

РЕГУЛАТИВА ЗА СПРОВЕДУВАЊЕ (ЕУ) 2019/1384 НА КОМИСИЈАТА

од 24 јули 2019 година

за изменување и дополнување на Регулативите (ЕУ) бр. 965/2012 и (ЕУ) бр. 1321/2014 во однос на користењето на воздухопловите кои се наведени во уверението на воздушниот оператор за исполнување на безбедносни услови за некомерцијални операции и за специјализирани операции, воспоставувањето на оперативните услови за извршување на летови за сервисна проверка, воспоставувањето на правила за некомерцијални операции со намален кабински персонал во воздухопловот и воведувањето на уреднички ажурирања кои се однесуваат на условите за воздушните операции

(Текст со важност за ЕЕО)

ЕВРОПСКАТА КОМИСИЈА,

имајќи го предвид Договорот за функционирањето на Европската унија,

имајќи ја предвид Регулативата (ЕУ) бр. 2018/1139 на Европскиот парламент и на Советот, од 4 јули 2018 година, за заеднички правила во областа на цивилното воздухопловство и за основање на Агенцијата за безбедност во воздухопловството на Европската унија, и за изменување и дополнување на Регулативите (ЕЗ) бр. 2111/2005, (ЕЗ) бр. 1008/2008, (ЕУ) бр. 996/2010, (ЕУ) бр. 376/2014 и Директивите 2014/30/EУ и 2014/53/EУ на Европскиот парламент и на Советот, и за укинување на Регулативите (ЕЗ) бр. 552/2004 и (ЕЗ) бр. 216/2008 на Европскиот парламент и на Советот и Регулатива (ЕЕЗ) бр. 3922/91⁽¹⁾ на Советот, и особено член 17(1) и член 31 од истата,

со оглед на тоа што:

- (1) Во Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012⁽²⁾ на Комисијата се утврдуваат деталните правила во однос на операциите на комерцијалниот воздушен превоз (CAT), за некомерцијалните операции на комплексни воздухоплови на моторен погон и за воздухоплови различни од комплексните на моторен погон, за комерцијални специјализирани операции и за некомерцијални специјализирани операции, како и за одредени комерцијални специјализирани операции од висок ризик. Овие правила не го земаат во предвид фактот дека истовоздухоплов може да извршува повеќе видови операции за време на неговиот животен век.
- (2) Поради ова, а за промената на употребата на воздухопловите од операции на CAT во некомерцијални операции или специјализирани операции, треба да се воведат нови правила за постојаната употреба на таквите воздухоплови. Таквите правила треба да бидат доволно флексибилни, за да им овозможат на операторите кои што извршуваат некомерцијални операции или специјализирани операции, да го користат истиот воздухоплов, без тој да биде тргнат од уверението за исполнување на безбедносни услови (AOC). Оваа нова оперативна рамка исто така треба да гарантира непречено спроведување

⁽¹⁾ Сл. весник L 212, 22.8.2018 година, 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, 25.10.2012 год., стр. 1.)

и ефикасно следење на таквите операции, а се со цел да не се загрози нивната безбедност.

- (3) Во согласност со Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012, надлежниот орган ги одобрува различните оперативни процедури што ги применува имателот на АОС за разни некомерцијални операции. Овој услов претставува нееднаков третман помеѓу имателите на АОС и некомерцијалните оператори кога станува збор за истиот тип на операции, и поради тоа треба да се отстрани за да се обезбеди регулаторна доследност.
- (4) Врз основа на безбедносните препораки и повратните информации од земјите-членки и засегнатите страни, вклучувајќи ги и инспекциите за стандардизација, Комисијата смета дека Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012 треба да биде ажурирана, а сè со цел да ја одрази состојбата на досегашниот степен на развој и најдобрата пракса во однос на различните услови во воздушни операции. Треба да се направат уреднички измени, за да се ажурираат некои повикувања од веќе укинатите регулативи, како што се Регулатива (ЕЗ) бр. 2042/2003⁽³⁾ на Комисијата и Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 на Европскиот парламент и на Советот ⁽⁴⁾. Покрај тоа, треба да се додаде и нови формулации за да се разјаснат некои од постојните одредби.
- (5) Големиот број на несреќи или инциденти во воздух се случиле на летови извршени со воздухоплови на кои им било направено нецелосно или несоодветно одржување, или на летови извршени за да се докаже дека одржувањето на воздухопловите било соодветно (летови за сервисна проверка). Во поглед на несреќата на Airbus A320-232 која што се случила на 27 ноември 2008 година на брегот на Канет-Плаг (Франција), Регулатива (ЕУ) бр. 965/2012 треба да се измени и дополни, за точно да се дефинира таа категорија на летови и да се утврдат, каде што е потребно, минималните услови за летачкиот персонал и процедурите кои што треба да се следат при подготовката и извршувањето на тие летови.
- (6) Понатаму, треба да се воведат помалку ригорозни услови за некомерцијални операции без кабински персонал во воздухопловот, за воздухоплови со максимална конфигурација на оперативни патнички седишта (MOPSC) повеќе од 19 и со максимум 19 патници, сè додека се исполнети одредени услови. На операторите треба да им се дозволи да ги применат овие помалку ригорозни услови само со соодветни мерки за ублажување на ризиците од ваквите операции.
- (7) Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012 бара од операторите што вршат CAT на кратко да ги информираат патниците и да им обезбедат картичка со илустративни безбедносни кратки упатства за употреба на опремата за итни случаи и излезите во итни случаи кои би ги користеле патниците. Регулатива (ЕУ) бр. 965/2012 треба да содржи нова дефиниција за излез во итни случаи.
- (8) Поради тоа Регулатива (ЕУ) бр. 965/2012 треба да се измени и дополни во согласност со Анекс I на оваа регулатива.
- (9) По промената на употребата на воздухопловите од CAT операции во некомерцијалните

⁽³⁾ Регулатива (ЕЗ) бр. 2042/2003 на Комисијата од 20 ноември 2003 год. за постојана пловидбеност на воздухоплови и воздухопловни производи, делови и направи, како и за одобрување на организациите и персоналот вклучени во овие задачи (Сл. весник L 315, 28.11.2003, стр. 1)

⁽⁴⁾ Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 на Европскиот парламент и на Советот од 20 февруари 2008 година за општите прописи на полето на цивилното воздухопловство и за воспоставувањето на Европска агенција за воздухопловна безбедност, како и за укинување на Директивата на Советот 91/670/ЕЕС, Регулативата (ЕЗ) Бр. 1592/2002 и Директивата 2004/36/ЕЗ (Сл. весник L 79, 19.3.2008, стр. 1)

операции или специјализирани операции, одговорноста за постојаната пловидбеност на воздухопловот кој што е предмет на ваква промена треба да остане на ниво на имателот на АОС. Затоа, Анексите I (Дел-М) и Vб (Дел-ML) од Регулативата (ЕУ) бр. 1321/2014⁵⁾ на Комисијата треба да биде соодветно изменети и дополнети.

- (10) Агенцијата подготви нацрт правила за спроведување и ги достави до Комисијата во форма на мислење ⁽⁶⁾ во согласност со членовите 75 и 76 од Регулативата (ЕУ) 2018/1139.
- (11) Мерките предвидени со оваа регулатива се во согласност со мислењето на Комитетот наведено во членот 127 од Регулативата (ЕУ) 2018/1139,

ЈА ДОНЕСЕ ОВАА РЕГУЛАТИВА:

Член 1

Измени и дополнувања на Регулатива (ЕУ) бр. 965/2012

Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012 се изменува и дополнува како што следува:

- (1) во Член 2, точката (7) се заменува со следново:

`(7) "Специјализирана операција" е секоја операција, која не претставува операција на комерцијалниот воздушен транспорт, при што воздухопловот се користи за специјализирани активности како што се земјоделството, градежништвото, фотографија, мерење, набљудување и патролирање, воздушно рекламирање, летови за сервисна проверка.`;

- (2) во Член 6(3), точката (б) се заменува со следново:

`(б) летови на кои не се превезуваат патници и товар, односно кога авиони или хеликоптери вршат технички прелет за обновување, поправка, инспекции, испораки, извоз или слични намени, под услов воздухопловот да не е наведен во уверението на воздушниот оператор за исполнување на безбедносни услови или на изјавата;

- (3) се додава следниов Член 9аа:

⁵ Регулатива (ЕУ) бр. 1321/2014 на Комисијата од 26 ноември 2014 година за постојана пловидбеност на воздухоплови и воздухопловни производи, делови и уреди и за одобрување на организации и персонал кој е вклучен во овие задачи (Сл. весник L 362, 17.12.2014 година, стр. 1).

⁶ Мислење бр. 04/2017 година на Европската агенција за безбедност во воздухопловството од 29 јуни 2017 година за нацрт Регулатива на Комисијата за ревизија на правилата за воздушни операции и континуираната пловидбеност и Мислењето бр. 01/2017 од 7 март 2017 година на Европската агенција за безбедност во воздухопловството за нацрт на Регулативата на Комисијата за ревизијата на правилата за воздушни операции во однос на летовите за сервисна проверка.

Член 9аа

Услови за летачкиот екипаж на летови за сервисна проверка

На пилот кој пред 20 август 2019 година, летал во својство на водач на воздухоплов, на лет за сервисна проверка, кој во согласност со дефиницијата од точката SPO.SPEC.MCF.100 од Анекс VIII е категоризиран како лет за сервисна проверка од степен А, ќе му се прифати искуството, со цел да се потврди усогласеноста со точката SPO.SPEC.MCF.115(a)(1) од тој Анекс. Во тој случај, операторот обезбедува дека водачот на воздухопловот е информиран за какви било разлики кои се утврдени помеѓу оперативните практики утврдени пред 20 август 2019 година и обврските предвидени во Деловите 5 и 6 од Поддел Е од Анекс VIII од оваа регулатива, вклучително и оние кои произлегуваат од сродните процедури утврдени од страна на операторот.;

- (4) Анексите I, II, III, IV, V, VI, VII и VIII се изменети и дополнети во согласност со Анексот I на оваа регулатива.

Член 2

Измени и дополнувања на Регулатива (ЕУ) бр. 1321/2014

Анекс I (Дел – М) и Анекс Vб (Дел – ML) од Регулативата (ЕУ) бр. 1321/2014 се изменува и дополнува во согласност со Анекс II од оваа регулатива.

Член 3

Влегување во сила и примена

Оваа регулатива 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, 24 јули 2019 година

За Комисијата

Претседател

Жан-Клод ЈУНКЕР

АНЕКС I

Анексите I, II, III, IV, V, VI, VII и VIII од Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012 се изменети и дополнети како што следува:

(1) Анекс I (Дел – DEF) се изменува и дополнува како што следува:

(а) точката (17) се заменува со следново:

“(16) „категорија А во однос на хеликоптери“ се однесува на повеќемоторен хеликоптер, дизајниран со можност за изолација на моторите и системите дефинирани во применливите спецификации за издавање на уверение, и кој може да врши операции со користење на утврдени податоци за полетување и слетување базирани на концептот на отказ на критичниот мотор, кој обезбедува соодветна одредена површина и соодветни потребни перформанси за продолжување на безбеден лет или безбедно прекинато полетување во случај на отказ на мотор;”

(б) се додава следнава точка (45а):

“(45а) „излез во итни случаи“ се однесува на вградена точка за излез од воздухопловот која што овозможува максимална можност за евакуација од кабината на летачкиот и на кабинскиот персонал во прифатлив временски период и ја вклучува вратата на ниво на подот, излезот од прозорецот или кој било друг вид на излез, како што е на пример отворот во кабината на летачкиот персонал и излезот од врвот на опашката на воздухопловот;”

(в) се додава следнава точка (48а):

“(48а) „член на летачкиот персонал“ се однесува на член на екипажот кој има соодветна дозвола, и е одговорен за задачи кои се неопходни за управување со воздухопловот во период на должност за време на лет;”

(г) се додава следнава точка (49а):

“(49а) „офицер за операции на лет“ или „диспечер на лет“ се однесува на лице кое е назначено од страна на операторот да учествува во контролата и надзорот над операциите во лет, кој има соодветни квалификации, и кој му пружа поддршка,

го информира или му потпомага, или и едното и другото, на водачот на воздухопловот, во безбедно извршување на летот;`;

(д) се додава следнава точка (76а):

`(76а) „лет за сервисна проверка (MCF)“ се однесува на лет на воздухоплов кој има уверение за пловидбеност или дозвола за лет, кој се врши со цел на детектирање на дефект или за проверка на функционирањето на еден или повеќе системи, делови или уреди по спроведеното одржување, доколку функционирањето на системите, деловите или уредите не може да се утврди за време на проверките на земја и кој се спроведува во некоја од следниве ситуации:

(а) доколку тоа го бара прирачникот за одржување на воздухоплови (АММ) или било какви останати податоци за одржувањето издадени од имателот на одобрувањето за дизајн кој е одговорен за постојаната пловидбеност на воздухопловите;

(б) по извршеното одржување, на барање на операторот или на предлог на организацијата одговорна за постојаната пловидбеност на воздухопловите;

(в) на барање на организацијата за одржување за потврда дека дефектот е успешно решен;

(г) да помогне при изолација или детектирање на дефекти;`;

(ѓ) се додаваат следниве точки (95а) и (95б):

`(95а) „систем на уреди за пренос на лица (PCDS)“ се однесува на систем кој вклучува еден или повеќе уреди кои што се или дигалка или кука за товар или е монтиран на воздушната конструкција на ротокоптерот за време на превоз на луѓе како надворешен товар (НЕС) или при операции со користење на дигалка (ННО). Овие уреди имаат структурни способности и карактеристики кои се неопходни за превоз на лица надвор од хеликоптерот, на пример, појаси за на рамото со или без брзо ослободување, и јаже со прстен за поврзување, цврста кошница или кафез;

(95б) „едноставен систем на уреди за пренос на лица (едноставен PCDS)“ се однесува на PCDS кој е во согласност со следниве услови:

(а) е во согласност со усогласениот стандард утврден во Регулативата (ЕУ) 2016/425 на Европскиот парламент и на Советот(*) или Директивата 2006/42/ЕЗ на Европскиот парламент и на Советот (**);

(б) дизајниран е да задржи не повеќе од едно лице во кабината (на пример, оператор на дигалка или на кука за карго, специјалистот за задачи или фотограф), или да задржи не повеќе од две лица надвор од кабината;

(в) не е цврста структура како кафез, платформа или корпа;

(*) Регулатива (ЕУ) 2016/425 на Европскиот парламент и на Советот од 9 март 2016 година за опрема за лична заштитна и укинување на Директивата на Советот 89/686 /ЕЕЗ (Сл. весник L 81 31.3.2016, стр. 51).

