 PBN операции

(а) потребно е одобрение за секоја од следниве спецификации за PBN:

(1) RNP AR APCH; и

(2) RNP 0.3 за операции со хеликоптери.

(б) Со одобрување за RNP AR APCH операции се дозволуваат операции според јавните процедури за приод по инструменти кои ги исполнуваат важечките критериуми на ICAO за креирање на процедурата.

(в) Посебно одобрение за процедура за RNP AR APCH или RNP 0.3 се бара за приватни процедури за приод по инструменти или која било јавна процедура за приод по инструменти кои не ги исполнуваат применливите критериуми на ICAO за креирање на процедура или ако тоа се бара со во Зборникот за воздухопловни информации (AIP) или го бара надлежниот орган.’;

(б) SPA.PBN.105 PBN се заменува со следново:

‘SPA.PBN.105 Оперативно одобрение за PBN

За да добие посебно одобрение за PBN од надлежниот орган, операторот доставува докази дека:

(а) релевантното одобрение за пловидбеност соодветно за планираната PBN операција е наведено во AFM или во друг документ кој е одобрен од органот кој го издава уверенија како дел од проценката за пловидбеноста или пак се темели на таквото одобрение;

(б) е воспоставена програма за обука за членовите на екипажот на летање, и односниот персонал кои учествуваат во подготовката на летот;

(в) е извршена проценка на безбедноста;

(г) се утврдени оперативни процедури во кои се наведува следново:

(1) опремата која треба да се носи вклучувајќи ги и нејзините оперативни ограничувања и соодветните записи во листата за минимална опрема (MEL);

(2) составот, квалификациите и искуството на екипажот на лет;

(3) вообичаени, невообичаени процедури за непредвидени ситуации; и

(4) управувањето со електронски навигациски податоци.

(д) е утврдена листа на настани кои треба да се пријават;

(ѓ) е утврдена програма за управување за надзор на RNP за операциите на RNP AR APCH, ако е применливо .’;

(в) се додава следниов Поддел И

Поддел И

ОПЕРАЦИИ СО ХЕЛИКОПТЕР НА МОРЕ

SPA.HOFO.100 Операции со хеликоптер на море (HOFO)

Условите од овој Поддел се однесуваат на:

- (а) оператор на комерцијален воздушен транспорт со важечко (АОС) во согласност со Дел - ORO;
- (б) оператор на специјализирани операции кој ја пријавил својата активност во согласност со Дел – ORO; или
- (в) некомерцијален оператор кој ја пријавил својата активност во согласност со Дел - ORO.

SPA.HOFO.105 Одобрение на операции со хеликоптер на море

- (а) Пред започнување со операции во согласност со овој Поддел, потребно е надлежниот орган да му издаде специјално одобрение на операторот.
- (б) За да се добие таквото одобрение, операторот поднесува барање до надлежниот орган во согласност со став SPA.GEN.105 и покажува усогласеност со условите од овој Поддел.
- (в) Пред извршување на операциите од земја-членка која не е земјата-членка која го издала одобрението под (а), операторот ги информира надлежните органи на двете земји-членки за планираната операција.

SPA.HOFO.110 Оперативни процедури

(а) Операторот, како дел од својот процес на управување со безбедноста, ги ублажува и минимизира ризиците и опасностите кои се специфични за операции на хеликоптер на море. Операторот во Оперативниот прирачник ги наведува:

- (1) изборот, составот и обуката на екипажите;
- (2) должностите и одговорностите на членовите на екипажот и останатите вклучени лица;
- (3) потребните критериуми за опрема и распределба; и
- (4) оперативните процедури и минимумите, така што да се опишани вообичаените и можните невообичаените операции и нивното соодветно ублажување.

(б) Операторот обезбедува:

- (1) дека пред секој лет е подготвен оперативен план за лет;
- (2) дека кратките безбедносни упатства на патниците исто така ги вклучуваат сите специфични информации за ставки кои што се однесуваат на летови над море и дека истите им се обезбедуваат пред тие да се качат во хеликоптерот;
- (3) дека секој член на екипажот на лет носи одобрена облека за преживување.

- (i) кога извештајот за времето или временската прогноза која му е на располагање на водачот на воздухопловот / заповедникот покажуваат дека температурата на морето во текот на летот ќе биде пониска од 10 °

C ; или

(ii) кога предвиденото време за спасување го надминува пресметаното време на преживување; или

(iii) кога летот се планира да се врши ноќе во лоши услови ;

(4) дека е утврдена, се следи структурата на рутата на море која ја дава соодветната ATS;

(5) дека пилотите оптимално ги користат системите автоматските системи за командите на лет AFCS во текот на летот;

(6) дека се утврдени специфични профили на приод на море, вклучувајќи параметри за стабилен приод и корективни мерки што треба да се преземат ако приод станува нестабилен;

(7) дека за операциите со екипаж со повеќе пилоти постојат процедури за член на екипаж за летање кој ги следи инструментите за време на а лет на море, особено за време на приод или заминување, со цел да се обезбеди дека се одржува безбедна патеката на летот;

(8) дека екипажот на лет веднаш и соодветно дејствува кога се активира предупредувањето за висина;

(9) дека постојат процедури со кои се бара системите за одржување над вода во случај на опасност се на располагање кога е безбедно тоа да се направи за сите пристигнувања и заминувања над вода; и

(10) дека операциите се вршат во согласност со сите ограничувања на маршрутите или областите на летање како што е определено од страна на надлежниот орган или соодветниот орган одговорен за воздушниот простор.

