

РЕГУЛАТИВА ЗА СПРОВЕДУВАЊЕ (ЕУ) 2021/2237 НА КОМИСИЈАТА

од 15 декември 2021 година

за измена на Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012 за условите за летање по сите временски услови и за обука и проверка на летачкиот екипаж

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 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 членовите 23(1), 27(1) и 31 од истата,

со оглед на тоа што:

- (1) Операторите и персоналот кои се вклучени во операцијата на воздухопловот, како и националните надлежни органи, треба да ги исполнуваат релевантните суштински услови за воздушните операции утврдени во Регулативата (ЕУ) 2018/1139.
- (2) Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012⁽²⁾ на Комисијата детално ги утврдува правилата за воздушните операции. Постоечките правила што го регулираат летањето во сите временски услови треба да се ажурираат за да се гарантира дека ги одразуваат најновите технолошки достигнувања во новите системи на воздухопловите и најдобрите практики во областа на воздушните операции.
- (3) Со цел да се гарантира високо ниво на безбедност на цивилното воздухопловство во Унијата, неопходно е да се опфатат летовите во сите временски услови и во сите релевантни области од воздухопловството, вклучително и почетната пловидбеност, воздушните операции, издавање на уверенија на членовите на летачкиот екипаж и на аеродромите, и имајќи го предвид искуството во воздухопловството ширум светот и на научниот и технолошкиот напредок во воздушните операции. Затоа, новите правила треба да ја подобрат усогласеноста со условите на Федералната управа за воздухопловство на Соединетите држави и да ги вклучат колку што е можно во правото на Унијата најновите амандмани на стандардите усвоени од Меѓународната организација за цивилно воздухопловство (ICAO) и Анекс 6 на ICAO, Дел I (11-то издание), Дел II (10-то издание) и Дел III (9-то издание) во однос на летањето во сите временски услови и терминологијата за приод по инструменти.
- (4) Дополнително, треба да се обезбедат безбедни операции со хеликоптер според правилата за летање по инструменти (IFR), вклучително и употреба на приоди и заминувања од референтна точка (point-in-space). Досега операциите со хеликоптери во голема мера се спроведуваа во согласност со лет во услови на визуелно летање, и затоа правилата за операции со хеликоптери се дополнително развиени. Сепак, сега се достапни приоди и заминувања од референтна точка кои се специфични за хеликоптери, како и маршрути на хеликоптери на помали висини, кои им овозможуваат на хеликоптерите да летаат според IFR. Затоа, правилата за операциите треба соодветно да бидат изменети.

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 година, стр. 1.)

- (5) Со цел да се подобри безбедноста на рентабилен начин, треба да се постават нови услови за обука за специјализирани комерцијални операции (SPO), за операции со хеликоптери со повеќе пилоти, за зголемена употреба на симулатори како и повеќе настани што се користат за обука и проверка во комерцијалниот воздушен превоз (CAT) со хеликоптери.
- (6) Новите правила треба да се засноваат на перформанси и на ризици, со цел да го издржат континуираниот технолошки напредок. Правилата не треба да се засноваат на технологијата и треба да бидат подготвени за идни промени, со што ќе се избегне зависноста од одредени технолошки решенија.
- (7) Новите правила треба да овозможат поголема ефикасност заснована на технолошки напредок и оперативна употреба на новите напредни технологии како што се системи за зголемена видливост во лет (EFVS) и примена на нови напредни оперативни процедури за поддршка на летовите во сите временски услови. Треба да се користат и иновативни алатки за обука и тестирање на летачкиот екипаж.
- (8) Новите правила за летање во сите временски услови и за обука и проверка на летачкиот екипаж треба да придонесат за обезбедување на рамноправни услови за игра за сите учесници во внатрешниот воздухопловен пазар на Унијата и подобрување на конкурентноста на воздухопловната индустрија во Унијата.
- (9) Оперативните минимуми на аеродромот треба да бидат колку што е можно поусогласени во однос на комерцијалниот воздушен превоз (CAT), некомерцијалните операции со сложени воздухоплови на моторен погон (NCC) и специјализираните комерцијални операции (SPO). Исто така, треба да се поедностават условите за летови во сите временски услови со некомерцијалните операции со воздухоплови кои не се сложени воздухоплови на моторен погон (NCO) за да се поттикне употребата на правилата за летање по инструменти.
- (10) Врз основа на оперативното искуство и земајќи ја предвид природата на операциите и поврзаните помали ризици, одредени капацитети за обука и проверка на летачкиот екипаж, претходно достапни само за CAT, треба да се прошират и на операциите на SPO и NCC. Оперативниот развој покажа дека потребното ниво на безбедност може да се одржи со помалку строги и повеќе флексибилни услови. Слично на тоа, на операторите со мали хеликоптери треба да им се дозволи одредена зголемена флексибилност во однос на операциите со различни типови или варијанти на воздухоплови. Малите едноставни типови на хеликоптери со еден мотор кои се однесуваат слично во нормални и вонредни услови, исто така, треба да имаат корист од некои поедноставувања што моментално се достапни според овластувањето на класата на авионот.
- (11) Затоа Регулатива (ЕУ) бр. 965/2012 треба соодветно да се измени со цел да се имплементираат суштинските услови за воздушни операции од Анекс V од Регулативата (ЕУ) 2018/1139.
- (12) Агенција на Европската унија за безбедност во воздухопловството подготви нацрт правила за спроведување и ги поднесе до Комисијата во вид на Мислење бр. 02/2021³⁾, во согласност со член 76(1) од Регулативата (ЕУ) 2018/1139.
- (13) Мерките предвидени со оваа регулатива се во согласност со мислењето на Комитетот воспоставен со член 127 од Регулативата (ЕУ) 2018/1139,

³⁾ <https://www.easa.europa.eu/document-library/opinions>

ЈА ДОНЕСЕ ОВАА РЕГУЛАТИВА:

Член 1

Измени на Регулацијата (ЕУ) бр. 965/2012

Регулацијата (ЕУ) бр. 965/2012 се изменува како што следува:

(1) во член 5 (2), точката (а)(iv) се заменува со следново:

„(iv) операции во услови на намалена видливост (LVO) или операции со оперативни одобрија;“;

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

Член 2

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.

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

Брисел, 15 декември 2021 година.

За Комисијата

Претседател

Урсула ФОН ДЕР ЛАЈЕН

АНЕКС

Анексите I, II, III, IV, V, VI, VII и VIII од Регулацијата (ЕУ) бр. 965/2012 на Комисијата се изменуваат како што следува:

(1) Анекс I се изменува како што следува:

(а) се додава следнава точка (6):

„(6) „оперативен минимум на аеродромите (*aerodrome operating minima*)“ е ограничување на можноста за користење на аеродромот за:

(а) полетување изразено во услови на хоризонтална видливост по должина на полетно – слетната патека (RVR) и/или видливост и, доколку е потребно, и базата на облаците;

(б) слетување во 2D операции за приод со инструменти операции за приод со 2D инструмент, изразено во услови на видливост и/или RVR, минималната апсолутна/релативна висина на спуштање (MDA/H), и, доколку е потребно, базата на облаците;

(в) слетување во 3D операции за приод со инструменти, изразено во услови на видливост и/или RVR и апсолутна/релативна висина на носење одлуки (DA/H), во зависност од видот и/или категоријата на операцијата;

(б) точка (11) се брише;

(в) точките од (13) до (16) се бришат;

(г) се додава следнава точка (18а):

„(18а) „база на облаци (*ceiling*)“ е висина од земјата или водата до базата на најнискот слој на облак под 6.000 метри (20.000 стапки), кој опфаќа повеќе од половина небо;”

(д) точката (20) се заменува како што следува:

„(20) „кружење (*circling*)“ е визуелниот дел од операцијата со кружен приод;”

(ѓ) се додава следнава точка (20а):

„(20а) „операција со кружен приод (*circling approach operation*)“ е операција на приод со инструменти од типот А за доведување на воздухоплов на позиција за слетување на полетно – слетна патека/зоната на завршно приоѓање и полетување (FATO) што не е соодветно лоцирана за приод и слетување од правец;”

(е) точката (27) се заменува како што следува:

„(27) „краен приод со континуирано спуштање (*continuous descent final approach (CDFA)*)“ е техника на летање која е во согласност со процедурата за стабилен приод, за летање на завршниот сегмент (FAS) на процедура на непрецизниот приод по инструменти (NPA) со континуирано спуштање, без хоризонтален лет, со или над апсолутната/релативната висина:

(а) за операции на приоѓање и слетување од правец до приближно 15 м (50 стапки) над прагот на полетно – слетната патека или точката, каде започнува маневарот за израмнување; или

(б) за операции со кружен приод, се додека не се достигне MDA/H или кога е достигната апсолутна/релативна висина за маневрирање при визуелно летање;”

(ж) се додава следнава точка (35а):

„(35а) „апсолутна висина на донесување на одлука (*decision altitude (DA)*) или релативна висина на донесување на одлука (*decision height (DH)*)“ е одредена апсолутна или релативна висина во 3D операциите за приод со инструменти при што мора да се започне процедура за неуспешен приод доколку не е воспоставена потребната визуелна референца за продолжување на приодот;”

(з) точката (46) се заменува како што следува:

“(46) „систем на подобрена видливост при лет (*enhanced flight vision system (EFVS)*)“ е електронско средство со кое во реално време на летачкиот екипаж му се обезбедува сензорен или подобрен поглед на топографијата на надворешната околина (природни или вештачки карактеристики на местото или регионот, особено со прикажување на нивните релативни позиции и надморска висина) со помош на сензори за прикажување на слика; EFVS е интегриран со системот за водење на лет и се прикажува на дисплеј на нивото на главата (*head up display*) или на еквивалентен дисплеј систем; ако EFVS е сертифициран во согласност со применливите услови за пловидбеност и ако операторот го има потребното посебно одобрение (кога тоа се бара), тогаш може да се користи за операции на EFVS и може да се дозволи за операции со оперативни одобренија;”;

(s) се додаваат следниве точки (46a) и (46b):

“(46a) „операција со EFVS (*EFVS operation*)“ е операција во која условите за видливост бараат употреба на EFVS наместо природен вид со цел да се изврши приод или слетување, да се утврдат потребните визуелни референци или да се изврши намалување на брзината после слетување;

(46b) „операција со EFVS на 200 (*EFVS 200 operation*)“ е операција со оперативно одобрение во која условите за видливост бараат употреба на EFVS до 200 стапки над FATO или над прагот од полетно – слетната патека. Од таа точка до копното, се користи природен вид. RVR не треба да биде помала од 550 м;”;

(и) точката (47) се заменува како што следува:

“(47) „систем на подобрена видливост (*enhanced vision system (EVS)*)“ е електронско средство со кое се прикажуваат надворешните слики во реално време (природни или вештачки карактеристики на местото или регионот, особено со прикажување на нивните релативни позиции и надморска висина) преку употреба на сензори за слики;”;

(j) се додава следнава точка (48b):

“(48b) „сегмент на завршниот приод (*final approach segment (FAS)*)“ е сегмент од процедурата за приод по инструменти (IAP) во кој се постигнуваат порамнување и спуштање за слетување;”;

(к) се додава следнава точка (52a):

“(52a) неуспешен приод (*go-around*) е премин од операција на приод кон стабилизирano искачување. Ова вклучува маневри извршени на или над MDA/H или DA/H, или под DA/H (прекинати слетувања);”;

(л) точката (55) се заменува како што следува:

“(55) „систем за електронско покажување на податоци при слетување (*head-up display landing system (HUDLS)*)“ го означува целосениот систем во воздухопловот, кој му овозможува на пилотот да користи проекциски дисплеј со цел да го контролира воздухопловот или да го надгледува автопилотот за време на полетување (доколку има), при приод или слетување (и намалување на брзината после слетување доколку има), или при неуспешен приод. Тој ги вклучува сите сензори, компјутери, извори на енергија, индикатори и уреди за управување;”;

(љ) точката (56) се брише:

(м) се додаваат следниве точки (69г) и (69д):

“(69г) „операции за приод по инструменти (*instrument approach operation*)“ е приод и слетување со помош на инструменти за навигација базирани на процедурата за приод по инструменти (IAP). Постојат два начина за извршување на операции за приод по инструменти:

(а) дводимензионална (2D) операција за приод по инструменти во која се применува само латерално навигациско водење; и

(б) тродимензионална (3D) операција за приод по инструменти во која се применува и латерално и вертикално навигациско водење;

(69д) „процедура за приод по инструменти (*instrument approach procedure (IAP)*)“ е серија на однапред утврдени маневри со помош на инструменти за летање, со определена заштита од

препреки од точката на почетниот приод, или, ако е соодветно, од почетокот на дефинираната рута за приод до точката од која може да се заврши слетувањето и понатаму, ако не се изврши слетувањето, до позиција во која се применуваат критериумите за надвисување на препреки при чекање или за лет на рута. Процедурите за приод по инструменти се класифицираат на следниот начин;

(а) „процедура за непрецизен приод (*non – precision approach (NPA)*)“ е процедура за приод по инструменти кај која се користи дводимензионална (2D) операција за приод по инструменти од тип А;

(б) „процедура за приод со вертикално водење (*approach procedure with vertical guidance (APV)*)“ е навигација базирана на перформанси (PBN) IAP кај која се користи тродимензионална (3D) операција за приод по инструменти од тип А;

(в) „процедура за прецизен приод (*precision approach (PA) procedure*)“ е процедура за приод по инструменти кај која се користи тродимензионална (3D) операција за приод по инструменти од тип А или Б;

(н) се додава следнава точка (72б):

„(72б) „линиска проверка (*line check*)“ е проверка спроведена од операторот, а завршена од пилотот или член на техничкиот екипаж за да се покаже способноста за извршување на вообичаените линиски операции опишани во оперативниот прирачник;“;

(њ) точките (74) и (75) се заменуваат како што следува:

„(74) „операции при намалена видливост (*low-visibility operations (LVO)*)“ се операции за приоди и слетувања на полетно – слетна патека со видливост вдолж полетно – слетната патека помала од 550 м или со висина на донесување на одлука помала од 200 стапки.

