

II

(незаконодавни акти)

РЕГУЛАТИВИ

РЕГУЛАТИВА ЗА СПРОВЕДУВАЊЕ (ЕУ) бр. 2019/1387 НА КОМИСИЈАТА

од 1 август 2019 година

за изменување и дополнување на Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012 во однос на условите за пресметување на перформансот на авионот при слетување и стандардите за проценка на состојбата на површината на полетно – слетната патека, како и за новините во однос на одредена опрема за безбедност на воздухопловот и за условите и операциите кои не поседуваат оперативно одобрение за операции со продолжен долет

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 Агенција 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/ЕУ и 2014/53/ЕУ 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 31 од истата,

со оглед на тоа што:

- (1) Во Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012 на Комисијата⁽²⁾ се утврдуваат деталните правила во однос на сигурносни маргини за условите на перформансот при приод и слетување, за летови на двомоторни авиони со еден неоперативен мотор, кои не поседуваат одобрение за операции со продолжен долет (ETOPS), како и техничките услови за поседување на уреди за снимање на летот. Со оваа регулатива исто така се утврдуваат деталните правила за безбедносната врата на пилотската кабина кај авионите со перформанси од класа А кои имаат максимална конфигурација на оперативни патнички седишта (MOPSC) од 19.
- (2) Извештаите од истрагите на несреќите укажуваат дека различните методи за проценка на состојбите на површината на полетно – слетната патека пред слетување и нивно пријавувањето по слетувањето значително го зголемуваат ризикот во однос на

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

⁽²⁾ Регулатива (ЕУ) бр. 965/2012 на Комисијата од 5 октомври 2012 година 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.)

излетување од полетно – слетната патека, особено кога полетно – слетната патека е мокра или контаминирана. Сегашните стандарди во Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012 на Комисијата кои служат за пресметување на перформансот на авионот, не ги опфаќаат соодветно сите состојби на површината на мокрите и контаминирани полетно – слетни патеки, во однос на методот кој што се користи за проценка и известување на состојбите на површината на полетно – слетна патека.

- (3) Како резултат на ова, Меѓународната организација за цивилно воздухопловство (ICAO) измени и дополни голем број од Стандардите и препорачаните практики (SARP) во Анексите 6, 8, 14 и 15 од Конвенцијата за меѓународно цивилно воздухопловство (Чикашка конвенција) и има подготвено опсежен придружен материјал со напатствија. Целта на овие документи е воспоставување на усогласен формат за известување на глобално ниво во однос на состојбите на површината на полетно – слетната патека и на стандардите за пловидбеност, а кои се неопходни за проценката на растојанието при слетување на авионите како и оперативните одредби за пресметки на перформансите при слетување и известување за состојбите на површината од полетно – слетната патека.
- (4) Поради тоа, Регулатива (ЕУ) бр. 965/2012 треба да се измени и дополни, а сè со цел да упати на безбедносните препораки издадени од истражните тела, како и за да се спроведат соодветните SARP од ICAO. Со цел да се исполнат препораките на ICAO, изменетите и дополнети услови треба да стапат во сила најдоцна до 5 ноември 2020 година.
- (5) Понатаму, кај операциите на комерцијален воздушен превоз (CAT) на авиони од одредени перформанси од класи (А и Б), дозволено им е во други регулаторни системи да слетуваат во рамките на намалената расположлива должина на слетување, која е на располагање на планираната полетно – слетна патека, под услов надлежниот орган да издал претходно одобрение и тие да ги исполнуваат големиот број на услови за намалување на ризикот. Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012 треба да ги дефинира условите според кои можат да се вршат таквите операции, а при тоа да се одржува прифатливо ниво на безбедност. Применливиот административен образец за оперативно одобрение треба соодветно да се измени и дополни, а сè со цел да ги вклучува и тие операции.
- (6) Извештаите од истрагите на несреќите укажуваат дека во некои случаи можно е да се обезбедат корисни информации преку непрекинато снимање со уредите за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVRs) и нивните сродни микрофони вградени во пилотската кабина, дури и по прекилот на главниот систем за производство на електрична енергија. Затоа, за да се намали било каков прекин на главниот систем за производство на електрична енергија, потребно е да се обезбеди резервен извор за напојување. Ова е во согласност со Дел I од Анекс 6 на Чикашката конвенција.
- (7) Неодамна усвоените SARPs во Анекс 6 од Чикашката конвенција им наметнаа на одредени категории на лесни авиони и хеликоптери обврска за поседување на опрема за снимање за време на лет. Покрај тоа, истражните тела за безбедносни истраги имаат доставено до Агенција за безбедност во воздухопловството на Европската унија (Агенцијата) дванаесет безбедносни препораки за потребата од поседување на опрема за снимање на лесни авиони и хеликоптери за време на лет.
- (8) Во согласност со принципот за пропорционалност и врз основа на проценката на ризикот, обврската за инсталирање на уред за снимање на податоците на летот во нов воздухоплов треба да ја одразува големината и комплексноста на тој воздухоплов и типот на

операцијата. Затоа, лесните авиони и хеликоптери кои се ново произведени и кои се користат во операции за САТ или во специјализирани комерцијални операции (SPOs) треба да бидат опремени со уреди за снимање на податоците на летот, кога исполнуваат одредени критериуми во однос на максималната маса на полетување, нивниот погонски тип или максималниот број на лица на летот. Покрај тоа, условите за ракувањето (во однос на нивното чување, изработка, заштита и користење) со записите од уредите за снимање на податоците на летот треба да бидат изменети за да ги опфатат типовите на уреди за снимање на податоците на летот со новите услови со кои се регулира поседувањето на тие нови уреди за снимање на податоците на летот.

- (9) Во однос на условот пилотската кабина да се опреми со безбедносна врата, ICAO ги измени и дополни SARPs со промена на ограничувањето на масата, со што безбедносната врата на пилотската кабина кај авионите ја направи задолжителна. Како резултат на ова, Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012 треба соодветно да се измени и дополни за да се обезбеди усогласување на правилата за воздушните операции и рамноправните услови помеѓу воздушните оператори од Унијата и од трети земји.
- (10) Регулатива (ЕУ) бр. 965/2012 утврдува критериуми за исполнување на условите (максимална сертифицирана маса при полетување и сертифицираниот праг на максимална конфигурација на оперативни патнички седишта) при извршување на летови без поседување на одобрение за ETOPS и за перформанси на авиони од класа А на рута која содржи точка што се наоѓа на оддалеченост по 60 минути и до 120 минути на време на лет од соодветниот аеродром со брзина на крстарење кога има отказ на еден мотор. На авионите од класа А кои ги исполнуваат условите за овие критериуми им се дозволува да летаат на оддалеченост помеѓу 120 до 180 минути од соодветниот аеродром, доколку тие добијат одобрение од надлежниот орган и под услов авионот да поседува одобрение за дизајн на тип за ваков вид операции.
- (11) Неколку производители на авиони веќе имаат дизајнирано или дизајнираат авиони со перформанси од класа А, кои ги надминуваат тие критериуми за исполнување на условите за операции без ETOPS. Тековните одредби ја нарушуваат конкуренцијата помеѓу воздушните такси оператори со авиони што не ги исполнуваат овие критериуми. Бидејќи ниту едно друго поголемо регулаторно тело не воведе вакви критериуми за работа без ETOPS, Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012 треба соодветно да се измени и дополни.
- (12) Во однос на опрема за кислород за прва помош за операциите во САТ, најновите технолошки достигнувања за таа опрема постигнаа еднакво ниво на безбедност и затоа Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012 треба да се измени и дополни, за да се овозможи употреба на таквата опрема.
- (13) Условите за листа на минимална опрема (MEL) утврдени во Анекс III од Регулатива (ЕУ) бр.965/2012 не се однесуваат на одобрената организација за обука (ATO), и поради тоа Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012 треба да се измени и дополни, а се со цел да им се овозможи на надлежните органи да му издадат одобрение на ATO за да состават MEL.
- (14) Понатаму, во поглед на скорешните измени и дополнувања во Регулативата (ЕУ) бр. 1321/2014⁽³⁾ на Комисијата, Регулативата (ЕУ) 965/2012 треба да се измени и дополни, а

³ 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 вклучен во овие задачи (Сл. весник L 362, 17.12.2014 год., стр. 1.)

се со цел да се поправат вкрстените референци помеѓу двете регулативи.

- (15) Агенцијата подготви нацрт правилата за спроведување и ги достави до Комисијата во форма на Мислење бр. 02/2019, во согласност со точките (б) и (в) од член 75(2) и член 76(1) од Регулотивата (ЕУ) 2018/1139.
- (16) Мерките предвидени со оваа регулатива се во согласност со мислењето на Комитетот формиран со член 127 од Регулотивата (ЕУ) 2018/1139,

ЈА ДОНЕСЕ ОВАА РЕГУЛАТИВА:

Член 1

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

- (1) Член 9аа се заменува со следново:

Член 9аа

Услови за летачкиот екипаж на летови за сервисна проверка

Пилот кој бил во својство на водач на воздухоплов, пред 25 септември 2019 година, на лет за сервисна проверка, кој е во согласност со дефиницијата од точката SPO.SPEC.MCF.100 од Анекс VIII е категоризиран како лет за сервисна проверка од степен А, се признава, 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 25 септември 2019 година и обврските предвидени во Дел 5 од Поддел Е од Анекс VIII од оваа регулатива, вклучително и оние кои произлегуваат од сродните процедури утврдени од страна на операторот.;

- (2) Анексите I, II, III, IV, V, VI, VII и VIII кон Регулатива (ЕУ) бр. 965/2012 се изменети и дополнети во согласност со Анексот на оваа регулатива.

