

3385.

Врз основа на член 10 став (2) и член 51 став (2) од Законот за воздухопловство („Службен весник на Република Северна Македонија“ бр. 14/24), а во врска со член 3 од Мултилатералната спогодба меѓу Европската заедница и нејзините земји членки, Република Албанија, Босна и Херцеговина, Република Бугарија, Република Хрватска, Република Македонија, Република Исланд, Република Црна Гора, Кралството Норвешка, Романија, Република Србија и Мисијата на Обединетите нации за привремена администрација на Косово за основање на Европска заедничка воздухопловна област ратификувана со Законот за ратификација на Мултилатералната спогодба („Службен весник на Република Македонија“ бр. 27/07, 98/09 и „Службен весник на Република Северна Македонија“ бр. 259/19), директорот на Агенцијата за цивилно воздухопловство, донесе

П РА В И Л Н И К ЗА ЛЕТАЧКИ ОПЕРАЦИИ

Член 1

Со овој правилник се пропишува начинот и посебните услови за вршење летачки операции со авиони и хеликоптери и за стекнување на соодветните исправи за вршење на тие операции, како и формата, содржината, евиденцијата и постапката за нивно издавање или промена.

Член 2

Посебните економски услови за стекнување на уверение за работа (Operating License) се пропишани во Глава II на Регулјативата (ЕЗ) бр. 1008/2008 на Европскиот парламент и на Советот од 24 септември 2008 година за заедничките правила за вршење на воздушен сообраќај во Заедницата, изменета со ЕУ Регулјативите бр. 2018/1139, 2019/2, 2020/696, 2020/2114 и 2020/2115 (во понатамошниот текст: ЕУ Регулјативата 1008/2008), која е прифатена и директно се применува и која е објавена на интернет страната на Агенцијата за цивилно воздухопловство (во понатамошниот текст: Агенцијата).

Член 3

(1) Начинот и посебните услови за безбедно вршење на летачки операции со авиони и хеликоптери, односно комерцијален воздушен транспорт, специјализирани и некомерцијални летачки операции, како и посебните услови за стекнување на соодветните исправи, односно уверението за исполнување на безбедносните услови за вршење на комерцијален воздушен транспорт (Air Operator Certificate-AOC) и другите специфични овластувања поврзани со ова уверение, овластувањето за високо ризични комерцијални специјализирани операции и други исправи се пропишани во Регулјативата (ЕУ) бр. 2018/1139 на Европскиот парламент и на Советот од 4 јули 2018 година, за заеднички правила во областа на цивилно воздухопловство и за основање на Агенција на Европската унија за безбедност на воздухопловството и за изменување и дополнување на Регулјативата (ЕЗ) бр. 2111/2005, Регулјативата (ЕЗ) бр. 1008/2008, Регулјативата (ЕУ) бр. 996/2010, Регулјативата (ЕУ) бр. 376/2014 и Директивата 2014/30/EU и Директивата 2014/53/EU на Европскиот парламент и на Советот и за укинување на Регулјативата (ЕЗ) бр. 552/2004 и Регулјативата (ЕЗ) бр. 216/2008 на Европскиот парламент и на Советот и Регулјативата (ЕЕЗ) бр. 3922/91 на Советот, изменета со ЕУ Регулјативата бр. 2021/1087 (во понатамошниот текст:

ЕУ Регулјативата 2018/1139), која согласно член 2 од Правилникот за заедничките основни правила за безбедност кои се однесуваат на различните дејности во областа на цивилното воздухопловство е прифатена и директно се применува и Регулјативата (ЕУ) бр. 965/2012 на Комисијата од 5 октомври 2012 година за утврдување на техничките услови и административните постапки во врска со воздушните операции во согласност со Регулјатива (ЕЗ) бр. 216/2008 на Европскиот Парламент и на Советот, изменета со ЕУ Регулјативите бр. 800/2013, 71/2014, 83/2014, 379/2014, 2015/140, 2015/640, 2015/1329, 2015/2338, 2016/1199, 2017/363, 2018/394, 2018/1042 изменета со 2020/745, 2018/1975, 2019/1384, 2019/1387 изменета со 2020/1176, 2020/2036, 2021/1296, 2021/2237, 2022/2203, 2023/203, 2023/217, 2023/1020, 2024/1111 и 2024/2076 (во понатамошниот текст: ЕУ Регулјативата 965/2012), која е прифатена и директно се применува и која е објавена на интернет страната на Агенцијата, со исклучок на одредбите од Анекс III, Поддел FTL.