(75) „полетување при услови на намалена видливост (*low visibility take – off (LVTO)*)“ е полетување кога RVR е под 550 м;“;

(о) точката (76) се брише:

(п) се додава следнава точка (78в):

„(78в) „минимална висина на апсолутна висина на спуштање (MDA) или релативна висина на спуштање (MDH)“ е одредена апсолутна висина или надморска висина при 2D операција за приод со инструменти или операциите на кружен приод под кои не смее да се спушта без потребната визуелна референца;

(р) точката (83) се брише:

(с) се додава следнава точка (85а):

„(85а) „апсолутна безбедна висина од препрека (*obstacle clearance altitude (OCA)*) или релативна безбедна висина од препрека (*obstacle clearance height (OCH)*)“ е најниската апсолутна надморска висина или најниската надморска висина над соодветната полетно – слетна патека или праг на надморската висина на аеродромот, како што е соодветно, што се користи за да се утврди усогласеноста со релевантните критериуми за безбедно растојание од препрека;“;

(т) се додава следнава точка (91а):

„(91а) „оперативно одобрение (*operational credit*)“ е одобрение за операции со напредни воздухоплови што овозможува пониски оперативни минимуми на аеродромот отколку оние што по правило би ги утврдил операторот за основните воздухоплови врз основа на перформансите на напредни воздухопловни системи кои ја користат достапната надворешна инфраструктура. Пониските оперативни минимуми може да вклучуваат помала висина на одлучување / апсолутна висина или минимална висина на спуштање / апсолутна висина, намалена видливост или намалени услови за опрема за земја или комбинација од наброените;“;

(ќ) точката (92) се заменува како што следува:

`(92) „проверка за стручност од страна на операторот (*operator proficiency check*)“ е проверка спроведена од операторот, а завршена од пилотот или членот на техничкиот екипаж за да се покаже способноста за вообичаени, невообичаени и итни постапки;`;

(y) се додаваат следниве точки (120в), (120г) и (120д):

`(120в) „обука за оспособеност (*training to proficiency*)“ е обука насочена кон постигнување на крајните цели, истовремено гарантирајќи дека обученото лице е способно доследно да извршува одредени задачи на безбеден и ефективен начин;

(120г) „операција за приод по инструменти од типот А (*type A instrument approach operation*)“ е операција за приод по инструменти со MDH или DH на или над 250 стапки;

(120д) „операција за приод по инструменти од типот Б (*type B instrument approach operation*)“ е операција за приод по инструменти со DH под 250 стапки. Категоризацијата на операциите за приод по инструменти од типот Б се врши како што следи:

(а) Категорија I (CAT I): DH не пониска од 200 стапки и/или со видливост не помала од 800 м или RVR не помала од 550 м;

(б) Категорија II (CAT II): DH пониска од 200 стапки, но не пониска од 100 стапки и RVR не помала од 300 м;

(в) Категорија IIIA (CAT IIIA): DH пониска од 100 стапки или без DH и RVR не пониска од 300 м или без ограничување за RVR;`;

(ф) се додава следнава точка (124а):

`(124а) „видливост (*visibility (VIS)*)“ е онаа видливост за воздухопловните цели која е поголема од:

(а) најголемото растојание од кое црн предмет со соодветни димензии, сместен близу до земјата, може да се види и препознае кога се набљудува во однос на светла позадина;

(б) најголемото растојание од кое светлост од приближно 1.000 кандели може да се види и идентификува во однос на неосветлина позадина;`;

(аа) точките (125) и (126) се заменуваат како што следува:

`(125) „операција на визуелен приод (*visual approach operation*)“ е операција на приод со лет по IFR кога или еден дел или сите делови од IAP не се извршени и приодот е извршен со помош на визуелни референци на земја;

(126) „аеродром со погодни временски услови (*weather - permissible aerodrome*)“ е соодветен аеродром каде, метеоролошки извештаи или прогнози или која било комбинација од истите, укажуваат на тоа дека во текот на периодот предвиден за употреба, метеоролошките услови ќе бидат во или над минималните услови за работа на аеродромот, а извештаите за состојбата на површината на полетно–слетната патека, покажуваат дека е можно безбедно слетување;`.

(2) Во Анекс II, 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				
Полетување	☐	☐	RVR ⁽¹¹⁾ ... m	
Приод и слетување	☐	☐	CAT ⁽¹²⁾DA/H:fr:RVR:m	
Оперативни одобрувања	☐	☐	CAT ⁽¹³⁾DA/H:fr:RVR:m	
RVSM ⁽¹³⁾ ☐ N/A	☐	☐		
ETOPS ⁽¹⁴⁾ ☐ N/A	☐	☐	Максимално време за промена на патека ⁽¹⁶⁾ : мин.	
Сложени спецификации за навигација за PBN операции ⁽¹⁷⁾	☐	☐		⁽¹⁶⁾
Спецификации за минимални перформанси за навигација	☐	☐		
Летови на едномоторен турбински авион ноќе или во IMC (SET-IMC)	☐	☐	⁽¹⁹⁾	
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 ⁽²⁰⁾	☐	☐		

Издавање на потврда на кабински персонал ⁽²⁰⁾	☐	☐		
Користење на тип Б од EFB апликацијата	☐	☐	(22)	
Континуирана пловидбеност	☐	☐	(23)	
Друго ⁽²⁴⁾	☐	☐		

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

(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 одобрена 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 одобрен минимум полетување за RVR во метри. Доколку се даваат различни одобрувања, се користи еден ред за едно одобрување.

(¹²) Се вметнува важечката категорија за прецизен приод: CAT II или CATIII. 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.

(¹³) Се наведува одобрената SA CAT I, SA CAT II, EFVS итн. Се вметнува минимална видливост долж полетно – слетната патека (RVR) во метри и висината на донесување на одлука (DH) во стапки. Може да се користи еден ред за одобрение ако се даваат различни одобренија.

(¹⁴) Квадратчето „неприменливо“ (N/A), може да се обележи, само ако максималното ниво на лет на воздухопловот е под FL290.

(¹⁵) 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.

(¹⁶) Исто така може да се наведе и растојанието од прагот (во NM), како и типот на мотор.

(¹⁷) 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.

(¹⁸) Наведете дали посебното одобрение е ограничено на одредени краеве од полетно – слетната патека и/или аеродроми.

(¹⁹) Се впишува конкретната комбинација на воздухопловната конструкција или мотор.

(²⁰) 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-ВВ) кон Регулатива (ЕУ) бр. 1178/2011.

(²¹) Одобрение за издавање на потврди за член на кабински персонал, како што е наведено во Анекс V (Дел-ВВ) кон Регулатива (ЕУ) бр. 1178/2011.

(²²) Се додава списокот на апликациите во EFB од типот Б 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.

(²³) 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.

(²⁴) 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 густо населена 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 7`

(3) Анекс III се изменува со следново:

(а) точката ORO.FC.100 се изменува со следново:

(i) се додава следнава точка (f):

`(f) Посебни услови за операции со хеликоптери

Доколку со хеликоптерот управува екипаж од два пилота, секој пилот мора или:

(1) да поседува уверение за успешно завршен курс за соработка на екипаж составен од повеќе члена (MCC) за хеликоптери во согласност со Регулативата (ЕУ) бр. 1178/2011; или

(2) има најмалку 500 часа лет како пилот во операции со повеќе пилоти.“;

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

`(г) Член на летачкиот персонал за време на летот може да биде ослободен од неговите или нејзините должности над командите од страна на друг соодветно квалификуван член на летачкиот екипаж.`;

(б) точката ORO.FC.115 се заменува како што следува:

` **ORO.FC.105 Назначување на водач на воздухоплов/командант**

(а) Во согласност со точка 8.6 од Анекс V кон Регулатива (ЕУ) 2018/1139, еден пилот од екипажот на летање, квалификуван како водач на воздухоплов согласно Анекс I (дел- FCL) кон Регулатива (ЕУ) бр. 1178/2011, е назначен од операторот како водач на воздухопловот, или, за комерцијални операции во воздушниот сообраќај, за командант.

(б) Операторот назначува член на летачки персонал за водач на воздухоплов/командантот само доколку се применува сè од наведеново:

- (1) членот на летачкиот персонал поседува минимално ниво на искуство, наведено во оперативниот прирачник;
- (2) членот на летачкиот персонал е запознаен во доволна мера со маршрутната или областа, во која се извршува летот, и со аеродромите, вклучувајќи ги алтернативните аеродроми, објекти и процедури кои се користат;
- (3) во случај на операции со повеќечлен екипаж, членот на летачкиот персонал има завршено курс за оперативен водач на воздухоплов доколку се унапредува од копилот во водач на воздухоплов/командант.

(в) Во случај на комерцијални операции на авиони и хеликоптери, водачот на воздухопловот/командантот, или пилот на кого може да му биде доделено извршувањето на летот мора да има поминато првично обука за запознавање за маршрута или областа, во која треба да се изврши летот, како и за аеродромите, објектите и процедурите кои се користат и го одржува знаењето на следниов начин:

- (1) Валидноста на аеродромското познавање се одржува преку вршење на операции на аеродром најмалку еднаш во период од 12 месеци.
- (2) Знаењето на маршрута или областа се одржува преку вршење на операции најмалку еднаш на маршрутната во период од 36 месеци. Во дополнително, обуката за обнова на знаење е потребна во однос на знаењето на маршрутната или областа доколку не се вршат операции на маршрутната или областа за 12 месеци во период од 36 месеци.

(г) И покрај точката (в), во случај операции по VFR во текот на денот со авиони и хеликоптери од класа В и С, обуката за запознавање со маршрутната и аеродромите може да се замени со обука за запознавање на областа.;

(в) точката ORO.FC.125 се заменува како што следува:

ORO.FC.125 Обука за разликите и обука за запознавање, опрема и процедура

- (а) Членовите на летачкиот персонал поминуваат обука за разликите или обука за запознавање, кога тоа се бара од Анекс I (Дел-FCL) кон Регулатива (ЕУ) бр. 1178/2011.
- (б) Членовите на летачкиот персонал поминуваат обука за опрема и процедура и кога има промена во опремата или во процедурите при што се бараат дополнителни знаења за типовите или варијантите, кои се летаат во моментот.
- (в) Во оперативниот прирачник се наведуваат случаите во кои се бара обука за разликите или обука за запознавање или обука за опрема и процедура.;

(г) точката ORO.FC.130, точката (а) се заменува како што следува:

- ‘ (а) Секој член на летачкиот персонал поминува еднаш годишно обука за обнова на знаењето на летање или обуката на копно, соодветна за типот или варијантата и сродната опрема на воздухоплов, кој тој или таа го користи, вклучувајќи обука за локација и користењето на целата безбедносна опрема и опрема која се користи во итни случаи, а која се носи во воздухопловот.;

(д) точката ORO.FC.140 се заменува како што следува:

ORO.FC.140 Управување на повеќе од еден тип или варијанта на воздухоплов

- ‘ (а) Членовите на летачкиот екипаж, кои управуваат повеќе од еден тип или варијанта на воздухоплов, ги исполнуваат условите утврдени во овој подел за секој тип или варијанта, освен ако кредитите поврзани со обуката, проверката и условите за неодамнешното искуство се дефинирани во задолжителниот дел од податоците за оперативна сообразност, утврдени во согласност со Регулатива (ЕЗ) бр. 748/2012, за соодветните типови или варијанти.

(б) Операторот може да определи групи на типови на хеликоптери со еден мотор. Проверката на владеење на операторот на еден тип важи и за сите останати типови од истата група, доколку се исполнети двата од следниве услови:

(1) групата да вклучува или само хеликоптери со еден мотор на турбински погон управувани со VFR или да вклучува само хеликоптери со еден клипен мотор управувани со VFR;

(2) за операции на CAT, да се извршат најмалку две проверки на познавање на операторот за секој тип во рок од тригодишен циклус.