Член 2

Влегување во сила и примена

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

Следниве точки од Анексот се применуваат од 25 септември 2019 година:

- точка (4)(а);
- точка (6)(б);
- точка (8)(б).

Следниве потточки од точка (4) од Анексот ќе се применуваат од 5 ноември 2020 година:

- потточка (в);
- потточка (г);
- потточка (д);

- потточка (f);
- потточка (e);
- потточка (л);
- потточка (н).

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

Брисел, 1 август 2019 година

За Комисијата

Претседател

Жан-Клод ЈУНКЕР

АНЕКС

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

- (1) Анекс I (Дефиниции за термините кои се користат во Анексите II до VIII) се изменува и дополнува како што следува:

(а) се додава следнава точката (22а):

` (22а) „уред за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR)“ е уред за снимање на летот кој што е заштитен при пад, и кој користи комбинација од микрофони и останати звучни и дигитални начини за да го собере и сними звучното опкружување во кабината на летачкиот екипаж и комуникацијата од, до и помеѓу членовите на летачкиот екипаж.`;

(б) точката (25) се заменува како што следува:

` (24) „контаминирана полетно – слетната патека “ е полетно – слетната патека, на која значаен дел од нејзината површина (без разлика дали е тоа во изолираните области или не е) во склоп на должината и ширината, е покриена со една или повеќе од супстанците кои се наброени како идентификатори за површина на полетно – слетната патека `;

(в) се брише точката (32);

(г) точката (25) се заменува како што следува:

` (41) „сува полетно – слетната патека “ е полетно – слетната патека чија површина е без видлива влага и не е контаминирана во рамките на областа која е планирана за користење;`;

(д) се додава следнава точката (49б):

` (49б) „уредот за снимање на податоците од летот (FDR)“ е уред за снимање на летот кој што е заштитен при пад, и кој користи комбинација од извори на податоци за да ги собере и сними параметрите кои ја одразуваат состојбата и перформансите на воздухопловот;`;

(ѓ) се додава следнава точката (49в):

` (49в) „уред за снимање на податоците од летот“ е секаков вид на уред за снимање кој е монтиран во воздухопловот со цел олеснување на безбедносните истраги поврзани со несреќи и инциденти;`;

(е) се додава следнава точката (70а):

` (70а) „должина на слетување во време на пристигнување (LDTA)“ е должината на

слетување која може да се постигне при нормални операции, а е базирана на податоците за перформансите при слетување и поврзаните процедури кои се одредени како услови кои преовладуваат во времето на слетувањето;`;

(ж) се додава следнава точката (103в):

` (103в) „извештај за условите на полетно – слетната патека (RCR)“ е сеопфатен стандардизиран извештај кој е поврзан со условите на површината од полетно – слетната патека и нејзиното влијание врз перформансите на авионите при слетувањето и полетувањето, кои се опишани со користење на код за условите на полетно – слетната патека;`;

(з) се додава следнава точката (107а):

` (107а) „полетно – слетна патека која е посебно подготвена за зимски услови“ е полетно – слетна патека со сува замрзната површина на компактен снег или мраз кој е обработен со песок или со шљунак или е механички обработен а се со цел да се подобри триењето на полетно – слетната патека;`;

(с) точката (128) се заменува како што следува:

` „(128) „мокра полетно – слетната патека “ е полетно – слетната патека, чија површина е покриена со каква било видлива влага или вода од најмногу 3мм длабочина/талог во рамките на областа која е планирана за користење;`;

(2) Во Анекс II (Дел – ARO), Додаток II се заменува како што следува:

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			CAT ⁽¹¹⁾ ...	
Полетување			RVR ⁽¹²⁾ : m	
Приод и слетување	☐	☐	DH/H: ft RVR:m	
RVSM ⁽¹³⁾ ☐ неприменливо	☐	☐		
ETOPS ⁽¹⁴⁾ ☐ неприменливо	☐	☐	Максимално време за промена на патека ⁽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) Операциите со продолжен долет (ETOPS) на кои се користат двомоторни авиони во моментот е применлив само за воздухоплови со два мотори. Оттука, квадратчето „неприменливо“ (N/A) може да се обележи, ако моделот на воздухоплов има помалку или повеќе 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 или 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.

(²⁰) Одобрение за издавање на потврди за член на кабински персонал, како што е наведено во Анекс V (Дел-BB) кон Регулатива (ЕУ) бр. 1178/2011.

(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 или организацијата, одговорни за обезбедување дека се одржува континуираната пловидбеност на воздухопловот како и повикувањето кон регулативата која го бара извршувањето, пр. Поддел Е од Анекс I (Дел – М) од 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, побарано намалено растојание при слетување, 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 6`

(3) Анекс III (Дел – ORO) се изменува и дополнува со следново:

(а) точката ORO.GEN.310(f)(3) се заменува како што следува:

`(3) дека кој било дефект или техничка неисправност која настанува додека воздухопловот е под негова оперативна контрола се пријавува до организацијата од точката (г);`;

(б) точката ORO.SEC.100 се заменува како што следува:

` ORO.SEC.100 Обезбедување на пилотската кабината– авиони

(а) Во авионот во кој пилотската кабината е одвоена со безбедносна врата, вратата ќе

биде со можност за заклучување и ќе се обезбедат средства преку кои кабинскиот персонал го известува летачкиот екипаж во случај на сомнителни активности или нарушувања на безбедноста во патничката кабина.

(б) Сите патнички авиони кои се вклучени во комерцијалниот превоз на патници, се опремени со одобрена безбедносна врата на пилотската кабина, која е со можност за заклучување и отклучување од оперативното место на секој пилот и е конструирана така што да одговара на сите применливи услови за пловидбеност, каде таквите авиони потпаѓаат под некоја од следниве категории:

- (1) авиони со МСТОМ поголема од 54 500 кг;
- (2) авиони со МСТОМ поголема од 45 500 и со MOPSC со над 19 патнички места; или
- (3) авиони со MOPSC со над 60 патнички места.

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

- (1) оваа врата е затворена пред стартување на моторите за полетување и мора да се заклучи, кога тоа се бара согласно процедурите за обезбедување или од водачот на воздухопловот, до исклучување на моторите по слетувањето, освен во случаи кога е неопходен влез или овластените лица во согласност да добијат право на пристап или излез во согласност со националните програми за обезбедување во цивилното воздухопловство;
- (2) ќе се обезбедат средства за следење од било кое пилотско место над целиот простор пред вратата од пилотската кабина, со цел идентификација на лицата, кои бараат право на пристап, и на откривање на сомнително однесување или на потенцијална закана.;

(4) Анекс IV (Дел – CAT) се изменува и дополнува со следново:

(а) точката CAT.GEN.MPA.195 се заменува како што следува:

‘CAT.GEN.MPA.195 Ракување со снимките од уредите за снимање на летот: чување, изработка, заштита и користење

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

(б) Операторот врши оперативни проверки и проценки на записите за да се обезбеди континуираното функционирање на овие уреди за снимање на летот кои според оваа регулатива мора да се носат.

(в) Операторот гарантира дека записите од параметрите на летот и комуникациските пораки од пренос на податоци кои треба да бидат снимени на уреди за снимање во текот на летот, се зачувани. Меѓутоа, за целите на тестирање и одржување на тие уреди за

снимање на летот, дозволено е бришење на информациите до еден час од најстарите запишани податоци во времето на тестирање.

(г) Операторот чува и одржува ажурирана документација, која ги прикажува информациите, потребни за претворање на необработените податоци од податоците од летот во параметри од летот, изразени во технички единици.

(д) Операторот ги става на располагање сите зачувани записи од уредот за снимање на податоците од летот, доколку надлежниот орган го побара тоа.

(ф) Без да е во спротивност со Регулатива (ЕУ) бр. 996/2010 и Регулативата (ЕУ) 2016/679 на Европскиот парламент и на Советот (*):

(1) Освен за обезбедување на исправноста на уредот за снимање на летот, гласовните записи од уредот за снимање на летот, не смеат да се откријат ниту пак да се користат, освен доколку не се исполнат следниве услови:

- (i) да има пропишана постапка која се однесува на ракување со таквите гласовни записите и со нивните транскрипти;
- (ii) сите засегнати членови на екипажот и техничките лица/членови на екипаж да се согласуваат со тоа;
- (iii) таквите гласовни записи да се употребуваат само за одржување или подобрување на безбедноста.