(**) Директива 2006/42/ЕЗ на Европскиот парламент и на Советот од 17 мај 2006 година за машинерија, и за изменување и дополнување на Директивата 95/16/ЕЗ (Сл. весник L 157, 9.6.2006, стр. 24).`;

(е) се додава следнава точка (103б):

`(103б) „правила на летање“ се однесува на правилата кои се воспоставени во Регулатива за спроведување (ЕУ) бр. 923/2012 на Комисијата (\*)`

(*) Регулатива за спроведување (ЕУ) бр. 923/2012 на Комисијата од 26 септември 2012 година, за утврдување на заедничките правила за летање и оперативните одредби во врска со услугите и постапките на воздухопловната навигација и за изменување на Регулатива за спроведување (ЕУ) бр. 1035/2011 и Регулативите (ЕЗ) бр. 1265/2007, (ЕЗ) бр. 1794/2006, (ЕЗ) бр. 730/2006, (ЕЗ) бр. 1033/2006 и (ЕУ) бр. 255/2010 (Сл. весник L 281, 13.10.2012, стр.1).`;

(2) Анекс II (Дел – ARO) се изменува и дополнува како што следува:

(а) точката ARO.GEN.120 се изменува и дополнува како што следува:

(i) точките (а),(б) и (в) се заменуваат со следново:

`(а) Агенцијата мора да подготви прифатливи начини за придржување (АМС), кои можат да бидат искористени за постигнување на усогласување со Регулатива (ЕУ) бр. 2018/2019 и нејзините делегирани акти и акти за спроведување.

(б) За постигнување на усогласување со Регулатива (ЕУ) бр. 2018/2019 и нејзините делегирани акти и акти за спроведување, можат да се користат алтернативни начини за придржување.

(в) Надлежниот орган воспоставува систем за постојана проценка дали алтернативни начини за придржување кои тој ги користи или кои ги користат организациите и

лицата кои се под негов надзор се придржуваат кон Регулатива (ЕУ) бр. 2018/2019 и нејзините делегирани акти и акти за спроведување. Тој систем вклучува процедури за ограничување, отповикување или измена на одобрените алтернативни начини на придржување, доколку од страна на надлежниот орган е демонстрирано дека тие алтернативни начини на усогласување не се придржуваат со Регулатива (ЕУ) бр. 2018/2019 и нејзините делегирани акти и акти за спроведување.`;

(i) во третиот став од точката (г), потточката (3) се брише;

(б) во точката ARO.GEN.135 точката (а) се заменува со следново :

`(а) Без да е во спротивност со одредбите од Регулативата (ЕУ) бр. 376/2014 на Европскиот парламент и на Советот (*), надлежниот орган воведува систем за соодветно собирање, анализирање и ширење на информации поврзани со безбедноста.

(*) Регулатива (ЕУ) бр. 376/2014 на Европскиот парламент и на Советот од 3 април 2014 година за пријавување, анализа и последователно постапување во врска со настани во цивилното воздухопловство, со која се изменува Регулатива (ЕУ) бр. 996/2010 на Европскиот парламент и на Советот и се укинува Директива 2003/42/ЕЗ на Европскиот парламент и на Советот и Регулативи (ЕЗ) бр. 1321/2007 и (ЕЗ) бр. 1330/2007 на Комисијата (Сл. весник L 122, 24.4.2014, стр.18).`;

(в) во точката ARO.GEN.300(а), точката (2) се заменува со следново :

`(2) континуираното усогласување со применливите услови за организациите, сертифицирани од негова страна, специјализираните операции кои ги има овластено и организациите од кои има добиено изјава.

(г) во точката ARO.GEN.350(г), точката (4) се заменува со следново :

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

(д) точката ARO.OPS.110 се изменува и дополнува како што следува:

(i) во точката (а), потточката (3) се заменува со следново:

`(3) ORO.AOC.110(д), за давање во наем на воздухоплов без екипаж, на кој било оператор, освен во случаи кои се посочени во точката ORO.GEN.310 од Анекс III;`;

(ii) точката (б) се изменува и дополнува како што следува:

- точката (2) се заменува со следново:

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

(*) Регулатива (ЕЗ) бр. 2111/2005 на Европскиот парламент и на Советот од 14 декември 2005 година за утврдување на список на Заедницата на авиопревозници кои се предмет на забрана за летање/работа во рамките на Заедницата и за известување на патниците во воздушниот сообраќај за идентитетот на авиопревозниците кои летаат и за укинување на член 9 од Директивата 2004/36/ЕЗ (Сл. весник L 344, 27.12.2005 год., стр. 15)`;

- се додава следнава точка (3)

`(3) овластувањето издадено во согласност со Регулативата (ЕУ) бр. 452/2014 (*) на Комисијата е одземено, повлечено или откажано.

(*) Регулатива (ЕУ) бр. 452/2014 на Комисијата од 29 април 2014 година за утврдување на технички услови и административни процедури кои се однесуваат на операциите за летање на оператори од трети земји согласно Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 на Европскиот парламент и на Советот (Сл. весник L 133 6.5.2014 год., стр. 12)`;

(iii) во точката (г), точките (1) и (2) се заменуваат како што следува:

`(1) правилна координација со надлежниот орган, одговорен за постојаниот надзор на воздухопловот, во согласност со Регулатива (ЕУ) бр. 1321/2014 на Комисијата (*), или за оперирање со воздухопловот, ако органот е различен;

(2) дека воздухопловот е навремено отстранет од АОС на операторот освен за случајот кој е посочен во точката ORO.GEN.310 од Анекс III.

(*) Регулатива (ЕУ) бр. 1321/2014 на Комисијата од 26 ноември 2014 година за постојана пловидбеност на воздухоплови и воздухопловни производи, делови и уреди и за одобрување на организации и персонал кој е вклучен во овие задачи (Сл. весник L 362, 17.12.2014 година, стр. 1).

(f) во точката ARO.OPS.150, потточка (б) се заменува со следново:

`(б) Кога смета дека организацијата ги исполнува важечките услови со проценка на ризикот и стандардни оперативни процедури (SOP), надлежниот орган издава овластување на операторот, во согласност со Додаток IV. Овластувањето се издава на определено или неопределено времетраење. Условите под кои оператор е овластен да врши една или повеќе комерцијални специјализирани операции со висок ризик се наведени во овластувањето.`

(е) во точката ARO.OPS.200(б), потточка (2) се заменува со следново:

`(2) списокот на посебни одобренија, како што е дефинирано во Додаток III, за некомерцијални операции и за специјализирани операции.`

(ж) во точката ARO.RAMP.105(б), потточка (5) се заменува со следново:

`(5) воздухоплов кој се користи од оператор од трета земја, кој за првпат оперира на или надвор од територијата, која е предмет на одредбите од Договорот, или чие овластување, издадено во согласност со Регулатива (ЕУ) бр. 452/2014, е ограничено или обновено откако било привремено одземено или повлечено.`;

(з) во точката ARO.RAMP.115(б), потточка (б) се заменува со следново:

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

(с) точката ARO.RAMP.125 се изменува и дополнува како што следува:

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

`(а) Инспекциите на платформа се вршат на стандардизиран начин.`;

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

`(в) По завршувањето на инспекцијата на платформа, водачот на воздухопловот или, во негово отсуство, друг член на летачкиот персонал или претставник на операторот се известува за резултатите од инспекцијата на платформа.`;

(и) во точката ARO.RAMP.140, потточка (г)(2) се заменува со следново:

`(2) поседува одобрение за летови во согласност со Регулатива (ЕУ) бр. 748/2012 за воздухоплови, регистрирани во земјата-членка;`;

(j) во точката ARO.RAMP.150, потточка (а)(1) се заменува со следново:

`(1) информациите, наведени во ARO.RAMP.145.`;

(к) Додатоците од I до IV се заменуваат со следново:

Додаток I

ОВЛАСТУВАЊЕ ЗА ВОЗДУШЕН ОПЕРАТОР		
(Шема за одобрение за воздушни оператори за транспорт)		
Типови на операции: Комерцијален воздушен превоз (CAT) ☐ Патници; ☐ Товар; ☐ Друго ⁽¹⁾		
⁽⁴⁾	Земја на операторот ⁽²⁾	⁽⁵⁾
	Орган кој издава ⁽³⁾	
АОС ⁽⁶⁾ :	Назив на операторот ⁽⁷⁾	Оперативни лица за контакт: ⁽⁹⁾
	Два комерцијален назив ⁽⁸⁾	Податоци за контакт, со кои може да се воспостави постојан контакт со оперативното раководство, се наведени во ⁽¹²⁾ .
	Адреса на операторот ⁽¹⁰⁾ :	
	Телефон ⁽¹¹⁾ :	
	Факс:	
	Електронска пошта:	
Ова уверение за работа потврдува дека ⁽¹³⁾ е овластен да врши комерцијални воздушни операции согласно приложените спецификации на операциите и во согласност со Оперативниот прирачник, Анекс V кон Регулатива (ЕУ) бр. 2018/1139 и нејзините делегирани правила и правила за спроведување.		
Датум на издавање ⁽¹⁴⁾ :	Име и потпис ⁽¹⁵⁾ : Функција:	
⁽¹⁾ Другите видови на превоз треба да се наведат. ⁽²⁾ Се заменува со називот на земјата на операторот. ⁽³⁾ Се заменува со идентификацијата на надлежен орган кој го издава АОС. ⁽⁴⁾ Се пополнува од надлежниот орган. ⁽⁵⁾ Се пополнува од надлежниот орган. ⁽⁶⁾ Број на одобрението, издадено од надлежниот орган.		

(⁷) Се заменува со регистрираниот назив на операторот.

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

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

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

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

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

(¹³) Регистриран назив на операторот.

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

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

Образец 138 на EASA, издание 2

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):	
Типови на операции: Комерцијален воздушен транспорт	

☐ патници ☐ карго ☐ други (7)				
Област на операциите ⁽⁸⁾				
Посебни ограничувања ⁽⁹⁾				
Посебни одобрувања:	Да	Не	Спецификација ⁽¹⁰⁾	Забелешки
Опасни материи	☐	☐		
Операции при ограничена видливост Полетување Приод и слетување	☐	☐	CAT ⁽¹¹⁾ ... RVR ⁽¹²⁾ : m DH/H: ft RVR:m	
RVSM ⁽¹³⁾ ☐ неприменливо	☐	☐		
ETOPS ⁽¹⁴⁾ ☐ неприменливо	☐	☐	Максимално време за пренасочување ⁽¹⁵⁾ : min.	
Сложени спецификации за навигација за PBN операции ⁽¹⁶⁾	☐	☐		⁽¹⁷⁾
Спецификации за минимални перформанси за навигација	☐	☐		
Летови на едномоторен турбински авиони ноќе или во IMC (SET-IMC)	☐	☐	⁽¹⁸⁾	
Операции на хеликоптер со помош на системи за ноќно гледање на пилотот	☐	☐		
Хеликоптерски операции со користење на дигалка (ННО)	☐	☐		
Летови на хеликоптери за инта медицинска помош	☐	☐		
Хеликоптерски операции на отворено море	☐	☐		
Обука на кабинскиот персонал ⁽¹⁹⁾	☐	☐		
Издавање на потврда на кабински персонал ⁽²⁰⁾	☐	☐		
Користење на тип В од EFB апликацијата	☐	☐	⁽²¹⁾	
Континуирана пловидбеност	☐	☐	⁽²²⁾	
Друго ⁽²³⁾	☐	☐		

⁽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 ICAO 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) Останат тип на транспорт кој е потребно да се наведе (пр. Медицински транспорт).

(⁸) Се наведува географската област на одобрената операција (со географски координати или посебни маршрути, области за информации во лет или националните или регионалните граници).