SPA.HOFO.115 Употреба на локации на море

Операторот ги користи само оние локации на море, кои се соодветни во однос на големината и масата на типот на хеликоптерот и на односните операции.

SPA.HOFO.120 Избор на аеродроми и оперативни места

(а) *Алтернативен аеродромот на одредиште на копно.* По исклучок на CAT.OP.MPA.181, NCC.OP.152 и SPO.OP.151, водачот на воздухопловот / заповедникот не мора да наведе алтернативен аеродром на одредиште во оперативниот план на лет кога лета од локација на море до , до аеродром на земја, доколку или:

(1) аеродромот на одредиштето е дефиниран како крајбрежен аеродром, или

(2) се исполнети следните критериуми:

(i) аеродромот на одредиште има објавен приод по инструменти;

(ii) времето на летот е пократко од три часа; и

(iii) дека во објавената временска прогноза која важи за период од еден час пред и еден час после се наведува дека:

(А) базата на облаците е најмалку 700 стапки над минимумите кои се однесуваат приод по инструмент или 1.000 стапки над аеродромот на одредиштето, што и да е повисоко ; и

(Б) видливоста е најмалку 2500 метри.

(б) *Алтернативен хелиодром на одредиште на море.* Операторот може да избере алтернативен хелиодром на одредиштето на море кога се исполнети сите од следниве критериуми:

(1) алтернативен хелиодром на одредиште на море се користи само по точката од која нема враќање (PNR) и кога нема на располагање алтернативен аеродромот на одредиште на копно поради географската локација. Пред PNR се користи алтернативен аеродром на одредиште на копно;

(2) можноста за слетување со еден нефункционален мотор (OEI) е достапна на алтернативен хелиодром на одредиште на море ;

(3) се додека е можна достапноста на хелиодром, се гарантира пред PNR. Димензиите, конфигурацијата и висина на препреки на индивидуален хелиодром или на друг и места се соодветни да ги користи секој тип на хеликоптер кој се планира да се користи како алтернативен хелиодром;

(4) се утврдуваат минимумите временските услови , земајќи ги предвид точноста и сигурноста на метеоролошките информации;

(5) MEL содржи посебни одредби за овој вид на операции;

(6) алтернативен хелиодром на одредиште на море се избира само ако операторот утврдил процедура во оперативниот прирачник.

SPA.HOFO.125 Непрецизни приоди на хеликоптери по инструменти со помош на сопствен радар (ARA) до локации на море — CAT операции

(а) Операторот на комерцијален воздушен транспорт (CAT), воспоставува оперативни процедури и обезбедува дека се лета по ARA само ако:

(1) хеликоптерот е опремен со радар кој што е во можност да обезбеди информации за околната со препреки ; и

(2) или:

(i) минималната релативна висина на спуштање (MDH) ја одредува радио-висиномер; или

(ii) се применува минималната апсолутна висина на спуштање (MDA) плус соодветна маргина.

(б) ARA на платформи или бродови во транзит се летаат како операции со повеќе пилоти. .

(в) Опсегот на одлуката обезбедува соодветно надвиснување на препреки при неуспешен приод од која било дестинација, за која се планира ARA.

(г) Со приодот се продолжува само под опсегот на одлука или под минималната

апсолутна/релативна висина на спуштање (MDA/H), кога е утврдена визуелна референца со одредиштето.

(д) За CAT операции со еден пилот се додава соодветно зголемување на MDA/H и опсегот на одлуката..

(ѓ) Кога ARA се лета на неподвижна локација на море (т.е. фиксна инсталација или закотвен брод) и во системот за навигација стои на располагање сигурна GPS позиција за локација, GPS / систем за навигација, се користи за да се зголеми безбедноста на ARA.

SPA.HOFO.130 Метеоролошки услови

И покрај наведеното во CAT.OP.MPA.247, NCC.OP.180 и SPO.OP.170 кога се лета помеѓу локации на море сместени во воздушен простор класа G кога секторот над вода е помал од 10 наутички милји, можат да се вршат летовите по VFR се извршуваат кога границите се еднакви или подобри од следниве:

Табела 1

Минимуми за лет помеѓу локации на море сместени во воздушен простор класа G

	Во текот на денот		Во текот на ноќта	
	Висина (*)	Видливост	Висина (*)	Видливост
Со еден пилот	300 стапки	3 км	500 стапки	5 км
Со два пилота	300 стапки	2 км (**)	500 стапки	5 км (***)

(*) Базата на облаците треба да биде таква, што овозможува лет на наведената висина, под и без облаци.

(**) Со хеликоптери може да се оперира при видливост за лет, од 800 м и повеќе, под услов дека одредиштето или местото на меѓу застанување постојано се гледа.

(***) Со хеликоптери може да се оперира при видливост за лет, од 1 500 м и повеќе, под услов дека одредиштето или местото на меѓу застанување постојано се гледа постојано.

SPA.HOFO.135 Ограничувања поврзани со ветерот за операции на локации на море

Операција на локација на море се изведува само кога брзината на ветерот која е пријавена за хеликоптерската платформа не е поголема од 60 јазли, вклучувајќи ги и налетите на ветер.