(1а) Кога се проверуваат гласовните записи од уредот за снимање на летот, со цел да се докаже исправноста на уредот за снимање на летот, операторот мора да ја заштити приватност на гласовните записите и да се осигура дека тие не се откриени или користени за други цели освен за целта да се докаже дека уредот за снимање на летот е исправен;

(2) Параметрите од летот или комуникациски пораки преку за пренос на податоци снимени од уредот за снимање на летот нема да се користат за цели кои не се испитување за воздухопловна несреќа или инцидент, а кои се предмет на задолжително известување, освен доколку таквите записи ги исполнат следниве услови:

- (i) се користат од страна на операторот единствено за целите на одржување на пловидбеноста или одржувањето;
- (ii) се анонимни;
- (iii) се откриваат преку безбедносни процедури.

(3) Освен за гарантирање на исправноста на уредот за снимање на летот, сликите од пилотската кабина кои се снимени со тој уред, смеат да се обелоденат и користат, само доколку се исполнети следниве услови:

- (i) доколку е пропишана процедура која е поврзана со постапувањето со такви

записи на слики;

- (ii) со претходна согласност од сите членови на екипажот и персоналот за одржување кои се засегнати;
- (iii) ваквите записи со слики се користат само за одржување или за подобрување на безбедноста.

(3.а) Кога сликите од пилотската кабина кои се снимени со уредот за снимање на летот се проверуваат за да се гарантира исправноста на тој уред, тогаш:

- (i) тие слики не смеат да бидат обелоденети или користени за која било друга цел, освен за да се гарантира исправноста на уредот за снимање на летот;
- (ii) доколку на сликите можат да бидат видливи делови од членовите на екипажот, операторот ќе ја гарантира приватноста за тие слики.

(*)Регулатива (ЕУ) 2016/679 на Европскиот парламент и на Советот од 27 април 2016 година за заштита на приватноста на лицата во однос на обработката на личните податоци и за слободна дистрибуција на таквите податоци, и за укинување на Директивата 95/46/ЕЗ (Регулатива за генерална заштита на податоците) (Сл. весник L 119, 4.5.2016 година, стр. 1).`

(б) точката CAT.OP.MPA.140 се изменува и дополнува со следново:

- точката (а) се заменува како што следува:

` (а) Освен во случаите кога има одобрение од надлежниот орган во согласност со Поддел Ѓ од Анекс V (Дел-SPA), операторот не смее да врши операции со двомоторни авиони по маршрута која има точка која е пооддалечена од соодветниот аеродром, при стандардни услови без ветер, од соодветната оддалеченост за даден тип на авион, а помеѓу нив се и следниве:

- (1) авиони со перформанси од класа А со максимална конфигурација на оперативни патнички седишта (MOPSC) од 20 или повеќе, растојанието, што може да биде прелетано за 60 минути со брзина на крстарење со еден неоперативен мотор (OEI), определена во согласност со точката (б);
- (2) авиони со перформанси од класа А со MOPSC од 19 или помалку, растојанието, што може да биде прелетано за 120 минути или, е предмет на одобрение од надлежниот орган, до 180 минути за турбомлазни авиони, со брзина на крстарење со OEI определена во согласност со точката (б);
- (3) за авиони со перформанси од класа В или С, во зависност од тоа кое е помало:
 - (i) растојание, што може да биде прелетано за 120 минути со брзина на летање со еден неоперативен мотор (OEI), определена во согласност со точката (б);

(ii) 300 NM.;

- точката (г) се заменува како што следува:

`(г) За да го добие одобрението, наведено во (а)(2), операторот обезбедува докази дека:

(1) се воспоставени процедурите за планирање на лет и за подготовка на авионот;

(2) специфични инструкции за одржување и процедури за да се гарантираат нивоата на постојана пловидбеност и сигурноста на авионот и на неговите мотори, дека се вклучени во програмата на операторот за одржување на воздухопловот во согласност со Анекс I (Дел-М) од Регулативата (ЕУ) бр. 1321/2014, вклучуваат:

(i) програма за потрошувачка на масло од страна на моторот;

(ii) програма за надзор над состојбата на моторот;`;

(в) точката CAT.OP.MPA.300 се заменува како што следува:

` CAT.OP.MPA.300 Услови за приод и слетување - авиони

Пред да го започне приодот за слетување, командантот мора:

(а) да биде сигурен во согласност со информации кои им се дадени нему или нејзе на располагање, дека временските услови на аеродромот и условите на полетно – слетна патека, нема да го попречуваат извршувањето на безбеден приод, слетување или неуспешен приод, имајќи ги предвид перформансите, содржани во оперативниот прирачник(ОМ);

(б) да извршуваат проценка на должината за слетување во согласност со точка CAT.OP.MPA.303`;

(г) се додава следнава точка CAT.OP.MPA.301:

` CAT.OP.MPA.301 Услови за приод и слетување – хеликоптери

Пред да го започне приодот за слетување, командантот мора да биде сигурен во согласност со информациите кои им се дадени нему или нејзе на располагање, дека временските услови на аеродромот и условите на зона на завршно приоѓање и полетување (FATO), нема да го попречуваат извршувањето на безбеден приод, слетување или неуспешен приод, имајќи ги предвид перформансите, содржани во оперативниот прирачник (ОМ).`;

(д) се додава следнава точка CAT.OP.MPA.303:

`CAT.OP.MPA.303 Проверка во лет на должината за слетување при моментот на

пристигнување - авиони

(а) Приодот кон земја нема да продолжи се додека расположлива должина за слетување (LDA) на предвидената полетна – слетна патека е најмалку 115% од должината за слетување за проценетото време на слетување, кое е утврдено во согласност со информациите за перформансите кои се користени за проценка на должина на слетување во време на пристигнување (LDTA), и приодот кон земја за слетување е извршен со авиони со перформанси од класа А, кои поседуваат уверение во согласност со која било од следниве спецификации за издавање на уверение, како што е наведено во уверението за тип:

(1) CS-25 или еквивалентно;

(2) CS-23 на ниво 4 со перформанси на ниво „голема брзина“ или еквивалентно.

(б) Авиони со перформанси од класа А кои не се опфатени со точката (а) нема да продолжат со приодот кон земја за слетување, освен во некоја од следниве ситуации:

(1) LDA на предвидената полетна – слетна патека да е најмалку 115% од должината за слетување во проценетото време на слетување, кое е утврдено во согласност со информациите за перформанси кои се користени за проценка на LTDA;

(2) доколку информациите за перформансите кои се користени за проценка на LTDA не се достапни, LDA на предвидената полетно – слетна патека при проценето време на слетување мора да биде барем најмалку бараната должина за слетување утврдена во согласност со точка CAT.POL.A.230 или точка CAT.POL.A.235, зависно од случајот.

(в) Авиони со перформанси од класа Б нема да продолжат со приод кон земја за слетување, освен во некоја од следниве ситуации:

(1) LDA на предвидената полетна – слетна патека да е најмалку 115% од должината за слетување во проценетото време на слетување, кое е утврдено во согласност со информациите за перформанси кои се користени за проценка на LTDA;

(2) доколку информациите за перформансите кои се користени за проценка на LTDA не се достапни, LDA на предвидената полетно – слетна патека при проценето време на слетување мора да биде барем најмалку бараната должина за слетување утврдена во согласност со точка CAT.POL.A.330 или точка CAT.POL.A.335, зависно од случајот.

(г) Авиони со перформанси од класа Ц нема да продолжат со приод за слетување, освен во некоја од следниве ситуации:

(1) LDA на предвидената полетна – слетна патека да е најмалку 115% од должината за слетување во проценетото време на слетување, кое е утврдено во согласност со информациите за перформанси кои се користени за проценка на LTDA;

(2) доколку информациите за перформансите кои се користени за проценка на LTDA не се достапни, LDA на предвидената полетно – слетна патека при проценетото

време на слетување мора да биде барем најмалку потребната должина за слетување утврдена во согласност со точка CAT.POL.A.430 или точка CAT.POL.A.435, зависно од случајот.

(д) Информациите за перформансите за проценката на LDТА, мора да се засноваат на одобрените податоци содржани во AFM. Доколку одобрените информации кои се содржани во AFM не се доволни за проценката на LDТА, тие ќе бидат дополнети со други податоци кои се или утврдени во согласност со важечките стандарди за сертификација на авионите или се утврдени во согласност со AMC, издадени од Агенцијата.

(f) Операторот во OM мора да ги наведе информациите за перформансите користени за проценка на LTDA, и претпоставките кои се направени за неговиот развој, вклучувајќи ги и други податоци кои, во согласност со точката (д), кои можат да се користат за дополнување на податоците кои ги содржи AFM.`;

(f) се додава следнава точка CAT.OP.MPA.311;

`CAT.OP.MPA.311 Известување за перформанси на кочење на полетно – слетната патека

Доколку перформансите за кочење на полетно – слетната патека за време на слетувањето не се толку добри како што се тие кои се дадени во извештајот за условите на полетно – слетната патека (RCR) на операторот на аеродромот, командантот, колку што е можно поскоро, ги известува службите на контрола на летање (ATS) преку посебните извештаи од воздух (AIREP).`;

(e) во точката CAT.POL.A.105, потточката (г) се заменува како што следува:

`(г) Операторот ја зема предвид прецизноста на дијаграмот на при проценката на перформансите за време на условите за полетување од важечките поглавја.`;

(ж) во точката CAT.POL.A.105, потточката (д) се брише.

