

РЕГУЛАТИВА ЗА СПРОВЕДУВАЊЕ (ЕУ) 2021/1296 НА КОМИСИЈАТА

од 4 август 2021 година

за измена, дополнување и исправка на Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012 за условите за планирање и управување со гориво/енергија, и во однос на барањата од програмите за поддршка и психолошката проценка на летачкиот екипаж, како и тестирање за психоактивни супстанции

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 на Европската унија за безбедност во воздухопловството, 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 (ЕЗ) бр. 3922/91⁽¹⁾ на Советот, и особено член 31 од истата,

со оглед на тоа што:

- (1) Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012⁽²⁾ на Комисијата детално ги утврдува правилата за воздушните операции, а особено планирањето и управувањето со горивото. Овие правила треба да се ажурираат за да се прикаже неодамнешниот напредок во технологијата на моторите и најдобрите практики во областа на воздушните операции, и за да се земат во предвид светските искуства од областа на воздухопловството и научниот и техничкиот напредок во воздушните операции.
- (2) Неодамнешните амандмани на Анекс б од Конвенцијата на Меѓународната организација за цивилно воздухопловство (ICAO) во врска со горивото, а особено во Дел I (11-то издание), Дел III (9-то издание) и во новите упатства од документот на ICAO 9976 „Прирачник за планирање на гориво“ треба да бидат вклучени во Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012, но без одредени барања кои се однесуваат на хеликоптерите, поради тоа што EASA смета дека постојат други решенија што го задоволуваат потребното ниво на безбедност.
- (3) Новите правила за планирање и управување со гориво/енергија треба да им овозможат рамноправни услови за игра на сите засегнати страни од внатрешниот воздухопловен пазар и да ја зголемат конкурентноста во воздухопловната индустрија на Унијата.
- (4) Новите барања за планирање и управување со гориво/енергија треба да ги поддржат иновациите и да овозможат непречена интеграција на новите технологии во полето на воздушните операции. Затоа, онаму каде што е соодветно, терминот „гориво/енергија“ треба да се користи наместо „гориво“ за да се земат предвид операциите со воздухоплови

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

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

кои користат извори на енергија различни од конвенционалните горива кои се базираат на јаглеводороди.

- (5) Барањата кои се однесуваат на различните видови операции треба да бидат пропорционални со комплексноста на истите, како и со ризиците поврзани од таквите операции.
- (6) Воздухопловните оператори треба да бидат способни да користат процедури за планирање и управување засновани на перформанси кои ја подобруваат оперативната ефикасност преку генерирање на финансиски и еколошки придобивки, истовремено одржувајќи или дури и подобрувајќи ги нивоата на безбедност. Затоа, новите барања за авионите што се користат во операциите во комерцијалниот воздушен превоз (CAT) треба да воведат сеопфатна шема за гориво што ќе ги покрива три главни политики поврзани со горивото: планирање на гориво/енергија, избор на аеродром и управување со гориво/енергија во текот на лет. Ова треба да му овозможи на операторот пофлексибилно управување со ризиците, што би можело доведе до зголемување на придобивките.
- (7) Безбедносните информации собрани од страна на EASA укажуваат на тоа дека треба да се воведат нови барања кои би се однесувале на ризиците поврзани со полнењето на гориво, поточно при полнењето на гориво додека патниците се во воздухопловот, се качуваат или се симнуваат од воздухопловот, кога се полни гориво во хеликоптер чии што ротори се вртат.
- (8) Проценката на сложените шеми за гориво/енергија бараат подобрен капацитет од страна на надлежните органи, и поради тоа е потребно воведување на критериуми за водење на надлежните органи при подготовка на проценките за оперативниот безбедносен ризик, а сè со цел да се поддржи примената на целосни шеми за гориво/енергија засновани на перформансите.
- (9) Во согласност со принципите на пропорционалност и подобро управување, барањата за гориво и енергија за некомерцијални операции со комплексни воздухоплови на моторен погон (NCC) и за специјализирани операции (SPO) треба да бидат подобро координирани со оние за CAT операции. Од друга страна, потребите за гориво и енергија за некомерцијалните оператори со некомплексни воздухоплови на моторен погон треба да се засноваат на безбедносните цели и да овозможат пристап заснован на перформанси. Новите барања за планирање и управувањето со горивото и енергијата треба да го намалат регулаторниот товар, да ја зголемат ефикасноста на трошоците, и со одредени дополнителни исклучоци, да доведуваат до усогласување со барањата на ICAO.
- (10) Регулативата (ЕУ) 2018/1042 ⁽³⁾ на Комисијата, на Регулатива (ЕУ) бр. 965/2012, ѝ додаде барања за програми за поддршка, психолошка проценка на летачкиот екипаж и

³ Регулатива (ЕУ) 2018/1042 од 23 јули 2018 година за изменување и дополнување на Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012 во однос на техничките услови и административните процедури поврзани со воведување на програми за поддршка, психолошка проценка на екипажот на лет, како и систематски и вонредни тестирања на психоактивни супстанции за да се осигура здравствената способност на членовите на екипажот на летот и членовите на кабинскиот персонал, и во однос на опремувањето на новопроизведените авиони на турбински погон со максимална дозволена маса при полетување од 5 700 кг или помалку и одобрени за превоз на шест до девет патници со систем за предупредување за опасно з

систематско и случајно тестирање за психоактивни супстанции за да се гарантира здравствената состојба на членовите на летачкиот екипаж и на кабинскиот екипаж. Овие барања стапија на сила во февруари 2021 година. Агенцијата доби мандат континуирано да ја оценува ефективностa на новите одредби и да го подготви првиот извештај од евалуацијата до август 2022 година. Со оглед на влијанието на пандемијата со COVID-19 врз воздухопловството, се препорачува на Агенцијата да ѝ се даде повеќе време да ги собере релевантни податоци за евалуација. Затоа, рокот за комплетирање на извештајот за евалуација треба да се одложи до 14 август 2023 година.

- (11) Регулатива (ЕУ) 2018/1042 во Анекс I од Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012 ја воведој точката 98(a) со која се дефинира поимот „психоактивни супстанции“. Регулатива за спроведување (ЕУ) 2020/2036 ⁽⁴⁾ на Комисијата, која последователно го измени Анекс I на Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012 и ненамерно ја замени точката 98(a) со нов текст со кој се дефинира поимот „стручен“ а се брише дефиницијата на поимот „психоактивни супстанции“. Оваа дефиниција е клучна за доследно толкување на одредбите воведени со Регулативата (ЕУ) 2018/1042, а особено за јасна дефиниција за тоа кои супстанции се предмет на овие одредби, а кои не се. Затоа, со цел да се заштитат легитимните очекувања на лицата кои се предмет на тие одредби, таа дефиниција треба повторно да се воведој во Анекс I на Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012 со сила од датумот на примена на поврзаните промени воведени со Регулативата (ЕУ) 2018/1042, односно од 14 февруари 2021 година.
- (12) Агенција на Европската унија за безбедност во воздухопловството подготви нацрт правила за спроведување и ги достави заедно со Мислењето бр. 02/2020 ⁽⁵⁾ во согласност со точките (б) и (в) од член 75(2) и со член 76(1) од Регулативата (ЕУ) 2018/1139.
- (13) Затоа Регулатива (ЕУ) бр. 965/2012 треба соодветно да се измени, **дополни** и исправи.
- (14) Со цел да се обезбеди правилна имплементација на оваа регулатива, на земјите-членки и на релевантните засегнати страни треба да им се даде доволно време да ги приспособат своите процедури на новите барања утврдени во оваа регулатива. Затоа, неговата примена треба да се одложи.
- (15) Мерките предвидени со оваа регулатива се во согласност со мислењето на Комитетот воспоставен со член 127 од Регулативата (ЕУ) 2018/1139,

3. Регулатива на Комисијата (ЕУ) 2018/1042 од 23 јули 2018 година со која се менува Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012, во однос на техничките барања и административните процедури поврзани со воведување програми за поддршка, психолошка проценка на летачкиот екипаж, како и систематско и случајно тестирање за присуство на психоактивни супстанции за да се обезбеди здравствена способност на членовите на летачкиот и кабинскиот екипаж, и што се однесува до опремување на новопроизведени авиони со турбински погон со максимална сертифицирамна маса на полетување од 5700 kg или помалку и сертифицирани за превоз на шест до девет патници со систем за предупредување за доближување до теренот (ОЈ L 188, 25.7.2018, стр. 3).

⁴ Регулатива за спроведување (ЕУ) 2020/2036 на Комисијата од 9 декември 2020 година за измена и дополнување на Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012 за условите за компетентност на екипаж на летање и методите за обука како и одложување на датумите за примена на одредени мерки во рамките на пандемијата од COVID-19 (ОЈ L 416, 11.12.2020, стр. 24).

⁵ <https://www.easa.europa.eu/document-library/opinions>

ЈА ДОНЕСЕ ОВАА РЕГУЛАТИВА:

Член 1

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

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

(1) Во Член 9б, вториот параграф се заменува со следново:

„Агенцијата спроведува континуирана ревизија од делотворноста на одредбите кои се однесуваат на програмите за поддршка, психолошките проценки на летачкиот екипаж и систематското и случајно тестирање за психоактивни супстанции за да се осигура здравствената способност на членовите на летачкиот екипаж и членовите на кабинскиот екипаж наведени во Анекс II и IV. Не подоцна од 14 август 2023 година, Агенцијата ќе го подготви првиот извештај за резултатите од оваа ревизија.