(⁹) Се наведуваат важечките посебни ограничувања (на пр. само VFR, само преку ден, итн.).

(¹⁰) Во оваа колона се наведуваат најтолерантните критериуми за секое одобрение или видот на одобрение (со соодветните критериуми).

(¹¹) 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.

(¹²) 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.

(¹³) Квадратчето „неприменливо“ (N/A), може да се обележи, само ако максималното ниво на лет на воздухопловот е под FL290.

(¹⁴) 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.

(¹⁵) Исто така може да се наведе и растојанието од прагот (во NM), како и типот на мотор.

(¹⁶) 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.

(¹⁷) Наведете дали посебното одобрение е ограничено на одредени краеве од полетно – слетната патека и/или аеродроми.

(¹⁸) Се впишува конкретната комбинација на воздухопловната конструкција/мотор

(¹⁹) 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.

(²⁰) 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.

(²¹) Се додава списокот на апликациите во EFB од типот B заедно со упатувањето кон хардверот на EFB (за преносни EFB). Тој список се наведуваат или во оперативните спецификации или во оперативниот прирачник. Во вториот случај, односните оперативни спецификации мора да се поврзат со соодветните страници од оперативниот прирачник.

(²²) Името на лицето/организацијата, одговорни за обезбедување дека се одржува континуираната пловидбеност на воздухопловот, во согласност со Регулатива (ЕУ) бр. 1321/2014.

(²³) 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 или 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.

Образец 139 на EASA, издание 5

Додаток III

Список на посебни одобренија

Некомерцијални операции

(предмет на условите наведени во одобрението и содржани во оперативниот прирачник или прирачникот за летање на пилотот)

Надлежен орган кој го издава одобрението ⁽¹⁾ :		
Список на посебни одобренија # ⁽²⁾ :		
Име на операторот:		
Датум ⁽³⁾ :		
Потпис:		
Модел на воздухоплов и регистарски ознаки ⁽⁴⁾		
Типови на специјализирани операции (SPO), доколку е применливо: ☐ ⁽⁵⁾		
Посебни одобренија ⁽⁶⁾	Спецификации ⁽⁷⁾	Забелешки
...		
...		
...		
...		
⁽¹⁾ Се додава име и податоци за контакт ⁽²⁾ Се додава соодветниот број ⁽³⁾ Датумот на издавање на посебно овластување (ден / месец / година) и потпис на претставникот од надлежниот орган. ⁽⁴⁾ Додавање на ознаката на Тимот за безбедност на комерцијалното воздухопловство CAST/ICAO за		

марката, моделот и серијата на воздухопловот или на главната серија, доколку серијата е определена (на пример, Боинг 737-3K2 или Боинг 777-232). Таксономија на CAST/ICAO е достапна на:

<http://www.intlaviationstandards.org/>

Регистарските ознаки мора да бидат наведени или во списокот на посебни одобрувања или во упатството за работа. Во вториот случај списокот на посебни одобренија се однесува на соодветната страна од оперативниот прирачник.

⁽⁵⁾ Го определува типот на операција, на пример, земјоделство, градежништво, фотографија, геонабљудување, , патролирање, воздушни реклами, **сервисна проверка**.

⁽⁶⁾ Во оваа колона наведи ги сите одобрени операции, на пример, опасни материји, LVO, RVSM, PBN, MNPS, NOFO.

⁽⁷⁾ Во оваа колона наведи ги најблагите критериумите за кое било одобрение, на пример, висината на одлуката и минималниот RVR за CAT II.

ОБРАЗЕЦ EASA 140, Издание 2

Додаток IV

ОВЛАСТУВАЊЕ ЗА КОМЕРЦИЈАЛНИ СПЕЦИЈАЛИЗИРАНИ ОПЕРАЦИИ СО ВИСОК РИЗИК
Органот кој го издава овластувањето ⁽¹⁾ : Број на овластување ⁽²⁾ :
Назив на операторот ⁽³⁾ : Адреса на операторот ⁽⁴⁾ : Телефон ⁽⁵⁾ : Факс: Електронска пошта:
Модел на воздухоплов и регистарски ознаки ⁽⁶⁾ :
Овластени специјализирани операции ⁽⁷⁾ :
Овластена област или место на оперирање ⁽⁸⁾ :
Посебни ограничувања ⁽⁹⁾ :
Со ова се потврдува дека е овластен да врши високоризични комерцијални специјализирани операции во согласно со ова овластување, Стандардните оперативни процедури на операторот, Анекс V кон Регулатива (ЕУ) бр. 2018/1139 и нејзините делегирани правила и правила за спроведување.

Датум на издавање ⁽¹⁰⁾ :	Име и потпис ⁽¹¹⁾ : Функција:
-------------------------------------	---

⁽¹⁾ Име и податоци за контакт на надлежниот орган
⁽²⁾ Се додава соодветниот број
⁽³⁾ Се вметнува регистрираниот назив на операторот и комерцијалниот назив на операторот, ако тие се различни. Наведете 'DbA' (за Работи под името/Doing business as") пред комерцијалниот назив
⁽⁴⁾ Адреса на основното место на деловна активност на операторот
⁽⁵⁾ Број на телефон и факс во основното место на деловна активност на операторот, вклучувајќи го повикувачкиот број на земјата. Се наведува и електронската пошта, ако има таква.
⁽⁶⁾ Додавањето на ознаката на Тимот за безбедност на комерцијалното воздухопловство CAST / IACO за марката, моделот и серијата на воздухопловот или на главната серија, доколку серијата е определена (на пример, Боинг 737-3К2 или Боинг 777-232). Таксономија на CAST / ICAO е достапна на: <http://www.intlaviationstandards.org/>
Регистарските ознаки мора да бидат наведени во листата за посебно одобрувања или во упатството за работа. Во вториот случај Листа на посебни одобренија се однесуваат на соодветната страна од оперативниот прирачник.
⁽⁷⁾ Посебен тип на операција, на пр. земјоделство, градежништво, фотографирање, надзор, набљудување и патролирање, рекламирање од воздух, летови за сервисна проверка.
⁽⁸⁾ Се наведува географската област на одобрената операција (со географски координати или посебни маршрути, области за летечки информации или национални или регионални граници).
⁽⁹⁾ Се наведуваат применливите посебни ограничувања (на пр. само VFR, само дење, итн.).
⁽¹⁰⁾ Датум на издавање на овластувањето (дд-мм-гггг).
⁽¹¹⁾ Функција, име и потпис на претставникот на надлежниот орган. Освен тоа, може да се стави официјален печат на овластувањето.

EASA FORM 151, Издание 2

(л) Додатоците V и VI се бришат:

(iii) Додаток III (Дел – ORO) се изменува и дополнува како што следува:

(а) во точката ORO.GEN.110, потточка (ж) се заменува со следново:

`(ж) Операторот составува листи за проверка за секој тип на воздухоплов, кои треба да се користат од членовите на екипажот во сите фази на летот во нормални, вонредни и итни услови со цел за да се осигури дека се следат оперативните процедури наведени во оперативниот прирачник. При подготвувањето и употребата на листите за проверка се почитуваат принципите, поврзани со човечкиот фактор, и се зема предвид најновата соодветна документација од имателот на одобрувањето за дизајн.`;

(б) во точката ORO.GEN.135, потточка (а) се заменува со следново:

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

(1) операторот да продолжи да ги исполнува соодветните услови од Регулатива (ЕУ) бр. 2018/1139 и нејзините делегирани акти и актите за спроведување, имајќи ги

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

(2) на надлежниот орган да му е обезбеден пристап до операторот, како што е наведено во ORO.GEN.140 од овој Анекс, за да го утврди континуираното усогласување со соодветните услови од Регулатива (ЕУ) бр. 2018/1139 и нејзините делегирани акти и актите за спроведување;

(3) сертификатот не е одбиен или повлечен.

(в) во точката ORO.GEN.140, потточка (а) се заменува со следново:

“(а) Со цел утврдување на усогласување со соодветните услови од Регулатива (ЕУ) бр. 2018/1139 и нејзините делегирани акти и актите за спроведување, операторот обезбедува пристап во секое време до сите објекти, воздухоплови, документи, записи, податоци, процедури или какви било други материјали, кои се однесуваат на неговите активности кои се предмет на сертификацијата, овластување за SPO или изјава, без разлика дали е договорено или не, на секое лице овластено од некој од следниве органи:

(1) надлежниот орган, наведен во ORO.GEN.105 од Анекс III од оваа регулатива;

(2) органот што постапува според одредбите од ARO.GEN.300(г), ARO.GEN.300(д) или Поддел RAMP од Анекс III од оваа регулатива.

(г) точката ORO.GEN.160 се изменува и дополнува како што следува:

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

“(а) Операторот го известува надлежниот орган и секоја друга организација, за која земјата на операторот бара да биде известена, за секоја несреќа, сериозен инцидент и настан, како што е утврдено во Регулатива (ЕУ) бр. 996/2010 на Европскиот парламент и на Советот (*) и во Регулативата (ЕУ) бр. 376/2014. Советот (Сл. весник L 295, 12.11.2010 год., стр. 35).”;

(*) Регулатива (ЕУ) бр. 996/2010 на Европскиот парламент и на Советот од 20 октомври 2010 година за истражувањето и спречувањето несреќи и инциденти во цивилното воздухопловство и за укинување на Директива 94/56/ЕЗ. (Сл. весник L 295, 12.11.2010 год., стр. 35).”;

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

“(в) Без да е во спротивност со одредбите на Регулатива (ЕУ) бр. 996/2010 и Регулатива (ЕУ) бр. 376/2014, извештаите, наведени во ставовите (а) и (б) се прават во форма и на начин, утврдени од надлежниот орган, и мора

да ги содржат сите потребни информации за состојбата со која е запознаен операторот.`;

(д) во точката ORO.GEN.205, потточка (а) се заменува со следново:

`(а) Кога договара или набавува било каква услуга или производ, како дел од своите активности, операторот го гарантира следново:

- (1) дека договорната или купена услуга или производ е во согласност со важечките услови;
- (2) дека системот за управување на операторот ги зема во предвид сите опасности во поглед на воздухопловната безбедност во однос на договорната или купена услуга или производ.`;

(f) во Поддел GEN, се додава следниов Дел 3:

Дел 3

Дополнителни организациски услови

ORO.GEN.310 Употреба на воздухопловите наведени во АОС за некомерцијални операции и специјализирани операции

(а) Воздухопловите кои се наведени во АОС на операторот може да останат во АОС доколку се користат/управуваат во која било од следниве ситуации:

- (1) од страна на самиот имател на АОС, за специјализирани операции во согласност со Анекс VIII (Дел-SPO);
- (2) од други оператори, за некомерцијални операции со воздухоплови на моторен погон или за специјализирани операции извршени во согласност со Анекс VI (Дел-NCC), Анекс VII (Дел-NCO) или Анекс VIII (Дел-SPO), под услов дека воздухопловот се користи во континуиран период не подолг од 30 дена.

(б) Кога воздухопловот се користи во согласност со точката (а)(2), имателот на АОС кој го обезбедува воздухопловот и операторот кој што го користи воздухопловот треба да воспостават процедура:

- (1) каде јасно ќе посочат кој оператор е одговорен за оперативната контрола врз секој лет и да опишат како се пренесува оперативната контрола помеѓу нив;
- (2) каде ќе ја опишат процедурата за примопредавање на воздухопловот, по неговото враќање на имателот на АОС.

Оваа процедура се вклучува во оперативниот прирачникот на секој оператор или во договорот помеѓу имателот на АОС и операторот кој што го користи воздухопловот во согласност со точката (а)(2). Имателот на АОС утврдува образец за таквиот договор. При водење евиденција на тие договори се применува точката ORO.GEN.220.

Имателот на АОС и операторот кој што ги користи воздухопловите, во согласност со точката (а)(2), гарантираат дека засегнатиот персонал е известен за процедурата.

(в) Имателот на АОС ја доставува до надлежниот орган процедурата наведена во точката (б) на претходно одобрување.

Имателот на АОС се договара со надлежниот орган на начинот и зачестеноста на доставувањето на информации во однос на трансферот на оперативната контрола во согласност со точката ORO.GEN.130 (в).

(г) Со постојаната пловидбеност на воздухопловите кои што се користат во согласност со точката (а), управува организацијата која што е одговорна за постојаната пловидбеност на воздухопловите кои што се вклучени во АОС, во согласност со Регулативата (ЕУ) бр. 1321/2014.

(д) Имателот на АОС кој што го нуди воздухопловот во согласност со точката (а), треба:

- (1) да ги наведе во својот оперативен прирачник регистарските ознаки на воздухопловите кои што го нуди и типот на операциите кои што се извршени од страна на тие воздухоплови;
- (2) да биде информиран во секое време и да води евиденција, за секој оператор кој што ја има оперативната контрола врз воздухопловот, во секој даден момент, се додека воздухопловот не биде вратен на имателот на АОС;
- (3) да гарантира дека неговите мерки за идентификација на опасностите, проценката на ризикот и мерките за ублажување се однесуваат на сите операции кои се спроведуваат со тие воздухоплови.