SPA.HOFO.140 Услови за перформансите на локации на море

Хеликоптерите што полетуваат и слетуваат на локации на море се управуваат согласно условите за перформанси од соодветниот Анекс според видот на операцијата која што ја вршат.

SPA.HOFO.145 Систем за следење на податоците на летот FDM

(а) При вршење на САТ операции со хеликоптер опремен со уред за снимање на податоци за летот, операторот воспоставува и одржува систем за FDM како дел од неговиот интегриран систем за управување, до 1 јануари 2019 година.

(б) Со системот за FDM не смее да се казнува а содржи соодветни мерки за заштита на изворот/те на податоци.

SPA.HOFO.150 Систем за следење на воздухоплови

Операторот воспоставува и одржува систем за следење на воздухоплови за време на операции на море во лоши услови од моментот кога хеликоптерот заминува па се до неговото пристигнување на крајното одредиште.

SPA.HOFO.155 Систем за следење на вибрации (VHM)

(а) Следниве хеликоптери кои вршат САТ операции на море во лоши услови , до 1 јануари 2019 година, треба да бидат се опремени со систем за VHM кој може да ја следи состојбата на критичниот систем на ротор и погонскиот ротор:

(1) сложените хеликоптери на моторен погон кои за прв пат добиле сопствено уверение за пловидбеност (С од А) по 31 декември 2016 година;

(2) сите хеликоптери со конфигурација на максимален оперативни број на патнички седишта (MOPSC) поголема од девет со кои за прв пат добиле сопствено уверение за пловидбеност (С од А) пред 1 јануари 2017 година;

(3) сите хеликоптери со кои за прв пат добиле сопствено уверение за пловидбеност (С од А) по 31 декември 2018 година.

(б) Операторот има систем за:

(1) собирање на податоци, вклучувајќи и ги и предупредувањата кои ги генерира системот;

(2) анализа и утврдување на исправноста на составните делови;

(3) одговор на развојот на утврдените дефекти.

SPA.HOFO.160 Услови за опремата

(а) Операторот ги исполнува следниве услови во однос на опремата:

(1) систем за известување на патници (РА) во хеликоптерите кои се користат за САТ и некомерцијални операции со сложени хеликоптери на моторен погон (NCC):

(i) хеликоптери со конфигурација на максимален оперативни број на патнички седишта (MOPSC) поголема од девет се опремени со систем за РА.,

(ii) хеликоптери со (MOPSC) од девет или помалку не треба да се опремени со систем за РА, ако операторот може да покаже/ демонстрира дека гласот на пилотот може да се разбере од сите патнички места за време на летот;

(б) Радиовисиномер

Хеликоптерите се опремени со радиовисиномер кој може емитува звучно предупредување, за спуштање под претходно поставена висина и визуелно предупредување, кој работи на висина која пилотот може да ја одбере.

(в) Излези во случај на опасност

Сите излези во случај на опасност, вклучувајќи ги и излезите во случај на опасност за екипажот, секоја врата, прозорец или друг отвор кој е погоден за излез во случај на опасност и средствата за нивно отворање, се јасно означени со насочување на сите лица кои се внатре а ги користат излезите и дење и ноќе. . Таквите ознаки се така проектирани за да останат видливи, ако хеликоптерот се преврти или кабината се потопи.

(в) Хеликоптерски систем за препознавање и предупредување на терен (HTAWS)

Хеликоптери кои се користат за САТ операции со максимална дозволена маса за полетување поголема од 3 175 кг или со MOPSC со повеќе од девет и првично издадено индивидуално С од А по 31 декември 2018 година, се опремени со HTAWS кој што ги исполнува условите за опрема од класа А во согласност со прифатливиот стандард.

SPA.HOFO.165 Дополнителни процедури и опрема за операции во лоши услови

(а) Елеци за спасување

Одобрените елеци за спасување ги носат постојано, сите лица кои се наоѓаат во хеликоптерот, освен ако не се носат интегриран одела за преживување кој го исполнуваат комбинираниот услови за одело за преживување и елек за спасување.

(б) Одеа за преживување

Сите патници во хеликоптерот носат одобрено одело за преживување:

- (1) Кога извештајот за временските услови или прогнозите со кои располага заповедникот/водачот на воздухопловот, покажуваат дека температурата на морето ќе биде пониска од плус 10 °C за време на летот; или
- (2) кога предвиденото време за спасување го надминува пресметаното време за преживување; или
- (3) кога се планира летот да се изврши ноќе.

(в) Систем за дишење во случај на опасност

Сите лица во хеликоптерот добиваат упатства за користење на системите за дишење во случај на опасност се .

(г) *Чамци/сплавови за спасување*

- (1) Сите чамци/сплавови за спасување кои се носат се така поставени така да можат да се користат во услови на летање над вода на која принудно принудното слетување на вода, плукање и балансирање на хеликоптерот се пресметани заради издавање на уверение.
- (2) Сите чамци/сплавови за спасување кои се носат се поставуваат така за да се олесни нивно брзо користење во случај на опасност..
- (3) Бројот на чамци/сплавови за спасување:
 - (i) во случај кога хеликоптер превезува помалку од 12 лица, најмалку еден чамец/сплав за спасување со номинален капацитет кој не е помал од максималниот број на лица во хеликоптерот, или;
 - (ii) во случај кога хеликоптер превезува повеќе од 11 лица, најмалку два чамци/сплавови за спасување кои заедно се доволни за сместување на сите лица можат да се наоѓаат во хеликоптерот и ако еден се изгуби, преостанатиот(те) чамец(и)/сплав(ови) за спасување да има(ат) капацитет на преоптоварување, доволен за да се сместат сите лица кои се наоѓаат во хеликоптерот;
- (4) Секој чамец/сплав за спасување содржи најмалку еден предавател на локаторот за местото на несреќа (ELT(S)) ; и
- (5) Секој чамец/сплав за спасување содржи опрема за спасување на живот, вклучително и средства за одржување во живот, соодветно на планираниот лет.