(2) Дополнителните посебни услови во однос на потребната опрема за воздухоплов неопходна за безбедно вршење на летачки операции се пропишани во Регулјативата за спроведување (ЕУ) бр. 1332/2011 на Комисијата од 16 декември 2011 година за утврдување на заеднички услови за користење на воздушниот простор и оперативни процедури за избегнување на судир во воздух, изменета со ЕУ Регулјативата 2016/583 (во понатамошниот текст: ЕУ Регулјативата 1332/2011), која е прифатена и директно се применува и која е објавена на интернет страната на Агенцијата.

(3) Начинот и посебните услови за безбедно вршење на летачки операции со воздухоплови од Анекс I на ЕУ Регулјативата 2018/1139 (во понатамошниот текст: Анекс I воздухоплови) освен за ултралесни летала (микроролени) и моторизирани крила и крила за слободно летање, се дадени во Прилог I, кој е составен дел на овој правилник.

Член 4

Начинот и посебните услови за безбедно вршење на летачки операции на авиопревозници од трети земји се пропишани во Регулјативата (ЕУ) бр. 452/2014 на Комисијата од 29 април 2014 година за утврдување на технички барања и административни процедури кои се однесуваат на операциите за летање на оператори од трети земји согласно Регулјатива (ЕЗ) бр. 216/2008 на Европскиот парламент и на Советот, изменета со ЕУ Регулјативите 2016/1158 и 2023/659 (во понатамошниот текст: ЕУ Регулјативата 452/2014) која е прифатена и директно се применува и која е објавена на интернет страницата на Агенцијата.

Член 5

(1) При примената на ЕУ Регулјативата 965/2012 и нејзините измени од член 3 на овој правилник се користат:

1) Одлуката бр. 2014/019/R на извршниот директор на EASA од 24.04.2014 година која содржи Упатства за примена (Guidance Material - GM) на ЕУ Регулјативата 965/2012,

2) Одлуката бр. 2012/015/R на извршниот директор на EASA од 24.10.2012 година која ги содржи Прифатливите начини на усогласување (Acceptable Means of Compliance - AMC) и Упатства за примена (Guidance Material - GM) за Part DEF,

3) Одлуката бр. 2014/025/R на извршниот директор на EASA од 28.07.2014 година која ги содржи Прифатливите начини на усогласување (Acceptable Means of Compliance - AMC) и Упатства за примена (Guidance Material - GM) за Part ARO,

4) Одлуката бр. 2014/017/R на извршниот директор на EASA од 24.04.2014 година која ги содржи Прифатливите начини на усогласување (Acceptable Means of Compliance - AMC) и Упатства за примена (Guidance Material - GM) за Part ORO,

5) Одлуката бр. 2014/015/R на извршниот директор на EASA од 24.04.2014 година која ги содржи Прифатливите начини на усогласување (Acceptable Means of Compliance - AMC) и Упатства за примена (Guidance Material - GM) Part CAT,

6) Одлуката бр. 2012/019/R на извршниот директор на EASA од 24.10.2012 година која ги содржи Прифатливите начини на усогласување (Acceptable Means of Compliance - AMC) и Упатства за примена (Guidance Material - GM) Part SPA,

7) Одлуката бр. 2013/021/R на извршниот директор на EASA од 23.08.2013 година која ги содржи Прифатливите начини на усогласување (Acceptable Means of Compliance - AMC) и Упатства за примена (Guidance Material - GM) Part NCC,

8) Одлуката бр. 2014/016/R на извршниот директор на EASA од 24.04.2014 година која ги содржи Прифатливите начини на усогласување (Acceptable Means of Compliance - AMC) и Упатства за примена (Guidance Material - GM) Part NCO,

9) Одлуката бр. 2014/018/R на извршниот директор на EASA од 24.04.2014 година која ги содржи Прифатливите начини на усогласување (Acceptable Means of Compliance - AMC) и Упатства за примена (Guidance Material - GM) Part SPO,

10) Одлуката бр. 2018/006/R на извршниот директор на EASA од 03.05.2018 година која ги содржи Спецификациите за сертификација (Certification Specifications-CS) за Уреди за симулирање на лет на авион - CS-FSTD(A),

11) Одлуката бр. 2012/011/R на извршниот директор на EASA од 26.06.2012 година која ги содржи Спецификациите за сертификација (Certification Specifications-CS) за Уреди за симулирање на лет на хеликоптер - CS-FSTD(H) и

12) Одлуката бр. 2014/002/R на извршниот директор на EASA од 31.01.2014 година која ги содржи Спецификациите за сертификација и Упатства за примена (Certification Specifications-CS and Guidance Material-GM) за Анекс III (Part ORO) (Subpart FTL) на ЕУ Регулативата 965/2012 - CS-FTL.I, вклучувајќи ги и сите нивни измени за конкретното издание на тие AMC/GM/CS, кои се објавени на интернет страната на EASA, кои се прифаќаат и директно се применуваат.