Ова ревизија вклучува примена на компетентна експертиза и се базира на податоци собрани со помош на земјите-членки и Агенцијата во подолг временски период.”;

(2) Анексите I, II, III, IV, V, VI, VII и VIII се изменуваат и дополнуваат во согласност со Анексот I од оваа регулатива.

Член 2

Коригирање на Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012

Анекс I од Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012 се коригира во согласност со Анекс II од оваа регулатива.

Член 3

Датум на влегување во сила и примена

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

Се применува од 30 октомври 2022 година.

Меѓутоа, Анекс II се применува од 14 февруари 2021 година.

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

Брисел, 4 август 2021 година

За Комисијата

Претседател

Урсула ВОН ДЕР ЛЕЈЕН

АНЕКС I

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

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

(а) се додава следнава точка (8в):

`(8в) „алтернативен аеродром“ (*alternate aerodrome*) е соодветен аеродром на кој воздухопловот може да продолжи со летот, доколку дојде до ситуација кога е невозможно или неразумно да се продолжи со летот или со слетувањето на аеродромот што е планиран за слетување и на кој на располагање му стојат потребните услуги и уреди кои се соодветни за тој воздухоплов и кои што во времето предвидено за нивно користење се функционални; `алтернативниот аеродром го вклучува следново:

(а) „алтернативен аеродром за полетување (*take – off alternate aerodrome*)“ е алтернативен аеродром, на кој воздухопловот би бил во состојба да изврши слетување, ако за тоа се јави потреба веднаш по полетувањето и ако нема можност да биде искористен аеродромот на заминување; `;

(б) „алтернативен аеродром на рута (*en route alternate (ERA)*)“: е алтернативен аеродром на кој воздухопловот би бил во состојба да изврши слетување доколку има потреба да се пренасочи додека е на рута;

(в) „алтернативен аеродром на рута за гориво/енергија (ERA за гориво/енергија) (*fuel/energy en route alternate (fuel/energy ERA)*)“ е аеродром на ERA потребен во фазата на планирање за пресметка на гориво/енергија;

(г) „алтернативен аеродром на дестинација (*destination alternate aerodrome*)“ е аеродром кон кој воздухоплов може да слета, ако стане невозможно или препорачливо да продолжи кон или да слета на аеродромот кој бил планиран за слетување;

(б) точка (26) се заменува со следново:

`(26) „гориво/енергија за непредвидени ситуации (*contingency fuel/energy*)“ е гориво/енергија кое е потребно за надоместување на потрошеното гориво/енергија до аеродромот на дестинација поради непредвидени фактори кои можат да влијаат на потрошувачката;`;

(в) се додава следнава точка (31а):

`(31а) „моментална шема за гориво/енергија (*current fuel/energy scheme*)“ е одобрена шема за гориво/енергија која моментално ја користи операторот;`;

(г) точката (46) се брише.

(д) се додаваат следниве точки (49г) и (49д):

`(49.г) „следење на летот (*flight following*)“ е снимање во реално време на пораките за заминување и пристигнување од страна на оперативниот персонал за да се

гарантира дека летот е во тек и дека слетал на аеродромот на дестинација или на алтернативниот аеродром;

(49.e) „мониторинг на летот (*flight monitoring*)“, во дополнение на барањата на оние што се утврдени за следење на летот е:

(а) оперативен мониторинг на летовите од страна на соодветно квалификуван персонал за оперативна контрола од моментот на полетување преку сите фази од летот;

(б) размена на сите достапни и релевантни безбедносни информации помеѓу персоналот за оперативна контрола на земјата и летачкиот екипаж; и

(в) критична помош на летачкиот екипаж во случај на вонредна или безбедносна ситуација за време на летот или на барање на летачкиот екипаж;`;

(f) се додаваат следниве точки (50a) и (50б):

(50a) „време на лет (*flight time*)“:

(а) за авиони е вкупното време пресметано од моментот на првото придвижување на авион со цел да полета, па сè до моментот кога авион се паркира на крајот од летот;

(б) за хеликоптери – е вкупното време сметано од моментот на вртење на перките на главниот ротор со цел да полета, па се до моментот кога хеликоптерот ќе застане по завршување на летот, а перките ќе престанат да се вртат;

(50б) „надзор на летот (*flight watch*)“ е, покрај сите елементи дефинирани за „мониторинг на летот“, активно следење на летот извршено од соодветно квалификуван персонал за оперативна контрола преку сите фази на летот за да се гарантира дека летот ја следи пропишаната рута без непланирани отстапувања, пренасочувања или одложувања. ;`

(e) точката (51) се брише;

(ж) точката (73) се заменува како што следува:

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

(д) се додава следнава точка (104a) :

`(104.a) „безбедно слетување (*safe landing*)“, во контекст на политика за гориво/енергетика или шема за гориво/енергија, е слетување на соодветен аеродром или оперативното место со не помала количина на гориво од финалната резерва на гориво/енергија и во согласност со важечките оперативни процедури и минималните оперативни процедури на аеродромот;`;

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

(а) точката ARO.OPS.225 се заменува како што следува:

ARO.OPS.225 Одобрување на шеми за гориво/енергија

- (а) Надлежниот орган ја одобрува шемата за гориво/енергија предложена од операторот на CAT доколку операторот покаже усогласеност со сите применливи барања за гориво и енергија утврдени во оваа регулатива во врска со авиони или хеликоптери вклучени во CAT.
- (б) Надлежниот орган го проценува и следи планирањето на горивото/енергијата и повторното планирање за време на летот, изборот на аеродром и политиките за управување со гориво/енергија при летот поврзани со шемите за гориво/енергија, заедно со процедурите за поддршка на спроведувањето на тие шеми за гориво/енергија.
- (в) Покрај точките (а) и (б), при одобрување на поединечните шеми за гориво/енергија, надлежниот орган треба:
 - (1) да потврди дека операторот ги прикажал основните безбедносни перформанси на шема за постоечкото гориво/енергија;
 - (2) да ја процени способноста на операторите да го поддржи спроведувањето на предложената индивидуална шема за гориво/енергија; треба да се земат предвид барем следниве елементи:
 - (i) системот за управување на операторот;
 - (ii) оперативна способност на операторот;
 - (3) да потврди дека проценката на безбедносниот ризик на операторот што ја поддржува предложената индивидуална шема за гориво/енергија постигнува ниво на безбедност еднакво на шемата за постоечкото гориво/енергија; и
 - (4) да воспостави план за надзор за да се врши периодична проценка на одобрената индивидуална шема за гориво/енергија со цел да се потврди усогласеноста на шемата или да се одлучи дали шемата треба да се измени или отповика.
- (г) Одобрението наведено во точката CAT.OP.MPA.182(г)(2) вклучува список на изолирани аеродроми назначени од операторот за секој тип на воздухоплов на кој се однесува одобрението.
- (д) Без да е во спротивност со точките ARO.GEN.120 (г) и (д), надлежниот орган ја информира Агенцијата за почетокот на евалуацијата на алтернативните средства за усогласеност во врска со шемите за гориво/енергија.;

(3) Во Анекс III, Додаток I се заменува со следново:

ДЕКЛАРАЦИЈА

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 ⁽²⁾	Тип на воздухоплови	Регистрација на воздухоплови ⁽³⁾	Главна база	Тип (-ови) на операција ⁽⁴⁾	Одговорности на организацијата задолжена за управување со постојаната пловидбеност ⁽⁵⁾

Операторот добива претходно одобрување⁽⁶⁾ или посебно одобрување⁽⁷⁾ за одредени операции пред самото извршување на таквите операции.

Каде е применливо, детали од одобреноста кои ги поседувате (прикачете список на специфични одобрености, 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(-ата)).

Каде е применливо, список на алтернативни методи за усогласување (AltMoC) со препораки кон AMC 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 прават во согласност со одредбите од оперативниот прирачник како што е се бара во точката ORO.GEN.110(б) од Анекс III (Дел – ORO).
- 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 (Дел – ORO)
- 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 (Дел – ORO).
- 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 изјавата, информацијата мора да се наведе во посебен прилог. Прилогот мора да биде со датум и да биде потпишан.
- (²) Сериски број на производителот.
- (³) Доколку воздухопловот е исто така регистрирано од имателот на уверението за исполнување на безбедносни услови (АОС), наведете го бројот на имателот на АОС.
-