(в) За специјализирани операции, елементите за обука на воздухоплови/FSTD и проверката на познавање на операторот кои покриваат релевантни аспекти поврзани со специјализираната задача и кои не се поврзани со типот или групата типови може да се препознаат за другите групи или типови, врз основа на проценка на ризикот извршена од операторот.

(г) За операции на повеќе од еден тип или варијанта на хеликоптер што се користат за извршување на доволно слични операции, доколку проверките на линијата се менуваат помеѓу типови или варијанти, секоја линиска проверка ја потврдува линиската проверка за останатите типови или варијанти на хеликоптери.

(д) Во оперативниот прирачник се наведуваат соодветни процедури и/или оперативни ограничувања за кое било летање на повеќе од еден тип или варијанта.;

(f) точката ORO.FC.145 се изменува со следново:

(i) точките (в) и (г) се заменуваат како што следува:

‘(в) Во случај на CAT операции, програмите за обука и проверка, вклучувајќи ги наставните планови и употребата на средства за давањето на програмата како индивидуални уреди за обука по летање (FSTDs) и други решенија за обука, се одобрени од надлежниот орган.

(г) Користениот FSTD за исполнување на условите на овој подел е квалификуван согласно со Регулатива (ЕУ) бр. 1178/2011 и го реплицира воздухопловот кој го користи операторот, колку што е можно најточно. Разликите меѓу FSTD и воздухопловот се опишани и решени преку известување или обука, каде што е соодветно.’;

(ii) се додаваат следниве точки (f) и (е):

‘(f) Операторот ја следи валидноста на секоја периодична обука и проверка.

(е) Периодите на важност пропишани во овој подел се пресметуваат од крајот на месецот во кој е завршено неодамнешното искуство, обука или проверка.’;

(e) точката ORO.FC.146 се изменува и дополнува со следново:

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

‘(б) Во случај на обука, проверка и проценка за лет или симулиран лет, персоналот кој ја дава обуката и ја извршува проверката или процената е квалификуван согласно со Анекс I (дел-FCL) кон Регулатива (ЕУ) бр. 1178/2011. Дополнително, персоналот кој ја дава обуката и ја извршува проверката за специјализирани операции е соодветно квалификуван за соодветната операција.’;

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

‘(г) И покрај точката (б), линиска евалуација на стручност може да е извршена од соодветно квалификуван командант назначен од операторот кој е стандардизиран во EBT концептите и проверката на стручност (линиски евалуатор).’;

(iii) се додаваат следниве точки (д), (ф), (е) и (ж):

‘(д) И покрај точката (б), обуката за воздухоплов/FSTD и проверката за вештина на оператор може да се спроведе од соодветно квалификуван командант кој има уверение за FI/TRI/SFI и е назначен од операторот за која било од следните операции:

- (1) CAT операции со хеликоптери кои ги исполнуваат критериумите на ORO.FC.005(б)(2);
- (2) CAT операции со некомплексни хеликоптери на моторен погон во текот на денот и на рути каде пловидбата се изведува според визуелни обележја;
- (3) CAT операции со авиони од класа Б кои не ги исполнуваат критериумите од ORO.FC.005(б)(1).

(ф) И покрај точката (б), обуката за воздухоплов/FSTD и демонстрација на способности/проверка за стручност од страна на оператор може да се врши од страна на соодветно квалификуван водач на воздухоплов/командант назначен од операторот за која било од следните операции:

- (1) специјализирани операции;
- (2) CAT операции за авиони кои ги исполнуваат критериумите на ORO.FC.005 (б)(2).

(е) И покрај точката (б), линиската проверка може да ја изврши соодветно квалификуван командант назначен од операторот.

(ж) Операторот го информира надлежниот орган за лицата назначени во согласност со точките од (д) до (е).’;

(ж) во точката ORO.FC.200, точката (г) се заменува како што следува:

‘(г) Посебни услови за операциите на хеликоптери.

За сите операции на хеликоптери со максимална конфигурација на оперативни патнички седишта (MOPSC) со повеќе од 19 места и за операциите по IFR на хеликоптерите со максимална конфигурација на оперативни патнички седишта (MOPSC) со повеќе од 9, минималниот летачки персонал е двајца пилоти.’

(з) точката ORO.FC.202 се изменува со следново:

(i) воведниот дел се заменува како што следува:

‘ За да можат авионите да бидат управувани од минимален летачки персонал од еден пилот при летови по IFR или во текот на ноќта, се исполнуваат следниве услови:’

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

‘(б) НАМЕРНО ОСТАВЕНО ПРАЗНО’;

(с) точката ORO.FC.220 се изменува со следново:

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

‘(б) По отпочнување на курс на операторот за преквалификација, член на летачкиот персонал не може да извршува летови со друг тип или класа на воздухоплов додека курсот не биде завршен или прекинат. Членовите на екипажот, кои користат само авиони од класа Б, можат да добијат задача за летови со други типови на авиони од класа Б за време на курсевите за преквалификација, колку што е потребно за одржување на операцијата. Членовите на екипажот можат да добијат задача за летови со хеликоптери со еден мотор за време на курс на операторот за преквалификација на хеликоптер со еден мотор, земајќи предвид истиот да не влијае на обуката.’;

(ii) се додава точката (ѓ):

„ (ѓ) Доколку поради оперативни околности, како што се барање на ново АОС или додавање на нов тип или класа на воздухоплов кон флотата, операторот не може да ги исполни барањата од точка (г), операторот може да развие нов курс за преквалификација за привремена употреба за ограничен број на пилоти.“;

(и) точката ORO.FC.230 се заменува како што следува:

„ORO.FC.230 Периодична обука и проверка

(а) Секој член од летачкиот екипаж поминува периодична обука и проверка, која одговара на типот или варијантата и сродната опрема на воздухопловот, со кој тој раководи.

(б) Проверка на стручност спроведена од операторот

- (1) Секој член од летачкиот екипаж поминува низ проверки на стручност спроведени од операторот како дел од целокупната обука на екипажот.
- (2) Кога од членот од летачкиот екипаж се бара да изврши лет согласно IFR, проверката на стручност спроведена од операторот се врши без надворешни визуелни референци, каде што е соодветно.
- (3) Периодот на важност на проверката на стручност на операторот е 6 календарски месеци. Што се однесува до операциите на авиони со карактеристики на летање од класа Б согласно VFR во текот на денот, извршувани во текот на сезоните, не подолго од 8 последователни месеци, доволна е една проверка на стручност на операторот. Проверката за оспособеност се врши пред започнувањето на операциите на CAT .

(в) Проверки на линија

Секој член од летачкиот екипаж поминува низ проверка на линија на воздухопловот. Периодот на важност на проверката на линија на летот е 12 календарски месеци.

(г) Обука и проверка на безбедноста опрема и опремата која се користи во итни ситуации

Секој член на летачкиот екипаж поминува низ обука за обнова на знаењето и обука за проверка на локацијата и употребата на целата безбедносна опрема и опремата која се користи во итни ситуации во воздухопловот. Периодот на важност на проверката на опремата која се користи во итни ситуации е 12 календарски месеци.

(д) Обука за CRM

- (1) Елементи на CRM се интегрирани во сите соодветни фази од периодичната обука.
- (2) Секој член на летачкиот екипаж поминува специфична модуларна обука за CRM. Сите главни теми на обуката за CRM се покриваат преку подеднаква распределба на сесиите за модуларна обука, за секој период од 3 години.

(ѓ) Секој член на летачкиот екипаж поминува низ обука за операции на копно и во лет на FSTD или воздухоплов или комбинација на обука на FSTD и воздухоплов, најмалку еднаш на секои 12 календарски месеци.“;

(ј) точката ORO.FC.235 се заменува како што следува:

„ORO.FC.235 Оспособеност на пилотот да управува со воздухоплов од кое било пилотско седиште - авиони

(а) Командантите на авионите, чии должности го вклучуваат управувањето на авионот од секое пилотско седиште и спроведувањето на обврските на копилотот, или командантите, од кои се бара спроведување на обуките или проверка на должностите, завршуваат дополнителна обука и проверка за да се гарантира дека тие се стручни во извршувањето на соодветни вообичаени, невообичаени и вонредни процедури од кое било седиште. Таквата обука или проверка е дефинирана во оперативниот прирачник. Проверката може да биде

извршена истовремено со проверката на стручност на операторот, предвидена согласно ORO.FC.230(б) или во програмата за EBT пропишана во ORO.FC.231.

(б) Дополнителната обука и проверка го вклучува најмалку следново:

- (1) отказ на мотор за време на полетување;
- (2) приод и повторно стартување на авион со оштетен мотор; и
- (3) слетување со оштетен мотор.

(в) Периодот на важност е 12 календарски месеци. За операторите кои поседуваат одобрена програма за EBT, важноста се одредува преку темите на оценување и обука во согласност со ORO.FC.232.

(г) Кога управувањето се врши од седиштето на копилотот, проверките кои се бараат согласно ORO.FC.230 или оценувањето и обуката која се бара во ORO.FC.231, за управување од седиштето на командантот, исто така, се важечки и тековни.

(д) Пилотот, кој ги презема обврските на командантот, мора да покаже истовремено со проверките на стручност спроведени од операторот, предвидени во ORO.FC.230(б) или оценувањето и обуката која се бара во ORO.FC.231, вежби и процедура кои вообичаено не се вбројуваат меѓу неговите одговорности. Во случаите, во кои разликите меѓу левото и десното пилотско седиште се незначителни, вежбата може да се изврши на кое било од двете седишта.

(ѓ) Пилот, кој не е командантот, кој го зазема седиштето на командантот, покажува вежби и процедури кои се одговорности на командантот, истовремено со проверките на стручност спроведена од операторот, предвидени во ORO.FC.230(б) или оценувањето и обуката која се бара во ORO.FC.231, кој постапува како пилот-надзорник. Во случаите, во кои разликите меѓу левото и десното пилотско седиште се незначителни, вежбата може да се изврши на кое било од двете седишта.`;

(к) се додава следнава точка ORO.FC.236:

`ORO.FC.236 Оспособеност на пилотот да управува со воздухоплов од кое било пилотско седиште – хеликоптер

(а) Пилотите на хеликоптерите, чии должности го вклучуваат управувањето од секое пилотско седиште завршуваат дополнителна обука и проверка за да се гарантира дека се стручни во извршувањето на соодветните вообичаени, невообичаени и вонредни процедури од секое седиште. Периодот на важност на оваа оспособеност е 12 календарски месеци.

(б) Моменталните FI и TRI на соодветниот тип се сметаат дека ги исполнуваат условите од точката (а) доколку имале IF или TRI активност во последните шест месеци на тој тип и на хеликоптерот.`;

(л) точката ORO.FC.240 се изменува како што следува:

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

`(б) НАМЕРНО ОСТАВЕНО ПРАЗНО`;

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

`(в) Точка (а) не се применува за операции со авиони со карактеристики од класа Б, ако тие се ограничени на дневни операции на класи авиони со клипни мотори со еден пилот, согласно VFR во дневни услови.`;

(љ) точката ORO.FC.245 се изменува со следново:

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

`(а) Операторот на авионот, кој има соодветно искуство, може да замени еден или повеќе услови од наведените подолу за обука и проверки на летачкиот екипаж со алтернативна програма за обука и квалификација (ATQP), одобрена од надлежниот орган:

- (1) дадени во точката SPA.LVO.120 поврзано со обуката и квалификациите на летачкиот екипаж;
 - (2) дадени во точката ORO.FC.220 за обука за преквалификација и проверка;
 - (3) дадени во точката ORO.FC.125 за обука за разликите, обука за запознавање и обука за опрема и процедури;
 - (4) дадени во точката ORO.FC.220 за курс за обука за команди;
 - (5) дадени во точката ORO.FC.230 за периодична обука и проверка; и
 - (6) дадени во точката ORO.FC.240 за вршење на операции на повеќе од еден тип или варијанта на воздухоплов.;
- (ii) точките (г) и (д) се заменуваат како што следува
- `г) Како дополнително на проверките, барани согласно ORO.FC.230 и FCL.060 од Анекс I (Дел-FCL) кон Регулатива (ЕУ) бр. 1178/2011, секој член на летачкиот екипаж прави линиски ориентирана проценка (LOE) извршена на FSTD. Периодот на важност на LOE е 12 календарски месеци. LOE се смета за завршено кога се исполнети и двата од следниве услови:
- (1) школската програма на LOE е завршена; и
 - (2) член на летачкиот екипаж покажал прифатливо ниво на оспособеност.
- (д) По 2 години работење со одобрен ATQP, операторот може, со одобрение од надлежниот орган, да го продолжи периодот на важност на проверките во ORO.FC.230, на следниов начин:
- (1) Проверката на стручност спроведена од операторот е на 12 календарски месеци.
 - (2) Проверката на маршрутната е на 24 календарски месеци.
 - (3) Проверката на безбедносната опрема и опремата за итни случаи е на 24 календарски месеци.;
- (iii) се додаваат следниве точки (ѓ) и(е):
- `ѓ) Секој член на летачкиот екипаж мора да помине специфична модулна обука за CRM. Сите важни теми за обуката за CRM се опфатени така што модулните делови од обуката се распоредени што е можно подеднакво во текот на секој тригодишен период.
- (е) Програмата ATQP мора да вклучува 48 часа на FSTD за секој член на летачкиот екипаж, рамномерно распоредени во текот на тригодишната програма. Операторот може да го намали бројот на FSTD часови, но не на помалку од 36 часа, под услов да покаже дека постигнатото ниво на безбедност е еквивалентно на нивото на програмата што ATQP може да ја замени во согласност со точка (а).;
- (м) во точката ORO.FC.250, точката (а)(1) се заменува како што следува:
- `а) Имателот на CPL(H) (хеликоптер) постапува како командант во комерцијалниот воздушен превоз на хеликоптер со еден пилот, ако:
- (1) кога врши лет согласно IFR, има минимум 700 часа налет со хеликоптери, кој вклучува 300 часа налет како водач на воздухоплов. Вкупното време во лет во хеликоптерот вклучува 100 часа согласно IFR. До 50 часа на време поминато на инструменти извршено во FFS(H) ниво Б или FTD ниво 3 за квалификации или за повисоко квалификување за обука по инструменти, се признава кон тие 100 часа. 300 часа како водач на воздухоплов може да се замени со налетот како копилот во рамките на воспоставен состав на екипаж со повеќе пилоти, опишан во оперативниот прирачник, каде што 2 часа од налетот како копилот се еднакви на 1 час време на летање како водач на воздухоплов;;

(н) се додаваат следниве точки ORO.FC.320 и ORO.FC.325 пред точката ORO.FC.330:

ORO.FC.320 Обука за преквалификација и проверка, извршени од операторот

Обуката за преквалификација на оператор вклучува проверка на стручност на операторот.