(ѓ) За операциите според Анекс VI (Дел-NCC) и Анекс VIII (Дел-SPO), операторот кој што го користи воздухопловот во согласност со точката (а), мора да го гарантира следново:

- (1) дека секој лет кој што се извршува под негова оперативната контрола се евидентира во системот за технички дневник на воздухопловите;
- (2) дека не се направени никакви измени во системите на воздухопловите или во нивната конфигурацијата;
- (3) дека каков било дефект или техничка неисправност која што се јавува додека воздухопловот е под негова оперативна контрола, се пријавува до CAMO на имателот на АОС;
- (4) дека имателот на АОС добива копија од каков било извештај од настан поврзан со летовите кои што се извршени со воздухопловите, а составени во согласност со Регулативата (ЕУ) бр. 376/2014 и Регулативата за спроведување (ЕУ) 2015/1018 (*) на Комисијата.

(*) Регулатива за Спроведување (ЕУ) бр. 2015/1018 на Комисијата од 29 јуни 2015 година за утврдување на список со кој се класифицираат настани во цивилното воздухопловство кои задолжително треба да се пријавуваат во согласност со Регулатива (ЕУ) бр.376/2014 на Европскиот парламент и на Советот (Сл. весник. L 163, 30.06.2015 година, стр. 1.).`;

(е) во точката ORO.AOC.110, потточка (в) се заменува со следново:

` *Изнајмување на воздухоплов со екипаж*

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

- (1) дека операторот од трета земја поседува важечко АОС, издадено во согласност со Анекс 6 од Конвенцијата за меѓународно цивилно воздухопловство;
- (2) дека стандардите за безбедност на операторот од трета земја во однос на континуираната пловидбеност и воздушните операции се еквивалентни на важечките услови, утврдени во Регулатива (ЕУ) бр. 1321/2014 и оваа регулатива;
- (3) дека воздухопловот поседува стандардно уверение за пловидбеност (CofA), издадено во согласност со Анекс 8 од Конвенцијата за меѓународно цивилно воздухопловство.;

(ж) точката ORO.AOC.125 се заменува со следново:

‘ORO.AOC.125 Некомерцијални операции од имателот на АОС со воздухопловите наведени во неговото АОС

(а) Имателот на АОС, може да врши некомерцијални операции со воздухоплов, во согласност со Анекс VI (Дел – NCO) или со Анекс VII (Дел – NCO) со воздухопловите кои се наведени во оперативните спецификации на неговото АОС или во неговиот оперативен прирачник, под услов дека имателот на АОС ги опишува овие операции детално во оперативниот прирачник, вклучувајќи го и следново:

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

(б) Имателот на АОС се придржува кон:

- (1) Анекс VIII (Дел – SPO) кога извршува летови за сервисна проверка со комплексни воздухоплови на моторен погон;
- (2) Анекс VII (Дел – NCO) кога извршува летови за сервисна проверка со воздухоплови различни од комплексните на моторен погон;

(в) Од имателот на АОС кој извршува операции наведени во точките (а) и (б) нема да му се бара да поднесе изјава во согласност со овој Анекс.

(г) Имателот на АОС го посочува типот на лет, како што е наведено во неговиот оперативен прирачник, во документите кои се поврзани со летот, (оперативниот план на лет, товарниот лист или пак друг еквивалентен документ).;

(з) во точката ORO.AOC.135, потточка (а) се заменува со следново:

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

- (1) летечки операции;
- (2) обука на член на екипаж;
- (3) операции на земја;
- (4) континуирана пловидбеност или за договорот за раководење со постојаната пловидбеност во согласност со Регулатива (ЕУ) бр. 1321/2014, зависно од случајот.`;

(s) во точката ORO.SPO.100, потточка (в) се заменува со следново:

`(в) Комерцијален специјализиран оператор добива претходно одобрение од надлежниот орган и се усогласува со следниве услови:

(1) за воздухоплов изнајмен со екипаж од оператор од трета страна;

- (i) дека стандардите за безбедност на операторот од трета земја во однос на континуираната пловидбеност и воздушните операции се еквивалентни на важечките услови, утврдени во Регулатива (ЕУ) бр. 1321/2014 (*) и оваа регулатива;
- (ii) дека воздухопловот од оператор од трета страна поседува стандардно уверение за пловидбеност (CofA), издадено во согласност со Анекс 8 од Конвенцијата за меѓународно цивилно воздухопловство;
- (iii) дека времетраењето на изнајмување на воздухопловот со екипаж не надминува седум месеци во рамките на секој период од 12 последователни месеци;

(2) за давање во наем на воздухоплов без екипаж, на кој било оператор;

- (i) дека е идентификувана оперативна потреба за изнајмување на воздухоплов која не може да биде задоволена преку изнајмување на воздухоплов регистриран во Унијата;
- (ii) дека времетраењето на изнајмувањето на воздухоплов без екипаж не надминува седум месеци во рамките на секој период од 12 последователни месеци;
- (iii) дека безбедносните стандарди за воздухоплови од трети земји во однос на постојаната пловидбеност се еднакви со важечките услови од Регулатива (ЕУ) бр. 1321/2014;
- (iv) дека воздухопловот е опремен во согласност со Анекс VIII (Дел SPO).

(*) Регулатива (ЕУ) бр. 1321/2014 на Комисијата од 26 ноември 2014 година за постојана пловидбеност на воздухоплови и воздухопловни производи, делови и

уреди и за одобрување на организации и персонал кој е вклучен во овие задачи (Сл. весник L 362, 17.12.2014 година, стр. 1).`;

(и) точката ORO.CC.100 се заменува со следново:

`ORO.CC.100 Број и состав на кабинскиот персонал

(а) При операции со воздухоплов со MOPSC со повеќе од 19, се назначува најмалку еден член на кабинскиот персоналкога се превезуваат еден или повеќе патници.

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

- (1) бројот на членовите на кабинскиот персонал, утврден за време на процесот на сертификација на воздухопловот во согласност со применливите спецификации за сертифицирање за воздухопловната кабинска конфигурација, користена од операторот;
- (2) ако бројот под (1) не е утврден, бројот на членовите на кабинскиот персонал, утврден за време на процесот на сертификација на воздухопловот за максимална сертифицирана конфигурација на број на патнички седишта, намален за 1 на секоја група од 50 патнички седишта за конфигурација на воздухопловната кабина користена од операторот, а кој е помал од најголемиот сертифициран капацитет на седишта;
- (3) еден член на кабинскиот персонал за секои 50, или дел од 50, патнички седишта, монтирани во иста кабина на воздухопловот, со кој ќе се извршуваат операции.

(в) За операции, со повеќе од еден кабинскиот персонал, операторот назначува еден член на кабинскиот персонал, кој се смета за одговорен пред водачот на воздухопловот или пред командантот.

(г) По пат на отстапување од точката (а), некомерцијалните операции со воздухоплов со MOPSC со повеќе од 19 можат да се вршат без оперативен член на кабинскиот персонал, кој е предмет на претходно одобрување од страна на надлежниот орган. За да се добие таквото одобрение, операторот гарантира дека се обезбедени следниве услови:

- (1) дека има максимум 19 патници во воздухопловот;
- (2) дека операторот има разработено процедури за таквата операција.`;

(ј) точката ORO.CC.205 се заменува со следново:

`ORO.CC.205 Намалување на бројот на членови на кабинскиот персонал за време на операции на земја или непредвидени околности

(а) Кога на воздухопловот има патници, во патничката кабината мора да има присутен минимален број на членови на кабинскиот персонал во воздухопловот и да бидат спремни да делуваат, во согласност со ORO.CC.100.

(б) По пат на отстапување од точка (а), минималниот број на членови на кабинскиот персонал може да биде намален во некој од следниве случаи:

- (1) за време на редовни операции на земја, кои не вклучуваат полнење или празнење на гориво, кога воздухопловот се наоѓа на местото за паркирање;

- (2) при непредвидени околности, ако бројот на патниците, превезени во текот на летот, е намален. Во овој случај, по завршувањето на летот на надлежниот орган му се поднесува извештај;
- (3) за целите на обезбедување на одмор за време на лет во текот на фазата на крстарење, или во согласност со точката ORO.FTL.205(д) или за целите на ублажување на уморот кој ги одредил операторот.

(в) За целите од точките (б)(1) и (б)(2), процедурите на операторот од оперативниот прирачник гарантираат дека:

- (1) е постигнато еквивалентно ниво на безбедност со намалување на членовите на кабинскиот персонал, особено при евакуација на патниците;
- (2) и покрај намалување на членовите на кабинскиот персонал, вклучен е постар член на кабинскиот персонал, како што е наведено во ORO.CC.200;
- (3) на секои 50 патници или дел од 50 патници, во иста кабина на воздухопловот, се бара најмалку еден член на кабинскиот персонал;
- (4) во случај на вообичаени операции на земја, во кои во воздухопловот се бара повеќе од еден член на кабинскиот персонал, бројот, утврден во согласност со точката (3) се зголемува за еден член на кабинскиот персонал, на секој пар излези во итни случаи кои се наоѓаат на нивото на подот.

(г) за целите на точка (б)(3), операторот:

- (1) врши проценка на ризикот за да го одреди бројот на членови на кабинскиот персонал кои треба да бидат присутни и спремни да делуваат за целото време на крстарењето;
- (2) ги идентификува мерките кои треба да го олеснат влијанието од намалувањето на бројот на членови на кабинскиот персонал кои се присутни и спремни да делуваат за целото време на крстарењето;
- (3) во оперативниот прирачник воспоставува специфични процедури вклучувајќи го и одморот за време на летот од страна на постарите членови на кабинскиот персонал, со кои се гарантира дека непрекинато постапување со патниците и ефикасно управување со сите невообичаени и итни ситуации;
- (4) ги утврдува условите според кои се обезбедува одмор за време на летот за членовите на кабинскиот персонал, со посебниот план за време/траење на летот во согласност со точката ORO.FTL.125.;

(к) Додаток I се заменува со следново:

Додаток I

ИЗЈАВА
во согласност со Регулатива (ЕУ) бр. 965/2012 на Комисијата, за воздушни операции
Оператор
Име:

Место каде се наоѓа главното место на деловна активност на операторот или, доколку операторот нема главно место на деловна активност, место каде операторот има престој или место од каде што се управува со операциите: Име и контакт информации на одговорниот раководител:					
Операции на воздухопловот					
Датум на почеток на операцијата или датум од кој се применува измената:					
Информации за воздухопловот, операциите и организацијата за управување со постојаната пловидбеност ⁽¹⁾:					
MSN воздухоплови	Тип на воздухоплови	Регистрација на воздухоплови (²)	Главна база	Тип(ови) на операција (³)	Одговорности на организацијата задолжена за управување со постојаната пловидбеност (⁴)
Каде е применливо, детали од одобренијата кои ги поседувате (на изјавата прикачете список на специфични одобренија, вклучувајќи посебни одобрувања доделени од трети земји, доколку е применливо).					
Каде е применливо, детали од овластувањето кое го поседувате во однос на специјализираните операции (прикачи го овластувањето, доколку е применливо).					
Каде е применливо, список на алтернативни методи за усогласување со препораки кон АМС кои тие ги заменуваат (прикачи AltMoC)					
Изјави					
☐ Операторот се придржува, и продолжува да се придржува, со неопходните услови кои се дадени во Анекс V од Регулативата (ЕУ) 2018/1139 на Европскиот парламент и на Советот и со условите од Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012. ☐ Документацијата на системот за управување вклучувајќи го оперативниот прирачник се придржува со условите од Анекс III (Дел-ORO), Анекс V (Дел-SPA), Анекс VI (Дел – NCC), или Анекс VII (Дел – SPO) од Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012 и сите летови се спроведуваат во согласност со одредбите од оперативниот прирачник како што е се бара во точката ORO.GEN.110(б) од Анекс III од таа регулатива..					