-
- (⁴) „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.
- (⁵) Информациите за организацијата која е одговорна за управувањето со постојаната пловидбеноста ги содржат името, адресата и референцата на одобрението на организацијата.
- (⁶) (а) операции со кој било неисправен инструмент или дел од опремата или ставка или функција од списокот за минимална опрема (MEL) (точката ORO.MLR.105 (б), (f) и (s), NCC.IDE.A.105, NCC.IDE.H.105, SPO.IDE.A.105 и SPO.IDE.H.105).
- (б) операции за кои е потребно претходно овластување или одобрение, вклучувајќи ги сите операции подолу:
- за специјализирани операции, изнајмување на воздухоплов регистриран во трета земја со и без екипаж (точка ORO.SPO.100(в));
 - специјализирани комерцијални операции со висок ризик (ORO.SPO.110);
 - некомерцијални операции со воздухоплов со MOPSC поголем од 19, извршени без член на кабински персонал (точка ORO.CC.100 (r));
 - употреба на оперативни минимум на IFR што се пониски од оние објавени од државата (точките NCC.OP.110 и SPO.OP.110);
 - полнење гориво додека моторите и/или роторите се во функција (NCC.OP.157);
 - специјализирани операции без кислород над 10 000 стапки (точка SPO.OP.195).
- (⁷) операции во согласност со Анекс V (Дел – SPA) од Регулацијата (ЕУ) бр. 965/2012, вклучувајќи ги подделите Б „ЛЕТАЊЕ СО НАВИГАЦИЈА, БАЗИРАНА НА ПЕРФОРМАНСИТЕ (PBN)“, В „ОПЕРАЦИИ СО СПЕЦИФИЦИРАНИ МИНИМАЛНИ НАВИГАЦИСКИ ПЕРФОРМАНСИ (MNPS)“, Г „ОПЕРАЦИИ ВО ВОЗДУШЕН ПРОСТОР СО НАМАЛЕНО МИНИМАЛНО ВЕРТИКАЛНО РАЗДВОЈУВАЊЕ (RVSM)“ Д „ОПЕРАЦИИ ПРИ НАМАЛЕНА ВИДЛИВОСТ (LVO)“, Е „ПРЕВОЗ НА ОПАСНИ МАТЕРИИ“, и „ОПЕРАЦИИ СО ХЕЛИКОПТЕР НА МОРЕ“, и К „ЕЛЕКТРОНСКИ „ПИЛОТСКИ ТОРБИ (EFB)““;
-

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

(а) точката CAT.OP.MPA.100 (б)(3) се заменува како што следува:

` CAT.OP.MPA.100 Користење на службите на контролата на летањето

(3) локални операции со хеликоптер (LHO),`;

(б) точката CAT.OP.MPA.106 се брише;

(в) точката CAT.OP.MPA.150 се заменува со следново:

„CAT.OP.MPA.150

НАМЕРНО ОСТАВЕНО ПРАЗНО “;

(г) точката CAT.OP.MPA.151 се брише;

(е) точката CAT.OP.MPA.175 (б) (7) се заменува како што следува:

` (7) одредбите, наведени во оперативниот прирачник, во врска со горивото/енергија, маслото, кислородот, минималните безбедни висини, оперативните

минимуми на аеродромите и достапните алтернативни аеродроми, доколку се потребни, можат да бидат исполнети во однос на планираниот лет;`;

(ж) се додава точката CAT.OP.MPA.177:

`CAT.OP.MPA.177 Поднесување на планот на лет до службите на контролата на летањето (ATS)

(а) Ако планот за лет не е поднесен до службите на контрола на летање (ATS) бидејќи не се бара според правилата за летање, се депонираат потребните информации, кои им овозможуваат на службите за тревожење да преземат соодветни мерки, ако е потребно.

(б) Кога летовите се извршуваат од место, каде што е невозможно поднесувањето на план на лет до ATS овој план се поднесува што е можно побрзо по полетувањето од страна на командир или операторот.`;

(е) точката CAT.OP.MPA.180 се заменува како што следува:

`CAT.OP.MPA.180 Шема за гориво / енергија – авиони

(а) Операторот воспоставува, спроведува и одржува шема за гориво/енергија која:

- (1) е соодветна за видовите на извршени операции;
- (2) одговара на способноста на операторот да го поддржи неговото спроведување; и
- (3) исполнува едно од следниве:
 - (i) основна шема за гориво/енергија која ја формира основата за основната шема за гориво/енергија со отстапувања и индивидуална шема за гориво/енергија; основната шема за гориво/енергија потекнува од опсежна анализа на безбедносните и оперативните податоци од претходните перформанси и искуство во индустријата, со примена на научни принципи; основната шема за гориво/енергија која гарантира, по следниов редослед, безбедно, ефикасно и ефективно функционирање на воздухопловот; или
 - (ii) основна шема за гориво/енергија со отстапувања, која е основна шема за гориво/енергија каде анализата наведена во потстав (i) се користи за да се утврдат отстапувањата од основната шема за гориво/енергија која гарантира, по следниов редослед, безбедно, ефикасно и ефективно функционирање на воздухопловот; или
 - (iii) индивидуална шема за гориво/енергија, базирана на компаративна анализа на безбедносните и оперативните податоци на операторите, со примена на научни принципи; анализата се користи за да се воспостави шема за гориво/енергија со повисоко или еднакво ниво на безбедност, која гарантира, по следниов редослед, безбедно, ефикасно и ефективно функционирање на воздухопловот.

(б) Сите шеми за гориво/енергија се состојат од:

- (1) политика на планирање на гориво/енергија и повторно планирање на гориво/енергија за време на лет;

(2) политики за избор на аеродром; и

(3) политики за управување со гориво/енергија за време на лет.

(в) За шемата за планирање на гориво/енергија и за секоја нејзина промена, потребно е претходно одобрение од надлежниот орган.

(г) Кога постои намера за примена на индивидуалната шема за гориво/енергија, операторот мора:

(1) да воспостави основни безбедносни перформанси за шемата за постоечкото гориво/енергија;

(2) да ја демонстрира својата способност да го поддржи спроведувањето на предложената индивидуална шема за гориво/енергија, вклучително и способноста за спроведување на соодветни оперативни контроли и да гарантира размена на соодветните безбедносни информации помеѓу персоналот за оперативна контрола и летачкиот екипаж; и

(3) да спроведе проценка на безбедносниот ризик што покажува дека е постигнато ниво на безбедност еднакво со она од шемата за постоечкото гориво/енергија.;

(е) точката CAT.OP.MPA.181 се заменува како што следува:

`CAT.OP.MPA.181 Шема за гориво/енергија – политика за планирање на гориво/енергија и повторно планирање на гориво/енергија - авиони

(а) Операторот мора:

(1) да воспостави политика за планирање на гориво/енергија и политика за повторно планирање на гориво/енергија за време на летот како дел од шемата за гориво/енергија;

(2) да гарантира дека авионот носи доволна количина од употребливо гориво/енергија за безбедно да го заврши планираниот лет и да дозволи отстапувања од планираната операција;

(3) да развие процедури за политика за планирање на гориво/енергија и повторно планирање на гориво/енергија при лет кои мора да бидат специфицирани во оперативниот прирачник;

(4) да гарантира дека планирањето на гориво/енергија за летот се заснова на:

(i) тековни податоци специфични за воздухопловот, добиени од системот за мониторинг на гориво/енергија или, доколку таквите податоци не се достапни;

(ii) податоци добиени од производителот на авиони.

(б) Операторот гарантира дека планирањето на летовите ги вклучува и условите за работа во кои се изведува летот; овие работни услови најмалку ги вклучуваат:

(1) податоци за потрошувачката на гориво/енергија на воздухопловот;

(2) предвидените маси;

- (3) прогнозирање на метеоролошките услови;
 - (4) ефектите од одложените ставки за одржување и/или отстапувања во конфигурацијата;
 - (5) очекувани рути и полетно-слетни патеки за поаѓање и пристигнување; и
 - (6) очекувани одложувања.
- (в) Операторот гарантира дека пресметката пред летот на употребливото гориво/енергија потребни за летот вклучува:
- (1) гориво/енергија за такси патување, кое не смее да биде помало од количеството кое се очекува да се потроши пред полетувањето;
 - (2) гориво/енергија за извршување на летот потребна за да му се овозможи на авионот да лета од точка на полетување или од точката на повторно планирање за време на летот до слетување на аеродром дестинација;
 - (3) гориво/енергија за непредвидени ситуации кое е количеството на гориво/енергија потребно за да се компензираат непредвидени фактори;
 - (4) гориво/енергија за алтернативна дестинација:
 - (i) доколку летот се изведува со најмалку еден алтернативен аеродром на дестинација, е количината на гориво/енергија потребна за летот од аеродром на дестинација до алтернативниот аеродром на дестинација; или
 - (ii) доколку летот се изведува без алтернативен аеродром на дестинација, тоа е количината на гориво/енергија **потребна за чекање на аеродромот на дестинација додека не** му се овозможи на авионот безбедно да слета и **ако е потребно** да отстапи од планираната операција; оваа количина на гориво/енергија мора да биде доволна за најмалку 15 минути **лет** при брзина на чекање **на височина** од 1500 ft (450 m) над висината на аеродромот **во** стандардни услови, пресметана според проценетата маса на авионот при пристигнувањето на аеродромот на дестинација ;
 - (5) крајна резерва на гориво/енергија пресметана **за 15 минути лет** при брзина на чекање **на височина од** 1500 ft (450 m) над висината на аеродромот **во** стандардни услови според проценетата маса на авионот при пристигнувањето на алтернативниот аеродром на дестинација, или на аеродромот на дестинација доколку не е потребен алтернативен аеродром на дестинација, и не е помала од:
 - (i) за авиони со клипни мотори, со гориво/енергија потребни за лет од 45 минути; или
 - (ii) за авиони со турбински мотори, со гориво/енергија потребни за лет од 30 минути;
 - (6) дополнително гориво/енергија, доколку тоа го бара типот на операција; тоа е количината на гориво/енергија за да му се овозможи на авионот да слета со гориво/енергија на алтернативниот аеродром на рута (критично сценарио за аеродромот за гориво/енергија за ERA) во случај на дефект на воздухопловот што значително ја зголемува потрошувачката на гориво/енергија на најкритична

точка на рутата; ова дополнително гориво/енергија е потребно само доколку минималната количина на гориво/енергија што се пресметува според точките од (в)(2) до (в)(5) не е доволна за таков настан;

(7) дополнително гориво/енергија за да се земат предвид очекуваните доцнења или специфичните оперативни ограничувања; и

(8) дискреционо гориво/енергија, доколку тоа го бара командирот.