ORO.FC.325 Обука и проверка во однос на опремата и процедурите

Доколку член на летачкиот екипаж помине на обука за опремата и процедурите што се бараат со обуката на соодветниот FSTD или воздухоплов, во однос на стандардните оперативни процедури поврзани со специјализираната операција, членот на летачкиот екипаж ја поминува проверката за стручност од страна на операторот.`;

(њ) точката ORO.FC.330 се заменува како што следува:

ORO.FC.330 Периодична обука и проверка – проверка на стручноста на операторот

(а) Секој член на летачкиот екипаж минува обука за обнова на знаењето и проверка на стручност на операторот. Во случај на специјализирани операции, обуката за обнова на знаењето и проверката ги опфаќаат сите релевантни аспекти поврзани со специјализирани задачи опишани во прирачникот за операции.

(б) Мора да се посвети соодветно внимание при извршување операции според IFR или во текот на ноќта.

(в) Рокот на важење на проверката на стручност на оператор е 12 календарски месеци.`;

(о) Додаток I се заменува како што следува:

„Додаток I

ДЕКЛАРАЦИЈА согласно со Регулатива (ЕУ) бр. 965/2012 на Комисијата за воздушни операции					
Оператор Име: Место во кое операторот го има главното седиште или, доколку операторот нема главно седиште, место во кое операторот е утврден или престојува и место од кое се управува со операциите: Име и податоци за одговорниот управител:					
Операција со воздухоплов Датум на започнувањето на операцијата и датум на примена на промената:					
Информации за воздухопловот, операцијата и организацијата за управување со континуирана пловидбеност ⁽¹⁾ :					
Типови на воздухоплов, регистрации и главна база:					
MSN на воздухоплов ⁽²⁾	Тип на воздухоплов	Регистрација на воздухоплов ⁽³⁾	Главна база	Вид на операции ⁽⁴⁾	Одговорна организација за управување со континуирана пловидбеност ⁽⁵⁾

Операторот стекнува претходно одобрение ⁽⁶⁾ или посебно одобрение ⁽⁷⁾ за одредени операции пред да ги спроведе тие операции.
Каде што е применливо, детали за добиените одобренија. Да се приложи списокот на посебни одобренија. Да се вклучи: — посебни одобренија дадени од трета земја, доколку е применливо; — име на операциите спроведени со оперативни одобренија (на пр. EFVS 200, SA CAT I, итн.).
Каде што е применливо, детали за добиените овластувања за специјализирани операции (да се приложат овластувања, доколку е применливо).
Каде што е применливо, список на алтернативните начини на усогласување (AltMoC) до упатување на поврзаните AMC кои ги заменуваат (да се приложат AltMoC).
Изјави
☐ Операторот се придржува и продолжува да се придржува до основните услови наведени во Анекс V кон Регулатива (ЕУ) 2018/1139 на Европскиот парламент и на Советот и до условите на Регулатива (ЕУ) бр. 965/2012. ☐ Документацијата на системот за управување, вклучувајќи го и оперативниот прирачник, се усогласени со условите од Анекс III (дел-ORO), Анекс V (дел-SPA), Анекс VI (дел-NCC) или Анекс VIII (дел-SPO) кон Регулатива (ЕУ) бр. 965/2012 на Комисијата и летовите се изведуваат согласно со одредбите од оперативниот прирачник како што се бара во точка ORO.GEN.110(б) од дел-ORO.
☐ Сите воздухоплови со кои се оперира мора да имаат: — важечко уверение за пловидбеност согласно со Регулатива (ЕУ) бр. 748/2012 на Комисијата, или, за воздухоплов регистриран во трета земја, согласно со ICAO Анекс 8; и — кога се користат за SPO активности, важечки договор за наем според ORO.SPO.100.
☐ Сите членови на летачкиот екипаж мора да имаат дозвола согласно со Анекс I кон Регулатива (ЕУ) бр. 1178/2011 на Комисијата како што се бара во точка ORO.FC.100(в), и членовите на кабинскиот екипаж мора, каде што е применливо, да се обучени согласно со Поддел BB од дел-ORO.

☐ (Доколку е применливо)

Операторот спроведува и демонстрира сообразност на признаен стандард на индустријата.

Упатување на стандардот:

Сертификациско тело:

Датум на последната ревизија на сообразност:

☐ Операторот го известува надлежниот орган за какви било промени во околностите кои влијаат врз усогласувањето со основните услови утврдени во Анекс V кон Регулатива (ЕУ) 2018/1139 и со условите од Регулатива (ЕУ) бр. 965/2012 на Комисијата, пријавено до надлежниот орган преку оваа декларација, и какви било промени на информациите и списоците од AltMoC вклучени и приложени на оваа декларација, како што се бара во точка ORO.GEN.120(a) од дел-ORO.

☐ Операторот потврдува дека информациите наведени во оваа декларација се точни.

Датум, име и потпис на одговорниот управител

- (1) Доколку нема доволно место да се напишат потребните информации во оваа декларација, информацијата треба да се напише во посебен прилог. Прилогот треба да има датум и да е потпишан.
- (2) Сериски број на производителот (Manufacturer serial number).
- (3) Доколку воздухопловот е исто така регистриран со имател на АОС, да се наведе АОС бројот на имателот на АОС.
- (4) „Вид на операции“ се однесува на типот на операции спроведени со овој воздухоплов, на пр. некомерцијални операции или специјализирани операции, на пр. летови за воздушна фотографија, летови за рекламни цели, летови за новини, летови за телевизија и филм, операции со падобран, скокање со падобран, летови за проверка и одржување.
- (5) Информации за организацијата која е одговорна за управување со континуирана пловидбеност вклучуваат име на организацијата, адреса и упатување на одобрувањето.
- (6) (a) операции со неисправен инструмент или дел од опрема или предмет или функција од списокот за минимална опрема (MEL) (точки 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 од следниве:
 - за специјализирани операции, закуп на воздухоплов со екипаж и без екипаж регистриран во трета земја (точка ORO.SPO.100 (в));
 - високоризични комерцијални специјализирани операции (точка ORO.SPO.110);
 - некомерцијални операции со воздухоплов со MOPSC со повеќе од 19, кои се изведени без оперативен член на кабински екипаж (точка ORO.CC.100 (г));
 - полнење гориво додека мотор(и) и/или ротори вртат (точка NCC.OP.157);
 - специјализирани операции (SPO) без кислород над 10.000 стапки (точка SPO.OP.195).
- (7) Операции согласно со Анекс V (дел-SPA) кон Регулатива (ЕУ) бр. 965/2012, вклучувајќи ги Подделовите Б „Операции во кои се користи навигација базирана на перформанси (PBN)“, В „Операции со наведен минимален навигациски перформанс (MNPS)“, Г „Операции во воздушниот простор со намален минимум на вертикално раздвојување (RVSM)“, Д „Операции со намалена видливост (LVOs) и операции со оперативни одобренија“, Е „Пренос на опасни материи“, И „Хеликоптерски операции на море“, и Л „Приоди и заминувања од референтна точка со намалени минимуми на VFR на хеликоптер“.

”

(4) Анекс IV се изменува со следново:

(а) точката CAT.GEN.MPA.100 се заменува како што следува:

`CAT.GEN.MPA.100 Одговорности на екипажот

(а) Секој член на екипажот е одговорен за правилно извршување на неговите или нејзините должности кои:

- (1) се поврзани со безбедноста на воздухопловот и лицата во него; и
- (2) се наведени во инструкциите и процедурите во оперативниот прирачник.

(б) Секој член на екипажот:

(1) го известува водачот на воздухопловот за секоја грешка, откажување, несоодветна функција или дефект, кои според него може да влијае врз пловидбеноста или безбедната операција на воздухопловот, вклучувајќи ги системите за во случај на опасност, ако тоа веќе не е соопштено од друг член на екипажот;

(2) го известува командантот за секој инцидент, кој е закана или може да ја загрози безбедноста на операцијата, ако тоа веќе не го пријавил друг член на екипажот;

(3) ги исполнува соодветните услови на шемите на операторот за известување за настани кои ја загрозуваат безбедноста;

(4) ги почитува сите ограничувања за време на лет и работното време на екипажот на лет (FTL) и условите за одмор, кои се применуваат на нивната активност;

(5) кога презема должност за повеќе од еден оператор:

(i) води своја евиденција за времето за лет и должност и периодите за одмор, наведени во применливите услови за FTL;

(ii) го обезбедува секој оператор со потребните податоци за утврдување на распоредот на активностите во согласност со применливите услови за FTL; и

(iii) на секој оператор му обезбедува податоци кои му се потребни во однос на операциите на повеќе од еден тип или варијанта.

(в) Одреден член на екипажот не ги извршува обврските во воздухоплов:

(1) кога се наоѓа под влијание на психоактивни супстанции или алкохол, или кога е неспособен поради повреда, замор, лекување, болест или други слични причини;

(2) додека не истече разумен временски период по нуркање во голема длабочина, или по давање на крв;

(3) ако не се исполнети применливите медицински услови;

(4) ако тој/таа има какви и да било сомнежи во врска со можноста да ги исполни дадените должности; или

(5) ако тој или таа претпоставува дека е изморен/а, како што е наведено во точката 7.5 од Анекс V кон Регулатива (ЕУ) бр. 2018/1139, или се чувствува на каков било начин неспособен/а, до степен до кој може да се загрози безбедноста на летот.`;

(б) се додава следнава точка CAT.OP.MPA.101:

`CAT.OP.MPA.101 Проверка и поставки на алтиметар

(а) Операторот воспоставува процедури за проверка на височината пред секое поаѓање.

(б) Операторот воспоставува процедури за поставки на алтиметарот за сите фази на летот, земајќи ги предвид процедурите утврдени од државата на аеродромот или на воздушниот простор, во зависност од случајот.`;

(в) точката CAT.OP.MPA.107 се заменува како што следува:

`CAT.OP.MPA.107 Соодветен аеродром

Операторот смета одреден аеродром за соодветен, ако во очекуваното време за користење, аеродромот е на располагање и ги нуди потребните дополнителни услуги, на пр. услуги од службите на контролата на летањето (ATS), соодветно осветлување, комуникација, метеоролошки извештаи, помошни навигациски средства и служби за итни служби.`;

(г) точката CAT.OP.MPA.110 се заменува како што следува:

`CAT.OP.MPA.110 Оперативен минимум на аеродромите

(а) Операторот утврдува оперативен минимум на аеродромите за секое полетување, дестинација или за алтернативен аеродром, што се планира да биде искористен со цел да се гарантира одвојување на воздухопловот од теренот или препреките и да се ублажи ризикот од губење на визуелните референци за време на сегментот на визуелен лет од операциите на приод по инструменти.

(б) Методот кој се користи за утврдување на оперативниот минимум на аеродромите, ги зема предвид сите од следниве методи:

- (1) типот, перформансите и оперативните карактеристики на воздухопловот;
- (2) опремата која е достапна на воздухопловот со цел за навигација, стекнување визуелни ориентири, и/или контрола на траекторијата на летот при полетување, приод, слетување, и неуспешен приод;
- (3) сите услови и ограничувања кои се дадени во AFM;
- (4) соодветните оперативни искуства на операторот;
- (5) димензиите и карактеристиките на полетно – слетни патеки/зоните на завршно приоѓање и полетување (FATO), кои можат да бидат избрани за користење;
- (6) усогласеноста и оперативните карактеристики на расположливите визуелни и невизуелни помошни средства и инфраструктура;
- (7) апсолутна висина/висина за надвиснување над препреките за процедурите за приод со помош на инструменти;
- (8) препреките во областа на искачување и потребните маргини за добивање на дозвола;
- (9) составот на летачкиот екипаж и неговата стручна оспособеност и искуство;
- (10) IAP;
- (11) карактеристики на аеродромот и достапни ANS;
- (12) сите минимуми што може да ги објави државата на аеродромот;
- (13) условите пропишани во оперативните спецификации вклучувајќи ги и сите посебни одобренија за операции при слаба видливост (LVO) или операции со оперативни одобренија;
- (14) какви било нестандартни карактеристики на аеродромот, IAP или околината.