(з) во точката CAT.POL.A.215, потточките (б), (в) и (г) се заменуваат како што следува:

`(б) Градиентот на вкупната траекторија на летот е позитивен на висина од најмалку 1 000 ft над теренот и препреките во текот на маршрутата во опсег од 9,3 km (5 NM) од двете страни на планираната патека.

(в) Вкупната траекторија на летот му овозможува на авионот да го продолжи летот од неговата висина на крстарење до аеродромот, каде што слетувањето би можело да се изврши во согласност со CAT.POL.A.230 или CAT.POL.A.235, во зависност од потребата. Вкупната траекторија на летот вертикално ги надвиснува на најмалку 2 000 ft над теренот и сите препреки во должина на маршрутата, во опсег од 9,3 km (5 NM) од секоја страна од планираната патека, земајќи ги во предвид следниве елементи:

(1) се претпоставува дека моторот откажал во најкритичната точка во должина на маршрутата;

(2) се зема предвид влијанието на ветерот на траекторијата на летот;

- (3) дозволено е испуштањето на гориво за време на летот, до количество што е доволно за да се стигне до аеродромот каде авионот се претпоставува дека ќе слета по отказ на моторот со потребните резерви на гориво во согласност со точката CAT.OP.MPA.150, како што е соодветно за алтернативен аеродром, ако се користи безбедносна процедура;
- (4) аеродромот, на кој се планира да слета авионот по отказ на моторот, ги исполнува следниве критериуми:
- (i) условите за перформансите за очекуваната маса при слетување се исполнети;
 - (ii) метеоролошките извештаи или прогнози и извештаи за состојбата на полетно – слетната патека покажуваат дека може да се изврши безбедно слетување во предвиденото време за слетување.
- (5) Доколку AFM не ги содржи податоците од траекторија на маршрутата на летот, бруто траекторијата на летот со еден неоперативен мотор (OEI) се намалува со градиент на качување од 1.1% за двомоторни авиони, 1,4% за тримоторни авиони, и 1,6% за четворомоторни авиони.
- (г) Операторот го зголемува опсегот на маргините кој што е даден во точките (б) и (в) до 18,5 км (10 NM), ако навигациската точност не одговара најмалку на потребните навигациски карактеристики RNAV 5.;
- (с) точката CAT.POL.A.220 се заменува како што следува:

` CAT.POL.A.220 Летање по маршрута— авиони со три или повеќе мотори, од кои два мотора неисправни

(а) Авион кој има три или повеќе мотори, во текот на неговата планирана рута, не смее да биде повеќе од 90 минути оддалечен од аеродромот кој ги исполнува условите за очекуваната маса при слетување од точките CAT.POL.A.230 или CAT.POL.A.235(а), со сите мотори оперативни при крстаречка моќност или потисок, во зависност од потребата, при стандардна температура и без ветер, освен ако ги исполнува условите од точки (б) до (г).

(б) Вкупната траекторија на летање со два откажани мотора мора да биде одредена за да му овозможува на авионот да го продолжи летот, во очекуваните метеоролошки услови, од точката, во која се претпоставува дека два мотора откажале истовремено, до аеродромот, каде што е можно слетување и целосно запирање, применувајќи ја утврдената процедура за слетување со два неоперативни мотори. Вкупната траекторија на летот обезбедува минимална висина над површината и препреките од најмалку 2 000 ft во опсег до 9,3 км (5 NM) од секоја страна на планираната патека. На висини и при метеоролошки услови, кои условуваат вклучување на системите за заштита од замрзнување, треба да се земе во предвид влијанието од нивната употреба врз вкупната траекторија на летот. Ако навигациската точност не одговара најмалку на RNAV 5, операторот ги зголемува пропишаните вредностите, дадени во втората реченица на 18,5 км (10 NM).

(в) Се претпоставува дека двата мотора откажуваат во најкритичната точка на делот од маршрутата каде што авионот, при крстаречката моќност или потисок, зависно од

потребата, со сите мотори оперативни, при стандардна температура и без ветер, е повеќе од 90 минути лет оддалечен од аеродромот кој се спомнува во точката (а).

(г) Вкупната траекторијата на летот има позитивен градиент на висина од 1 500 ft над аеродромот, каде авионот може да слета по отказ на двата мотори.

(д) Дозволено е испуштањето на гориво до количество, што одговара на потребните резерви за стигнување до аеродромот за слетување кој се спомнува во точката (f), ако се користи безбедносната процедура.

(f) Очекуваната маса на авионот во точката во која се претпоставува дека двата мотора откажале, не е помала од масата која го вклучува потребното гориво за лет до аеродромот на кој се претпоставува дека ќе се изврши слетување и за пристигнувањето на авионот на најмалку 450м (1 500 ft) над зоната за слетување, по што тој има вкупно време на летање од уште 15 минути, на крстаречка моќност или потисок, зависно од потребата.`;

(и) точката CAT.POL.A.230 се заменува како што следува:

` CAT.POL.A.230 Слетување — суви полетно – слетни патеки

(а) Масата на авионот при слетување, утврдена во согласност со точката CAT.POL.A.105(a), за проценетото време на слетување на аеродромот на дестинација или на кој било алтернативен аеродром овозможува слетување со целосно запирање од висина од 50 ft над прагот:

- (1) за авиони со турбомлазен погон, во границите на 60 % од расположливата должина на ПСП за слетување (LDA);
- (2) за авиони со турбопропелерски погон, во границите на 70 % од расположливата должина на ПСП за слетување (LDA);
- (3) по пат на отстапување о точките (а)(1) и (а)(2), за авиони кои што се одобрени за слетување на намалена далечина според точката CAT.POL.A.235, во границите на 80 % од расположливата должина на ПСП за слетување (LDA) .

(б) Кога се применуваат процедури за стрмен приод за слетување, операторот ги користи податоците за расположливата должина на ПСП за слетување (LDA) во однос на она што е наведено во точките (а)(1) и (а)(2), во зависност од потребата, врз основа на проектираната висината, која е пониска од 60 ft, но не пониска од 35 ft, и ги исполнува условите предвидени во CAT.POL.A.245.

(в) При операции на кратки слетувања, операторот ги користи податоците за расположливата должина на ПСП за слетување (LDA) во однос на она, наведено во точките (а)(1) и (а)(2), во зависност од потребата, и го почитува предвиденото во CAT.POL.A.250.

(г) При утврдување на масата при слетување, операторот го зема предвид следново:

- (1) не повеќе од 50 % од челната компонента на ветрот или не помалку од 150 % од грбна компонента на ветрот;

(2) корекциите кои се дадени во AFM.

(д) За подготовка на летот, авионот или ќе:

(1) слетува на најсоодветната полетно – слетната патека без ветар;

(2) слетува на полетно – слетната патека, која ќе биде одредена, земајќи ја предвид можната насока и брзина на ветерот, карактеристиките на управување со авионот на земја, како и други услови, како што се средствата за слетување и теренот.

(f) Ако операторот не може да ги исполни условите, наведени во точка (д)(2), за аеродромот на дестинација, авионот може да се подготви за лет само ако е определен алтернативен аеродрома кој овозможуваат целосно усогласување со едно од следниве:

(1) точките од (а) до (г) доколку полетно слетната патека во предвиденото време на слетување е сува:

(2) точките од (а) до (г) од CAT.POL.A.235, доколку полетно - слетната патека во предвиденото време на слетување е мокра и контаминирана.;

(j) точката CAT.POL.A.235 се заменува како што следува:

‘ CAT.POL.A.235 Слетување — мокри и контаминирани полетно – слетни патеки

(а) Кога соодветните метеоролошки извештаи или прогнози, или и двете, покажуваат дека во проценетото време за слетување, полетно – слетната патека може да биде мокра, расположливата должина на ПСП за слетување (LDA), ќе биде една од следниве растојанија:

(1) растојанието за слетување кое е дадено во AFM за користење на мокри полетно – слетни патеки во периодот на подготовка на летот, но не помалку од она кое што се бара во точката CAT.POL.A.230(a)(1) или (a)(2), во зависност од потребата;

(2) доколку растојанието за слетување не е дадено во AFM за користење на мокри полетно – слетни патеки во периодот на подготовка на летот, најмалку 115% од потребното растојание за слетување, кое е одредено во согласност со точката CAT.POL.A.230(a)(1) или (a)(2), во зависност од потребата;

(3) растојание за слетување кое е пократко од она кое се бара во точката (a)(2), но не помалку од она кое што се бара во точката CAT.POL.A.230(a)(1) или (a)(2), во зависност од потребата, доколку полетно – слетната патека има посебна карактеристика за подобрување на триењето и AFM вклучува специфични дополнителни информации за растојанието на слетување за тој тип на полетно – слетна патека;

(4) по пат на отстапување од точките (a)(1), (a)(2) и (a)(3), за авиони кои се одобрени за намалено растојание за слетување според точката CAT.POL.A.255, растојанието за слетување е одредено според точката CAT.POL.A.255 (б)(2)(т)(Б).