(г) Операторот гарантира дека процедурите за повторно планирање за време на летот за пресметување на употребливото гориво/енергија што е потребно кога летот продолжува по рутата или до аеродром на дестинација поинаку од првично планираните, ги вклучуваат точки (в)(2) до (в)(7).;

(е) точката CAT.OP.MPA.182 се заменува како што следува:

` CAT.OP.MPA.182 Шема за гориво/енергија – политика при избор на аеродром– авиони

(а) Операторот во фазата на планирање гарантира дека, по почетокот на летот, постои разумно уверување дека аеродромот на кој може да се изврши безбедно слетување ќе биде достапен во проценетото време за користење на тој аеродром.

(б) Во фазата на планирање, а со цел да се овозможи безбедно слетување во случај на невообичаена или вонредна ситуација по полетувањето, операторот избира и определува, во оперативниот план за лет, алтернативен аеродром за полетување доколку:

(1) метеоролошките услови на аеродромот за заминување се под минимумот за слетување утврден од операторот за таа операција; или

(2) од други причини не би било можно да се врати на аеродромот за заминување.

(в) Алтернативниот аеродром за полетување е лоциран на соодветна оддалеченост од аеродромот за заминување, така што ризикот од изложување на можни невообичаени или итни ситуации да се сведе на минимум. При изборот на алтернативен аеродром за полетување, операторот треба да го земе предвид најмалку следново:

(1) тековни/моментални и прогнозирани метеоролошки услови;

(2) достапност и квалитет на аеродромската инфраструктура;

(3) пловидбеност и способност за слетување на воздухопловите во невообичаени или итни услови, земајќи ја предвид редундантноста на критичните системи; и

(4) добиени одобренија (пр. операции со користење на двомоторни авиони на долги линии (ETOPS), операции при намалена видливост (LVO) итн.).

(г) Во фазата на планирање, за секој лет во согласност со правилата за летање по инструменти (IFR), операторот избира и специфицира во оперативниот план на летот и во планот за летање во службите за контрола на летањето (ATS), еден или повеќе аеродроми, така што за време на редовниот лет на располагање стојат две безбедни опциите за слетување за време на вообичаените операции при:

(1) пристигнување на аеродромот на дестинација; или

- (2) пристигнување до точката од која нема враќање, на кој било достапен аеродром за гориво/енергетика на ERA за време на операции до изолиран аеродром; летот до изолираниот аеродром нема да продолжи по точката од која нема враќање, освен ако моменталната проценка на метеоролошките, сообраќајните и останатите оперативни работни услови не покаже дека може да се изврши безбедно слетување на аеродромот на дестинација во проценетото време за употреба.

Операторот добива претходно одобрение од надлежниот орган за користење на изолиран аеродром како аеродром на дестинација.

(д) Операторот гарантира соодветни безбедносни маргини за планирање на летот за да се земе предвид можното влошување на прогнозираните метеоролошки услови кои се на располагање, а се однесуваат на проценетото време на слетување.

(ѓ) За секој лет по IFR, операторот гарантира дека се достапни доволно средства за навигација и слетување на аеродром на дестинација или на кој било алтернативен аеродром на дестинација во случај на губење на способноста/ за планираниот приод и операцијата за слетување.

(с) точката CAT.OP.MPA.185 се заменува како што следува:

` CAT.OP.MPA.185 Шема за гориво/енергија - политика за управување со гориво/енергија за време на летот - авиони

(а) Операторот воспоставува процедури за управување со гориво/енергија за време на летот за да гарантира:

- (1) континуирана проверка на претпоставките донесени за време на фазата на планирање (пред лет или повторно планирање за време на летот, или и двете);
- (2) повторна анализа и прилагодување, во зависност од потребата;
- (3) дека количината на употребливо гориво/енергија што останува во воздухопловот е заштитена и не е помала од горивото/енергијата потребно за продолжување на летот до аеродромот каде што може да се изврши безбедно слетување; и
- (4) евидентирање на релевантни податоци за гориво/енергија за целите од точките 1, 2 и 3.

(б) Операторот воспоставува процедури со кои се бара од командир да добие информации за доцнење, од страна на доверлив извор, во случај на непредвидени околности кои можат да доведат до слетување на аеродром на дестинација со помалку од количина на гориво/енергија од крајната резерва, плус секоја:

- (1) количината на гориво/енергија потребна за да се продолжи до алтернативниот аеродром, доколку е потребно; или
- (2) количината на гориво/енергија потребна за да се продолжи до изолираниот аеродром.

(в) командир ја информира контролата на летање (ATC) за статусот „минимум гориво/енергија“ со изјава „МИНИМАЛНО ГОРИВО (MINIMUM FUEL)“ доколку командантот:

- (1) одлучи да слета на одреден аеродром; и
 - (2) пресметал дека секоја промена на постојното одобрение за тој аеродром може да значи слетување со помала од планираната крајна резерва за гориво/енергија;
- (г) командантот прогласува „итна состојба за гориво/енергија“ со издавање на пораката „MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL“ доколку употребливото гориво/енергија кое е пресметано како достапно при слетување на најблискиот аеродром каде што може да се изврши безбедно слетување, е помало од планираната крајна резерва за гориво/енергија.;
- (и) точката CAT.OP.MPA.186 се брише.
- (j) точката CAT.OP.MPA.190 се заменува како што следува:
- `CAT.OP.MPA.190 Шема за гориво/енергија - хеликоптери
- (а) Операторот воспоставува, спроведува и одржува шема за гориво/енергија која се состои од:
- (1) политика за планирање на гориво/енергија и повторно планирање на гориво/енергија за време на лет; и
 - (2) политики за управување со гориво/енергија за време на лет.
- (б) Шемата за гориво/енергија мора да:
- (1) е соодветна на видовите на извршени операции; и
 - (2) соодветствува на способноста на операторот да го поддржи нејзиното спроведување;
- (в) Потребно е претходно одобрение од надлежниот орган за шемата за гориво/енергија и какви било нејзина промена.;
- (к) се додаваат следниве точки CAT.OP.MPA.191 и CAT.OP.MPA.192:
- `CAT.OP.MPA.191 Шема за гориво/енергија – политика за планирање гориво/енергија и политика за повторно планирање при летот - хеликоптери
- (а) Како дел од шемата за гориво/енергија, операторот воспоставува политика за планирање на гориво/енергија и повторно планирање на гориво/енергија при летот за да гарантира дека воздухопловот носи доволно употребливо гориво/енергија за безбедно завршување на планираниот лет и да дозволи отстапувања од планираната операција.
- (б) Операторот гарантира дека планирањето на гориво/енергија за летови се заснова на најмалку следниве елементи:
- (1) процедурите содржани во оперативниот прирачник, како и:
 - (i) тековни податоци специфични за воздухопловите добиени од системот за мониторинг на гориво/енергија; или;
 - (ii) податоците обезбедени од производителот на воздухопловот; и

(2) условите за работа под кои ќе се изврши летот, вклучувајќи:

- (i) податоци за потрошувачката на гориво/енергија за воздухопловот;
- (ii) предвидените маси;
- (iii) прогнозирање на метеоролошките услови;
- (iv) ефектите од одложените ставки за одржување или отстапувањата од конфигурацијата, или и двете; и
- (v) процедури и ограничувања наметнати од давателите на услуги за воздушна навигација.

(в) Операторот гарантира дека пресметката пред летот на употребливото гориво/енергија кое е потребно за летот вклучува:

- (1) гориво/енергија за такси патување, кое не смее да биде помало од количество кое се очекува да се потроши пред полетувањето;
- (2) гориво/енергија за извршување на летот;
- (3) гориво/енергија за непредвидени ситуации;
- (4) гориво/енергија за алтернативна дестинација, доколку е потребен алтернативен аеродром за дестинација;
- (5) крајна резерва за гориво/енергија која не смее да биде помала од:
 - (i) количината на гориво/енергија за 20 минутен лет при брзина на максималниот домет за лет преку ден според условите за визуелно летање (VFR) за кој навигацијата се изведува според визуелните ориентири; или
 - (ii) количината на гориво/енергија за 30 минутен лет при брзина на максимален долет за лет VFR за кој навигацијата се изведува на начин различен од визуелните ориентири; или
 - (iii) во случај на правила за летање по инструменти (IFR), количината на гориво/енергија за 30 минутен лет **со брзина на чекање на височина од 1500 стапки (450 м) над висината** на аеродромот **во** стандардни услови, пресметана во согласност со очекуваната маса на хеликоптерот по пристигнувањето на алтернативниот аеродром на дестинација или до аеродром на дестинација доколку не се бара алтернативен аеродром на дестинација;
- (6) дополнително гориво/енергија за да се земат предвид очекуваните доцнења или специфичните оперативни ограничувања; и
- (7) дискреционо гориво/енергија, доколку тоа го бара командантот.