☐ Сите воздухоплови со кои се управува, а кои поседуваат важечко уверение за пловидбеност и се во согласност со Регулатива (ЕУ) бр. 748/2012 на Комисијата или ги исполнуваат специфичните услови за пловидбеност кои се применуваат врз воздухоплови кои се регистрирани во трета земја и се предмет на договор за изнајмување..
☐ Сите членови на кабинскиот персонал кои поседуваат дозвола во согласност со Анекс I од Регулативата (ЕУ) бр. 1178/2011 на Комисијата како што се бара во точка ORO.FC.100(в) од Анекс III од Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012 и на кабинскиот персонал, каде што е применливо, се обучени во согласност со Поддел CC од Анекс III од Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012.
☐ (ако е применливо) Операторот спроведува и покажува усогласеност со официјално признаен стандард на индустријата. Повикување кон Стандардот: Орган за издавање на уверение за работа: Датум на последна ревизија на сообразност:
☐ Операторот го известува надлежниот орган за сите промени во околностите кои влијаат врз неговото усогласување со неопходните услови кои се дадени во Анекс V од Регулативата (ЕУ) 2018/1139 и со условите од Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012 како што е изјавено кај надлежниот орган преку оваа изјава и за сите промени во однос на информациите и на листите за AltMoC кои се вклучени во и се во прилог на оваа изјава, како што се бара во точката ORO.GEN.120(a) од Анекс III од Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012.
☐ Операторот потврдува дека податоците наведени во оваа изјава се точни.
Дата, име и потпис на одговорниот раководител
(¹) Доколку нема доволно простор за да се набројат сите информации во просторот од изјавата, информацијата мора да се наведе во посебен прилог. Прилогот мора да биде со датум и да биде потпишан. (²) Доколку воздухопловот е исто така регистрирано од имателот на АОС, наведете го бројот на имателот на АОС. (³) „Тип(-ови) на операции“ се однесуваат на типот на операциите кои што се извршуваат со тој воздухоплов, на пр. некомерцијални операции или специјализирани операции, како што се летови за фотографирање од воздух, летовите со рекламирање во воздух, летови за потребите на вести, телевизија и филм, операции со падобрани, акробации во воздух, летовите за сервисна проверка. (⁴) Информациите за организацијата која е одговорна за управувањето со постојаната пловидбеноста ги содржат името, адресата и референцата на одобрувањето на организацијата.`;

(4) Анекс IV (Дел – CAT) се изменува и дополнува како што следува:

(а) точката CAT.GEN.MPA.105 се заменува со следново:

(i) точката (а) се изменува и дополнува како што следува:

- точките (12) и (13) се заменуваат со следново:

` (12) гарантира дека предполетниот преглед е спроведен во согласност со условите од Анекс I (Дел-М) кон Регулатива (ЕУ) бр. 1321/2014;

(13) се уверува дека пристапот до опремата за итни случаи и спасување е лесен и овозможува непосредно користење.`;

- се додава следнава точка (14)

`(14) по завршувањето на летот, запишете ги информациите за употреба и сите познати или сомнителни неисправности на воздухопловот во техничкиот дневник на воздухопловот или во дневникот на летот на воздухопловот за да обезбедите постојана безбедност на летот.`;

(ii) се додава следнава точка (д):

`(д) Командирот, во најбрз можен рок, ја известува засегнатата единица од службата за контрола на летањето (АТС) за сите опасни временски услови или услови при летот со кои што се сретнале и кои што можат да влијаат на безбедноста на другите воздухоплови.`;

(б) точката CAT.GEN.MPA.150 се заменува со следново:

`CAT.GEN.MPA.150 Принудно слетување на вода — авиони

Операторот управува авион со конфигурација со повеќе од 30 патнички места при летови над водни површини, на растојание од најблиското копно, погодено за принудно слетување, поголемо од 120 минути при брзина на крстарење или 400 наутички милји, во зависност од тоа кое е помало, само ако авионот ги исполнува условите за принудно слетување на вода, пропишани во применливата спецификациите за издавање на уверение или спецификации.`;

(в) во точката CAT.GEN.MPA.180(а), потточката (10) се заменува со следново:

` (10) техничкиот дневник на воздухопловот, во согласност со Анекс I (Дел-М) кон Регулатива (ЕУ) бр. 1321/2014;`;

(г) точката CAT.GEN.MPA.210 се заменува со следново:

CAT.GEN.MPA.210 Лоцирање на воздухоплов во неволја - авиони

Следните авиони мора да бидат опремени со робусна и автоматска опрема со која по несреќа за време на 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 индивидуално CofA првично е издадено на или по 1 јануари 2023 година;
- (2) Сите авиони чија МСТОМ е поголема од 45 500 килограми, чие индивидуално CofA првично е издадено на или по 1 јануари 2023 година.;

(д) во точката CAT.OP.MPA.170, потточката (б) се заменува со следново:

(б) картички, кои содржат инструкции за безбедност во форма на слики, кои го покажуваат користењето на опремата за обезбедување и за итни случаи, како и излезите во итни случаи, кои би можеле да се користат од страна на патниците. ;

(f) точката CAT.OP.MPA.320 се заменува со следново:

CAT.OP.MPA.320 Категории на авиони

(а) Категориите на авиони се базираат на индицираната брзина над прагот (V_{AT}), која е еднаква на столинг (брзина на губење на узгонот) (V_{SO}), помножена со 1,3 или брзината на столинг при еден $-g$ (гравитација) V_{S1g} помножена со 1,23 при конфигурација за слетување на воздухопловот при максимална сертифицирана маса на слетување. Ако се достапни V_{SO} и V_{S1g} , се користи повисоката добиена за V_{AT} .

(б) Се употребуваат категориите на авиони, наведени во табелата подолу.

Табела 1: Категории на авиони, кои одговараат на вредностите на V_{AT}

Категорија на авиони	V_{AT}
A	Помалку од 91 јазли
B	Од 91 до 120 јазли
C	Од 121 до 140 јазли
D	Од 141 до 165 јазли
E	Од 166 до 210 јазли

(в) Конфигурацијата за слетување, која треба да биде земена предвид, се определува во оперативниот прирачник.

(г) Операторот може да користи пониска маса за слетување за одредување на V_{AT} , ако тоа е одобрено од страна на надлежниот орган. Оваа пониска маса за слетување е со постојана вредност, независно од променливите услови на секојдневните операции. `;

(е) во точката CAT.IDE.A.100, потточката (б) се заменува со следново:

`(б) Инструментите и опремата, што не се потребни според овој Анекс (Дел-CAT) како и секоја останата опрема која не се бара сооваа регулатива, но се пренесуваат при летот, треба да го исполнуваат следниве услови:

- (1) информациите обезбедени од овие инструменти, опрема и уреди, не се користат од членовите на летачкиот екипаж за целите на усогласување со Анекс II кон Регулотива (ЕУ) бр.2018/1139 или точките CAT.IDE.A.330, CAT.IDE.A.335, CAT.IDE.A.340 и CAT.IDE.A.345;
- (2) инструментите и опремата не влијаат на пловидбеноста на авионот дури и во случај на откажувања или дефекти. `;

(ж) во точката CAT.IDE.A.105, потточката (б) се заменува со следново:

`(б) операторот добил одобрение од надлежниот орган да користи авион во рамките на ограничувањата на главната листа на минимална опрема (MMEL), во согласност со ORO.MLR.105(s) од Анекс III. `;

(з) точката CAT.IDE.A.125 се изменува и дополнува како што следува:

(i) во точката (а)(1), потточката (iii) се заменува со следново:

`(iii) Висината по барометар; `;

(ii) во точката (б), потточката (1) се заменува со следново:

`(1) Висината по барометар; `;

(с) точката CAT.IDE.A.130 се изменува и дополнува како што следува:

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

`(б) Два уреди за мерење и прикажување на висина по барометар; `;

(ii) во точката (ж), потточката (1) се заменува со следново:

`(1) Висината по барометар; `;

(и) точката CAT.IDE.A.205 се изменува и дополнува како што следува:

(i) во точката (а), потточката (3) се заменува со следново:

` (3) појас за седиште со безбедносен систем за врзување на горниот дел од торзото на секое патничко седиште и сигурносни појаси за секое легло за авиони со максимална сертифицирана маса при полетување (MTCOM) од 5 700 кг или помала, и максимална конфигурација на оперативни патнички седишта (MOPSC) од девет патнички места или помалку, чие индивидуално CofA првично издадено на или по 8 април 2015 година; `;

(ii) во точката (б), потточката (3) се заменува со следново:

` (3) на седиштата за летачкиот екипаж и на секое седиште кое се наоѓа покрај седиштето на пилотот, едно од следниве:

- (i) две прерамки и сигурносен појас кои може да се користат независно;
- (ii) дијагонална прерамка и сигурносен појас кои можат да се користат независно, за следниве авиони:
 - (А) авиони со MTCOM од 5 700 кг или помала и со MOPSC од девет или помалку, кои се во согласност со динамични услови за присилно слетување утврдени со важечката спецификација за издавање на уверение;
 - (Б) авиони со MTCOM од 5 700 кг или помалку и со MOPSC од девет или помалку, 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;
 - (В) воздухоплови кои имаат уверение во согласност со CS-VLA или еквивалентни и CS-LSA или еквивалентни. `;

(j) во точката CAT.IDE.A.245, точката (г) се заменува со следново:

`(г) Авионите се опремени со дополнителна пренослива заштитна опрема за дишење која е лоцирана во близина на преносливи противпожарни апарати, наведени во потточките (б) и (в) од точката CAT.IDE.A.250, или во близина на влезот на товарниот простор, кога противпожарниот апарат е лоциран во оваа кабина. `;

(к) во точката CAT.IDE.A.275, точките (в) и (г) се заменува со следново:

`(в) За авиони со максимална конфигурација на оперативни патнички седишта (MOPSC) со 19 патнички места или помалку, кои се одобрени за тип врз основа на спецификациите за издавање на уверение на Агенцијата, системот за осветлување во итна ситуација кој е наведен во точката (а), ја вклучува опремата, наведена во потточките (1), (2) и (3) од точката (б).

(г) За авиони со максимална конфигурација на оперативни патнички седишта (MOPSC) со 19 патнички места или помалку, кои се одобрени за тип врз основа на

спецификациите за издавање на уверение на Агенцијата, системот за брзо осветлување, наведен во точката (а), ја вклучува опремата, наведена во точката (б)(1).`;

(л) во точката CAT.IDE.A.285, точката (в) се заменува со следново:

`(в) Хидроавиони, кои се користат над вода, се опремени со следново:

- (1) морски котви и друга опрема, потребна за закотвување, засидрување и маневрирање на хидроавион во вода, во согласност со неговата големина, маса и карактеристики за управување;
- (2) опрема за создавање на звучни сигнали, како што е наведено во Меѓународните правила за избегнување судири на море, кога тоа е применливо.`;

(љ) во точката CAT.IDE.A.345, точката (в) се заменува со следново:

`(в) И покрај (б), авионите со кои се лета на кратки дестинации во северно – атлантскиот воздушен простор на високо ниво (NAT HLA), и не го преминуваат Северноатлантскиот Океан, се опремени со најмалку еден комуникациски систем со голем дострел, во случај кога за тој воздушен простор се објавуваат алтернативни комуникациски процедури. `;

(м) точката CAT.IDE.H.100 се изменува и дополнува како што следува:

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

`(а) Инструментите и опремата, потребни според овој поддел се одобруваат во согласност со применливите услови за пловидбеност, со исклучок на следниве производи и опрема:

- (1) електрични батерии;
- (2) прецизен хронометар;
- (3) држач на карти;
- (4) комплет за прва помош;
- (5) мегафони;
- (6) опрема за преживување и сигнализација;
- (7) морски котви и опрема за укотвување;
- (8) систем за сигурносно врзување на деца.`;

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

`(б) Инструментите и опремата, што не се потребни според овој Анекс (Дел-САТ), кои не подлежат на одобрение согласно оваа регулатива, но се пренесуваат при летот, треба да ги исполнуваат следниве услови:

- (1) информациите, обезбедени од тие инструменти, опрема и прибор, не се користат од членовите на летачкиот екипаж за целите на усогласување со овој Анекс II кон Регулатива (ЕУ) бр. 2018/1139 или точките CAT.IDE.H.330, CAT.IDE.H.335, CAT.IDE.H.340 и CAT.IDE.H.345 од овој анекс;
- (2) инструментите и опремата не влијаат на пловидбеноста на хеликоптерот дури и во случај на откажувања или дефекти. `;

(н) точката CAT.IDE.H.105, точката (б) се заменува со следново:

`(б) операторот добил одобрение од надлежниот орган да користи хеликоптер во рамките на ограничувањата на главната листа на минимална опрема (MMEL), во согласност со точката ORO.MLR.105(s) од Анекс III. `;

(њ) точката CAT.IDE.H.125 се изменува и дополнува како што следува:

(i) во точката (а)(1), потточката (iii) се заменува со следново:

`(iii) Висината по барометар; `;

(ii) во точката (б), потточката (1) се заменува со следново:

`(1) Висината по барометар; `;

(о) точката CAT.IDE.H.130 се изменува и дополнува како што следува:

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

`(б) Два уреди за мерење и прикажување на висина по барометар. За ноќни операции, само со еден пилот, по условите на визуелно летање (VFR), едниот висиномер по притисок може да биде заменет со радио висиномер; `;

(ii) во точката (ж), потточката (1) се заменува со следново:

`(1) Висината по барометар; `;

(п) во точката CAT.IDE.H.315, точката (а) се заменува со следново:

`(а) морска котва и друга опрема, потребна за закотвување, засидрување и маневрирање на хеликоптерот на вода, во согласност со неговата големина, маса и карактеристики за управување; и`;

(р) точката CAT.IDE.H.320 се заменува со следново:

` CAT.IDE.H.320 Сите хеликоптери при летови над вода — принудно слетување на вода

(а) Хеликоптерите се дизајнирани за слетување на вода или се овластени за принудно слетување на вода во согласност со соодветната спецификација за издавање на уверение, кога се користат со перформанси од класа 1 или 2 при лет над вода во несоодветна средина на растојание од земјата, што одговара на повеќе од 10 минути време на летање при нормална брзина на крстарење.