(г) Операторот го наведува начинот за утврдување на оперативниот минимум на аеродромите во оперативниот прирачник.

(д) Методот кој се користи од страна на операторот за воспоставување на оперативен минимум на аеродромот и сите промени на методот се одобруваат од надлежната власт.`;

(д) точката CAT.OP.MPA.115 се заменува како што следува:

`CAT.OP.MPA.115 Техника за летање за приод— авиони

(а) Сите операции за приод се летаат како стабилизирани операции за приоди, освен ако надлежниот орган не одобрил поинаку за одреден приод на одредена полетно-слетна патека.

(б) Техниката краен приод со непрекинато спуштање (CDFA) се користи за операции за приод кои користат процедури за непрецизен приод (NPA) освен за таквите полетно – слетни патеки за кои надлежните власти имаат одобрено друга техника на лет.`;

(ф) точките CAT.OP.MPA.245 и CAT.OP.MPA.246 се заменуваат како што следува:

` САТ.ОР.МРА.245 Временски услови — сите воздухоплови

(а) При лет по правилата за летање по инструменти (IRF), командантот:

(1) започнува полетување; или

(2) продолжува по точката, од која се применува коригиран план за лет на службите на контролата на летањето (ATS), во случај на повторно планирање во текот на лет, само кога има достапни информации кои укажуваат дека очекуваните метеоролошки услови во времето на пристигнувањето на аеродромот на одредиште и/или на алтернативните аеродроми одговараат на или се подобри од минимумот кој е планиран.

(б) При летот според правилата за летање по инструменти (IFR), командантот продолжува кон планираниот аеродром на одредиште, само ако последните достапни информации покажуваат дека во очекуваното време на пристигнување, метеоролошките услови на аеродромот на одредиште или најмалку на еден алтернативен аеродром на одредиште ќе одговараат или ќе бидат подобри од важечкиот оперативен аеродромски минимум.

(в) При лет според условите на визуелно летање (VFR), командантот го почнува летот, само ако соодветните метеоролошки извештаи и/или прогнози покажуваат дека во делот на маршрутата по која летот ќе биде извршен по условите на визуелно летање (VFR) во соодветното време, метеоролошките услови ќе бидат еднакви или подобри од ограничувањата за VFR, предвидени во овие правила.

САТ.ОР.МРА.246 Временски услови — авиони

Како дополние на САТ.ОР.МРА.245, при лет на авиони по правилата за летање по инструменти (IFR), командантот продолжува по:

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

(б) точката од каде нема враќање, кога се користи процедура за изолиран аеродром,

само ако располага со информации дека очекуваните метеоролошки услови во време на пристигнување на аеродромот на одредиште и/или алтернативните аеродроми одговараат на или се подобри од важечкиот аеродромски оперативен минимум.`;

(е) во точката САТ.ОР.МРА.247, точката (а) се заменува како што следува:

` (а) При летови со хеликоптер над вода според условите на визуелно летање (VFR), кога копното не се гледа, командантот започнува полетување, само ако соодветните метеоролошки извештаи и/или прогнози покажуваат дека висината на долната граница на облаците ќе биде поголема од 600 стапки во текот на денот и 1.200 стапки во текот на ноќта.`;

(ж) точката САТ.ОР.МРА.265 се заменува како што следува:

` САТ.ОР.МРА.265 Услови за полетување

Пред да започне полетување, командантот се уверува дека:

(а) метеоролошките услови на аеродромот или оперативното место и условите на планираната полетно – слетна патека или FATO, не би можеле да го попречат безбедното полетување и заминување; и

(б) дека избраните оперативни минимуми на аеродромот се усогласени со сè од следново:

(1) оперативна копнена опрема;

(2) оперативни воздухопловни системи;

(3) перформанси на воздухопловите;

(4) квалификации на летачкиот екипаж.`;

(з) точката САТ.ОР.МРА.300 се заменува како што следува:

` САТ.ОР.МРА.300 Услови за приод и слетување

Пред да ја започне операцијата за приодот, командантот се уверува дека:

(а) метеоролошките услови на аеродромот или оперативното место и условите на планираната полетно – слетна патека/FATO, не би можеле да го попречат безбедниот приод, слетување или неуспешен приод, имајќи ги предвид информациите за перформансите содржани во оперативниот прирачник; и

(б) дека избраните оперативни минимуми на аеродромот се усогласени со сè од следново:

- (1) оперативна копнена опрема;
- (2) оперативни воздухопловни системи;
- (3) перформанси на воздухопловите;
- (4) квалификации на летачкиот екипаж.`;

(s) точката CAT.OP.MPA.305 се заменува како што следува:

`CAT.OP.MPA.305 Започнување и продолжување на приодот за слетување

а) За авиони, ако пријавената видливост (VIS) или контролираната RVR за полетно – слетната патека што се користи за слетување е помала од применливите минимуми, тогаш операцијата за приод со инструмент нема да продолжи:

(1) по точката во која авионот е 1.000 стапки над висината на аеродромот; или

(2) до сегментот на конечниот приод (FAS) доколку DH или MDH е повисока од 1.000 стапки.

(б) За хеликоптери, ако пријавениот RVR е помал од 550 м или контролираната RVR за полетно – слетната патека што се користи за слетување е помала од применливите минимуми, тогаш операцијата за приод со инструмент нема да продолжи:

(1) по точката во која авионот е 1.000 стапки над висината на аеродромот; или.

(2) во FAS доколку DH или MDH е повисока од 1.000 стапки.

(в) Ако не е воспоставена потребната визуелна референца, пропуштениот приод се изведува на или пред DA/H или MDA/H.

(г) Ако потребната визуелна референца не се одржува по DA/H или MDA/H, веднаш мора да се изврши повторно слетување.

(д) И покрај точката (а), во случај кога нема пријавен RVR и пријавениот VIS е помал од применливиот минимум, но конвертираната метеоролошка видливост (CMV) е еднаква или поголема од применливиот минимум, приодот со инструменти може да се продолжи до DA/H или MDA /H.`;

(и) точката CAT.OP.MPA.310 се заменува како што следува:

`CAT.OP.MPA.310 Оперативни процедури — висина на прелетување на прагот — авиони

Операторот утврдува оперативни процедури, за да гарантира дека авионот, кој извршува 3D операции на приод со инструменти го прелетува прагот на полетно – слетната патека на безбедна висина, кога авионот се наоѓа во положба и конфигурација за слетување.`;

(j) се додава следнава точка CAT.OP.MPA.312:

(j) `CAT.OP.MPA.312 Операции со EFVS 200

(а) Оператор кој има намера да изврши операции со EFVS 200 мора да биде сигурен:

- (1) дека воздухопловот е сертифициран за предвидените операции;
- (2) дека се користат само полетно – слетни патеки, FATO и процедури за приод со инструменти (IAPs) погодни за операции со EFVS;
- (3) дека членовите на летачкиот екипаж се квалификувани за извршување на

планираната операција и дека е воспоставена програма за обука и проверка за членовите на летачкиот екипаж и релевантниот персонал вклучен во подготовката на летот;

- (4) дека се воспоставени оперативни процедури;
- (5) дека сите релевантни информации се документирани во Списокот за минимална опрема (MEL);
- (6) дека сите релевантни информации се документирани во програмата за одржување;
- (7) дека се спроведени безбедносни проценки и утврдени индикаторите за успешност за следење на нивото на безбедност на работењето; и
- (8) дека способноста на користениот систем се зема предвид за оперативните минимуми на аеродромот.

(б) Операторот не смее да врши EFVS 200 операции додека врши LVO.

(в) И покрај точката (а)(1), операторот може да користи EVS кои ги исполнуваат минималните критериуми за извршување на операциите EFVS 200, под услов тоа да биде одобрено од надлежниот орган.`.

(5) Анекс V се изменува со следново:

(а) насловот на Поддел Д се заменува со следново `Операции при намалена видливост (LVO) и операции со оперативни дозволи`;

(б) точката SPA.LVO.100 се заменува како што следува:

`SPA.LVO.100 Операции при намалена видливост (LVO) и операции со оперативни дозволи

Операторот ги врши следните операции само доколку се одобрени од надлежниот орган:

- (а) операции за полетување со услови на видливост помали од 400 м RVR;
- (б) операции на приод со инструменти во услови на намалена видливост; и
- (в) операции со оперативни дозволи, освен операции EFVS 200, кои не подлежат на посебно одобрение.`;

(б) точката SPA.LVO.105 се заменува како што следува:

`SPA.LVO.105 Критериуми за посебно одобрување

За да добие посебно одобрение во согласност со точката SPA.LVO.100, операторот мора да покаже:

- (а) дека за операциите за приод при намалена видливост, за операциите на LVTO во RVR помали од 125 м и за операции со оперативни дозволи, воздухопловот поседува уверение за планирани операции;
- (б) дека членовите на летачкиот екипаж се квалификувани за извршување на планираната операција и дека е воспоставена програма за обука и проверка за членовите на летачкиот екипаж и релевантниот персонал кој е вклучен во подготовката на летот во согласност со точка SPA.LVO.120;
- (в) дека се воспоставени оперативните процедури за планираните операции;
- (г) дека се имплементирани сите релевантни промени на MEL;
- (д) дека се имплементирани сите релевантни промени во програмата за одржување;
- (ѓ) дека се воспоставени процедури за да се обезбеди соодветноста на аеродромот, вклучително и процедурите за летање со инструменти, за предвидените операции, во согласност со точка SPA.LVO.110; и
- (е) дека е извршена безбедносна проверка за планираните операции и се воспоставени индикатори за ефикасност за следење на нивото на безбедност.`;

(г) точката SPA.LVO.110 се заменува како што следува:

`SPA.LVO.110 Барања поврзани со аеродромот, вклучително и процедури за летање со инструменти

Операторот обезбедува дека само аеродромите, вклучително и процедурите за летање со инструменти, кои се погодни за планираните операции се користат за LVO и операции со оперативни дозволи.“;

(д) точката SPA.LVO.115 се брише;`;

(f) точката SPA.LVO.120 се заменува како што следува:

`SPA.LVO.120 Квалификации на летачкиот екипаж

(а) Операторот гарантира дека летачкиот екипаж е способен да ги изврши планираните операции.

(б) Операторот обезбедува дека секој член на летачкиот екипаж успешно ја завршил обуката и проверката за сите видови LVO и операции со оперативни одобренија за кои е издадено одобрението. Таквата обука и проверка мора:

- (1) да вклучуваат почетна и периодична обука и проверка;
- (2) да вклучуваат рутински, нерутински и итни процедури;
- (3) да се приспособат на видовите технологии што се користат во планираните операции; и
- (4) да ги земе предвид ризиците од човечки фактори поврзани со планираните операции.

(в) Операторот води евиденција за обуката и квалификациите на членовите на летачкиот екипаж.

(г) Обуката и проверката ги врши соодветно квалификуван персонал. Во случај на обука и проверка за време на летот или на симулатор за летање, персоналот што ја спроведува обуката и проверката мора да биде квалификуван во согласност со Анекс I (Дел-FCL) од Регулативата (ЕУ) бр. 1178/2011.`;

(е) во точката SPA.NVIS.120, точката (а) се заменува како што следува:

`(а) Не се извршуваат операции под метеоролошкиот минимум за соодветниот тип на ноќни операции, кој ќе се извршува.`;

(ж) во точката SPA.HOFO.120, точката (а) се заменува како што следува:

` (а) Алтернативен аеродром на одредиште на копно. И покрај точките CAT.OP.MPA.192, NCC.OP.152 и SPO.OP.151, водачот на воздухопловот / командантот не мора да наведе алтернативен аеродром на одредиште земајќи предвид дека постои соодветен оперативен план за непредвидени ситуации за да се гарантира безбедно враќање од морето.

(з) точката SPA.HOFO.125 се заменува како што следува:

`SPA.HOFO.125 Стандардни процедури за приод од море (OSAP)

(а) Операторот воспоставува процедури за да гарантира дека стандардните процедури за приод од море (OSAP) се применуваат само во следниве случаи:

- (1) хеликоптерот е способен да обезбедува навигација и информации во реално време за препреки за надминување на препреките; и
- (2) или:
 - (i) минималната висина на спуштање (MDH) се одредува со помош на радио висиномер или уред кој обезбедува еднакви перформанси; или
 - (ii) се применува минималната апсолутна височина на спуштање (MDA) и ја вклучува соодветната маргина.