(г) Операторот гарантира дека, доколку летот треба да продолжи на рута или до аеродром на дестинација кои првично не биле планирани, процедурите за на повторно

планирање за време на летот за пресметка на потребното употребливо гориво/енергија вклучуваат:

- (1) гориво/енергија **за извршување на летот**, за остатокот од летот;
- (2) резерва за гориво/енергија која се состои од:
 - (i) гориво/енергија за непредвидени ситуации;
 - (ii) гориво/енергија за алтернативна дестинација, доколку е потребен алтернативен аеродром на дестинација;
 - (iii) крајна резерва за гориво / енергија; и
 - (iv) дополнително гориво/енергија, доколку е потребно во зависност од видот на операциите;
- (3) дополнително гориво/енергија за да се земат предвид очекуваните доцнења или специфичните оперативни ограничувања; и
- (4) дискреционо гориво/енергија, доколку тоа го бара командирот.

(д) Како алтернатива на точките од (б) до (г), во случај на хеликоптери со максимална сертифицирана маса при полетување (МСТОМ) од 3 175 кг или помалку, кои летаат **дневни услови** и над рутите по кои се врши навигација според визуелните ориентири или локалните операции на хеликоптер LHO, политиката за гориво/енергија мора да гарантира дека на крајот од летот, или на серијата летови, **финалната** резерва на гориво/енергија е доволна за:

- (1) 30 минутен лет при брзина на максимален **долет**; или
- (2) 20 минутен лет при брзина на максимален долет, доколку летот се изведува во област каде што има постојани и соодветни оперативни површини.

CAT.OP.MPA.192 Избор на аеродроми и оперативни места — хеликоптери

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

(б) Операторот, во фазата на планирање на секој лет во согласност со правила за летање по инструменти (IFR), избира и специфицира во оперативниот план на летот и во планот на летот на службите на контролата на летањето (ATS), еден или повеќе аеродроми или оперативни области, така што за време на редовниот лет достапни се две безбедни опции за слетување, освен како што е наведено во точката SPA.HOFO.120 (б).

(в) Операторот применува соодветни безбедносни маргини за планирање на летот за да го земе предвид можното влошување на достапните прогнозираните метеоролошки услови во проценетото време на слетување.

(г) За секој лет по IFR, операторот гарантира дека се достапни доволно средства за навигација и слетување на аеродромот на дестинација или на кој било алтернативен аеродром на дестинација во случај на губење на способноста за планираниот приод и операција на слетување. `;

(л) точката CAT.OP.MPA.195 се заменува како што следува:

` CAT.OP.MPA.195 Шема за гориво/енергија - политика за управување со гориво/енергија за време на летот - хеликоптери

(а) Операторот воспоставува процедури за да гарантира извршување на проверки за време на летот на гориво/енергија и управување на гориво/енергија.

(б) Командирот го надгледува преостанатото употребливо гориво/енергија во воздухопловот за да гарантира дека е заштитено и дека не е помало од количината на гориво/енергија потребно за продолжување на летот до аеродромот или до оперативното место каде што може да се изврши безбедно слетување.

(в) Командирот ја информира контролата на летање (ATC) за статусот „минимум гориво/енергија“ со изјава „МИНИМАЛНО ГОРИВО (MINIMUM FUEL)“ доколку:

(1) одлучи да слета на аеродром или оперативно место; и

(2) пресметал дека секоја промена на постојното одобрение за тој аеродром или оперативно место, или какви биле други одложувања од контролата на летање, може да значи слетување со помала од планираната крајна резерва за гориво/енергија;

(г) Командирот прогласува „итна состојба за гориво/енергија“ со издавање на пораката „MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL“ доколку употребливото гориво/енергија кое е пресметано како достапно при слетување на најблискиот аеродром или оперативно место каде што може да се изврши безбедно слетување, е помало од планираната крајна резерва за гориво/енергија.;

(љ) точката CAT.OP.MPA.200 се заменува како што следува:

„CAT.OP.MPA.200 Специјално полнење или празнење на гориво од воздухоплови

(а) Специјално полнење или празнење на гориво се врши само доколку операторот:

(1) спровел проценка на ризик;

(2) воспоставил процедури; и

(3) воспоставил програма за обука за својот персонал кој учествува во такви операции.

(б) Специјално полнење или празнење на гориво се однесува на:

(1) полнење гориво со мотори или ротори кои се во функција;

(2) полнење гориво додека патници влегуваат, се во воздухопловот или слегуваат; и

(3) полнење гориво/празнење на гориво од типот "широк пресек".

(в) Во случај на авиони, за сите специјални операции за полнење или празнење на гориво и нивна модификација потребно е претходно одобрение од надлежниот орган.

(г) Во случај на хеликоптери, за операциите за полнење на гориво додека роторите се во функција и каква било нивна модификација, потребно е претходно одобрение од надлежниот орган.;

(м) точката CAT.OP.MPA.245(a)(1) се заменува како што следува:

`(1) започнува со летот, или`;

(н) точката CAT.OP.MPA.246(a) се заменува како што следува:

`(а) точката на одлучување, кога се користи процедурата за намалување на потрошувачката на горивото/енергија за непредвидени ситуации; или`;

(њ) точката CAT.OP.MPA.260 се заменува како што следува:

`CAT.OP.MPA.260 Снабдување со гориво/енергија и моторно масло

Командирот го започнува летот или пак го продолжува во случај на повторно планирање во текот на летот, само ако е убеден дека воздухопловот е полн најмалку со планираното количество на гориво/енергија и моторно масло за безбедно завршување на летот, земајќи ги предвид очекуваните услови.`;

(о) точката CAT.OP.MPA.280 Процедури за управување на потрошувачката на гориво за време на лет — авиони се заменува како што следува:

`CAT.OP.MPA.280

[НАМЕРНО ОСТАВЕНО ПРАЗНО],`;

(п) точката CAT.OP.MPA.281 се брише;

(р) точката CAT.POL.A.220 (f) се заменува како што следува:

`(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/енергија за лет до аеродромот на кој се претпоставува дека ќе се изврши слетување и за пристигнувањето на авионот на најмалку 1 500 ft (450m) над зоната за слетување, по што тој има вкупно време на летање од уште 15 минути, на крстаречка моќност или потисок, зависно од потребата.`;

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

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

(т) точката CAT.IDE.A.195 (д) се заменува како што следува:

`(д) Условите кои се применливи за почнување и запирање на снимањето се исти како оние, наведени во CAT.IDE.A.185 за примена за почеток и крај на работењето на уредот за снимање на разговорите во пилотската кабина (CVR).`;

(5) Анекс V се заменува со следново:

(а) точката SPA.HEMS.150 се заменува како што следува:

`SPA.HEMS.150 Резерви на гориво/енергија - олеснување

(а) Како алтернатива на точките CAT.OP.MPA.191 (б), (в) и (г), кога мисијата за хеликоптерската медицинска служба за итна помош (HEMS) се извршува според условите на визуелно летање (VFR) во границите на локална и одредена географска област, политиката за гориво/енергија може да се примени стандардно планирање на горивото, под услов операторот да го планира резервното гориво со цел да гарантира дека по завршување на мисијата, преостанатото гориво не е помалку од количеството на гориво, доволно за:

(1) 30 минутен лет при брзина на максимален долет; или

(2) 20 минутен лет при брзина на максимален долет, доколку летот се изведува во област каде што има постојани и соодветни оперативни површини. `;

(б) точката SPA.HEMS.155 се заменува како што следува:

`SPA.HEMS.155 Полнење на гориво кога има патници во воздухопловот

Процедурата за полнење на гориво или со запрени ротори или со ротори кои се во функција се извршува во согласност со точката CAT.OP.MPA.200 Специјално полнење или празнење на гориво од воздухоплови `;

(в) точката SPA.HOFO.120 (а) се заменува како што следува:

`(а) Алтернативен аеродромот на дестинација на копно. По пат на отстапување од точките CAT.OP.MPA.192, NCC.OP.152 и SPO.OP.151, водачот на воздухопловот/командирот не мора да наведе алтернативен аеродром на дестинација во оперативниот план на лет кога лета од локација на море до , до аеродром на земја, доколку или:

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

(2) се исполнети следните критериуми:

(i) аеродромот на дестинација има објавен период по инструменти;

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

(iii) дека во објавената временска прогноза која важи за период од 1 час пред и 1 час после се наведува дека:

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

(Б) видливоста е најмалку 2500 метри. `;

(г) точката SPA.SET-IMC.110 (j) се заменува како што следува:

`(j) уред за итна контрола на моќноста на моторот, која му овозможува на моторот да работи во доволен опсег на снага за безбедно извршување на летот во случај на било каква разумна веројатност за дефект на уредот за контрола на дотокот на горивото/енергија. `;

(б) Анекс VI се заменува со следново:

(а) точката NCC.OP.105 се заменува како што следува:

` NCC.OP.105 Спецификации на изолирани аеродроми — авиони

При изборот на алтернативни аеродроми и политиката на планирање на гориво/енергија и политика на повторно планирање на гориво/енергија за време на лет, операторот нема да го смета еден аеродром за изолиран, освен доколку времето на лет до алтернативен аеродром на дестинација што е со поволна временска прогноза е повеќе од:

(а) за авионите со клипни мотори, 60 минути; или

(б) за авионите со турбински мотори, 90 минути.`;

(б) точките NCC.OP.130 и NCC.OP.131 се заменуваат како што следува:

` NCC.OP.130 Шема за гориво / енергија – авиони и хеликоптери

(а) Операторот воспоставува, спроведува и одржува шема за гориво/енергија која се состои од:

(1) политика на планирање на гориво/енергија и повторно планирање на гориво/енергија за време на лет; и

(2) политики за управување со гориво/енергија за време на лет.