(б) Кога соодветните метеоролошки извештаи или прогнози покажуваат дека во

проценетото време за слетување, полетно – слетната патека може да биде контаминирана, расположлива должина на ПСП за слетување (LDA)), ќе биде една од следниве растојанија:

- (1) најмалку на растојанието за слетување, одредено во согласност со (а), или најмалку на 115 % од растојанието за слетување, одредено во согласност со одобрените податоци за растојанието за слетување на контаминирана полетно – слетна патека или еквивалентно, во зависност од тоа која вредност е поголема.
- (2) на полетно - слетни патеки кои се посебно подготвени за зимски услови, растојание за слетување кое е пократко од она кое е наведено во точката (б)(1), но да не е помало од она кое се бара во точката (а), може да се користи доколку во AFM се наоѓаат дополнителни информации во однос на растојанието за слетување на контаминирани полетно – слетни патеки. Таквите полетно – слетни патеки мора да бидат најмалку на 115 % од растојанието за слетување кое е дадено во AFM.

(в) По пат на отстапување од точката (б), не е потребно да се примени зголемување од 15% доколку тоа е претходно вклучено во одобрените податоците за растојание за слетување или во некои еднакви на нив.

(г) За точките (а) и (б) се применуваат соодветните критериуми од потточките (б), (в) и (г) од точката CAT.POL.A.230.

(д) За подготовка на летот, авионот или ќе:

- (1) слетува на најсоодветната полетно – слетната патека без ветар;
- (2) слетува на полетно – слетната патека, која ќе биде одредена, земајќи ја предвид можната насока и брзина на ветерот, карактеристиките на управување со авионот на земја, како и други услови, како што се навигациските средства за слетување и теренот.

(ѓ) Ако операторот не може да ги исполни условите, наведени во точка (д)(1) за аеродром на дестинација каде, соодветните временски извештаи и прогнози укажуваат дека полетно – слетната патека во времето на пристигнување може да биде контаминирана и каде слетувањето зависи од посебната карактеристика на ветерот, авионот ќе биде спремен за полетување само доколку се определени два алтернативни аеродроми.

(е) Ако операторот не може да ги исполни условите, наведени во точка (д)(2) за аеродром на дестинација каде, соодветните временски извештаи и прогнози укажуваат дека полетно – слетната патека во времето на пристигнување може да биде мокра или контаминирана, авионот ќе биде спремен за полетување само доколку се определени два алтернативни аеродроми.

(ж) За точките (г) и (е), определениот/те алтернативен аеродром или аеродроми мора да овозможат постапување со една од следните:

- (1) потточките од (а) до (д) од точката CAT.POL.A.230, доколку полетно слетната патека во предвиденото време на слетување е сува:

(2) точките од (а) до (г) од CAT.POL.A.235, доколку полетно слетната патека во предвиденото време на слетување е мокра и контаминирана.`;

(к) во точката CAT.POL.A.250(б) се додава следнава точка (11а):

`(11а) се забрануваат операции во кои бараното растојание за слетување е намалено во согласност со точката CAT.POL.A.255.`;

(л) се додава следнава точка CAT.POL.A.255:

` CAT.POL.A.255 Одобрување на операции во кои бараното растојание за слетување е намалено

(а) Операторот на воздухоплов може да изведува операции на слетување во склоп на 80% од расположлива должина за слетување (LDA) ако се исполнети следниве услови:

- (1) авионот да има MOPSC 19 или помалку;
- (2) во AFM-то на авионот да е наведена изјава за прифатливо намалено растојание за слетување;
- (3) авионот да се користи за нередовни CAT на барање;
- (4) масата при слетување на авионот треба да биде таква да може да овозможи целосно запирање на намалено растојание за слетување;
- (5) операторот да добил претходно одобрение од надлежниот орган.

(б) За да се добие одобрението кое е наведено во точката (а)(5), операторот мора да достави докази за едно од следниве случаи:

- (1) дека е извршена проценка на ризик за да се докаже дека е постигнато ниво на безбедност кое е еднакво на онаа од точката CAT.POL.A.230(а)(1) или (2), во зависност од потребата;
- (2) дека се исполнети следниве услови:
 - (i) забранети се специјални процедури за приод, како што се стрмни приоди, со проектирани височини поголеми од 60ft или помали од 35ft, операции со мала видливост, приод надвор од критериумите за стабилизирани приод според точката CAT.OP.MPA.115(а);
 - (ii) забранети се операции со краток приод во согласност со точката CAT.POL.A.250;
 - (iii) забрането е слетување на контаминирана полетно - слетна патека;
 - (iv) воспоставен е процес на соодветна обука, проверка и мониторинг на летачкиот екипаж;
 - (v) операторот воспоставува програма за анализа на слетување на аеродром

(ALAP) за да гарантира дека се исполнети следниве услови:

(А) дека во моментот на пристигнување не се прогнозира грбен ветер;

(Б) доколку прогнозата предвидува дека полетно – слетната патека ќе биде мокра во проценетото време на пристигнување, растојанието за слетување при подготовката на авионот се утврдува или во согласност со точката CAT.OP.MPA.303 (а) или (б), во зависност од потребата, или ќе биде 115% од растојанието за слетување одредено за суви полетно – слетни патеки, зависи кое е подолго;

(В) во очекуваното време на пристигнување не се прогнозира дека постојат услови полетно – слетната патека да биде загадена;

(Г) во очекуваното време на пристигнување не се прогнозира дека постојат услови полетно – слетната патека да има неповолни временски услови;

(vi) целата опрема што влијае врз перформансите на слетување е во функција пред почетокот на летот;

(vii) летачкиот екипаж се состои од најмалку два квалификувани и обучени пилоти со неодамнешно искуство во операции во кои што се бара намалено растојание при слетување;

(viii) врз основа на преовладувачките услови за планираниот лет, командантот донесува конечна одлука да изврши операции во кои е скратено потребното растојание за слетување и не мора да спроведува операции ако смета дека не се исполнети безбедносните услови;

(ix) дополнителни услови на аеродромот, ако се утврдени од надлежен орган што го овластил аеродромот, земајќи ги предвид орографските карактеристики на зоната за приод, достапните помагала за приод и можноста за неуспешни пристапи и прекинати слетувања.

(љ) точката CAT.POL.A.330 се заменува како што следува:

` CAT.POL.A.330 Слетување — суви полетно – слетни патеки

(а) Масата на авионот при слетување, утврдена во согласност со CAT.POL.A.105(а), за проценетото време на слетување на аеродромот на дестинација или на кој било алтернативен аеродром, кој овозможува слетување со целосно запирање од висина од 50 ft над прагот и слетување во граници од 70 % од расположлива должина на ПСП за слетување (LDA).

(б) По пат на отстапување од точката (а), а под услов дека се постапува во согласност со точката CAT.POL.A.335, масата на авион при слетување, која што е одредена во согласност со CAT.POL.A.105 (а), за проценетото време на слетување на аеродромот на дестинација, е таква при што овозможува слетување со целосно запирање од висина од 50 ft над прагот и слетување во граници од 80 % од расположлива должина на ПСП за слетување (LDA).

(в) Кога се одредува масата за слетување, операторот го зема во предвид следново:

- (1) надморската висина на аеродромот;
- (2) не повеќе од 50 % од челната компонента на ветерот или не помалку од 150 % од грбната компонента на ветерот;
- (3) видот на површината на полетно – слетната патека;
- (4) наклонот на полетно – слетната патека во правец на слетувањето.

(г) Кога се применуваат процедури за стрмен приод на слетување, операторот ги користи факторизирани податоци за растојанието за слетување во согласност со точката (а), врз основа на проектираната висина пониска од 60 ft, но не пониска од 35 ft, при почитување на предвиденото во CAT.POL.A.345.

(д) При операции за слетување на кратка полетно – слетна патека, операторот користи поголем дел од факторизирани податоци за растојанието за слетување во согласност со точката (а) и го почитува предвиденото во CAT.POL.A.350.

(f) За подготовка на авионот за лет, авионот или:

- (1) слетува на најсоодветната полетно – слетната патека, без ветар;
- (2) слетува на полетно – слетната патека, која ќе биде одредена земајќи ја предвид можната брзина и насока на ветерот, карактеристиките за управување на авионот на земја, како и други услови, како што се навигациските средства за слетување и теренот.

(д) Ако операторот не може да ги исполни барањата од точката (f)(2) за аеродромот на дестинација, авионот може да се подготви за лет само ако е определен алтернативен аеродром, кој овозможува целосно усогласување со условите од (а) до (f).`;

(м) точката CAT.POL.A.335 се заменува како што следува:

` CAT.POL.A.335 Слетување — мокри и контаминирани полетно – слетни патеки

(а) Кога соодветните метеоролошки извештаи или прогнози, покажуваат дека во проценетото време за пристигнување, полетно – слетната патека може да биде мокра, расположливата должина на ПСП за слетување (LDA), ќе биде една од следниве растојанија:

- (1) растојанието за слетување кое е дадено во AFM за користење на мокри полетно – слетни патеки во периодот на подготовка на летот, но не помалку од она кое што се бара во точката CAT.POL.A.330;
- (2) доколку растојанието за слетување не е дадено во AFM за користење на мокри полетно – слетни патеки во периодот на подготовка на летот, најмалку 115% од потребното растојание за слетување, кое е одредено во согласност со точката CAT.POL.A.330(a);

(3) растојание за слетување кое е пократко од она кое се бара во точката (а)(2), но не помалку од она кое што се бара во точката CAT.POL.A.330(a), зависно од потребата, доколку полетно – слетната патека има посебна карактеристика за подобрување на триењето и AFM вклучува специфични дополнителни информации за растојанието на слетување за тој тип на полетно – слетна патека;

(4) по пат на отстапување од точките (а)(1), (а)(2) и (а)(3), за авиони кои се одобрени за намалено растојание за слетување според точката CAT.POL.A.355, растојанието за слетување е одредено според точката CAT.POL.A.255 (б)(7)(iii).