(б) Ако операторот ги следи OSAP до платформата или до пловилото кое е во транзит, летот се изведува со операции со повеќе пилоти.

(в) Опсегот на одлука обезбедува соодветна дозвола за препреки во областа на донесување на одлука при пропуштен приод од која било дестинација за која е планиран OSAP.

(г) Приодот се продолжува надвор од областа за одлучување или под минималната апсолутна/релативна висина на спуштање (MDA/H), само ако дестинацијата е во визуелен

- опсег.
- (д) За операции со еден пилот, соодветните зголемувања се додаваат на MDA/H и на областа на носење на одлуки.
- (ф) Кога со OSAP се доаѓа до стационирана локација на море (т.е. фиксна инсталација или вкотовено пловило) и сигурни координати на GNSS за локацијата се достапни во навигацискиот систем, се користи GNSS/навигациски систем за да се зголеми безбедноста на OSAP.
- (е) Операторот вклучува OSAP во својата почетна и периодична обука и во програмите за проверка.`;
- (с) се додава следниов Поддел Л

ПОДДЕЛ Л

ПРИОДИ И ЗАМИНУВАЊА ОД РЕФЕРЕНТНА ТОЧКА СО НАМАЛЕНИ МИНИМУМИ НА VFR НА ХЕЛИКОПТЕР (PINS-VFR)

SPA.PINS-VFR.100 Приоди и заминувања од референтна точка со намалени минимуми на VFR на хеликоптер

- (а) Операторот ги користи само намалените работни минимуми на VFR само доколку тоа му е одобрено на операторот од страна на надлежниот орган.
- (б) Намалените оперативни минимуми на VFR се применуваат само за лет со хеликоптер што вклучува сегмент летен под IFR и само во еден од следниве случаи:
- (1) сегментот за летање VFR се одвива веднаш по пристапот PinS на хеликоптерот со намера да слета на блискиот хелиодром или оперативна област;
 - (2) сегментот на летање лета под VFR се одвива веднаш по пристапот PinS на хеликоптерот со намера да се спроведе операција на хеликоптерско крик на блиската површина НЕС или ННО;
 - (3) сегмент на летање лета под VFR е полетување со намера да се смени во IFR на најблискиот аеродром за почетно поаѓање.
- (в) Операторот ги одредува оперативните процедури кои се применуваат при летови со намалени работни минимуми на VFR.
- (г) Операторот треба да обезбеди членовите на летачкиот екипаж да имаат искуство и обука потребни за да работат со намалени оперативни минимуми на VFR.`.
- (6) Анекс VI се изменува како што следи:
- (а) следната точка NCC.OP.101 се вметнува:

‘NCC.OP.101 Проверка и поставки на алтиметар

- (а) Операторот воспоставува процедури за проверка на височината пред секое поаѓање.
- (б) Операторот воспоставува процедури за поставки на алтиметарот за сите фази на летот, земајќи ги предвид процедурите утврдени од државата на аеродромот или на воздушниот простор, во зависност од случајот.`;
- (б) точка NCC.OP.110 се заменува со следново:

‘NCC.OP.110 Оперативен минимум на аеродромите - општо

- (а) Операторот утврдува оперативен минимум на аеродромите за секое полетување, дестинација или за алтернативен аеродром, што се планира да биде искористен со цел да се гарантира одвојување на воздухопловот од теренот или препреките и да се ублажи ризикот од губење на визуелните референци за време на сегментот на визуелен лет од операциите на приод по инструменти.
- (б) Методот кој се користи за утврдување на оперативниот минимум на аеродромите, ги зема предвид сите од следниве елементи:
- (1) типот, перформансите и оперативните карактеристики на воздухопловот;

- (2) опремата која е достапна на воздухопловот со цел за навигација, стекнување визуелни ориентири, и/или контрола на траекторијата на летот при полетување, приод, слетување, и неуспешен приод;
- (3) сите услови и ограничувања кои се дадени во AFM;
- (4) димензиите и карактеристиките на полетно – слетни патеки/зоните на завршно приоѓање и полетување (FATO), кои можат да бидат избрани за користење;
- (5) усогласеноста и оперативните карактеристики на расположливите визуелни и невизуелни помошни средства и инфраструктура;
- (6) апсолутна висина/висина за надвиснување над препреките за процедурите за приод со помош на инструменти;
- (7) препреките во областа на искачување и потребните маргини за добивање на дозвола;
- (8) какви било нестандартни карактеристики на аеродромот, IAP или околината;
- (9) составот на летачкиот екипаж и неговата стручна оспособеност и искуство;
- (10) IAP;
- (11) карактеристики на аеродромот и достапни ANS;
- (12) сите минимуми што може да ги објави државата на аеродромот;

(13) условите пропишани во сите посебни одобренија за операции при слаба видливост (LVO) или операции со оперативни одобренија; и

(14) соодветните оперативни искуства на операторот.

(в) Операторот го наведува начинот за утврдување на оперативниот минимум на аеродромите во оперативниот прирачник.;

(в) точка NCC.OP.111 се брише;

(г) точка NCC.OP.112 се заменува со следново:

‘NCC.OP.112 Оперативен минимум на аеродромите - операции со визуелен маневр со воздухоплови

(а) MDH за операција со кружен приод со воздухоплови нема да е пониска од највисоката:

- (1) објавена OCH за визуелен маневр за категоријата воздухоплов;
- (2) минимална висина за визуелен маневр изведена од Табела 1; или
- (3) DH/MDH на IAP што претходи.

(б) Минималната видливост за операција со кружен приод со воздухоплови е највисока од:

- (4) видливоста на визуелниот маневр за категоријата на воздухоплов, доколку е објавена; или
- (5) минималната видливост изведена од Табела 1.

Табела 1

MDH и минимална видливост за визуелен маневр за категорија на воздухоплов

	Категорија воздухоплов			
	А	Б	В	Г
MDH (стапки)	400	500	600	700
Минимална VIS (м)	1 500	1 600	2 400	3 600’;

(д) во точка NCC.OP.145, точка (б) се заменува со следново:

‘(б) Пред да започне лет, водачот на воздухоплов е запознаен со сите достапни метеоролошки информации соодветни за планираниот лет. Подготовка за лет вон близина на местото на поаѓање, и за секој лет под IFR, вклучува:

- (1) студија на достапните тековни метеоролошки извештаи и прогнози; и
- (2) планирањето на алтернативен курс на акција за во случај доколку летот не може да биде завршен како што е планирано, поради метеоролошките услови.’;

(ѓ) следниве точки NCC.OP.147 и NCC.OP.148 се вметнуваат:

‘NCC.OP.147 Минимуми за планирање алтернативни аеродроми на одредиште - воздухоплови

Аеродром не е наведен како алтернативен аеродром на одредиште освен доколку достапната тековна метеоролошка информација укажува, за периодот од еден час пред до еден час по предвиденото

време на пристигнување, или од времето на поаѓање до еден час по предвиденото време на пристигнување, кое било што е пократко,

(б) за алтернативен аеродром со достапна операција за приод по инструменти со DH помала од 250 стапки,

(1) висина на базата на облаци од најмалку 200 стапки над DH или MDH поврзани со операцијата за приод по инструменти; и

(2) видливост најмалку повеќе од 1.500 м и 800 м над минимумот на RVR/VIS на операцијата за приод по инструменти

(б) за алтернативен аеродром со операција за приод по инструменти со DH или MDH од 250 стапки или повеќе,

(1) висина на базата на облаци од најмалку 400 стапки над DH или MDH поврзани со операцијата за приод по инструменти; и

(2) видливост од најмалку 3.000 м; или

(в) за алтернативен аеродром без процедура за приод по инструменти

(3) висина на базата на облаци најмалку повеќе од 2.000 стапки и минималната безбедна IFR висина; и

(4) видливост од најмалку 5.000 м;

NCC.OP.148 Минимуми за планирање алтернативен аеродром на одредиште - хеликоптери

Операторот одбира аеродром како алтернативен аеродром на одредиште само доколку достапната тековна метеоролошка информација укажува, за периодот од еден час пред до еден час по предвиденото време на пристигнување, или од времето на поаѓање до еден час по предвиденото време на пристигнување, кое било што е пократко;

(а) за алтернативен аеродром со процедура за приод по инструменти (IAP):

(1) висина на базата на облаци од најмалку 200 стапки над DH или MDH поврзани со IAP; и

(2) видливост од најмалку 1.500 м преку ден или 3.000 м преку ноќ; или

(б) за алтернативен аеродром без IAP:

(3) висина на базата на облаци од најмалку 2.000 стапки или минималната безбедна IFR висина - кое што е повисоко; и

(4) видливост од најмалку 1.500 м преку ден или 3.000 м преку ноќ.’;

(е) во точка NCC.OP.150, точка (а) се заменува со следново:

‘(а) За IFR летови, водачот на воздухоплов одредува барем еден алтернативен аеродром за полетување со погодни временски услови во планот за летање доколку метеоролошките услови на аеродромот на поаѓање се на или под соодветниот оперативен минимум на аеродромот или доколку не би било возможно да се врати на аеродромот на поаѓање поради други причини.’;

(ж) во точка NCC.OP.180, точки (а) и (б) се заменуваат со следново:

‘(а) Водачот на воздухоплов започнува или продолжува VFR лет само доколку последната достапна метеоролошка информација укажува дека метеоролошките услови на маршрутата и на планираното одредиште во предвиденото време на употреба ќе се на или над соодветниот VFR оперативен минимум.

(б) Водачот на воздухоплов започнува или продолжува IFR лет кон планираниот аеродром на одредиште доколку последната достапна метеоролошка информација укажува дека, во предвиденото време на пристигнување, метеоролошките услови на одредиштето или на барем еден алтернативен аеродром на одредиште се на или над соодветните оперативни минимуми на аеродром.’;

(з) точка NCC.OP.195 се заменува со следново:

‘NCC.OP.195 Услови за полетување - авиони и хеликоптери

Пред да започне со полетување, водачот на воздухоплов се уверува дека:

(а) метеоролошките услови на аеродромот или оперативното место и условите на планираната полетно – слетна патека/FATO, не би можеле да го попречат безбедното полетување и заминување; и

(б) избраните оперативни минимуми на аеродромот се усогласени со сè од следново:

- (1) оперативна копнена опрема;
- (2) оперативни воздухопловни системи;
- (3) перформанси на воздухопловите;
- (4) квалификации на летачкиот екипаж.’;

(с) точка NCC.OP.225 се заменува со следново:

‘NCC.OP.225 Услови за приод и следување - авиони и хеликоптери

Пред да започне операција за приод, водачот на воздухоплов се уверува

дека:

(а) метеоролошките услови на аеродромот или оперативното место и условите на планираната полетно – слетна патека/FATO, не би можеле да го попречат безбедниот приод, слетување или неуспешен приод, имајќи ги предвид информациите за перформансите содржани во оперативниот прирачник; и

(б) избраните оперативни минимуми на аеродромот се усогласени со сè од следново:

- (1) оперативна копнена опрема;
- (2) оперативни воздухопловни системи;
- (3) перформанси на воздухопловите; и
- (4) квалификации на летачкиот екипаж.’;

(и) точка NCC.OP.230 се заменува со следново:

‘NCC.OP.230 Започнување и продолжување на приод

(б) За авиони, ако пријавената видливост (VIS) или контролираната RVR за полетно – слетната патека што се користи за слетување е помала од применливите минимуми, тогаш операцијата за приод со инструмент нема да продолжи:

- (1) по точката во која авионот е 1.000 стапки над висината на аеродромот; или

(2) до сегментот на конечниот приод (FAS) доколку DH или MDH е повисока од 1.000 стапки.

(б) За хеликоптери, ако пријавениот RVR е помал од 550 м или контролираната RVR за полетно – слетната патека што се користи за слетување е помала од применливите минимуми, тогаш операцијата за приод со инструмент нема да продолжи:

(1) по точката во која хеликоптерот е 1.000 стапки над висината на аеродромот; или

(2) во FAS доколку DH или MDH е повисока од 1.000 стапки.

(в) Ако не е воспоставена потребната визуелна референца, пропуштениот приод се изведува на или пред DA/H или MDA/H.

(г) Ако потребната визуелна референца не се одржува по DA/H или MDA/H, веднаш мора да се изврши повторно слетување.

(д) И покрај точката (а), во случај кога нема пријавен RVR и пријавениот VIS е помал од применливиот минимум, но конвертираната метеоролошка видливост (CMV) е еднаква или поголема од применливиот минимум, приодот со инструменти може да се продолжи до DA/H или MDA /H.