(б) Хеликоптерите се конструирани за слетување на вода или се овластени за принудно слетување на вода во согласност со соодветната спецификација за издавање на уверение или опремени со опрема за плутање во случај на опасност, кога се лета:

(1) со перформанси од класа 1 или 2 при лет над вода во соодветна средина, на растојание од земјата, што одговара на повеќе од 10 минути време на летање при нормална брзина на крстарење;

(2) со перформанси од класа 2 при полетување или слетување над вода, со исклучок на хеликоптерската медицинска служба за итна помош (HEMS), каде со цел минимизирање на изложеноста при слетувањето и полетувањето на оперативно место на HEMS, кое се наоѓа во густо населена средина се извршуваат над вода;

(3) со перформанси од класа 3 при лет над вода на растојание од земјата, што го надминува растојанието за безбедно принудно слетување.;

(5) Анекс V (Дел – SPA) се изменува и дополнува како што следува:

(а) точката SPA.GEN.100 се заменува со следново:

SPA.GEN.100 Надлежен орган

(а) Органот надлежен за издавање на посебно одобрение треба да биде:

(1) за оператор на комерцијален воздушен сообраќај орган во земјата-членка во која се наоѓа главното место на деловна активност на операторот;

(2) за некомерцијалниот оператор, орган од земјата во која операторот има воспоставено главното место на деловна активност или има престој.

(б) Не земајќи го предвид став (а) точка 2, условите кои се применуваат од овој анекс за одобрување на следниве операции не се применуваат за некомерцијални оператори кои користат воздухоплов регистрирани во трети земји, доколку земјата на регистрација на трета земја го има издадено одобрението:

(1) навигација заснована на перформансите (PBN);

(2) специфицирани минимални навигациски перформанси (MNPS);

(3) операции во воздушен простор со намалено минимално вертикално раздвојување (RVSM).

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

(б) во точката SPA.DG.110, точката (д) се заменува со следново:

`(д) гарантира дека до крајот на летот, за кој се однесуваат информациите, на земја се чува копија од писмените информации до водачот на воздухопловот или командантот, како и дека таа копија, или содржаните информации се лесно достапни на офицерот за операции на лет, диспечерот на лет, или на назначеното лице за прифат и отпрема за нивниот дел од операции на лет се до следното предвидено пристигнување; `;

(в) во точката SPA.NVIS.110, точката (б) се заменува со следново:

`(б) *Радиовисиномер*. Хеликоптерот е опремен со радиовисиномер со звучно предупредување кое се активира кога воздухопловот е под претходно одредената висина, како и звучно и визуелно предупредување, на висина која е поставена од страна на пилотот, веднаш забележливи за време на сите фази од летот со NVIS. `;

(г) точката SPA.HHO.110 се заменува со следново:

` SPA.HHO.110 Услови за опрема за ННО

(а) Инсталацијата на целата опремата која се однесува на дигалка за хеликоптер освен едноставен PCDS, вклучувајќи секаква радиоопрема согласно точката SPA.HHO.115, и можните последователни модификации, имаат одобрение за пловидбеност, кое соодветствува на предвиденото користење. Помошната опрема се дизајнира и тестира во согласност со соодветниот стандард според условите од надлежниот орган.

(б) Од операторот, во согласност со производителот, се утврдуваат инструкции за одржување и системи за ННО, кои се вклучуваат во програмата за одржување на хеликоптерот на операторот, како што е предвидено во Регулатива (ЕУ) бр. 1321/2014. `;

(6) Анекс VI (Дел – NCC) се изменува и дополнува како што следува:

(а) точката NCC.GEN.100 се заменува со следново:

` NCC.GEN.100 Надлежен орган

Надлежниот орган е органот, назначен од земјата-членка, каде што **на** операторот има воспоставено главното место на деловна активност или има престој. `;

(б) се додава следнава точката NCC.GEN.101:

` NCC.GEN.101 Дополнителни услови за организациите за летачка обука

Одобрените организации за обука од кои се бара да се усогласат со овој Анекс исто така мора да се усогласат и со точката ORO.GEN.310 од Анекс III, каде е тоа соодветно. `;

(в) во точката NCC.IDE.A.100, точката (в) се заменува со следново:

`(в) Инструментите и опремата или додатоците, кои не се потребни според овој Анекс, како и останата опрема која не се бара во согласност со оваа регулатива, но се пренесуваат при лет, треба да ги исполнуваат следниве услови:

(1) информациите кои се добиени со помош на тие инструменти, опрема или додатоци, не се користат од членовите на летачкиот екипаж за усогласување со Анекс II кон Регулотива (ЕУ) бр. 2018/1139 или точките NCC.IDE.A.245 и NCC.IDE.A.250 од овој Анекс;

(2) инструментите и опремата не влијаат на пловидбеноста на авионот, дури и во случај на отказ или дефекти.`;

(г) во точката NCC.IDE.A.105, точката (б) се заменува со следново:

`(б) операторот добил одобрение од надлежниот орган да користи авион во рамките на ограничувањата на главната листа на минимална опрема (MMEL), во согласност со точката ORO.MLR.105(s) од Анекс III; или`;

(д) точката NCC.IDE.A.120 се изменува и дополнува како што следува:

(i) во точката (а), потточката (3) се заменува со следново:

`(3) висината по барометар;`;

(ii) во точката (в), потточката (1) се заменува со следново:

`(3) висината по барометар;`;

(ф) точката NCC.IDE.A.125 се изменува и дополнува како што следува:

(i) во точката (а), потточката (3) се заменува со следново:

`(3) висината по барометар;`;

(ii) во точката (в), потточката (1) се заменува со следново:

`(3) висината по барометар;`;

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

`(ж) доводот на електрична енергија за итни случаи, независен од главниот систем за снабдување со електрична енергија, за потребите на функционирање и осветлување на системот за прикажување на положбата за најмалку 30 минути. Доводот на електрична енергија за итни случаи се вклучува автоматски, по целосен пад на главниот систем за снабдување со електрична енергија и на инструментите или на инструмент таблата мора јасно да прикаже дека индикаторот за положбата се напојува од доводот на електрична енергија за`

итни случаи.`;

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

`(б) Појас за седиште со безбедносен систем за врзување на горниот дел на торзото:

(1) се ослободува од една точка;

(2) на седиштата за минималниот потребен број на членови од кабинскиот персонал, вклучува два рамени појаси и сигурносен појас за седиштето, кои можат да се користат самостојно;

(3) на седиштата за летачкиот екипаж и на секое седиште кое се наоѓа покрај седиштето на пилотот, едно од следниве:

- (i) две прерамки и сигурносен појас кои може да се користат независно;
- (ii) дијагонална прерамка и сигурносен појас кои можат да се користат независно, за следниве авиони:

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

(Б) авиони со МСТОМ од 5 700 кг или помалку и со MOPSC од девет или помалку, 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 2015 година; `;

(ж) во точката NCC.IDE.A.250, се додава следнава точката (д):

`(д) Авионите се опремени со опрема за набљудување во согласност со применливите услови за воздушниот простор`;

(з) во точката NCC.IDE.H.100, точката (в) се заменува со следново:

`(в) Инструментите и опремата или додатоците, кои не се потребни според овој Анекс, како и останата опрема која не се бара во согласност со оваа регулатива, но се пренесуваат при лет, треба да ги исполнуваат следниве услови:

- (1) информациите кои се добиени со помош на тие инструменти, опрема или додатоци, не се користат од членовите на летачкиот екипаж за усогласување со Анекс II кон Регулатива (ЕУ) бр. 2018/1139 или точките NCC.IDE.H.245 и NCC.IDE.H.250 од овој Анекс;
- (2) инструментите и опремата не влијаат на пловидбеноста на хеликоптерот, дури и во случај на отказ или дефекти.`;

(с) во точката NCC.IDE.H.105, точката (б) се заменува со следново:

`(б) операторот добил одобрение од надлежниот орган да користи хеликоптер во рамките на ограничувањата на главната листа на минимална опрема (MMEL), во согласност со точката ORO.MLR.105(s) од Анекс III; или`;

(и) точката NCC.IDE.H.120 се изменува и дополнува како што следува:

(i) во точката (а), потточката (3) се заменува со следново:

` (3) висината по барометар; `;

(ii) во точката (в), потточката (1) се заменува со следново:

` (3) висината по барометар; `;

(j) точката NCC.IDE.H.125 се изменува и дополнува како што следува:

(i) во точката (а), потточката (3) се заменува со следново:

` (3) висината по барометар; `;

(ii) во точката (в), потточката (1) се заменува со следново:

` (3) висината по барометар; `;

(к) точката NCC.IDE.H.235 се заменува со следново:

` NCC.IDE.H 235 Сите хеликоптери при летови над вода — принудно слетување на вода

Хеликоптерите се дизајнирани за слетување на вода или поседуваат уверение за принудно слетување на вода во согласност со соодветните спецификации за издавање на уверение или се опремени со опрема за пловење на вода, кога се користат при лет над вода во несоодветна средина на растојание од земјата, што одговара на повеќе од 10 минути време на летање при нормална брзина на крстарење.`;

(л) во точката NCC.IDE.H.250, се додава следнава точката (д):

`(д) Хеликоптерите се опремени со опрема за набљудување во согласност со применливите услови за воздушниот простор`;

(7) Анекс VII (Дел – NCO) се изменува и дополнува како што следува:

(а) во точката NCO.GEN.100, точката (б) се заменува со следново:

` (б) Доколку воздухопловот е регистриран во трета земја, надлежниот орган е органот назначен од страна на земјата членка каде операторот има воспоставено главното место на деловна активност или има престој. `;

(б) се додава следнава точката NCO.GEN.104:

`NCO.GEN.104 Користење на воздухоплови вклучени во АОС – од страна на операторот на NCO

(а) Операторот на NCO оператор може да користи воздухоплови различни од комплексните на моторен погон, кои се наведени во АОС на операторот, за извршување на некомерцијални операции во согласност овој Анекс.

(б) Операторот на NCO кој користи воздухоплови во согласност со точката (а) воспоставува процедура:

- (1) каде јасно опишува како се пренесува оперативната контрола врз воздухопловот се пренесува помеѓу имателот на АОС и операторот на NCO, како што е наведено во ORI.GEN.310 од Анекс III;
- (2) во која ја опишува процедурата на примопредавање на воздухопловот по неговото враќање на имателот на АОС.

Оваа процедура е дел од договорот помеѓу имателот на АОС и операторот на NCO.

Операторот на NCO мора да гарантира дека за процедурата е известен засегнатиот персонал

(в) Со постојаната пловидбеност на воздухопловите кои што се користат во согласност со точката (а), управува организацијата која што е одговорна за постојаната пловидбеност на воздухопловите кои што се вклучени во АОС, во согласност со Регулативата (ЕУ) бр. 1321/2014.

(г) операторот на NCO кој што го користи воздухопловот во согласност со точката (а), мора да го гарантира следново:

- (1) дека секој лет кој што се извршува под негова оперативната контрола се евидентира во системот за технички дневник на воздухопловите;
- (2) дека не се направени никакви измени во системите на воздухопловите или во нивната конфигурацијата;
- (3) дека каков било дефект или техничка неисправност која што се јавува додека воздухопловот е под негова оперативна контрола, се пријавува до организацијата која е наведена во точка (в) веднаш по летот;
- (4) дека имателот на АОС добива копија од каков било извештај од настан поврзано со летовите кои што се извршени со воздухопловите, а составени во согласност со Регулативата (ЕУ) бр. 376/2014 и Регулативата за спроведување (ЕУ) 2015/1018.`;

(г) во точката NCO.IDE.A.100, точките (б) и (в) се заменува со следново:

`(б) Доколку се бараат од овој поддел, следниве предмети нема потреба да се одобрат како опрема:

- (1) Резервни осигурувачи;
- (2) Рачни преносни светилки;
- (3) Прецизен хронометар;
- (4) Комплет за прва помош;
- (5) Опрема за преживување и сигнализирање;
- (6) Морски котви и опрема за укотвување;
- (7) Систем за сигурносно врзување на деца;
- (8) Едноставен PCDS кој се користи од страна на специјалистот за задача во вид на направа за прицврстување.