(2) При примената на ЕУ Регулативата 452/2014 и нејзините измени од член 4 на овој правилник, се користат Одлуката бр. 2014/023/R на извршниот директор на EASA од 06.05.2014 година која ги содржи Прифатливите начини на усогласување (Acceptable Means of Compliance - AMC) и Упатствата за примена (Guidance Material) - Part TCO, вклучувајќи ги и сите нејзини измени за конкретното издание на тие AMC/GM, кои се објавени на интернет страната на EASA, кои се прифаќаат и директно се применуваат.

Член 6

(1) При спроведување на одредбите на овој правилник одделни изрази го имаат следното значење:

- „EASA(European Union Aviation Safety Agency)” е Агенција на Европската унија за безбедност во воздухопловството и

- Национална воздухопловна власт, надлежен орган, надлежен орган на земјите членки се толкуваат, ако е применливо, како Агенцијата за цивилно воздухопловство.

(2) Поимите „Заедница (Community)“, „Право на заедницата (Community law)“, „Законски прописи на Заедницата (Community legislation)“, „Инструменти на Заедницата (Community instruments)“, „Договор за ЕЗ (EC Treaty)“, „Аеродром на Заедницата (Community airport)“, „Службен весник на Европските Заедници (Official Journal of the European Communities)“, „Службен весник на Европската Унија (Official Journal of the European Union)“, „Авиопревозник од Заедницата (Community air carrier)“ и „земја(-и) членка(-и) (Member State(s))“ употребени во ЕУ Регулативите 1008/2008, 2018/1139, 965/2012, 1332/2011 и 452/2014 се читаат согласно точките 2 и 3 од Анексот II на Мултилатералната спогодба меѓу Европската заедница и нејзините земји членки, Република Албанија, Босна и Херцеговина, Република Бугарија, Република Хрватска, Република Македонија, Република Исланд, Република Црна Гора, Кралството Норвешка, Романија, Република Србија и Мисијата на Обединетите нации за привремена администрација на Косово за основање на Европската заедничка воздухопловна област ратификувана со Законот за ратификација на Мултилатералната спогодба.

(3) Другите поими при спроведување на овој правилник го имаат значењето утврдено во ЕУ Регулативите 1008/2008, 2018/1139, 965/2012, 1332/2011 и 452/2014, освен ако поинаку не е пропишано во ставовите (1) и (2) на овој член.

Член 7

(1) За стекнување на соодветните исправи од член 2 и 3 на овој правилник се поднесува барање до Агенцијата со доказ за платена административна такса, доказ за платен надоместок согласно Тарифникот на Агенцијата и докази за исполнување на условите од овој правилник.

(2) Формата и содржината на уверението за работа (Operating License) се дадени во Прилог 2, кој е составен дел на овој правилник.

(3) Формата, содржината, евиденцијата и постапката за издавање или промена на соодветните исправи, односно уверението за исполнување на безбедносните услови за вршење на комерцијален воздушен транспорт (Air Operator Certificate-AOC) и другите специфични овластувања поврзани со ова уверение, овластувањето за високо ризични комерцијални специјализирани операции и други исправи, се пропишани во ЕУ Регулативата 965/2012 и во Прифатливите начини на усогласување (Acceptable Means of Compliance - AMC) и Упатства за примена (Guidance Material) за Part ARO дадени во Одлуката бр. 2014/025/R на извршниот директор на EASA.

(4) На постапката за издавање или промена на соодветните исправи, супсидијарно се применуваат одредбите од Законот за општата управна постапка доколку не е поинаку утврдено со ЕУ Регулативите 1008/2008 и 965/2012 и со Прилогот I од овој правилник.

(5) По исклучок од став (4) на овој член во постапките кои се предвидени со овој правилник странките може да доставуваат докази за исполнетост на пропишаните услови и на англиски јазик.

(6) По исклучок од став (4) на овој член управните постапки за издавање или промена на уверението за работа (Operating License) и уверението за исполнување на безбедносните услови за вршење на комерцијален воздушен транспорт (Air Operator Certificate - AOC) се завршуваат во рок од 90 дена, од денот на нивното поведување.

(7) Рокот од став (6) на овој член започнува да тече од денот на комплетно поднесена документација за соодветното барање за што Агенцијата ќе го извести подносителот на барањето.