(б) Шемата за гориво/енергија мора да:

(1) е соодветна за видовите на операции што се извршуваат; и

(2) соодветствува на способноста на операторот да го поддржи неговото спроведување.

NCC.OP.131 Шема за гориво/енергија – политика за планирање гориво/енергија и политика за повторно планирање при летот – авиони и хеликоптери

(а) Како дел од шемата за гориво/енергија, операторот воспоставува политика за планирање гориво/енергија и повторно планирање на гориво/енергија при летот за да гарантира дека воздухопловот носи доволно употребливо гориво/енергија за безбедно завршување на планираниот лет и да дозволи отстапувања од планираната операција .

(б) Операторот гарантира дека планирањето на гориво/енергија за летови се заснова на најмалку следниве елементи:

(1) процедурите содржани во оперативниот прирачник, како и:

(i) тековни податоци специфични за воздухопловите добиени од системот за мониторинг на гориво/енергија; или ако не им се на располагање;

(ii) податоците обезбедени од производителот на воздухопловот; и

(2) условите за работа под кои ќе се изврши летот, вклучувајќи:

(i) податоци за потрошувачката на гориво/енергија за воздухопловот;

(ii) предвидените маси;

(iii) прогнозирање/предвидување на метеоролошките услови;

- (iv) ефектите од одложените ставки за одржување или отстапувањата од конфигурацијата, или и двете; и
- (v) очекувани задоцнувања.

(в) За авиони, операторот гарантира дека пресметката пред летот на употребливото гориво/енергија кое е потребно за летот вклучува:

- (1) гориво/енергија за такси патување, кое не смее да биде помало од количеството кое се очекува да се потроши пред полетувањето;
- (2) количината на гориво/енергија за **летот** потребна за да му се овозможи на авионот да лета од точка на полетување или од точката на повторно планирање за време на летот до слетување на аеродром на дестинација;
- (3) гориво/енергија за непредвидени ситуации **што** е количеството на гориво/енергија потребно за да **се** компензираат непредвидени фактори;
- (4) гориво/енергија за алтернативна дестинација:
 - (i) доколку летот се изведува со најмалку еден алтернативен аеродром на дестинација, количината на гориво/енергија потребна за летот од аеродром на дестинација до алтернативниот аеродром на дестинација; или
 - (ii) доколку летот се изведува без алтернативен аеродром на дестинација, количината на гориво/енергија **потребна за чекање** на аеродром на дестинација за да го компензира недостатокот на алтернативен аеродромот на дестинација;
- (5) конечната резерва на гориво/енергија пресметана **за** брзина на чекање **на височина од** од 1500 ft (450 m) над висината на аеродромот **во** стандардни услови според проценетата маса на воздухопловот при пристигнувањето на алтернативниот аеродромот на дестинација, или на аеродромот на дестинација доколку не е потребен алтернативен аеродром на дестинација, и не е помала од:
 - (i) за авиони со клипни мотори според условите за визуелно летање (VFR) преку ноќ и правила за летање по инструменти (IFR), со гориво/енергија потребни за лет од 45 минути; или
 - (ii) за авиони со клипни мотори според VFR преку ден, со гориво/енергија потребни за лет од 45 минути
 - (iii) за авиони со турбински мотори, со гориво/енергија потребни за лет од 30 минути;
- (6) дополнително гориво/енергија, доколку тоа го бара типот на операција; тоа е количината на гориво/енергија за да му се овозможи на авионот да изврши безбедно слетување со гориво/енергија на алтернативниот аеродром на рута (критично сценарио за аеродромот за гориво/енергија за ERA) во случај отказ на мотор или губење на притисокот, кое и од нив да бара поголемо количество на гориво/енергија, врз основа на претпоставките дека таквото откажување се случува на најкритична точка на рутата; ова дополнително гориво/енергија е

потребно само доколку минималната количина на гориво/енергија што се пресметува според точките од (в)(2) до (в)(5) не е доволна за таков настан;

(7) дополнително гориво/енергија за да се земат предвид очекуваните доцнења или специфичните оперативни ограничувања; и

(8) дискреционо гориво/енергија, доколку тоа го бара командирот.

(г) За хеликоптери, операторот гарантира дека пресметката пред летот на употребливото гориво/енергија кое е потребно за летот вклучува:

(1) гориво/енергија да лета до аеродромот или до оперативно место наменето за слетување;

(2) доколку се бара алтернативна дестинација, гориво/енергија за алтернативната дестинација е количината на гориво/енергија која е потребна за извршување на неуспешен приод до аеродромот или оперативно место на планираното слетување и потоа да лета до назначената алтернативна дестинација, приод и слетување; и

(3) конечна резерва за гориво/енергија која не смее да биде помала од:

(i) количината на гориво/енергија за 20 минутен лет при брзина на максималниот долет за лет преку ден според VFR; или

(ii) за летови по IFR, количината на гориво/енергија за 30 минутен лет со брзина на чекање на височина од 450 м (1 500 стапки) над аеродромот или оперативното место наменето за слетување или алтернативниот аеродром на дестинација при стандардни температурни услови;

(д) Операторот гарантира дека доколку летот мора да продолжи до аеродромот на дестинација кој не е оној што е првично испланиран, процедурите за повторното планирање за време на летот за пресметување на потребното употребливо гориво/енергија се на располагање и се во согласност со точки од (в)(2) до (в)(7) за авиони и со точката (г) за хеликоптери.

(ѓ) Водачот на воздухопловот го започнува летот или пак го продолжува во случај на повторно планирање во текот на летот, само ако е убеден дека воздухопловот е полн најмалку со планираното количество на гориво/енергија и моторно масло за безбедно завршување на летот.;

(в) точката NCC.OP.151 (б) се заменува како што следува:

(б) местото кое е наменето за слетување е означено како изолиран аеродром и:

(1) на аеродромот кој што е предвиден за слетување му е пропишана процедура на приод по инструменти; и

(2) достапните тековни метеоролошки информации укажуваат дека следните метеоролошки услови ќе постојат од 2 часа пред, до 2 часа по, предвиденото време на пристигнување:

(i) базата на облаците е најмалку 300 метри (1000 стапки) над минимумот од процедурата за приод по инструменти; и

(ii) видливоста од најмалку 5,5 км или 4 км над минимумот од процедурата.`;

(г) точката NCC.OP.155 (б) се заменува како што следува:

`(б) За сите други видови на гориво/енергија се преземаат потребните мерки и воздухопловот треба да биде соодветно екипиран со квалификуван персонал, подготвен да почне и да спроведе евакуација на воздухопловот, користејќи најпрактични и најбрзи достапни средства.`;

(д) се додава следнава точката NCC.OP.157:

` NCC.OP.157 Полнење гориво додека мотор(-ите) и/или роторите се во функција - хеликоптери

(а) Полнењето гориво со мотор(-и) и/или роторите се во функција е дозволено доколку:

- (1) патниците не се качуваат или симнуваат;
- (2) операторот на аеродромот/оперативното место дозволува такви операции;
- (3) е во согласност со сите посебни процедури и ограничувања во Прирачникот за операции при лет на воздухопловот (AFM);
- (4) со типови гориво за JET A или JET A-1; и
- (5) се достапни соодветни објекти или опрема за спасувачки и противпожарни служби;

(б) Операторот ги проценува ризиците поврзани со полнењето на гориво додека моторите и/или роторите се во функција.

(в) Операторот воспоставува соодветни процедури што треба да ги следи целиот вклучен персонал, како што се членовите на екипажот и персоналот за операции на прифат и отпрема.

(г) Операторот врши обука на своите членови на екипажот и гарантира дека вклучениот персонал е соодветно обучен за операции на прифат и отпрема.

(д) Операторот гарантира дека процедурите за полнење на гориво во хеликоптерот додека моторите и/или роторите се во функција се опишани во оперативниот прирачник. Оваа процедура и секоја нејзина промена бара претходно одобрение од надлежниот орган.`;

(ѓ) точката NCC.OP.205 се заменува како што следува:

`NCC.OP.205 Шема за гориво/енергија - политика за управување со гориво/енергија за време на летот

(а) Операторот воспоставува процедури за да гарантира извршување на проверки за време на летот на гориво/енергија и управување на гориво/енергија.

(б) Водачот на воздухопловот го надгледува преостанатото употребливо гориво/енергија во воздухопловот за да гарантира дека е заштитено и дека не е помало од количината на гориво/енергија потребно за продолжување на летот до аеродромот или оперативното место каде што може да се изврши безбедно слетување.