(б) Кога соодветните метеоролошки извештаи или прогнози покажуваат дека во проценетото време за слетување, полетно – слетната патека може да биде контаминирана, растојанието за слетување не треба да ја надмине расположлива должина на ПСП за слетување (LDA). Операторот ги наведува во оперативниот прирачник, податоците за проценка на растојанието за слетување кои ќе се применуваат.;

(н) се додава следнава точка CAT.POL.A.355:

` CAT.POL.A.355 Одобрување на операции во кои бараното растојание за слетување е намалено `;

(а) Операции со маса на авион при слетување кој овозможува слетување со целосно запирање во граници од 80 % од расположлива должина на ПСП за слетување (LDA) бараат претходно одобрување од надзорните органи. Таквото одобрување мора да се добие за секоја ПСП на која се извршуваат операциите со намалено растојание за слетување.

(б) За да се добие одобрувањето од точката (а), операторот спроведува проценка на ризик за да докаже дека е постигнато ниво на безбедност кое е еднакво на онаа од точката CAT.POL.A. 330(a) и дека е исполнет најмалку еден од следниве услови:

(1) земјата каде што е аеродромот има одредено јавен интерес и оперативна неопходност за операцијата, или поради зафрленоста на аеродромот или поради физичките ограничувања кои се поврзани со продолжението на ПСП;

(2) забранети се операции со краток период во согласност со точката CAT.POL.A.350 и периоди кои се надвор од стабилизирани критериуми за период одобрени според точката CAT.OP.MPA.115(a);

(3) забрането е слетување на контаминирана полетно - слетна патека;

(4) процедурата за посебна контрола на областа каде што се врши контакт со земја е дефинирана во Оперативниот прирачник (ОМ) и е имплементирана; оваа процедура мора да вклучува соодветни инструкции за неуспешен период и прекинатото слетување кога контактот со земја не може да се постигне во дефинираната област.

(5) воспоставен е процес на соодветна обука и проверка над летачкиот екипаж;

(6) летачкиот екипаж е квалификуван и има неодамнешно искуство во операции

во кои што се бара намалено растојание при слетување на односниот аеродром;

(7) операторот воспоставува програма за анализа на слетување на аеродром (ALAP) за да гарантира дека се исполнети следниве услови:

- (i) дека во моментот на пристигнување не се прогнозира грбен ветер;
- (ii) доколку прогнозата предвидува дека полетно – слетната патека ќе биде мокра во проценетото време на пристигнување, растојанието за слетување при подготовката на авионот се утврдува или во согласност со точката CAT.OP.MPA.303(в), или ќе биде 115% од растојанието за слетување одредено за суви полетно – слетни патеки, зависи кое е подолго;
- (iii) во очекуваното време на пристигнување не се прогнозира дека постојат услови полетно – слетната патека да биде контаминирана;
- (iv) во очекуваното време на пристигнување не се прогнозираат неповолни метеоролошки услови на полетно – слетната патека;

(8) оперативните процедури се воспоставени и на должината на слетување за да се гарантира дека:

- (i) целата опрема што влијае на перформансите на намалување на брзината е во функција пред почетокот на летот;
- (ii) уредите за намалување на брзината се користат правилно од страна на летачкиот екипаж;

(9) воспоставени се посебни инструкции за одржување и оперативни процедури за уреди со кои се намалува брзината на авионите за да се зголеми довербата во тие системи;

(10) финалниот приод и слетувањето се извршуваат само во метеоролошки услови за визуелно летање (VMC);

(11) дополнителни услови во аеродромот, ако се утврдени од надлежен орган што го овластил аеродромот, земајќи ги предвид орографските карактеристики на зона на приод, достапните помагала за приод и можноста за неуспешни приод и прекинати слетувања. `;

(о) во точката CAT.POL.A.415, потточките (г) и (д) се заменуваат како што следува:

`(г) Границите на опсегот кои се дадени во точката (а) се зголемуваат за 18.5 км (10 NM), ако навигациската точност не одговара најмалку на навигациски карактеристики RNAV 5.

(д) Дозволено е испуштањето на гориво до количество, што одговара на потребните резерви за стигнување до аеродромот каде што се претпоставува дека авионот би слетал по отказ на мотор, во согласност со точка CAT.OP.MPA.150, соодветно за алтернативен

аеродром, ако се користи безбедносна процедура.`;

(п) точката CAT.POL.A.420 се заменува како што следува:

`CAT.POL.A.420 Летање по маршрута— авиони со три или повеќе мотори, од кои два мотори се нефункционални

(а) Авион кој има три или повеќе мотори, во текот на неговата планирана рута, не смее да биде повеќе од 90 минути оддалечен од аеродромот кој ги исполнува условите за очекуваната маса при слетување од точката CAT.POL.A.430, со сите активни мотори при крстаречка моќност или потисок, во зависност од потребата, при стандардна температура и без ветер, освен ако ги исполнува условите од точки (б) до (д).

(б) Траекторијата на летање по маршрута со два нефункционални мотори му овозможува на авионот да го продолжи летањето во очекуваните временски услови, со надминување на сите препреки во опсег од 9.3 km (5 NM) од двете страни на предвидената маршрута со вертикално надвишување од најмалку од 2000 ft, до аеродром на кој се исполнети применливите услови за перформанси при очекуваната маса на слетување

(в) Се претпоставува дека двата мотора откажуваат во критичната точка од овој дел од маршрутата, каде што авионот, при брзина на крстарење или потисок, зависно од потребата, со сите мотори активни, при стандардна температура и без ветер, е повеќе од 90 минути лет оддалечен од аеродромот кој се спомнува во точката (а).

(г) Очекуваната маса на авионот во точката, во која се претпоставува дека двата мотори откажале, не е помала од масата, која го вклучува потребното гориво за лет до аеродромот, на кој се претпоставува дека ќе се изврши слетување и за пристигнувањето на авионот на висина од најмалку 450 m (1 500 ft) директно над зоната за слетување, по што тој има вкупно време на летање од уште 15 минути на крстаречка моќност или потисок, зависно од потребата.

(д) Расположливата брзина на искачување на авионот е 150 ft за минута, помалку од пропишаната.

(ѓ) Границите на ширината од точката (б) се зголемува до 18.5 km (10 NM) доколку навигациската прецизност не задоволува најмалку навигациски карактеристики RNAV 5.

(е) Дозволено е испуштањето на гориво до количество, што одговара на потребните резерви за стигнување до аеродромот за слетување, во согласност со точката (г), ако се користи безбедносна процедура.`;

(р) во точката CAT.POL.A.430(а), потточката (4) се заменува како што следува:

`(4) наклонот на полетно – слетната патека е во правецот за слетување.`;

(с) во точката CAT.POL.A.435, потточката (а) се заменува како што следува:

`(а) Кога соодветните метеоролошки извештаи или прогнози, покажуваат дека во проценетото време за слетување, полетно – слетната патека може да биде мокра, расположливата должина на ПСП за слетување (LDA), ќе биде една од следниве растојанија:

(1) растојанието за слетување кое е дадено во AFM за користење на мокри полетно – слетни патеки во периодот на подготовка на летот, но не помалку од она кое што се бара во точката CAT.POL.A.430;

(2) доколку растојанието за слетување не е дадено во AFM за користење на мокри полетно – слетни патеки во периодот на подготовка на летот, најмалку 115% од потребното растојание за слетување, кое е одредено во согласност со точката CAT.POL.A.430.;

(т) во точката CAT.IDE.A.185, се додава следнава потточката (i):

“(i)) За авиони со максимална сертифицирана маса на полетување (MCTOM)) поголема од 27.000 кг, чии првично уверение за пловидбеност (CofA) издадено на или по 5 септември 2011 година, се опремени со алтернативен извор на енергија, на кој CVR и нивните сродни микрофони вградени во пилотската кабина автоматски се приклучуваат во случај на целосен прекин на напојувањето на CVR.”;

(ќ) се додава следнава точка CAT.IDE.A.191:

“CAT.IDE.A.191 Лесен уред за снимање на летот

(а)Авиони со турбински мотор со MCTOM од 2 250 кг или повеќе и авиони со MOPSC поголема од 9 мора да бидат опремени со уред за снимање на летот , ако се исполнети сите следни услови:

(1) тие да не се опфатени со CAT.IDE.A.190(а);

(2) нивниот индивидуален сертификат за пловидбеност (CofA) прв пат им беше издаден на или по 5 септември 2022 година.

(б) Уредот за снимање на летот ги снима, во вид на податоци за летот или слики, информациите кои што се доволни за да се одреди патеката на летот и брзината на воздухопловот.