(д) *Осветлување на кабината во случај на опасност ;*

Хеликоптерот е опремен со систем за осветлување во случај на опасност со независен извор на енергија кој дава извор за општо осветлување на кабината, за да ја олесни евакуацијата од хеликоптерот.

(ѓ) *Предавател за локаторот за местото на несреќа кој автоматски се активира (ELT(AD)).)*

Хеликоптерот е опремен со ELT (AD) кој е може истовремено да пренесува сигнали на 121.5 MHz и на 406 MHz..

(е) *Обезбедување на врати кои не се исфрлаат под притисок*

Врати кои не се исфрлаат под притисок, а кои се означени како излези за слетување на вода во случај на опасност, имаат средства за прицврстување на

истите во отворена положба така што не ги попречуваат патниците кои го напуштаат хеликоптерот, при какви било услови на море, сè до максималните за услови на вода кои треба да се пресметаат за принудно слетување и пловење.

(ж) Излези во случај на опасност и отвори за спасување

Сите излези во случај на опасност, вклучувајќи ги и излезите во случај на опасност за екипажот и секоја врата, прозорец или друг отвор кои се погодни за користење за подводно спасување се така опремени да можат да се користат во случај на опасност.

(i) Без оглед на (а), (б) и (в) погоре, операторот може, врз основа на проценка на ризици, да им овозможи на патниците кои се здравствено онеспособени, на локација на море делумно да носат или да не носат елек за спасување, одело за преживување или системи за дишење во случај на опасност на повратните летови или на летови помеѓу локациите на море.

SPA.HOFO.170 Услови за екипаж

(а) Операторот ги утврдува:

- (1) критериумите за избор на членови на екипажот на лет, земајќи го предвид претходното искуство на членовите на екипажот на лет;
- (2) минималното ниво на искуство за заповедник/ водачот на воздухопловот кој има намера да ги извршува операциите на море; и
- (3) програма за обука и проверка на екипажот на лет, која секој член на екипажот на лет мора успешно да ја заврши. Таквата програма се прилагодува на условите на море/ вода и вклучува вообичаени, невообичаени и процедури во случај на опасност, обука за ефикасно користење на ресурсите на екипажот, влез во вода и преживување на море.

(б) Услови за неодамнешното искуство

Пилот управува со хеликоптер со кој се превезуваат патници:

- (1) на локацијата на вода како заповедникот или водач на воздухоплов или копилот кога тој во претходните 90 дена извршил најмалку три полетувања, заминувања, приоди и слетувања на локација на вода со ист тип на хеликоптер или на уред за целосна симулација на лет (FFS) кој го претставува тој тип на хеликоптер; или
- (2) на локацијата на море во ноќни услови, како заповедник или водач на воздухоплов или копилот кога тој во претходните 90 дена извршил најмалку три полетувања, заминувања, приоди и слетувања во ноќни услови на локација на вода со ист тип на хеликоптер или на уред за целосна симулација на лет (FFS) кој го претставува тој тип на хеликоптер.

Овие три полетувања и слетувања се вршат или во операции со повеќе пилоти или во операции со еден пилот во зависност од операцијата што треба да се изврши.

(в) Посебни услови за САТ:

(1) Периодот од 90 дена наведен точките (б) (1) и (2) може да се продолжи на 120 дена се додека пилотот врши линиски лет под надзор на инструктор или испитувач овластен за тип.

(2) Ако пилотот не ги исполнува условите од точката (1) тој или таа завршува лет на обуката на хеликоптер или FFS на тип на хеликоптер кој треба да се користи, кои ги опфаќаат најмалку и условите наведени во (б) (1) и (2) пред да може да ги користи своите привилегии.

(5) Во Анекс VI (Дел – NCC):

(а) NCC.GEN.106 се менува и дополнува како што следи:

(i) зборот `и` на крајот од точката (а)(4)(vii) се брише;

(ii) се вметнува зборот `и` на крајот од точката (а)(4)(viii);

(iii) се вметнува нова точка (а)(4)(ix), како што следува:

`(ix) сите бази на навигациски податоци кои се потребни за навигација базирана на перформансите (PBN) се соодветни и актуелни.`;

(б) се вметнува следнава точка NCC.OP.116:

`NCC.OP.116 Навигација базирана на перформанси – авиони и хеликоптери

Кога за предвидената рута или процедура која треба да се лета е потребна PBN, операторот обезбедува:

(а) дека релевантната спецификација за PBN е наведена во AFM или друг документ одобрен од надлежниот орган кој издава уверение како дел од процена на пловидбеноста или се засноваат на такво одобрение; и;

(б) дека воздухопловот се управува во согласност со релевантната навигациска спецификација и ограничувањата од AFM или кој било друг претходно наведен документ.`;

(в) точката (а) од NCC.OP.145 се заменува со следното:

`(a) Пред почеток на лет, водачот на воздухопловот, е убеден со кое било расположливо средство, дека вселенските уреди на земја и/или вода, вклучувајќи ги и комуникациските уреди и средствата за навигација, кои стојат на располагање и се директно потребни за тој лет, за безбедното управување со воздухопловот, се соодветни на типот на операцијата по која летот треба да се изврши.`;

(г) NCC.OP.152 се менува и дополнува како што следи:

- (i) зборот `и` на крајот од точката (б)(2)(ii) се брише;
- (ii) точката (б)(3) се брише;

(д) се вметнува следнава точка NCC.OP.153:

‘NCC.OP.153 Аеродроми на дестинација– операции за приод по инструменти

Операторот обезбедува дека стојат на располагање доволно средства за навигација и слетување на аеродромот на дестинација или до кој било алтернативен аеродром на дестинација во случај на губење на можноста за операцијата на планираниот приод и слетување.’;

(ѓ) NCC.OP.220 се изменува и дополнува како што следува :

‘NCC.OP.220 Користење на воздухопловен систем за избегнување на судир (ACAS)

Операторот утврдува оперативни процедури и програми за обука, кога ACAS е инсталиран и е исправен, со цел екипажот на лет да биде соодветно обучен за избегнување на судири и да поседува стручност за користење на опрема ACAS II.’;

(е) во точката (б) од NCC.IDE.A.180 се заменува со следново:

`(б) сигурносен појас за горниот дел на телото со систем за затегнување има:

- (1) една точка за откопчување;
- (2) на седиштата за минимум потребниот број на членови на кабинскиот персонал, две прерамки и сигурносен појас кое може да се користи самостојно; и
- (3) на седиштата за екипажот на летање и на секое седиште кое се наоѓа покрај седиштето на пилотот:
 - (iii) две прерамки и сигурносен појас кои може да се користат

независно; или

- (iv) дијагонална прерамка и сигурносен појас кои можат да се користат независно, за следниве авиони:

(А) авиони со МСТОМ помала од 5 700 кг и со MOPSC помалку од девет, кои се во согласност со динамични услови за присилно слетување утврдени со важечката спецификација за издавање на уверение;

(Б) авиони со МСТОМ помала од 5 700 кг и со MOPSC помалку од девет, кои не се во согласност со динамични услови за присилно слетување утврдени со важечката спецификација за издавање на уверение, и кои поседуваат индивидуално CofA првично издадено пред 25 август 2016 година; 25 август 2016 година.’;

- (ж) се додава следнава точка (г) во NCC.IDE.A.250:

‘(г) за PBN операциите воздухопловите ги исполнуваат условите за издавање на уверение за пловидбеноста за соодветната спецификација за навигација.’;

- (з) точката NCC.IDE.A.260 се заменува со следново:

‘NCC.IDE.A.260 Управување со базата на воздухопловни податоци

(а) Базите на воздухопловните податоци кои се користат во апликациите на системите на воздухоплови кои имаат уверение ги исполнуваат барањата за квалитет на податоците кои што се соодветни за планираната употреба на податоци.

(б) Водачот на воздухопловот обезбедува навремена дистрибуција и внесување на тековни и непроменети воздухопловни навигациски податоци во воздухопловите, кои имаат потреба од нив.

(в) Без оглед на какви било други барања во однос на пријавување на настани како што е утврдено во Регулативата (ЕУ) бр. 376/2014, операторот ги известува давателот на податоци од базата за случаи на неточни, недоследни или податоци кои недостасуваат, за кои разумно би се очекувало да претставуваат опасност по летот.

Во такви случаи, операторот го информира екипажот на лет и друг односен персонал и обезбедува дека тие предметни податоци не се користат.’

- (с) точката (б) од NCC.IDE.H.215 се брише.

- (и) NCC.IDE.H.226 се заменува со следново:

‘NCC.IDE.H.226 Одеа за преживување на екипажот

Секој член на екипажот носи одело за преживување кога тоа ќе го утврди водачот на воздухопловот врз основа на проценка на ризиците, земајќи ги предвид следниве услови:

(а) летови над вода, надвор од авторотационо растојание или вон растојанието од земја за безбедно принудно слетување, кога во случај на критично откажување на мотор хеликоптерот не е во можност да го одржи нивото на лет; и

(б) кога извештајот за временските услови или прогноза со кои располага заповедникот/водачот на воздухоплов, покажуваат дека температурата на морската вода ќе биде пониска од плус 10 °C за време на летот.`;

(j) се брише точката NCC.IDE.H.231;

(к) Во NCC.IDE.H.250 се додава следната точка (г):

`(г) Кога е потребна PBN воздухопловите ги исполнуваат условите за издавање на уверение за пловидбеност за навигациска спецификација.`;

(к) се додава следнава точка NCC.IDE.H.260:

NCC.IDE.H.260 Управување со базата на воздухопловни податоци

(а) Базите на воздухопловните податоци кои се користат во апликациите на системите на воздухоплови кои имаат уверение ги исполнуваат барањата за квалитет на податоците кои што се соодветни за планираната употреба на податоци.

(б) Водачот на воздухопловот обезбедува навремена дистрибуција и внесување на тековни и непроменети воздухопловни навигациски податоци за сите воздухопловите на кои што им се потребни.

(в) Без оглед на какви било други барања во однос на пријавување на настани како што е утврдено во Регулативата (ЕУ) бр. 376/2014, операторот ги известува давателот на податоци од базата за случаи на неточни, недоследни или податоци кои недостасуваат, за кои разумно би се очекувало да претставуваат опасност по летот.