(в) Водачот на воздухопловот ја информира контролата на летање (АТЦ) за статусот „минимум гориво/енергија“ со изјава „МИНИМАЛНО ГОРИВО (MINIMUM FUEL)“ доколку командантот:

(1) одлучи да слета на аеродром или оперативно место; и

(2) пресметал дека секоја промена на постојното одобрение за тој аеродром или оперативно место, или какви биле други одложувања од контролата на летање, може да значи слетување со помала од планираната финална резерва за гориво/енергија;

(г) Водачот на воздухопловот прогласува „итна состојба за гориво/енергија“ со издавање на пораката „MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL“ доколку употребливото гориво/енергија кое е пресметано како достапно при слетување на најблискиот аеродром или оперативно место каде што може да се изврши безбедно слетување е помало од планираната крајна резерва за гориво/енергија. `;

(г) во точката NCC.OP.110 (а), точките (6), (7), (8) и (9) се заменуваат како што следува:

`(6) Масата на горивото/енергија при полетување и масата на горивото/енергија за патувањето;

(7) Масата на останатиот потрошен материјал, различен од горивото/енергија, како што е применливо;

(8) Компонентите на товарот, вклучувајќи патници, багаж, товар и баласт;

(9) Масата на полетување, масата при слетување и масата без гориво/енергија; `;

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

(а) точката NCO.OP.105 се заменува како што следува:

`NCO.OP.105 Спецификации на изолирани аеродроми — авиони

При изборот на алтернативни аеродроми и политиката на планирање на гориво/енергија, водачот на воздухопловот нема да го смета еден аеродром за изолиран, доколку времето на лет до најблискиот соодветен алтернативен аеродром на дестинација со поволна временска прогноза е повеќе од:

(а) за авионите со клипни мотори, 60 минути; или

(б) за авионите со турбински мотори, 90 минути. `;

(б) точката NCO.OP.125 се заменува како што следува:

`Снабдување со гориво / енергија и масло - авиони и хеликоптери

(а) Водачот на воздухопловот гарантира дека количината на гориво/енергија и масло во воздухопловот е доволна земајќи ги предвид метеоролошките услови, сите елементи кои влијаат на перформансите на воздухопловот, какви било доцнења што се очекуваат за време на летот и какви било непредвидени настани кои разумно може да се очекува да влијаат летот.

(б) Водачот на воздухопловот го планира количество на гориво/енергија што треба да се заштити како финална резерва за гориво/енергија за да гарантира безбедно слетување.

Со цел да се одреди количината на финална резерва за гориво/енергија, водачот на воздухопловот го зема предвид сето горенаведено и по следниов редослед на приоритет:

- (1) сериозноста на опасноста за лица или имот што може да произлезе од принудно слетување по целосната употреба на гориво/енергија; и
- (2) веројатноста од неочекувани околности во кои финалната резерва за гориво/енергија повеќе не може да се заштити.

(в) Водачот на воздухопловот го започнува летот само ако воздухопловот носи доволно гориво/енергија и масло:

- (1) доколку не се бара алтернативна дестинација, за летот до аеродромот или до оперативното место на планираното слетување, заедно со конечната резерва од гориво/енергија; или
- (2) доколку се бара алтернативна дестинација, за летот до аеродромот или до оперативното место на планираното слетување, а потоа до алтернативниот аеродром, заедно со конечната резерва на гориво/енергија.;

(в) точката NCO.OP.126 се брише;

(г) точката NCO.OP.145 (б) се заменува како што следува:

`б) За сите останати видови на гориво/енергија, воздухопловот не се дополнува со гориво/енергија, додека патниците се во воздухопловот или се во процес на качување или симнување, освен ако не е присутен водачот на воздухопловот или друг обучен кадар кој е подготвен да започне и води евакуација на воздухоплов со најпрактични и најбрзи достапни средства.`;

(д) се додава следнава точката NCO.OP.147:

` NCC.OP.147 Полнење гориво додека мотор(-ите) и/или роторите се во функција - хеликоптери

Полнењето гориво со мотор(-и) и/или роторите се во функција е дозволено доколку во исто време се исполнети следниве услови:

- (а) доколку не е практично да се изгаснат или рестартираат моторите;
- (б) во согласност со сите посебни процедури и ограничувања во Прирачникот за операции при лет на воздухопловот (AFM);
- (в) со типови гориво за JET A или JET A-1;
- (г) без патниците или специјалистите за задачи во воздухопловот, да се качуваат или симнуваат;
- (д) доколку операторот на аеродромот/оперативното место дозволува такви операции;
- (ф) се достапни соодветни објекти или опрема за спасувачки и противпожарни служби;
- (е) во согласност со листата за проверка која содржи:
 - (1) вообичаени процедури и процедури за итни случаи;

- (2) потребна опрема;
- (3) сите ограничувања; и
- (4) одговорности и должности на водачот на воздухопловот и, како што е соодветно, членовите на екипажот и специјалистите за задачи.;

(f) точката NCC.OP.185 се заменува како што следува:

`NCC.OP.185 Управување со гориво/енергија за време на летот

(а) Водачот на воздухопловот го надгледува преостанатото употребливо гориво/енергија во воздухопловот за да гарантира дека е заштитено и дека не е помало од количината на гориво/енергија потребно за продолжување на летот до аеродромот или до оперативното место каде што може да се изврши безбедно слетување.

(б) Водачот на воздухопловот на контролираниот лет ја информира контролата на летање (ATC) за статусот „минимум гориво/енергија“ со изјава „МИНИМАЛНО ГОРИВО (MINIMUM FUEL)“ доколку водачот на воздухопловот:

- (1) одлучи да слета на специфичен аеродром или оперативно место; и
- (2) пресметал дека секоја промена на постојното одобрение за тој аеродром или оперативно место, или какви биле други одложувања од контролата на летање, може да значи слетување со помала од планираната крајна резерва за гориво/енергија;

(г) Водачот на воздухопловот на контролираниот лет прогласува „итна состојба за гориво/енергија“ со издавање на пораката „MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL“ доколку употребливото гориво/енергија кое е пресметано како достапно при слетување на најблискиот аеродром или оперативно место каде што може да се изврши безбедно слетување е помало од планираната крајна резерва за гориво/енергија.;

(е) точките NCC.SPEC.135 и NCO.SPEC.140 се бришат.

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

(а) точката SPO.OP.105 се заменува како што следува:

`SPO.OP.105 Спецификации на изолирани аеродроми — авиони

При изборот на алтернативни аеродроми и политиката на планирање на гориво/енергија и политика на повторно планирање на гориво/енергија за време на лет, операторот нема да го смета еден аеродром за изолиран, освен доколку времето на лет до алтернативен аеродром на дестинација што е со поволна временска прогноза е повеќе од:

- (а) за авионите со клипни мотори, 60 минути; или
- (б) за авионите со турбински мотори, 90 минути.;

(б) точките SPO.OP.130 и SPO.OP.131 се заменуваат како што следува:

`SPO.OP.130 Шема за гориво / енергија – авиони и хеликоптери

(а) Операторот воспоставува, спроведува и одржува шема за гориво/енергија која се состои од:

(1) политика на планирање на гориво/енергија и повторно планирање на гориво/енергија за време на лет; и

(2) политики за управување со гориво/енергија за време на лет.

(б) Шемата за гориво/енергија мора да:

(1) е соодветна за видовите на операциите што се извршуваат; и

(2) соодветствува на способноста на операторот да го поддржи неговото спроведување.

SPO.OP.131 Шема за гориво/енергија – политика за планирање гориво/енергија и политика за повторно планирање при летот – авиони и хеликоптери

(а) Како дел од шемата за гориво/енергија, операторот воспоставува политика за планирање гориво/енергија и повторно планирање на гориво/енергија при летот за да гарантира дека воздухопловот носи доволно употребливо гориво/енергија за безбедно завршување на планираниот лет и да дозволи отстапувања од планираната операција .

(б) Операторот гарантира дека планирањето на гориво/енергија за летови се заснова на најмалку следниве елементи:

(1) процедурите содржани во оперативниот прирачник, како и:

(i) тековни податоци специфични за воздухопловите добиени од системот за мониторинг на гориво/енергија; или ако не им се на располагање;

(ii) податоците обезбедени од производителот на воздухопловот; и

(2) условите за работа под кои ќе се изврши летот, вклучувајќи:

(i) податоци за потрошувачката на гориво/енергија за воздухопловот;

(ii) предвидените маси;

(iii) прогнозирање на метеоролошките услови;

(iv) ефектите од одложените ставки за одржување или отстапувањата од конфигурацијата, или и двете; и

(v) очекувани одложувања.