(в) Уредот за снимање на летот мора да биде во можност да ги задржи податоците од летот или сликите снимени најмалку во последните 5 часа.

(г) Уредот за снимање на летот започнува со снимање автоматски пред авионот да биде во можност да се движи самостојно, а снимањето ќе престане автоматски откако авионот веќе не е во можност да се движи самостојно.

(д) Ако уредот за снимање на летот снима слики или звук во кабината на летачкиот екипаж , командантот мора да има на располагање функција што ги менува визуелните и звучните снимки направени пред да се активира функцијата, така што овие записи не можат да се репродуцираат или копираат со вообичаени техники.”;

(у) точката CAT.IDE.A.230(б) се заменува како што следува:

“(б) Количеството на кислород наведено во (а) треба да бидат доволни за остатокот од летот по декомпресија на кабината, кога висината на која се наоѓа кабината надминува

8 000 ft ама не надминува 15 000 ft за најмалку 2 % од превезените патници, но во никој случај за помалку од едно лице.`;

(ф) точката CAT.IDE.A.230(г) се заменува како што следува:

`(г) Опремата за кислород за прва помош треба да има можност да генерира голем проток на секое лице.`;

(х) точката CAT.IDE.A.345 се изменува и дополнува со следново:

(i) Насловот на членот се заменува како што следува:

` CAT.IDE.A.345 Комуникациска, навигациска опрема и опрема за набљудување за извршување на летови по правилата за летање по инструменти (IFR) или правилата за визуелно летање (VFR) по маршрути, кај кои навигацијата не се одвива според визуелните ориентири`;

(ii) точката CAT.IDE.A.345(a) се заменува како што следува

`(a) Авиони, кои се користат по правилата за летање по инструменти (IFR) или правила за визуелно летање (VFR), се опремени со радиокомуникациска, навигациска опрема и опрема за набљудување согласно применливите услови за воздушниот простор.`;

(aa) се додава следнава точка CAT.IDE.H.191:

`CAT.IDE.H.191 Лесен уред за снимање на летот

(a) Хеликоптери со турбински мотор со МСТОМ од 2 250 кг или повеќе мора да бидат опремени со уред за снимање на летот, ако се исполнети сите следни услови:

(1) тие да не се опфатени со CAT.IDE.H.190(a);

(2) нивниот индивидуален сертификат за пловидбеност (CofA) прв пат им беше издаден на или по 5 септември 2022 година.

(б) Уредот за снимање на летот ги снима, во вид на податоците за летот или слики, информациите кои што се доволни за да се одреди патеката на летот и брзината на воздухопловот.

(в) Уредот за снимање на летот мора да биде во можност да ги задржи податоците од летот или сликите снимени најмалку во последните 5 часа.

(г) Уредот за снимање на летот започнува со снимање автоматски пред хеликоптерот да биде во можност да се движи самостојно, а снимањето ќе престане автоматски откако хеликоптерот веќе не е во можност да се движи самостојно.

(д) Ако уредот за снимање на летот снима слики или звук во кабината на летачкиот екипаж, командантот мора да има на располагање функција што ги менува визуелните и звучните снимки направени пред да се активира функцијата, така што овие записи не можат да се репродуцираат или копираат со вообичаени техники.`;

(6б) точка CAT.IDE.H.345 се изменува и дополнува со следново:

(i) Насловот на членот се заменува како што следува:

`CAT.IDE.H.345 Комуникациска, навигациска опрема и опрема за набљудување за извршување на летови по правилата за летање по инструменти (IFR) или правилата за визуелно летање (VFR) по маршрути, кај кои навигацијата не се одвива според визуелните ориентири`;

(ii) точката CAT.IDE.H.345(a) се заменува како што следува

`(а) Хеликоптери, кои се користат по правилата за летање по инструменти (IFR) или правилата за визуелно летање (VFR), се опремени со радиокомуникациска, навигациска опрема и опрема за набљудување согласно применливите услови за воздушниот простор.`;

(5) Анекс V (Дел – SPA), се изменува и дополнува со следново:

(а) точката SPA.SET-IMC.105(б) се заменува како што следува:

`(б) посебни упатства и процедури за одржување со цел да се да се обезбедат планираните нивоа на постојана пловидбеност и сигурност на воздухопловот на операторот во согласност со Регулативата (ЕУ) бр. 1321/2014, вклучувајќи и сè од следниве работи:

- (1) програма за следење на параметрите на моторот, освен за авиони со првичен поединечно издаден сертификат за пловидбеност по 31 декември 2004 година, кој мора да има автоматски систем за следење на трендот;
- (2) програма за обезбедување на сигурност на погонскиот систем и другите придружни системи;`

(6) Анекс VI (Дел – NCC), се изменува и дополнува со следново:

(а) точката NCC.GEN.101 се заменува како што следува:

‘Одобрените организации за обука од кои се бара да се усогласат со овој Анекс, исто така, се во согласност и со:

(а) ORO.GEN.310, во зависност од потребата; и

(б) ORO.MLR.105. ‘;

(б) точката NCC.GEN.145 се заменува како што следува:

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

(а) По несреќа, сериозен инцидент или настан, кој е утврден од страна на истражните

органи, операторот ги чува оригиналните запишани податоци од уредите за снимање на податоците, во текот на 60 денови, ако не е определено поинаку од страна на истражниот орган.

(б) Операторот врши оперативни проверки и проценки на записите за да се обезбеди континуираното функционирање на уредите за снимање на летот кои мора да се носат.

(в) Операторот гарантира дека записите од параметрите на летот и комуникациски пораки преку пренос на податоци кои се бараат да бидат снимени на уреди за снимање на летот се чуваат. Меѓутоа, за целите на тестирање и одржување на тие уреди за снимање на летот, дозволено е бришење на информациите до еден час од најстарите запишани податоци во времето на тестирање.

(г) Операторот чува и одржува ажурирана документација, која ги прикажува информациите, потребни за претворање на необработените податоци од податоците од летот во параметри од летот, изразени во технички единици.

(д) Операторот ги става на располагање сите зачувани записи од уредот за снимање на податоците од летот, доколку надлежниот орган го утврди тоа.

(ѓ) Без да е во спротивност со Регулатива (ЕУ) бр. 996/2010 и Регулативата (ЕУ) 2016/679:

(1) освен за обезбедување на исправноста на уредот за снимање на летот, гласовните записи од уредот за снимање на летот, не смеат да се откријат ниту пак да се користат, освен доколку не се исполнат следниве услови:

- (i) да има пропишана постапка која се однесува на ракување со таквите гласовни записи и со нивните транскрипти;
- (ii) сите засегнати членови на екипажот и техничките лица/членови на екипаж да се согласуваат со тоа;
- (iii) таквите звучни записи да се употребуваат само за одржување или подобрување на безбедноста.

(1а) Кога гласовните записи од уредот за снимање на летот се проверуваат, за да се докаже исправноста на уредот за снимање на летот, операторот мора да ја заштити приватност на звучните записите и да се осигура дека тие не се откриени или користени за други цели освен за целта да се докаже дека уредот за снимање на летот е исправен;

(2) Параметрите од летот или комуникациски пораки снимени од уредот за снимање на летот преку пренос на податоци нема да се користат за цели кои не се испитување за воздухопловна несреќа или инцидент, а кои се предмет на задолжително известување, освен доколку таквите записи ги исполнат следниве услови:

- (i) се користат од страна на операторот единствено за целите на одржување на пловидбеноста или одржувањето;
- (ii) се анонимни;
- (iii) се откриваат преку безбедносни процедури.

(3) Освен за гарантирање на исправноста на уредот за снимање на летот, сликите од кабината на летачкиот екипаж кои се снимени со тој уредот, смеат да се обелоденат и користат, само доколку се исполнети следниве услови:

- (i) доколку е пропишана процедура која е поврзана со постапувањето со такви записи на слики;
- (ii) со претходна согласност од сите членови на екипажот и персоналот за одржување кои се засегнати;
- (iii) ваквите записи со слики се користат само за одржување или за подобрување на безбедноста.