Во такви случаи, операторот го информира екипажот на лет и друг односен персонал и обезбедува дека тие предметни податоци не се користат.`

(б) Во Анекс VII (Дел – NCO):

(а) NCO.GEN.105 се менува и дополнува како што следи:

(i) зборот `и` на крајот од точката (a)(4)(v) се брише;

(ii) се вметнува зборот `и` на крајот од точката (a)(4)(vi);

(iii) се вметнува следнава нова точка (a)(4)(ix):

“(vii) сите бази на навигациски податоци кои се потребни за навигација базирана на перформансите (PBN) се соодветни и актуелни.”;

(б) Се додава следнава точка (f) во NCO.GEN.140:

“(f) Соодветна количини на предмети и супстанции кои инаку би се класифицирале како опасни материи, и се користат за олеснување на безбедноста на летот, кога се препорачува превоз во воздухопловот за да се обезбеди нивна навремена достапност за оперативните цели, се смета дека се овластени во согласност со став 1.2.2.1 (a) од Техничките упатства. Ова се однесува без разлика на тоа дали таквите предмети/ материјали и супстанции треба да се носат или се планира да се користат во врска со односниот лет.

Пакувањето и товарењето во воздухоплов на горенаведените предмети/ и супстанции се врши под одговорност на водачот на воздухопловот на начин кој се сведуваат на минимум ризиците по членовите на екипажот, патниците, товарот или воздухопловот за време на операциите на воздухопловот”

(в) се додава следнава точка NCO.OP.116:

“NCO.OP.116 Навигација базирана на перформансите – авиони и хеликоптери

Кога за предвидената рута или процедура која треба да се лета е потребна PBN, водачот на воздухопловот обезбедува:

(a) дека релевантната спецификација за PBN е наведена во AFM или друг документ одобрен од надлежниот орган кој издава уверение како дел од процена на пловидбеноста или се засноваат на такво одобрение; и;

(б) дека воздухопловот се управува во согласност со релевантната навигациска спецификација и ограничувањата од AFM или кој било друг претходно наведен документ..”;

(г) точката (a) од NCO.OP.135 се заменува со следното:

“(a) Пред почеток на лет, водачот на воздухопловот, е убеден со кое било расположливо средство, дека вселенските уреди на земја и/или вода, вклучувајќи ги и комуникациските уреди и средствата за навигација, кои стојат на располагање и се директно потребни за тој лет, за безбедното

управување со воздухопловот, се соодветни на типот на операцијата по која летот треба да се изврши.`;

(д) се додава следнава точка NCO.OP.142:

‘NCO.OP.142 Аеродроми на дестинација– операции за приод по инструменти

Водачот на воздухопловот обезбедува дека стојат на располагање доволно средства за навигација и слетување на аеродромот на дестинација или до кој било алтернативен аеродром на дестинација во случај на губење на можноста за операцијата на планираниот приод и слетување.’;

(f) NCO.OP.190 се заменува со следново:

‘NCO.OP.190 Користење на дополнителен кислород

(а) Водачот на воздухопловот обезбедува дека сите членови на екипажот на лет кои се вклучени во извршувањето на должностите битни за безбедна операција на воздухоплов во летот користат дополнителен кислород секој пат кога ќе утврди дека на висина на планираниот лет недостатокот од кислород може да доведе до влошување на способностите на членовите на екипажот и обезбедува дека дополнителниот кислород е достапен за патниците кога недостигот од кислород може штетно да влијае врз патниците.

(б) Во секој друг случај кога водачот на воздухопловот не може да утврди како може да влијае недостатокот на кислород на сите лицата во воздухопловот, тој обезбедува дека:

(1) сите членови на екипажот кои се вклучени во извршувањето на должностите потребни за сигурна операција на воздухоплов во лет, користат дополнителен кислород во секој период кој не е подолг од 30 минути, кога барометарската висина во патничката кабина ќе биде помеѓу 10 000 стапки и 13 000 стапки; и

(2) сите лица во воздухопловот користат дополнителен кислород за целиот период кога барометарската висина во патничката кабина ќе биде над 13 000 стапки.`;

(е) се додава следнава точка NCO.OP.220:

‘NCO.OP.220 Систем за избегнување на судири во воздух (ACAS II)

Кога се користи ACAS II водачот на воздухопловот ги применува соодветните оперативни процедури и е соодветно обучен.`;

(ж) ставот (а)(4) од NCO.IDE.A140 се заменува со следново: ДО ТУКА

`(4) сигурносен појас за горниот дел на телото со систем за затегнување на секое седиште на екипажот на лет со една точка на откопчување со CoFA првично издадено на или по 25 август 2016 година;`;

(з) NCO.IDE.A.155 се заменува со следново:

`NCO.IDE.A.155 Дополнителен кислород — авиони без систем за притисок

Авионите кои се без систем за притисок кога вршат операции за кои е потребна резерва од кислород во согласност со NCO.OP.190 се опремени со апаратура за складирање и распределба на кислород, кој може да ги складира и дистрибуира потребните резерви на кислород.`;

(с) се додава следнава точка (г) во NCO.IDE.A.195

‘(г) за PBN операциите воздухопловите ги исполнуваат условите за издавање на уверение за пловидбеноста за соодветната спецификација за навигација.’;

(и) се додава следнава точка NCO.IDE.A.205

`NCO.IDE.A.205 Управување со базата на воздухопловни податоци

(а) Базите на воздухопловните податоци кои се користат во апликациите на системите на воздухоплови кои имаат уверение ги исполнуваат барањата за квалитет на податоците кои што се соодветни за планираната употреба на податоци.