да (ѓ) И покрај точките (а) и (б), доколку нема намера за слетување, приодот по инструменти може се продолжи до DA/H или MDA /H. Пропуштен приод се изведува на или пред DA/H или MDA/H.;

(ј) следнава точка NCC.OP.235 се додава:

‘NCC.OP.235 EFVS 200 операции

(а) Оператор кој има намера да изврши операции со EFVS 200 со оперативни одобренија и без посебно одобрение мора да биде сигурен дека:

(1) воздухопловот е сертифициран за предвидените операции;

(2) се користат само полетно – слетни патеки, FATO и процедури за приод со инструменти (IAPs) погодни за операции со EFVS;

(3) членовите на летачкиот екипаж се квалификувани за извршување на планираната операција и дека е воспоставена програма за обука и проверка за членовите на летачкиот екипаж и релевантниот персонал вклучен во подготовката на летот;

(4) воспоставени се оперативни процедури;

(5) сите релевантни информации се документирани во Списокот за минимална опрема (MEL);

(6) сите релевантни информации се документирани во програмата за одржување;

(7) спроведени се безбедносни проценки и утврдени се индикаторите за успешност за следење на нивото на безбедност на работењето; и

(8) способноста на користениот систем се зема предвид за оперативните минимуми на аеродромот.

(б) Операторот не смее да врши EFVS 200 операции додека врши LVO.

(в) И покрај точката (а)(1), операторот може да користи EVS кои ги исполнуваат минималните критериуми за извршување на операциите EFVS 200, под услов тоа да биде одобрено од надлежниот орган.’

(7) Анекс VII се изменува како што следи:

(а) следнава точка NCO.OP.101 се вметнува

‘NCO.OP.101 Проверка и поставки на алтиметар

(а) Водачот на воздухопловот ја проверува оперативноста на алтиметарот пред секое поаѓање.

(б) Водачот на воздухопловот употребува соодветни поставки на алтиметарот за сите фази на летот, земајќи ги предвид процедурите утврдени од државата на аеродромот или на воздушниот простор.’;

(б) точка NCO.OP.105 се брише;

(в) точки NCO.OP.110, NCO.OP.111 и NCO.OP.112 се заменуваат со следново:

‘NCO.OP.110 Оперативен минимум на аеродромите - авиони и хеликоптери

(б) За летови според правилата за летање по инструменти (IFR), водачот на воздухоплов утврдува оперативен минимум на аеродромите за секое полетување, дестинација или за алтернативен аеродром, што се планира да биде искористен со цел да се гарантира одвојување на воздухопловот од теренот или препреките и да се ублажи ризикот од губење на визуелните референци за време на сегментот на визуелен лет од операциите на приод по инструменти.

(б) Оперативниот минимум на аеродромите ги зема предвид следниве елементи, доколку се релевантни:

- (1) типот, перформансите и оперативните карактеристики на воздухопловот;
- (2) опремата која е достапна на воздухопловот со цел за навигација, стекнување визуелни ориентири, и/или контрола на траекторијата на летот при полетување, приод, слетување, и неуспешен приод;
- (3) сите услови и ограничувања кои се дадени во AFM;
- (4) димензиите и карактеристиките на полетно – слетни патеки/зоните на завршно приоѓање и полетување (FATO), кои можат да бидат избрани за користење;
- (5) усогласеноста и оперативните карактеристики на расположливите визуелни и невизуелни помошни средства и инфраструктура;
- (6) апсолутна висина/висина за надвиснување над препреките за процедурите за приод со помош на инструменти;
- (7) препреките во областа на искачување и потребните маргини за добивање на дозвола;
- (8) стручната оспособеност и соодветното оперативно искуство на водачот на воздухопловот;
- (9) IAP, доколку има;
- (10) карактеристики на аеродромот и типот на достапни ANS, доколку има;
- (11) сите минимуми што може да ги објави државата на аеродромот;
- (12) условите пропишани во сите посебни одобренија за операции при слаба видливост (LVO) или операции со оперативни одобренија.;

NCO.OP.111 Оперативен минимум на аеродромите - 2D и 3D операции за приод

(а) Висината на носење одлуки (DH) што се користи за 3D операција за приод или 2D операција за приод извршена со краен приод со континуирано спуштање (CDFA) техника, нема да е пониска од највисокото од:

- (1) релативната висина за безбедно надвисување препреки (OCH) за категоријата на воздухоплов;
- (2) објавената DH или најниска релативна висина на спуштање (MDH) за процедура за приод, каде што е соодветно;
- (3) минимумот на системот наведен во Табела 1;

- (4) минималната DH назначена во AFM или соодветен документ, доколку е наведено.
- (6) MDH за 2D операција за приод извршена без CDFA техника нема да е пониска од највисокото:
- (1) OCH за категоријата на воздухоплов;
 - (2) објавената MDH за процедура за приод, каде што е соодветно;
 - (3) минимумот на системот наведен во Табела 1; или
 - (4) минималната DH назначена во AFM, доколку е наведено.

Табела 1
Минимуми на
систем

Средствс	Најниска DH/MDH (стапки)
ILS/MLS/ GLS	200
GNSS/SBAS (LPV)	200
Радар за прецизен приод (PAR)	200
GNSS/SBAS (LP)	250
GNSS (LNAV)	250
GNSS/Baro-VNAV (LNAV/VNAV)	250
Приод од референтна точка за хеликоптер	250
LOC со или без DME	250
SRA (завршува на ½ NM)	250
SRA (завршува на 1 NM)	300
SRA (завршува на 2 NM или повеќе)	350
VOR	300
VOR/DME	250
NDB	350
NDB/DME	300
VDF	350’;

NCO.OP.112 Оперативен минимум на аеродромите - операции со визуелен маневр со воздухоплови

- (a) MDH за операција со кружен приод со воздухоплови нема да е пониска од највисокото од:
- (1) објавената OCH за визуелен маневр за категоријата воздухоплов;
 - (2) минималната висина за визуелен маневр изведена од Табела 1; или
 - (3) DH/MDH на IAP што претходи.
- (6) Минималната видливост за операција со кружен приод со воздухоплови е највисока од:
- (4) видливоста на визуелниот маневр за категоријата на воздухоплов, доколку е објавена; или
 - (5) минималната видливост изведена од Табела 1’

Табела 1

MDH и минимална видливост за визуелен маневр за категорија на воздухоплов

	Категорија на воздухоплов			
	A	B	C	D
MDH (стапки)	400	500	600	700
Минимална VIS (м)	1 500	1 500	2 400	3 600’;

(г) во точка NCO.OP.135, точка (б) се заменува со следново:

‘(б) Пред да започне лет, водачот на воздухоплов е запознаен со сите достапни метеоролошки информации соодветни за планираниот лет. Подготовка за лет вон близина на местото на поаѓање, и за секој лет под IFR, вклучува:

- (1) студија на достапните тековни метеоролошки извештаи и прогнози; и
- (2) планирањето на алтернативен курс на акција за во случај доколку летот не може да биде завршен како што е планирано, поради метеоролошките услови.’;

(д) точки NCO.OP.140, NCO.OP.141 и NCO.OP.142 се заменуваат со следново:

‘NCO.OP.140 Алтернативни аеродроми на одредиште - воздухоплови

За IFR летови, водачот на воздухоплов наведува барем еден алтернативен аеродром на одредиште во планот за летање, освен доколку достапната тековна метеоролошка информација за дестинацијата укажува, за периодот од еден час пред до еден час по предвиденото време на пристигнување, или од времето на поаѓање до еден час по предвиденото време на пристигнување, кое било што е пократко, висина на базата на облаци од најмалку 1.000 стапки над DH/MDH за достапна процедура за приод по инструменти (IAP) и видливост од барем 5.000 метри.

NCO.OP.141 Алтернативни аеродроми на одредиште - хеликоптери

За IFR летови, водачот на воздухоплов наведува барем еден алтернативен аеродром на одредиште во планот за летање, освен доколку достапната тековна метеоролошка информација за дестинацијата укажува, за периодот од еден час пред до еден час по предвиденото време на пристигнување, или од времето на поаѓање до еден час по предвиденото време на пристигнување, кое било што е пократко, висина на базата на облаци од најмалку 1.000 стапки над DH/MDH за достапна IAP и видливост од барем 3.000 метри.

NCO.OP.142 Алтернативни аеродроми на одредиште - операции со приод по инструменти

Водачот на воздухоплов избира аеродром како алтернативен аеродром на одредиште само ако:

- (b) IAP која не зависи од GNSS е достапна или на аеродром на одредиште или на алтернативен аеродром на одредиште, или
- (б) сите од следниве услови се исполнети:
 - (1) GNSS опремата во воздухопловот е оспособена за SBAS;
 - (2) аеродромот на одредиште, кој било алтернативен аеродром на одредиште и маршрутата меѓу нив се во рамките на област со SBAS услуги;
 - (3) ABAS се очекува да е достапен во случај на неочекувана недостапност на SBAS;

- (4) избран е IAP (или на одредиште или на алтернативен аеродром на одредиште) кој не зависи од достапноста на SBAS;
- (5) соодветна акција за непредвидени ситуации овозможува летот да биде завршен безбедно во случај на недостапност на GNSS.’

(f) следниве точки NCO.OP.143 и NCO.OP.144 се вметнуваат:

‘NCO.OP.143 Минимуми за планирање алтернативни аеродроми на одредиште - воздухоплови

Аеродром не е наведен како алтернативен аеродром на одредиште освен доколку достапната тековна метеоролошка информација укажува, за периодот од еден час пред до еден час по предвиденото време на пристигнување, или од времето на поаѓање до еден час по предвиденото време на пристигнување, кое и да е пократко:

- (a) за алтернативен аеродром со достапна операција за приод по инструменти со DH помала од 250 стапки,
 - (1) висина на базата на облаци од најмалку 200 стапки над релативната висина на носење на одлука (DH) или најниската релативна висина на спуштање (MDH) поврзани со операцијата за приод по инструменти; и
 - (2) видливост од најмалку 1.500 м; или
- (б) за алтернативен аеродром со операција за приод по инструменти со DH или MDH од 250 стапки или повеќе,
 - (3) висина на базата на облаци од најмалку 400 стапки над DH или MDH поврзани со операцијата за приод по инструменти; и
 - (4) видливост од најмалку 3.000 м; или
- (в) за алтернативен аеродром без IAP,
 - (5) висина на базата на облаци најмалку повеќе од 2.000 стапки и минималната безбедна IFR висина; и
 - (6) видливост од најмалку 5.000 м.

NCO.OP.144 Минимуми за планирање алтернативни аеродроми на одредиште - хеликоптери

Аеродром не е наведен како алтернативен аеродром на одредиште освен доколку достапната тековна метеоролошка информација укажува, за периодот од еден час пред до еден час по предвиденото време на пристигнување, или од времето на поаѓање до еден час по предвиденото време на пристигнување, кое и да е пократко,

- (a) за алтернативен аеродром со IAP:
 - (1) висина на базата на облаци од најмалку 200 стапки над DH или MDH поврзани со IAP; и
 - (2) видливост од најмалку 1.500 м преку ден или 3.000 м преку ноќ; или
- (б) за алтернативен аеродром без IAP:
 - (3) висина на базата на облаци најмалку повеќе од 2.000 стапки и минималната безбедна IFR висина; и
 - (4) видливост од најмалку 1.500 м преку ден или 3.000 м преку ноќ.’

(е) во точка NCO.OP.160, точки (а) и (б) се заменуваат со следново:

‘(а) Водачот на воздухоплов започнува или продолжува VFR лет само доколку последната достапна метеоролошка информација укажува дека метеоролошките услови на маршрутата и на планираното одредиште во предвиденото време на употреба ќе се на или над соодветниот VFR оперативен минимум.

(б) Водачот на воздухоплов започнува или продолжува IFR лет кон планираниот аеродром на одредиште доколку последната достапна метеоролошка информација укажува дека, во предвиденото време на пристигнување, метеоролошките услови на одредиштето или на барем еден алтернативен аеродром на одредиште се на или над соодветните оперативни минимуми на аеродром..’;

(ж) точка NCO.OP.175 се заменува со следново:

‘NCO.OP.175 Услови за полетување - авиони и хеликоптери

Пред да започне со полетување, водачот на воздухоплов се уверува дека:

(а) според достапните информации, метеоролошките услови на аеродромот или оперативното место и условите на планираната полетно – слетна патека/FATO, не би можеле да го попречат безбедното полетување и заминување; и

(б) избраните оперативни минимуми на аеродромот се усогласени со сè од следново:

- (1) оперативна копнена опрема;
- (2) оперативни воздухопловни системи;
- (3) перформанси на воздухопловите;
- (4) квалификации на летачкиот екипаж.’;

(з) точки NCO.OP.205 и NCO.OP.206 се заменуваат со следново:

‘NCO.OP.205 Услови за приод и слетување - воздухоплови

Пред да започне приод за слетување, водачот на воздухоплов се уверува дека:

(а) според достапните информации, метеоролошките услови на аеродромот или оперативното место и условите на планираната полетно – слетна патека/FATO, не би можеле да го попречат безбедниот приод, слетување или неуспешен приод; и

(б) избраните оперативни минимуми на аеродромот се усогласени со сè од следново:

- (1) оперативна копнена опрема;
- (2) оперативни воздухопловни системи;
- (3) перформанси на воздухопловите, и
- (4) квалификации на летачкиот екипаж.