(в) Инструментите и опремата или додатоците, кои не се потребни според Анекс VII (Дел – NCO), како и останата опрема која не се бара во согласност со оваа регулатива, но се пренесуваат при лет, треба да ги исполнуваат следниве услови:

- (1) информациите кои се добиени со помош на тие инструменти, опрема или додатоци, не се користат од членовите на летачкиот екипаж за усогласување со Анекс II кон Регулотива (ЕУ) бр. 2018/1139 или точките NCC.IDE.A.190 и NCC.IDE.A.195 од Анекс VII;
- (2) инструментите и опремата не влијаат на пловидбеноста на авионот, дури и во случај на отказ или дефекти.`;

(д) во точката NCO.IDE.A.120 (а), потточката (3) се заменува со следново:

` (3) висината по барометар; `;

(ѓ) во точката NCO.IDE.A.125 (а), потточката (3) се заменува со следново:

` (3) висината по барометар; `;

(д) во точката NCO.IDE.A.140 (а), потточката (2) се заменува со следново:

` (2) сигурносен појас за секое седиште и сигурносни појаси за секое легло; `;

(ѓ) во точката NCO.IDE.A.195 (а) се додава следнава точката (д):

`(д) Авионите се опремени со опрема за надзор во согласност со применливите услови за воздушниот простор`;

(е) во точката NCO.IDE.H.100, точките (б) и (в) се заменува со следново :

`(б) Доколку се бараат од овој поддел, следниве предмети нема потреба да се одобрат како опрема:

- (1) рачни преносни светилки;
- (2) прецизен хронометар;
- (3) комплет за прва помош;
- (4) опрема за преживување и сигнализирање;
- (5) морски котви и опрема за укотвување;
- (6) систем за сигурносно врзување на деца;
- (7) едноставен PCDS кој се користи од страна на специјалистот за задача во вид на направа за прицврстување

(в) Инструментите и опремата или додатоците, кои не се потребни според Анекс VII (Дел – NCO), како и останата опрема која не се бара во согласност со оваа регулатива, но се пренесуваат при лет, треба да ги исполнуваат следниве услови:

- (1) информациите кои се добиени со помош на тие инструменти, опрема или додатоци, не се користат од членовите на летачкиот екипаж за усогласување со Анекс II кон Регулатива (ЕУ) бр. 2018/1139 или точките NCC.IDE.A.190 и NCC.IDE.A.195 од Анекс VII;
- (2) инструментите и опремата не влијаат на пловидбеноста на хеликоптерот, дури и во случај на отказ или дефекти. `;

(ж) во точката NCO.IDE.H.120 (а), потточката (3) се заменува со следново:

` (3) висината по барометар; `;

(з) во точката NCO.IDE.H.125 (а), потточката (3) се заменува со следново:

` (3) висината по барометар; `;

(с) во точката NCO.IDE.H.140 (а), потточките (1) и (2) се заменува со следново:

` (1) седиште или легло за секое лице во воздухопловот на возраст од 24 месеци или повеќе, или позиција за секој член на екипаж или специјалист за задача кој е во воздухопловот;

(2) сигурносен појас за секое патничко седиште и сигурносни појаси за секое легло, и сигурносен појас за секоја позиција;`;

(и) точката NCO.IDE.H.185 се заменува со следново:

`NCO.IDE.H.185 Сите хеликоптери при летови над вода — принудно слетување на вода

Хеликоптерите кои извршуваат операции над вода во несоодветна средина на растојание кое надминува 50NM од копното се едни од следниве:

- (а) се дизајнирани да слетуваат на вода во согласност со соодветните спецификации за издавање на уверение;
- (б) има уверение за принудно слетување на вода во согласност со соодветните спецификации за издавање на уверение;
- (в) опремени со опрема за пловење при итни ситуации.`;

(ј) во точката NCO.IDE.H.195, се додава следнава точката (д):

`(д) Хеликоптерите се опремени со опрема за набљудување во согласност со применливите услови за воздушниот простор`;

(к) во точката NCO.SPEC.HEC.105, точката (б) се заменува со следново :

`(б) Монтажа на целата опрема за работа за дигалка или кука, освен за едноставен PCDS, и сите последователни измени мора да поседуваат соодветно одобрение пловидбеност за планираната функција. `;

(л) точката NCO.SPEC.PAR.120 се заменува со следново:

`NCO.SPEC.PAR.120 Испуштање на опасни материи

По исклучок на став NCO.SPEC.160, падобранците можат да носат направи/уреди кои оставаат трага од чад и да излезат од воздухопловот за целите на настап на падобранот над населени места, градови или населби или над група на луѓе над отворен простор, под услов тие да се произведени за оваа намена.`;

(љ) во Поддел Е, се додава следниов Дел 6:

`ПОДДЕЛ 6

Летови за сервисна проверка (MCFs)

NCO.SPEC.MCF.100 Степени на летови за сервисна проверка

Пред започнувањето на летот за сервисна проверка, операторот на следниов начин го утврдува степенот на кое ќе се извршува летот за сервисна проверка:

- (а) `Степен А` на лет за сервисна проверка – за лет на кој се очекува користење на процедури за невообичаени или вонредни ситуации, како што е дефинирано во

Прирачникот за лет на воздухопловот, или каде се бара за време на летот да се потврди функционирањето на системот за поддршка или на останатите сигурносни уреди;

(б) Степен Б` на лет за сервисна проверка за секој лет за сервисна проверка кој е различен од Степен А` на лет за сервисна проверка.

NCO.SPEC.MCF.105 Оперативни ограничувања

(а) По пат на отстапување од NCO.GEN.105 (а) (4) од овој Анекс, летот за сервисна проверка може да се изврши со воздухоплов кој бил пуштен во употреба со нецелосно спроведено одржување во согласност со точката M.A.801(e) или точката 145.A.50(д) од Анекс I на Регулативата (EY) бр. 1321/2014 на Комисијата.

(б) По пат на отстапување од NCO.IDE.A.105 или NCO.IDE.H.105, водачот на воздухопловот може изврши лет со нефункционални или непостоечки делови од опремата или функциите кои што се потребни за летот, доколку тие нефункционални или непостоечки делови од опремата или функциите се идентификувани во листата за проверка од точката NCO.SPEC.MCF.110.

NCO.SPEC.MCF.110 Листа за проверка и краток извештај за безбедноста

(а) Листата за проверка наведена во точката NCO.SPEC.105 се ажурира по потреба пред секој лет за проверка на одржувањето и ги зема во предвид оперативните процедури кои се планирани да се следат за време на предметниот лет за сервисна проверка..

(б) Без оглед на точката NCO.SPEC.125(б), од специјалистот за задачата се бара краток извештај за безбедноста пред започнување на секој тест за сервисна проверка.

NCO.SPEC.MCF.120 Услови од летачкиот екипаж

При изборот на член на летачкиот екипаж при извршување на тестот за сервисна проверка, операторот мора да ја земе во предвид комплексноста на воздухопловот и степенот на летот на кое ќе се извршува тестот за сервисна проверка, како што е дефинирано во точката NCO.SPEC.MCF.100.

NCO.SPEC.MCF.125 Состав на летачкиот екипаж и лицата во воздухопловот

(а) Водачот на воздухопловот ја идентификува потребата од дополнителни членови на екипажот или на специјалистот за задача, или и за двајцата. пред секој планиран тест за сервисна проверка, земајќи го во предвид очекуваниот обем на работа на членот на летачкиот екипаж или специјалистот и проценката на ризик.

(б) Водачот на воздухопловот нема да дозволи лица во воздухопловот, освен оние што се неопходни а се наведени во точка (а), за време на лет за сервисна проверка од ` Степен А`.

NCO.SPEC.MCF.130 Симулирани невообичаени или вонредни процедури во лет

По пат на отстапување од NCO.SPEC.145, водачот на воздухопловот може да симулира ситуации за кои се бара да се применат невообичаени или вонредни процедури додека специјалистот за задачи е во воздухопловот, доколку е симулацијата е потребна за да се реализираат намерите на летот и доколку е тоа идентификувано во листата за проверка која е наведена во точка NCO.SPEC.MCF.110 или во оперативни процедури.

NCO.SPEC.MCF.140 Системи и опрема

Кога целта на летот за сервисна проверка е со цел проверка на правилното функционирање на системот или опремата, тој систем или опрема се сметаат за потенцијално несигурни, и пред летот мора да се договорат соодветни мерки за ублажување на ризикот, за да се доведат на минимум ризиците за безбедноста на летот.`;

(8) Анекс VIII (Дел – SPO) се изменува и дополнува како што следува:

(а) во точката SPO.GEN.005, точката (а) се заменува со следново :

`(а) Овој анекс се однесува на сите специјализирани операции во кои воздухопловот се користи за специјализирани активности како што се земјоделството, фотографија, геодезија, набљудување и патролирање, воздушно рекламирање или летови за сервисна проверка`;

(б) точката SPO.GEN.100 се заменува со следново :

` SPO.GEN.100 Надлежен орган

Надлежниот орган е органот, назначен од земјата-членка, каде што на операторот има воспоставено главното место на деловна активност или има престој.`;

(в) во точката SPO.POL.110, точката (а) се заменува со следново :

` (а) Операторот воспоставува систем за маса и баланс со цел за секој лет или серија летови да го одреди следново:

- (1) оперативна маса на воздухопловот без екипаж;
- (2) масата на товарот;
- (3) масата на горивото;
- (4) товар на воздухопловот и распоред на товарот;
- (5) масата на полетување, масата при слетување и масата без гориво; и
- (6) применливите позиции на CG на воздухопловот.`;

(г) во точката SPO.IDE.A.100, точките (б) и (в) се заменуваат со следново:

`(б) Доколку се бараат од овој поддел, следниве предмети нема потреба да се одобрат како опрема:

- (1) резервни осигурувачи;
- (2) рачни преносни светилки;
- (3) прецизен хронометар;
- (4) комплет за прва помош;
- (5) опрема за преживување и сигнализирање;
- (6) морски котви и опрема за укотвување;
- (7) систем за сигурносно врзување на деца;
- (8) едноставен PCDS кој се користи од страна на специјалистот за задача во вид на направа за прицврстување.

(в) Инструментите и опремата или додатоците, кои не се потребни според Анекс (Дел – SPO), како и останата опрема која не се бара во согласност со оваа регулатива, но се пренесуваат при лет, треба да ги исполнуваат следниве услови:

- (1) информациите кои се добиени со помош на тие инструменти, опрема или додатоци, не се користат од членовите на летачкиот екипаж за усогласување со Анекс II кон Регулатива (ЕУ) бр. 2018/1139 или точките SPO.IDE.A.215 и SPO.IDE.A.220 од овој анекс;
- (2) инструментите и опремата не влијаат на пловидбеноста на авионот, дури и во случај на отказ или дефекти.`;

(д) точката SPO.IDE.A.105 се заменува со следново :

` SPO.IDE.A.105 Минимална опрема за лет

Летот нема да започне кога не функционираат или недостасуваат некои инструменти од авионот, делови од опрема или функции на авионот, потребни за планираниот лет, освен ако е исполнет некој од следниве услови:

- (а) авионот се користи според листата на минимална опрема (MEL) на операторот;
- (б) за комплексен авион на моторен погон и за сите авиони кои се користат во комерцијални операции, операторот добил одобрение од надлежниот орган да користи авион во рамките на ограничувањата на главната листа на минимална опрема (MMEL) во согласност со точката ORO.MLR.105(s) од Анекс III;
- (в) авионот поседува дозвола за летање која е издадена во согласност со применливите услови за пловидбеност.`;

(ф) точката SPO.IDE.A.120 се заменува со следново :

(i) ` во точката (а), потточката (3) се заменува со следново

` (3) висината по барометар; `;

(ii) во точката (д), потточката (1) се заменува со следново

` (1) висината по барометар; `;

(е) точката SPO.IDE.A.125 се изменува и дополнува како што следува:

(i) ` во точката (а), потточката (3) се заменува со следново

` (3) висината по барометар; `;

(ii) во точката (в), потточката (1) се заменува со следново

` (1) висината по барометар;

(iii) во точката (д), потточката (4) се заменува со следново:

` (4) доводот на електрична енергија за итни случаи, независен од главниот систем за снабдување со електрична енергија, за потребите на функционирање и осветлување на системот за прикажување на положбата за најмалку 30 минути. Доводот на електрична енергија за итни случаи се вклучува автоматски, по целосен пад на главниот систем за снабдување со електрична енергија и на инструментите или на инструмент таблата мора јасно да прикаже дека индикаторот за положбата се напојува од доводот на електрична енергија за итни случаи.`;

(ж) во точката SPO.IDE.A.160, потточката (д) се заменува со следново :

`(д) Појасот за седиште со безбедносен систем за врзување на горниот дел на торзото кој се бара според точката (г):

(1) се ослободува од една точка;

(2) на седиштата за летачкиот екипаж и на секое седиште кое се наоѓа покрај седиштето на пилотот, едно од следниве:

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

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

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

(Б) авиони со МСТОМ од 5 700 кг или помалку и со MOPSC од девет или помалку, 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 2015 година; .’;

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

‘(д) Авионите се опремени со опрема за набљудување во согласност со применливите услови за воздушниот простор’;

(и) точката SPO.IDE.H.100 се изменува и дополнува со следново:

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

‘(б) Доколку се бараат од овој поддел, следниве предмети нема потреба да се одобрат како опрема:

- (1) рачни преносни светилки;
- (2) прецизен хронометар;
- (3) комплет за прва помош;
- (4) опрема за преживување и сигнализирање;
- (5) морски котви и опрема за укотвување;
- (6) систем за сигурносно врзување на деца;
- (7) едноставен PCDS кој се користи од страна на специјалистот за задача во вид на направа за прицврстување.’;

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

‘(в) Инструментите и опремата или додатоците, кои не се потребни според овој анекс (Дел – SPO), како и останата опрема која не се бара во согласност со оваа регулатива, но се пренесуваат при лет, треба да ги исполнуваат следниве услови:

- (1) информациите кои се добиени со помош на тие инструменти, опрема или додатоци, не се користат од членовите на летачкиот екипаж за усогласување со Анекс II кон Регулатива (ЕУ) бр. 2018/1139 или точките SPO.IDE.H.215 и SPO.IDE.H.220 од овој анекс;
- (2) инструментите и опремата не влијаат на пловидбеноста на хеликоптерот, дури и во случај на отказ или дефекти.’;

(j) точката SPO.IDE.H.105 се заменува со следново :

``SPO.IDE.H.105 Минимална опрема за лет

Летот не започнува кога не функционираат или недостасуваат некои инструменти од хеликоптерот, делови од опрема или функции на хеликоптерот, потребни за планираниот лет, освен ако е исполнет некој од следниве услови:

- (а) хеликоптерот се користи според листата на минимална опрема (MEL) на операторот;
- (б) за комплексен хеликоптер на моторен погон и за сите хеликоптери кои се користат во комерцијални операции, операторот добил одобрение од надлежниот орган да користи хеликоптер во рамките на ограничувањата на главната листа на минимална опрема (MMEL) во согласност со точката ORO.MLR.105(s) од Анекс III;
- (в) хеликоптерот поседува дозвола за летање која е издадена во согласност со применливите услови за пловидбеност.`;

(к) точката SPO.IDE.H.120 се изменува и дополнува како што следува:

- (i) ` во точката (а), потточката (3) се заменува со следново:
` (3) висината по барометар; `;
- (ii) во точката (г), потточката (1) се заменува со следново:
` (1) висината по барометар; `;

(л) точката SPO.IDE.H.125 се изменува и дополнува како што следува:

- (i) ` во точката (а), потточката (3) се заменува со следново:
` (3) висината по барометар; `;
- (ii) во точката (в), потточката (1) се заменува со следново:
` (1) висината по барометар; `;

(љ) во точката SPO.IDE.H.220 се додава следнава точка:

`(д) Хеликоптерите се опремени со опрема за набљудување во согласност со применливите услови за воздушниот простор. `;

(м) точката SPO.SPEC.HESLO.100 се заменува со следново :

` SPO.SPEC.HESLO.100 Стандардни оперативни процедури

Стандардните оперативни процедури за HESLO содржат:

- (а) опремата која се носи, вклучувајќи ги и нејзините оперативни ограничувања и соодветни записи во списокот со минимална опрема (MEL), каде е применливо;
- (б) составот на екипажот и условите на членовите на екипажот во однос на нивното искуство и специјалистот за задачата;
- (в) соодветната теоретска и практична обука на членовите на екипажот за извршување на своите задачи, соодветна обука за и специјалистот за задача за извршување на своите должности и квалификациите и определувањето на луѓето кои ја спроведуваат таквата обука врз членовите на екипажот и специјалистот за задача;
- (г) одговорности и должности на членовите на екипажот и специјалистот за задача;
- (д) потребните критериуми за перформансите на хеликоптерот за спроведување на операциите со HESLO;
- (ѓ) нормални, абнормални и итни постапки. `;

(н) точката SPO.SPEC.HEC.100 се заменува со следново :

` SPO.SPEC.HEC.100 Стандардни оперативни процедури

Стандардните оперативни процедури за HEC содржат:

- (а) опремата која се носи, вклучувајќи ги и нејзините оперативни ограничувања и соодветни записи во списокот со минимална опрема (MEL), каде е применливо;
- (б) составот на екипажот и условите на членовите на екипажот во однос на нивното искуство и специјалистот за задачата;
- (в) соодветната теоретска и практична обука на членовите на екипажот за извршување на своите задачи, соодветна обука за и специјалистот за задача за извршување на своите задачи и квалификациите и определувањето на луѓето кои ја спроведуваат таквата обука врз членовите на екипажот и специјалистот за задача;
- (г) одговорности и должности на членовите на екипажот и специјалистот за задача;
- (д) потребните критериуми за перформансите на хеликоптерот за спроведување на операциите со HEC;
- (ѓ) нормални, абнормални и итни постапки. `;

(њ) во точката SPO.SPEC.HEC.105, потточката (б) се заменува со следново :

- `(б) Монтажа на целата опрема за работа за дигалка или кука, освен за едноставен PCDS, и сите последователни измени мора да поседуваат соодветно одобрение пловидбеност за планираната функција. `;

(о) точката SPO.SPEC.PAR.125 се заменува со следново :

`SPO.SPEC.PAR.125 Испуштање на опасни материи

По исклучок на став SPO.GEN.155, падобранците можат да излезат од воздухоплов за цел на настап на падобранот над населени места, градови или населби или над група на луѓе над отворен простор, додека со себе носат направи/уреди кои оставаат трага од чад, под услов тие да се произведени за оваа намена.`;

(п) во Поддел Е, се додава следниов Дел 5:

`ПОДДЕЛ 5

Летови за сервисна проверка (MCFs)

SPO.SPEC.MCF.100 Степени на летови за сервисна проверка

Пред извршување на летот за сервисна проверка, операторот на следниов начин го утврдува степенот на кое ќе се извршува летот за сервисна проверка:

(а) лет за сервисна проверка од ` Степен А` за лет на кој се очекува користење на процедури за невообичаени или вонредни ситуации, како што е дефинирано во прирачникот за лет на воздухопловот, или каде се бара за време на летот да се потврди функционирањето на системот за поддршка или на останатите безбедносни уреди;

(б) лет за сервисна проверка од ` Степен Б`, за секој лет за сервисна проверка кој е различен од Степен А` на лет за сервисна проверка.

SPO.SPEC.MCF.105 Програма за лет за сервисна проверка од ` Степен А`

Пред извршување на лет за сервисна проверка од ` Степен А`, со комплексни воздухоплови на моторен погон, операторот подготвува и документира програмата за лет.

SPO.SPEC.MCF.110 Прирачник за лет за сервисна проверка кој е наменет на лет за сервисна проверка од ` Степен А`

Оператор кој извршува лет за сервисна проверка од ` Степен А`, мора да:

(а) ги опишете оние операции и поврзани процедури во оперативниот прирачник наведен во точката ORO.MLR.100 од Анекс III или во соодветниот прирачник за лет за сервисна проверка;

(б) го ажурира прирачникот по потреба;

(в) го информира засегнатиот персоналот за прирачникот и за неговите промени кои што се важни за нивните должности;

(г) му го обезбеди прирачникот и неговите ажурирани верзии на надлежната власт.

SPO.SPEC.MCF.115 Услови за летачкиот екипаж за сервисна проверка од `Степен А`,

(а) Операторот одбира соодветни членови на летачкиот екипаж, земајќи ја предвид сложеноста на воздухопловите и нивото на летот за сервисна проверка. Кога ги одбира членови на летачкиот екипаж за сервисна проверка од `Степен А` на комплексен воздухоплов на моторен погон, операторот гарантира дека:

(1) водачот на воздухопловот го следел курсот за обука во согласност со точката SPO.SPEC.MCF.120; доколку обуката се спровела во симулатор, пилотот извршува најмалку еден лет за сервисна проверка од `Степен А`, како пилот кој надгледува или како набљудувач пред да лета како водач на воздухоплов на лет за сервисна проверка од `Степен А`;

(2) водачот на воздухопловот има завршено најмалку 1 000 часови лет на воздухоплов од иста категорија, како што е и воздухопловот кој што треба да го управува, од кои најмалку 400 часа како водач на комплексен воздухоплов на моторен погон и најмалку 50 часа на тој конкретен тип на воздухоплов.

Без да е во спротивност со точката (2) од првиот параграф, доколку операторот воведо нов тип на воздухоплов во неговите операции и ги процени квалификациите на пилотот во согласност со воспоставена процедура за оценување, операторот може да избере пилот кој има помалку од 50 часа искуство на тој конкретен тип на воздухоплов.

(б) Пилотите кои се иматели на овластување за пробни летови во согласност со Регулативата (ЕУ) бр. 1178/2011, им се признава во целост курсот за обука кој што е наведен во потточката (а)(1) од оваа точка, под услов дека пилотите кои се иматели на овластување за пробни летови да ја имаат завршено потребната почетна обука и обука за обнова на знаењето за управување со ресурси на екипажот во согласност со точките ORO.FC.115 и ORO.FC.215 од Анекс III.

(в) Водачот на воздухопловот нема да извршува лет за сервисна проверка од `Степен А`, со комплексен воздухоплов на моторен погон освен доколку водачот на воздухопловот, извршил лет за сервисна проверка од `Степен А`, со комплексен воздухоплов на моторен погон, во текот на последните 36 месеци.

(г) Неодамнешното искуство на водачот на воздухопловот за лет за сервисна проверка од `Степен А`, со комплексен воздухоплов на моторен погон, се добива повторно по извршување на лет за сервисна проверка од `Степен А`, како пилот кој надгледува или како набљудувач, или по вршење на должност на водач на воздухопловот за лет за сервисна проверка од `Степен А`, во симулатор.

SPO.SPEC.MCF.120 Курс за обука на летачкиот екипаж на лет за сервисна проверка од `Степен А`

(а) Курсот за обука кој што се бара за лет за сервисна проверка од `Степен А`, се спроведува во согласност со деталната наставна програма.

(б) Обуката за летање во текот на курсот за обука се спроведува на еден од следниве начини:

- (1) во симулатор кој, за целите на обуката, соодветно ја одразува реакцијата на воздухопловот и на неговите системи за време на проверките кои што се спроведуваат;
- (2) за време на лет со воздухоплови на кои се демонстрираат техниките на лет за сервисна проверка.

(в) Курс за обука кој што се следи на една категорија на воздухоплови важи за сите типови на воздухоплови.

(г) Кога се зема во предвид воздухоплов кој што се користи за обуката и воздухоплов кој што треба да се управува за време на лет за сервисна проверка, операторот мора да утврди дали е потребна обука за разлики или за цели за запознавање и да ја опише содржината на таквата обука.

SPO.SPEC.MCF.125 Состав на летачкиот екипаж и лицата во воздухопловот

(а) Операторот воспоставува процедура за идентификување на потребата од дополнителен специјалист за задачи.

(б) За време на лет за сервисна проверка од `Степен А`, операторот во својот прирачник ја дефинира политиката која се однесува на други лица во воздухопловот.

(в) За време на летот за сервисна проверка од `Степен А`, во кабината на летачкиот екипаж потребно е да се наоѓа специјалистот за задачи или дополнителен пилот, а се со цел да им помогнат на членовите на екипажот на лет, освен доколку тоа не го дозволува конфигурацијата на воздухопловот или доколку операторот може да ја оправда ситуацијата дека на членовите на екипажот на лет не им е потребна дополнителна помош, при тоа земајќи го во предвид обемот на работа на членовите на екипажот на лет, кој се зема од програмата на летот.

SPO.SPEC.MCF.130 Симулирани невообичаени или вонредни процедури во лет

По пат на отстапување од SPO.OP.185 специјалистот за задачи може да биде во воздухопловот за време на лет за сервисна проверка од `Степен А`, доколку е потребен за да се реализира намерата на летот и доколку е тоа идентификувано во програмата на летот.

SPO.SPEC.MCF.135 Временски ограничувања на летот и услови за одмор

Кога членови на летачкиот екипаж се распоредени на должност на лет за сервисна проверка, оператори на кои се однесува Поддел FTL од Анекс III, (Дел-ORO) мора да ги применуваат одредбите од овој Поддел.

SPO.SPEC.MCF.140 Системи и опрема

Кога целта на летот за сервисна проверка е проверка на правилното функционирање на системот или опремата, тој систем или опрема се смета за потенцијално несигурен, и пред летот мора да се договорат соодветни мерки за ублажување на ризикот, за да се доведат на минимум ризиците за безбедноста на летот.

SPO.SPEC.MCF.145 Условите на имателите на АОС во однос на уредот за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR), записите од уредот за снимање на податоците од летот (FDR) и записите од опремата за пренос на податоци

За лет за сервисна проверка со воздухоплов кој инаку се користи за CAT операции, одредбите за уредот за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR), записите од уредот за снимање на податоците од летот (FDR) и записите од опремата за пренос на податоци (DLRs) од Анекс IV (Дел-CAT) продолжуваат да се применуваат.`

АНЕКС II

Анексите I и Vб од Регулативата (ЕУ) бр. 1321/2014 се изменети и дополнети како што следува:

(1) во точката M.A.201 од Анекс I (Дел –М), се додава следнава точка (и):

`(и) Доколку воздухоплов кој е вклучен во уверението за исполнување на безбедносни услови на воздушниот оператор се користи за некомерцијални операции или специјализирани операции според точката ORO.GEN.310 од Анекс III или според точката NCO.GEN.104 од Анекс VII од Регулативата (ЕУ) 965/2012, операторот гарантира дека задачите поврзани со постојаната пловидбеност се вршат од страна на CAMO, која е одобрена во согласност со Анекс Vв (Дел-CAMO) или од организација со комбинирани привилегии во однос на пловидбеност (CAO) одобрена во согласност со Анексот Vг (Дел-CAO), зависно од тоа кое е применливо, на имателот на уверението за исполнување на безбедносни услови.`;

(2) во точката ML.A.201 од Анекс Vб (Дел –ML), се додава следнава точка (ж):

`(ж) Во случај на воздухоплов кој е вклучен во уверението за исполнување на безбедносни услови на воздушниот оператор се користи за некомерцијални операции или специјализирани операции според точката ORO.GEN.310 од Анекс III или според точката NCO.GEN.104 од Анекс VII од Регулативата (ЕУ) 965/2012, операторот гарантира дека задачите поврзани со постојаната пловидбеност се вршат од страна на CAMO, која е одобрена во согласност со Анекс Vв (Дел-CAMO) или од организација со комбинирани привилегии во однос на пловидбеност (CAO) одобрена во согласност со Анексот Vг (Дел-CAO), зависно од тоа кое е применливо, на имателот на уверението за исполнување на безбедносни услови.`;