(б) Водачот на воздухопловот обезбедува навремена дистрибуција и внесување на тековни и непроменети воздухопловни навигациски податоци во сите авиони, кои имаат потреба од нив.

(в) Без оглед на какви било други барања во однос на пријавување на настани како што е утврдено во Регулативата (ЕУ) бр. 376/2014, водачот на воздухопловот ги известува давателот на податоци од базата за случаи на неточни, недоследни или податоци кои недостасуваат, за кои разумно би се очекувало да претставуваат опасност по летот.

Во такви случаи, водачот на воздухопловот не ги користи предметни податоци.`;

(ј) NCO.IDE.H.155 се заменува со следново:

`NCO.IDE.H.155 Дополнителен кислород — хеликоптери без систем за притисок

Хеликоптерите кои се без систем за притисок кога вршат операции за кои е

потребна резерва од кислород во согласност со NCO.OP.190 се опремени со апаратура за складирање и распределба на кислород, кој може да ги складира и дистрибуира потребните резерви на кислород.`;

(к) се додава следнава точка (г) во NCO.IDE.H.195

‘(г) за PBN операциите воздухопловите ги исполнуваат условите за издавање на уверение за пловидбеноста за соодветната спецификација за навигација.’;

(л) се додава следнава точка NCO.IDE.H.205

`NCO.IDE.H.205

Управување со базата на воздухопловни податоци

(а) Базите на воздухопловните податоци кои се користат во апликациите на системите на воздухоплови кои имаат уверение ги исполнуваат барањата за квалитет на податоците кои што се соодветни за планираната употреба на податоци.

(б) Водачот на воздухопловот обезбедува навремена дистрибуција и внесување на тековни и непроменети воздухопловни навигациски податоци во сите авиони, кои имаат потреба од нив.

(в) Без оглед на какви било други барања во однос на пријавување на настани како што е утврдено во Регулативата (ЕУ) бр. 376/2014, водачот на воздухопловот ги известува давателот на податоци од базата за случаи на неточни, недоследни или податоци кои недостасуваат, за кои разумно би се очекувало да претставуваат опасност по летот.

Во такви случаи, водачот на воздухопловот не ги користи предметни податоци .`;

(љ) NCO.IDE.H. 130 се заменува со следново:

`NCO.IDE.E.130 Дополнителен кислород

Едрилиците кои се без систем за притисок кога вршат операции за кои е потребна резерва од кислород во согласност со NCO.OP.190 се опремени со апаратура за складирање и распределба на кислород, кој може да ги складира и дистрибуира потребните резерви на кислород.`;

(м) точката (ѓ) од NCO.SPEC.110 се заменува со следново: (ѓ) обезбедува дека експертите за задачи и членови на екипажот постојано користат дополнителен кислород секој пат кога ќе утврдат дека недостатокот на кислород на висината на предвидениот лет може да доведе до нарушување на способностите на членовите на екипажот или штетно да влијае врз експертите за задачи. Ако водачот на воздухопловот не може да утврди како недостатокот на кислород

може да влијае врз лицата во воздухопловот, тогаш тој обезбедува експертите за задачи и членови на екипажот постојано да користат дополнителен кислород секој пат кога висината на кабината е над 10.000 стапки, подолго од 30 минути и секогаш кога висината на кабината надминува 13 000 стапки. ";

(7) Во Анекс VIII (Дел –SPO):

(a) SPO.GEN.107 се менува и дополнува со следното:

- (i) зборот `и` на крајот од точката (a)(4)(v) се брише;
- (ii) се вметнува зборот `и` на крај од точката (a)(4)(vi);
- (iii) се додава нова точка (a)(4)(vii), како што следува:

`vii) сите бази на навигациски податоци кои се потребни за навигација базирана на перформансите (PBN) се соодветни и актуелни.`;

(б) се додава следнава точка SPO.OP.116:

`SPO.OP.116 Навигација базирана на перформансите – авиони и хеликоптери

Кога за предвидената рута или процедура која треба да се лета е потребна PBN, операторот обезбедува:

(а) дека релевантната спецификација за PBN е наведена во AFM или друг документ одобрен од надлежниот орган кој издава уверение како дел од процена на пловидбеноста или се засноваат на такво одобрение; и;

(б) дека воздухопловот се управува во согласност со релевантната навигациска спецификација и ограничувањата од AFM или кој било друг претходно наведен документ..`;

(в) точката (а) од SPO.OP.140 се заменува со следново:

`(а) Пред почеток на лет, водачот на воздухопловот, е убеден со кое било расположливо средство, дека вселенските уреди на земја и/или вода, вклучувајќи ги и комуникациските уреди и средствата за навигација, кои стојат на располагање и се директно потребни за тој лет, за безбедното управување со воздухопловот, се соодветни на типот на операцијата по која летот треба да се изврши.`;

(г) точката (б)(3) од SPO.OP.151 се брише;

(д) се додава следнава точка SPO.OP.152:

‘SPO.OP.152 Аеродроми на дестинација– операции за приод по инструменти

Водачот на воздухопловот обезбедува дека стојат на располагање доволно средства за навигација и слетување на аеродромот на дестинација или до кој било алтернативен аеродром на дестинација во случај на губење на можноста за операцијата на планираниот приод и слетување.’;

(ѓ) точката (а) од SPO.OP.205 се заменува со следново:

‘ (а) Операторот утврдува оперативни процедури и програми за обука, кога ACAS е инсталиран и е исправен, со цел екипажот на лет да биде соодветно обучен за избегнување на судири и да поседува стручност за користење на опрема ACAS II.’;

(е) точките (в) и (г) од став SPO.IDE.A.160 се заменуваат со следното:

(в) за авиони на моторен погон кои не се сложени, сигурносен појас за горниот дел на телото со систем за затегнување на секое седиште на екипажот на лет со една точка на откопчување со CoFA првично издадено на или по 25 август 2016 година; ;

(г) за сложени авиони на моторен погон сигурносен појас за горниот дел на телото со систем за затегнување на горниот дел од телото со уред за автоматско затегнување на горниот дел на телото на лицето во воздухопловот, во случај на ненадејно успорување:

(1) за секое седиште на член на екипаж за летање и за секое седиште покрај седиштето на пилотот;

(2) за секое седиште на набљудувач, сместено во пилотската кабина.’;

(ж) се додава следнава точка (д) во SPO.IDE.A.160:

‘(д) сигурносен појас за горниот дел на телото со систем за затегнување има:

(1) една точка за откопчување;

(2) на седиштата за екипажот на летање и на секое седиште кое се наоѓа покрај седиштето на пилотот:

(v) две прерамки и сигурносен појас кои може да се користат независно; или

(vi) дијагонална прерамка и сигурносен појас кои можат да се користат независно, за следниве авиони:

(A) авиони со MCTOM помала од 5 700 кг и со MOPSC помалку

од девет, кои се во согласност со динамични услови за присилно слетување утврдени со важечката спецификација за издавање на уверение;

(Б) авиони со МСТОМ помала од 5 700 кг и со MOPSC помалку од девет, кои не се во согласност со динамични услови за присилно слетување утврдени со важечката спецификација за издавање на уверение, и кои поседуваат индивидуално CofA првично издадено пред 25 август 2016 година .;

(з) се додава следнава точка (ѓ) во SPO.IDE.A.220:

‘(г) за PBN операциите воздухопловите ги исполнуваат условите за издавање на уверение за пловидбеноста за соодветната спецификација за навигација.’;

(с) се додава следнава точка SPO.IDE.A.230

` SPO.IDE.A.230 Управување со базата на воздухопловни податоци

(а) Базите на воздухопловните податоци кои се користат во апликациите на системите на воздухоплови кои имаат уверение ги исполнуваат барањата за квалитет на податоците кои што се соодветни за планираната употреба на податоци.

(б) Водачот на воздухопловот обезбедува навремена дистрибуција и внесување на тековни и непроменети воздухопловни навигациски податоци во воздухопловите, кои имаат потреба од нив.

(в) Без оглед на какви било други барања во однос на пријавување на настани како што е утврдено во Регулативата (ЕУ) бр. 376/2014, операторот ги известува давателот на податоци од базата за случаи на неточни, недоследни или податоци кои недостасуваат, за кои разумно би се очекувало да претставуваат опасност по летот.

Во такви случаи, операторот го информира екипажот на лет и друг односен персонал и обезбедува дека тие предметни податоци не се користат.`;

(и) Точката SPO.IDE.H.198 се заменува со следново:

`SPO.IDE.H.198

Одела за преживување на екипажот

Секој член на екипажот носи одело за преживување кога тоа ќе го утврди водачот на воздухопловот врз основа на проценка на ризиците , земајќи ги предвид следниве услови:

(а) летови над вода, надвор од авторотационо растојание или вон растојанието од земја за безбедно принудно слетување, кога во случај на критично откажување на мотор хеликоптерот не е во можност да го одржи нивото на лет; и

(б) кога извештајот за временските услови или прогноза со кои располага водачот на воздухоплов, покажуваат дека температурата на морската вода ќе биде пониска од плус 10 °C за време на летот.`;

(j) Се брише точката SPO.IDE.H.201;

(к) се додава следнава точка (г) во SPO.IDE.H.220:

‘(г) за PBN операциите воздухопловите ги исполнуваат условите за издавање на уверение за пловидбеноста за соодветната спецификација за навигација.’;

(л) Се додава следнава точка SPO.IDE.H.230:

SPO.IDE.H.230 Управување со базите на воздухопловни податоци

(а) Базите на воздухопловните податоци кои се користат во апликациите на системите на воздухоплови кои имаат уверение ги исполнуваат барањата за квалитет на податоците кои што се соодветни за планираната употреба на податоци.

(б) Операторот обезбедува навремена дистрибуција и внесување на тековни и непроменети воздухопловни навигациски податоци во сите воздухоплови, кои имаат потреба од нив.

(в) Без оглед на какви било други барања во однос на пријавување на настани како што е утврдено во Регулативата (ЕУ) бр. 376/2014, операторот ги известува давателот на податоци од базата за случаи на неточни, недоследни или податоци кои недостасуваат, за кои разумно би се очекувало да претставуваат опасност по летот.

Во такви случаи, операторот го информира екипажот на лет и друг односен персонал и обезбедува дека тие предметни податоци не се користат.’;