(3.а) Кога сликите од кабината на летачкиот екипаж кои се снимени со уредот за снимање на летот се проверуваат за да се гарантира исправноста на тој уред, тогаш:

- (i) тие слики не смеат да бидат обелоденети или користени за која било друга цел, освен за да се гарантира исправноста на уредот за снимање на летот;
- (ii) доколку на сликите да бидат видливи делови од членовите на екипажот, операторот ќе ја гарантира приватноста за тие слики. `;

(в) точката NCC.OP.225 се заменува како што следува:

`NCC.OP.225 Услови за приод и слетување - авиони

Пред да го започне приодот за слетување, водачот на воздухопловот мора да утврди дека, во согласност со расположливите информации, временските услови на аеродромот или оперативното место и условите на планираната полетно-слетна патека, нема да го попречуваат извршувањето на безбеден приод, слетување или неуспешен приод.`;

(г) се додава следнава точка NCC.OP.226:

`NCC.OP.226 Услови за приод и слетување -хеликоптери

Пред да го започне приодот за слетување, водачот на воздухопловот мора да утврди дека, во согласност со расположливите информации, временските услови на аеродромот или оперативното место и условите во зоната на завршно приоѓање и полетување (FATO) кои што се планираат да се користат, нема да го попречуваат извршувањето на безбеден приод, слетување или неуспешен приод.`;

(7) Анекс VII (Дел – NCO) се изменува и дополнува со следново:

(а) точката NCO.OP.205 се заменува како што следува:

`NCO.OP.205 Услови за приод и слетување - авиони

Пред да го започне приодот за слетување, водачот на воздухопловот мора да утврди

дека, во согласност со расположливите информации, временските услови на аеродромот или оперативното место и условите на планираната полетно-слетна патека, нема да го попречуваат извршувањето на безбеден приод, слетување или неуспешен приод.`;

(б) се додава следнава точка NCO.OP.206:

`NCO.OP.206 Услови за приод и слетување - хеликоптери

Пред да го започне приодот за слетување, водачот на воздухопловот мора да утврди дека, во согласност со расположливите информации, временските услови на аеродромот или оперативното место и условите во зоната на завршно приоѓање и полетување (FATO), нема да го попречуваат извршувањето на безбеден приод, слетување или неуспешен приод.`;

(в) точката NCO.SPEC.MCF.105(a) се заменува како што следува:

`(а) По пат на отстапување од NCO.GEN.105(a)(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(f) од Анекс I (Дел – M), 145.A.50(d) од Анекс II (Дел – 145) или ML.A.801(f) од Анекс Vб од (Дел – ML) од Регулативата (ЕУ) бр. 1321/2014 на Комисијата.`;

(г) точката NCO.SPEC.MCF.130 се заменува како што следува:

`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 симулацијата е потребна за да се реализира целта на летот и доколку е тоа идентификувано во листата за проверка која е наведена во точка NCO.SPEC.MCF.110 или во оперативни процедури.`;

(8) Анекс VIII (Дел – SPO) се изменува и дополнува со следново:

(а) точката SPO.GEN.140(A)(10) се заменува како што следува:

`(10) техничкиот дневник на воздухопловот, во согласност со Регулативата (ЕУ) бр. 1321/2014, во зависност од потребата.`;

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

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

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

(б) Операторот врши оперативни проверки и проценки на записите за да се обезбеди

континуираното функционирање уредите за снимање на летот кои мора да се носат.

(в) Операторот гарантира дека записите од параметрите на летот и комуникациски пораки преку пренос на податоци кои се бараат да бидат снимени на уреди за снимање на летот се чуваат. Меѓутоа, за целите на тестирање и одржување на тие уреди за снимање на летот, дозволено е бришење на информациите до еден час од најстарите запишани податоци во времето на тестирање.

(г) Операторот чува и одржува ажурирана документација, која ги прикажува информациите, потребни за претворање на необработените податоци од податоците од летот во параметри од летот, изразени во технички единици.

(д) Операторот ги става на располагање сите зачувани записи од уредот за снимање на податоците од летот, доколку надлежниот орган го утврди тоа.

(ѓ) Без да е во спротивност со Регулатива (ЕУ) бр. 996/2010 и Регулативата (ЕУ) 2016/679, освен за обезбедување на исправноста на уредот за снимање на летот.

(1) гласовните записи од уредот за снимање на летот, не смеат да се откријат ниту пак да се користат, освен доколку не се исполнат следниве услови:

- (i) да има пропишана постапка која се однесува на ракување со таквите гласовни записи и со нивните транскрипти;
- (ii) сите засегнати членови на екипажот и техничките лица/членови на екипаж да се согласуваат со тоа;
- (iii) таквите звучни записи да се употребуваат само за одржување или подобрување на безбедноста.

(1а) Кога гласовните записи од уредот за снимање на летот се проверуваат, за да се докаже исправноста на уредот за снимање на летот, операторот мора да ја заштити приватност на звучните записите и да се осигура дека тие не се откриени или користени за други цели освен за целта да се докаже дека уредот за снимање на летот е исправен;

(2) Параметрите од летот или комуникациски пораки снимени со уредот за снимање на летот нема да се користат за цели кои не се испитување за воздухопловна несреќа или инцидент, а кои се предмет на задолжително известување. Тоа ограничување нема да се применува, освен доколку таквите записи ги исполнат следниве услови:

- (i) се користат од страна на операторот единствено за целите на одржување на пловидбеноста или одржувањето;
- (ii) се анонимни;
- (iii) се откриваат преку безбедносни процедури.

(3) Освен за гарантирање на исправноста на уредот за снимање на летот, сликите од кабината на летачкиот екипаж кои се снимени со тој уредот, смеат да се обелоденат и користат, само доколку се исполнети следниве услови:

- (i) доколку е пропишана процедура која е поврзана со постапувањето со такви записи на слики;
- (ii) со претходна согласност од сите членови на екипажот и персоналот за одржување кои се засегнати;
- (iii) ваквите записи со слики се користат само за одржување или за подобрување на безбедноста.

(3.a) Кога сликите од кабината на летачкиот екипаж кои се снимени со уредот за снимање на летот се проверуваат за да се гарантира исправноста на тој уред, тогаш:

- (i) тие слики не смеат да бидат обелоденети или користени за која било друга цел, освен за да се гарантира исправноста на уредот за снимање на летот;
- (ii) доколку на сликите да бидат видливи делови од членовите на екипажот, операторот ќе ја гарантира приватноста за тие слики.

(в) точката SPO.OP.210 се заменува како што следува:

`SPO.OP.210 Услови за приод и слетување - авиони

Пред да го започне приодот за слетување, водачот на воздухопловот мора да утврди дека, во согласност со расположливите информации, временските услови на аеродромот или оперативното место и условите на планираната полетно-слетна патека, нема да го попречуваат извршувањето на безбеден приод, слетување или неуспешен приод.`;

(г) се додава следнава точка SPO.OP.211:

`SPO.OP.211 Услови за приод и слетување - хеликоптери

Пред да го започне приодот за слетување, водачот на воздухопловот мора да утврди дека, во согласност со расположливите информации, временските услови на аеродромот или оперативното место и условите во зоната на завршно приоѓање и полетување (FATO), нема да го попречуваат извршувањето на безбеден приод, слетување или неуспешен приод.`;

(д) се додава следнава точка SPO.IDE.A.146:

`SPO.IDE.A.146 Лесен уред за снимање на летот

(а)Авиони со турбински мотор со MCTOM од 2 250 кг или повеќе и авиони со MOPSC поголема од 9 мора да бидат опремени со уред за снимање на летот , ако се исполнети сите следни услови:

- (1) тие да не се опфатени со SPO.IDE.A.145(а);
- (2) тие се користат за комерцијални цели;
- (3) нивниот индивидуален сертификат за пловидбеност (CofA) прв пат им беше

издаден на или по 5 септември 2022 година.

(б) Уредот за снимање на летот ги снима, во вид на податоци од летот или слики, информациите кои што се доволни за да се одреди патеката на летот и брзината на воздухопловот.

(в) Уредот за снимање на летот мора да биде во можност да ги задржи податоците од летот или сликите снимени најмалку во последните 5 часа.

(г) Уредот за снимање на летот започнува со снимање автоматски пред авионот да биде во можност да се движи самостојно, а снимањето ќе престане автоматски откако авионот веќе не е во можност да се движи самостојно.

(д) Ако уредот за снимање на летот снима слики или звук во кабината на летачкиот екипаж, водачот на воздухопловот мора да има на располагање функција што ги менува визуелните и звучните снимки направени пред да се активира функцијата, така што овие записи не можат да се репродуцираат или копираат со вообичаени техники.;

(f) се додава следнава точка SPO.IDE.H.146:

` SPO.IDE.H.146 Лесен уред за снимање на летот

(а) Хеликоптери со турбински мотор со МСТОМ од 2 250 кг или повеќе со MOPSC поголема од 9 мора да бидат опремени со уред за снимање на летот, ако се исполнети сите следни услови:

(1) тие да не се опфатени со SPO.IDE.H.145(a);

(2) тие се користат за комерцијални цели;

(3) нивниот индивидуален сертификат за пловидбеност (CofA) прв пат им беше издаден на или по 5 септември 2022 година.

(б) Уредот за снимање на летот ги снима, во вид на податоците од летот или слики, информациите кои што се доволни за да се одреди патеката на летот и брзината на воздухопловот.

(в) Уредот за снимање на летот мора да биде во можност да ги задржи податоците од летот или сликите снимени најмалку во последните 5 часа.

(г) Уредот за снимање на летот започнува со снимање автоматски пред хеликоптерот да биде во можност да се движи самостојно, а снимањето ќе престане автоматски откако хеликоптерот веќе не е во можност да се движи самостојно.

(д) Ако уредот за снимање на летот снима слики или звук во кабината на летачкиот екипаж, водачот на воздухопловот мора да има на располагање функција што ги менува визуелните и звучните снимки направени пред да се активира функцијата, така што овие записи не можат да се репродуцираат или копираат со вообичаени техники.;

(е) точката SPO.SPE.MCF.100(a) се заменува како што следува:

`(a) `Ниво А` на лет за сервисна проверка – за лет на кој се очекува користење на процедури за невообичаени или вонредни процедури, 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;`.