(в) За авиони, операторот гарантира дека пресметката пред летот на употребливото гориво/енергија кое е потребно за летот вклучува:

(1) гориво/енергија за такси патување, кое не смее да биде помало од количеството кое се очекува да се потроши пред полетувањето;

(2) количината на гориво/енергија за извршување на летот потребна за да му се овозможи на авионот да лета од точка на полетување или од точката на повторно планирање за време на летот до слетување на аеродром на дестинација;

- (3) гориво/енергија за непредвидени ситуации кое е количеството на гориво/енергија потребно за да компензираат непредвидени фактори;
- (4) гориво/енергија за алтернативна дестинација:
 - (i) доколку летот се изведува со најмалку еден алтернативен аеродром на дестинација, е количината на гориво/енергија потребна за летот од аеродром на дестинација до алтернативниот аеродром на дестинација; или
 - (ii) доколку летот се изведува без алтернативен аеродром на дестинација, е количината на гориво/енергија **потребна за чекање** на аеродром на дестинација за да го компензира недостатокот на алтернативен аеродромот на дестинација;
- (5) конечната резерва на гориво/енергија се заштитува за да се гарантира безбедно слетување; со цел да се одреди количината на крајна резерва за гориво/енергија, операторот го зема предвид сето горенаведено и по следниов редослед на приоритет:
 - (i) сериозноста на опасноста за лица или имот што може да произлезе од принудно слетување по целосната употреба на гориво/енергија;
 - (ii) веројатноста од неочекувани околности во кои крајната резерва за гориво/енергија повеќе не може да се заштити.
- (6) дополнително гориво/енергија, доколку тоа го бара типот на операција; тоа е количината на гориво/енергија за да му се овозможи на авионот да изврши безбедно слетување со гориво/енергија на алтернативниот аеродром на рута (критично сценарио за аеродромот за гориво/енергија за ERA) во случај отказ на мотор или губење на притисокот, кое и од нив да бара поголемо количество на гориво/енергија, врз основа на претпоставките дека таквото откажување се случува на најкритична точка на рутата; ова дополнително гориво/енергија е потребно само доколку минималната количина на гориво/енергија што се пресметува според точките од (в)(2) до (в)(5) не е доволна за таков настан;
- (7) дополнително гориво/енергија за да се земат предвид очекуваните доцнења или специфичните оперативни ограничувања; и
- (8) дискреционо гориво/енергија, доколку тоа го бара командирот.

(г) За хеликоптери, операторот гарантира дека пресметката пред летот на употребливото гориво/енергија кое е потребно за летот вклучува:

- (1) гориво/енергија да лета до аеродромот или до оперативно место наменето за слетување;
- (2) доколку се бара алтернативна дестинација, гориво/енергија за алтернативната дестинација е количината на гориво/енергија која е потребна за извршување на неуспешен приод до аеродромот или оперативното место на планираното слетување и потоа да лета до назначената алтернативна дестинација, приод и слетување; и
- (3) конечната резерва на гориво/енергија се заштитува за да се гарантира безбедно слетување; со цел да се одреди количината на крајна резерва за гориво/енергија,

операторот го зема предвид сето горенаведено и по следниов редослед на приоритет:

- (i) сериозноста на опасноста за лица или имот што може да произлезе од принудно слетување по целосната употреба на гориво/енергија;
- (ii) веројатноста од неочекувани околности во кои финална резерва за гориво/енергија повеќе не може да се заштити.

- (4) дополнително гориво/енергија за да се земат предвид очекуваните доцнења или специфичните оперативни ограничувања; и
- (5) дискреционо гориво/енергија, доколку тоа го бара водачот на воздухопловот.

(д) Операторот гарантира дека доколку летот мора да продолжи до аеродромот на дестинација кој не е оној што е првично испланиран, процедурите за повторното планирање за време на летот за пресметување на потребното употребливо гориво/енергија се на располагање и се во согласност со точки од (в)(2) до (в)(7) за авиони и со точката (г) за хеликоптери.

(f) Водачот на воздухопловот го започнува летот или пак го продолжува во случај на повторно планирање во текот на летот, само ако е убеден дека воздухопловот е полн најмалку со планираното количество на гориво/енергија и моторно масло за безбедно завршување на летот. `;

(в) точката SPO.OP.150(б) се заменува како што следува:

` (б) местото кое е наменето за слетување е означено како изолиран аеродром и:

(1) на аеродромот кој што е предвиден за слетување му е пропишана процедура на приод по инструменти; и

(2) достапните тековни метеоролошки информации укажуваат дека следните метеоролошки услови ќе постојат од 2 часа пред, до 2 часа по, предвиденото време на пристигнување, или од актуелното време на заминување за 2 часа по предвиденото време на пристигнување, зависно од тоа кој период е пократок:

(i) базата на облаците е најмалку 300 метри (1000 стапки) над минимумот од процедурата за приод по инструменти; и

(ii) видливоста од најмалку 5,5 км или 4 км над минимумот од процедурата. `;

(г) точката SPO.OP.155 (б) се заменува како што следува:

` (б) За сите други видови на гориво/енергија се преземаат потребните мерки и воздухопловот треба да биде соодветно екипиран со квалификуван персонал, подготвен да почне и да спроведе евакуација на воздухопловот, користејќи најпрактични и најбрзи достапни средства. `;

(д) се додава следнава точката SPO.OP.157:

` SPO.OP.157 Полнење гориво додека мотор(-ите) и/или роторите се во функција - хеликоптери

(а) Полнењето гориво со мотор(-и) и/или роторите во функција е дозволено доколку:

- (1) специјалистите за задача не се качуваат или симнуваат;
 - (2) операторот на аеродромот/ оперативно место дозволува такви операции;
 - (3) е во согласност со сите посебни процедури и ограничувања во Прирачникот за операции при лет на воздухопловот (AFM);
 - (4) со типови гориво за JET A или JET A-1; и
 - (5) се достапни соодветни објекти или опрема за спасувачки и противпожарни служби;
- (б) Операторот ги проценува ризиците поврзани со полнењето на гориво додека моторите и/или роторите се во функција.
- (в) Операторот воспоставува соодветни процедури што треба да ги следи целиот вклучен персонал, како што се членовите на екипажот, специјалистите за задача и персоналот за операции на прифат и отпрема.
- (г) Операторот гарантира дека своите членови на екипаж, персоналот за извршување на операции за прифат и отпрема како и вклучените специјалисти за задача се соодветно обучени.
- (д) Операторот гарантира дека процедурите за полнење на гориво во хеликоптерот додека моторите и/или роторите се во функција се опишани во оперативниот прирачник.;
- (ѓ) точката SPO.OP.190 се заменува како што следува:
- ‘SPO.OP.190 Шема за гориво/енергија - политика за управување со гориво/енергија за време на летот
- (а) Операторот на комплексни воздухоплови на моторен погон воспоставува процедури за да гарантира извршување на проверки за време на летот на гориво/енергија и управување на гориво/енергија.
 - (б) Водачот на воздухопловот го надгледува преостанатото употребливо гориво/енергија во воздухопловот за да гарантира дека е заштитено и не е помало од количината на гориво/енергија потребно за продолжување на летот до аеродромот или до оперативното место каде што може да се изврши безбедно слетување.
 - (в) Водачот на воздухопловот ја информира контролата на летање (ATC) за статусот „минимум гориво/енергија“ со изјава „МИНИМАЛНО ГОРИВО (MINIMUM FUEL)“ доколку командантот:
 - (1) одлучи да слета на аеродром или оперативно место; и
 - (2) пресметал дека секоја промена на постојното одобрение за тој аеродром или оперативно место, или какви биле други одложувања од контролата на летање, може да значи слетување со помала од планираната финална резерва за гориво/енергија;
 - (г) Водачот на воздухопловот прогласува „итна состојба за гориво/енергија“ со издавање на пораката „MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL“ доколку употребливото гориво/енергија кое е пресметано како достапно при слетување на најблискиот аеродром или

оперативно место каде што може да се изврши безбедно слетување е помало од планираната крајна резерва за гориво/енергија.`;

(ѓ) точката SPO.POL.110 се заменува како што следува:

`SPO.POL.110 Системи за маса и баланс – комерцијални операции со авиони и хеликоптери и некомерцијални операции со комплексни воздухоплови на моторен погон

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

(1) оперативна маса на воздухопловот без екипаж;

(2) масата на товарот;

(3) масата на горивото/енергијата;

(4) товар на воздухопловот и распоред на товарот;

(5) масата на полетување, масата при слетување и масата без гориво/енергија; и

(6) применливите позиции на центарот на гравитација (CG) на воздухопловот.

(б) Летачкиот персонал е опремен со средства наменети за имитација и проверка на целата маса и баланс на врз основа на електронски пресметки.

(в) Операторот воспоставува процедура за да му овозможи на водачот на воздухопловот да ја одреди масата на горивото/енергијата, наполнето за летање, користејќи ги податоците за неговата реална густина, или ако не се познати, густината, пресметана по метод, утврден во упатството за извршување на летови.`;

(ж) во точката SPO.POL.115 (а), точките (6), (7), (8) и (9) се заменуваат како што следува:

`(6) Масата на горивото/енергија при полетување и масата на горивото/енергија за **летот**;

(7) Масата на останатиот потрошен материјали, различен од горивото/енергија, како што е применливо;

(8) **Масата на сите компоненти од товарот**;

(9) Масата на полетување, масата при слетување и масата без гориво/енергија;`;

(з) точката SPO.IDE.H.146 (а)(1) се заменува како што следува:

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

АНЕКС II

Во Анекс I од Регулацијата (ЕУ) бр. 965/2012 се додава следнава точка (98б):

` (98) „психоактивни супстанции (*psychoactive substances*)“ се алкохол, опијати, канабиноиди, седативи и хипнотички средства, кокаин, други психостимуланси, халуциногени и испарливи растворувачи, со исклучок на кафето и тутунот;`