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

Пред да започне приод за слетување, водачот на воздухоплов се уверува дека:

- (а) според достапните информации, метеоролошките услови на аеродромот или оперативното место и условите на планираната полетно – слетна патека (FATO), не би можеле да го попречат безбедниот приод, слетување или неуспешен приод; и
- (б) избраните оперативни минимуми на аеродромот се усогласени со сè од следново:
- (1) оперативна копнена опрема;
 - (2) оперативни воздухопловни системи;
 - (3) перформанси на воздухопловите;
 - (4) квалификации на летачкиот екипаж.’
- (с) точка NCO.OP.210 се заменува со следново:

‘NCO.OP.210 Започнување и продолжување на приод - авиони и хеликоптери

- (а) Доколку контролираната RVR за полетно-слетната патека којашто се употребува за слетување е помалку од 550 м (или која било пониска вредност утврдена согласно со одобрение под SPA.LVO), тогаш операцијата за приод по инструменти нема да е продолжена:
- (1) по точката во која воздухопловот е 1.000 стапки над висината на аеродромот; или
 - (2) до сегментот на конечниот приод доколку DH или MDH е повисоко од 1.000 стапки
- (б) Ако не е воспоставена потребната визуелна референца, пропуштениот приод се изведува на или пред DA/H или MDA/H.
- (в) Ако потребната визуелна референца не се одржува по DA/H или MDA/H, веднаш мора да се изврши повторно слетување.’.
- (8) Анекс VIII се изменува како што следи:
- (а) следнава точка SPO.OP.101 се вметнува:

‘SPO.OP.101 Проверка и поставки на алтиметар

- (а) Операторот воспоставува процедури за проверка на височината пред секое поаѓање.
- (б) Операторот воспоставува процедури за поставки на алтиметарот за сите фази на летот, земајќи ги предвид процедурите утврдени од државата на аеродромот или на воздушниот простор, во зависност од случајот.’;
- (б) точка SPO.OP.110 се заменува со следново:

‘SPO.OP.110 Оперативен минимум на аеродромите - авиони и хеликоптери

- (а) Операторот утврдува оперативен минимум на аеродромите за секое полетување, дестинација или за алтернативен аеродром, што се планира да биде искористен со цел да се гарантира одвојување на воздухопловот од теренот или препреките и да се ублажи ризикот од губење на визуелните референци за време на сегментот на визуелен лет од операциите на приод по инструменти.
- (б) Методот кој се користи за утврдување на оперативниот минимум на аеродромите, ги зема предвид сите од следниве методи:
- (1) типот, перформансите и оперативните карактеристики на воздухопловот;

- (2) опремата која е достапна на воздухопловот со цел за навигација, стекнување визуелни ориентири, и/или контрола на траекторијата на летот при полетување, приод, слетување, и неуспешен приод;
 - (3) сите услови и ограничувања кои се дадени во AFM;
 - (4) димензиите и карактеристиките на полетно – слетни патеки/зоните на завршно приоѓање и полетување (FATO), кои можат да бидат избрани за користење;
 - (5) усогласеноста и оперативните карактеристики на расположливите визуелни и невизуелни помошни средства и инфраструктура;
 - (6) апсолутна висина/висина за надвиснување над препреките за процедурите за приод со помош на инструменти;
 - (7) препреките во областа на искачување и потребните маргини за добивање на дозвола;
 - (8) какви било нестандартни карактеристики на аеродромот, IAP или околината;
 - (9) составот на летачкиот екипаж и неговата стручна оспособеност и искуство;
 - (10) IAP;
 - (11) карактеристики на аеродромот и достапни ANS;
 - (12) сите минимуми што може да ги објави државата на аеродромот;
 - (13) условите пропишани во сите посебни одобренија за операции при слаба видливост (LVO) или операции со оперативни одобренија; и
 - (14) соодветните оперативни искуства на операторот.
- (в) Операторот го наведува начинот за утврдување на оперативниот минимум на аеродромите во оперативниот прирачник.;
- (в) точка SPO.OP.111 се брише;
- (г) точка SPO.OP.112 се заменува со следново:

‘SPO.OP.112 Оперативен минимум на аеродромите - операции со визуелен маневр со воздухоплови

- (б) Минималната релативна висина на спуштање (MDH) за операција со кружен приод со воздухоплови нема да е пониска од највисокото од:
 - (1) објавената ОСН за визуелен маневр за категоријата воздухоплов;
 - (2) минималната висина за визуелен маневр изведена од Табела 1; или
 - (3) релативната висина на носење на одлука (DH)/MDH на IAP што претходи.
- (б) Минималната видливост за операција со кружен приод со воздухоплови е највисока од:
 - (4) видливоста на визуелниот маневр за категоријата на воздухоплов, доколку е објавена; или
 - (5) минималната видливост изведена од Табела 1.

Табела 1

MDH и минимална видливост за визуелен маневр за категорија на воздухоплов

	Категорија на воздухоплов			
	A	B	C	D
MDH (стапки)	400	500	600	700
Минимална VIS (м)	1 500	1 600	2 400	3 600’;

(д) во точка SPO.OP.140, точка (б) се заменува со следново:

‘(б) Пред да започне лет, водачот на воздухоплов е запознаен со сите достапни метеоролошки информации соодветни за планираниот лет. Подготовка за лет вон близина на местото на поаѓање, и за секој лет под IFR, вклучува:

- (1) студија на достапните тековни метеоролошки извештаи и прогнози; и
- (2) планирањето на алтернативен курс на акција за во случај доколку летот не може да биде завршен како што е планирано, поради метеоролошките услови.’;

(г) следниве точки SPO.OP.143 и SPO.OP.144 се вметнуваат:

‘SPO.OP.143 Минимуми за планирање алтернативни аеродроми на одредиште - воздухоплови

Аеродром не е наведен како алтернативен аеродром на одредиште освен доколку достапната тековна метеоролошка информација укажува, за периодот од еден час пред до еден час по предвиденото време на пристигнување, или од времето на поаѓање до еден час по предвиденото време на пристигнување, кое и да е пократко,

(б) за алтернативен аеродром со достапна операција за приод по инструменти (IAP) со DH помала од 250 стапки,

- (1) висина на базата на облаци од најмалку 200 стапки над DH или MDH поврзани со операцијата за приод по инструменти; и
- (2) видливост најмалку повеќе од 1.500 м и 800 м над минимумот на RVR/VIS на операцијата за приод по инструменти; или

(б) за алтернативен аеродром со операција за приод по инструменти со DH или MDH од 250 стапки или повеќе,

- (3) висина на базата на облаци од најмалку 400 стапки над DH или MDH поврзани со операцијата за приод по инструменти; и
- (4) видливост од најмалку 3.000 м; или

(в) за алтернативен аеродром без процедура за приод по инструменти,

- (5) висина на базата на облаци најмалку повеќе од 2.000 стапки и минималната безбедна IFR висина; и
- (6) видливост од најмалку 5.000 м.

SPO.OP.144 Минимуми за планирање алтернативен аеродром на одредиште - хеликоптери

Операторот одбира аеродром како алтернативен аеродром на одредиште само доколку достапната тековна метеоролошка информација укажува, за периодот од еден час пред до еден час по предвиденото време на пристигнување, или од времето на поаѓање до еден час по предвиденото време на пристигнување, кое било што е пократко,

(а) за алтернативен аеродром со IAP:

(1) висина на базата на облаци од најмалку 200 стапки над DH или MDH поврзани со IAP; и

(2) видливост од најмалку 1.500 м преку ден или 3.000 м преку ноќ; или

(б) за алтернативен аеродром без IAP:

(1) висина на базата на облаци од најмалку 2.000 стапки или минималната безбедна IFR висина, кое е повисоко; и

(2) видливост од најмалку 1.500 м преку ден или 3.000 м преку ноќ.’;

(е) во точка SPO.OP.145, точка (а) се заменува со следново:

‘(а) За IFR летови, водачот на воздухоплов одредува барем еден алтернативен аеродром за полетување со погодни временски услови во планот за летање доколку метеоролошките услови на аеродромот на поаѓање се на или под соодветниот оперативен минимум на аеродромот или доколку не би било возможно да се врати на аеродромот на поаѓање поради други причини.’;

(ж) во точка SPO.OP.170, точки (а) и (б) се заменуваат со следново:

‘(а) Водачот на воздухоплов започнува или продолжува VFR лет само доколку последната достапна метеоролошка информација укажува дека метеоролошките услови на маршрутата и на планираното одредиште во предвиденото време на употреба ќе се на или над соодветниот VFR оперативен минимум.

(б) Водачот на воздухоплов започнува или продолжува IFR лет кон планираниот аеродром на одредиште доколку последната достапна метеоролошка информација укажува дека, во предвиденото време на пристигнување, метеоролошките услови на одредиштето или на барем еден алтернативен аеродром на одредиште се на или над соодветните оперативни минимуми на аеродром.’;

(з) точка SPO.OP.180 се заменува со следново:

‘SPO.OP.180 Услови за полетување - авиони и хеликоптери

Пред да започне со полетување, водачот на воздухоплов се уверува дека:

(а) метеоролошките услови на аеродромот или оперативното место и условите на планираната полетно – слетна патека/FATO, не би можеле да го попречат безбедното полетување и заминување; и

(б) избраните оперативни минимуми на аеродромот се усогласени со сè од следново:

(1) оперативна копнена опрема;

(2) оперативни воздухопловни системи;

(3) перформанси на воздухопловите;

(4) квалификации на летачкиот екипаж.’;

(с) точка SPO.OP.210 се заменува со следново:

‘SPO.OP.210 Услови за приод и следување - авиони и хеликоптери

Пред да започне операција за приод, водачот на воздухоплов се уверува

дека:

(а) метеоролошките услови на аеродромот или оперативното место и условите на планираната полетно – слетна патека/FATO, не би можеле да го попречат безбедниот приод, слетување или неуспешен приод, имајќи ги предвид информациите за перформансите содржани во оперативниот прирачник; и

(б) избраните оперативни минимуми на аеродромот се усогласени со сè од следново:

- (1) оперативна копнена опрема;
- (2) оперативни воздухопловни системи;
- (3) перформанси на воздухопловите;
- (4) квалификации на летачкиот екипаж.’;

(и) точка SPO.OP.215 се заменува со следново:

‘SPO.OP.215 Започнување и продолжување на приод

(б) За авиони, ако пријавената видливост (VIS) или контролираната RVR за полетно – слетната патека што се користи за слетување е помала од применливите минимуми, тогаш операцијата за приод со инструмент нема да продолжи:

- (1) по точката во која авионот е 1.000 стапки над висината на аеродромот; или
- (2) до сегментот на конечниот приод (FAS) доколку DH или MDH е повисока од 1.000 стапки.

(б) За хеликоптери, ако пријавениот RVR е помал од 550 м или контролираната RVR за полетно – слетната патека што се користи за слетување е помала од применливите минимуми, тогаш операцијата за приод со инструмент нема да продолжи:

- (1) по точката во која хеликоптерот е 1.000 стапки над висината на аеродромот; или
- (2) во FAS доколку DH или MDH е повисока од 1.000 стапки.

(в) Ако не е воспоставена потребната визуелна референца, пропуштениот приод се изведува на или пред DA/H или MDA/H.

(г) Ако потребната визуелна референца не се одржува по DA/H или MDA/H, веднаш мора да се изврши повторно слетување.

(д) И покрај точката (а), во случај кога нема пријавен RVR и пријавениот VIS е помал од применливиот минимум, но конвертираната метеоролошка видливост (CMV) е еднаква или поголема од применливиот минимум, приодот со инструменти може да се продолжи до DA/H или MDA /H.

(ѓ) И покрај точките (а) и (б), доколку нема намера за слетување, приодот по инструменти може да се продолжи до DA/H или MDA /H. Пропуштен приод се изведува на или пред DA/H или MDA/H.’;

(ј) Следнава точка SPO.OP.235 се додава:

‘SPO.OP.235 EFVS 200 операции

(а) Оператор кој има намера да изврши операции со EFVS 200 со оперативни одобренија и без посебно одобрение мора да биде сигурен дека:

- (1) воздухопловот е сертифициран за предвидените операции;
- (2) се користат само полетно – слетни патеки, FATO и IAP погодни за операции со EFVS;

- (3) членовите на летачкиот екипаж се квалификувани за извршување на планираната операција и дека е воспоставена програма за обука и проверка за членовите на летачкиот екипаж и релевантниот персонал вклучен во подготовката на летот;
 - (4) воспоставени се оперативни процедури;
 - (5) сите релевантни информации се документирани во Списокот за минимална опрема (MEL);
 - (6) сите релевантни информации се документирани во програмата за одржување;
 - (7) спроведени се безбедносни проценки и утврдени се индикаторите за успешност за следење на нивото на безбедност на работењето; и
 - (8) способноста на користениот систем се зема предвид за оперативните минимуми на аеродромот.
- (б) Операторот не смее да врши EFVS 200 операции додека врши LVO.
- (в) И покрај точката (а)(1), операторот може да користи EVS кои ги исполнуваат минималните критериуми за извршување на операциите EFVS 200, под услов тоа да биде одобрено од надлежниот орган.’
-