Член 8

Започнатите постапки до денот на влегувањето во сила на овој правилник ќе се завршат согласно одредбите на Правилникот за летачки операции („Службен весник на Република Северна Македонија“ бр. 221/23).

Член 9

(1) Одредбите на ЕУ Регулативата 2023/203 од член 3 став (1) од овој правилник, со која е изменета ЕУ Регулативата 965/2012 ќе отпочнат да се применуваат од 22 февруари 2026 година.

(2) Одредбите на ЕУ Регулативата 2023/1020 од член 3 став (1) од овој правилник, со која е изменета ЕУ Регулативата 965/2012 ќе отпочнат да се применуваат од 1 ноември 2024 година, освен:

- одредбите од точката (5)(б) од Анексот од оваа регулатива, кои ќе отпочнат да се применуваат од 25 мај 2026 година;

- одредбите од точката (5)(г) од Анексот од оваа регулатива во однос на измената и дополнувањето на точката SPA.HEMS.110(д) од Анекс V од Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012 кои ќе отпочнат да се применуваат од 25 мај 2028 година;

- одредбите од точката (5)(ф) од Анексот од оваа регулатива само за операциите на HEMS опфатени со точката 61(б) од Анекс I од Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012 кои ќе отпочнат да се применуваат од 25 мај 2028 година;

- одредбите од точката (5)(е) од Анексот од оваа регулатива само за операциите на HEMS опфатени со точката 61(б) од Анекс I на Регулативата (ЕУ) бр. 965/2012 кои ќе отпочнат да се применуваат од 25 мај 2026 година и

- одредбите од точките (6) и (7) од Анексот од оваа регулатива кои ќе отпочнат да се применуваат со денот на влегувањето во сила на овој правилник.

(3) Одредбите на ЕУ Регулативата 2024/1111 од член 3 став (1) од овој правилник, со која е изменета ЕУ Регулативата 965/2012 ќе отпочнат да се применуваат од 1 мај 2025 година.

(4) Одредбите од анексот VII на ЕУ Регулативата 2024/2076 од член 3 став (1) од овој правилник, со која е изменета ЕУ Регулативата 965/2012 ќе отпочнат да се применуваат од 13 февруари 2025 година.

(5) Одредбите од членот 4 од овој правилник ќе отпочнат да се применуваат од денот на пристапувањето на Република Северна Македонија во Европската Унија.

Член 10

Со денот на влегувањето во сила на овој правилник престанува да важи Правилникот за летачки операции („Службен весник на Република Северна Македонија“ бр. 221/23).

Член 11

Овој правилник влегува во сила наредниот ден од денот на објавувањето во „Службен весник на Република Северна Македонија“.

Бр. 10-1104/1
19 септември 2024 година
Скопје

Директор на Агенцијата
за цивилно воздухопловство,
Драги Стојаноски, с.р.

ПРИЛОГ 1

Летачки операции со Анекс I воздухоплови од ЕУ Регулативата 2018/1139

1. Општи услови

1.1 Летачките операции со Анекс I воздухоплови за вршење на комерцијален воздушен транспорт (CAT) не можат да се извршуваат.

1.2 Некомерцијални летачки операции (NCC) со Анекс I воздухоплови се вршат согласно одредбите од ЕУ Регулативата 965/2012 прифатена со член 3 на овој правилник.

1.3 Специјализирани операции (SPO) со Анекс I воздухоплови се вршат согласно Глава 2 на овој прилог.

Условите за вршење специјализирани операции со Анекс I воздухоплови пропишани во Глава 2 од овој прилог се применуваат и на специјализирани летачки операции за гаснење пожари од воздух, потрага и спасување (SAR) со воздухоплови кои поседуваат уверение за тип издадено од страна на EASA.

2. Посебни услови за вршење специјализирани операции со Анекс I воздухоплов (SPO)

1 Општи одредби

2.1 Специјализирани операции (Aerial Work) се воздухопловни активности при кои воздухопловот се користи за давање на специјализирани услуги во земјоделството, шумарството, здравството, градежништвото, како и за фотогафирање и снимање, набљудување и патирирање, рекламни цели (фрлање на летоци, влечење на рекламни паролти), односно за летачки операции кои не се комерцијален воздушен транспорт.

2.2 Специјализираните операции со Анекс I воздухоплов од точка 2.1 на овој прилог кои се вршат над област каде постои голема веројатност дека безбедноста на трети лица на земја ќе биде загрозувана во случај на вонредна ситуација или кои поради специфичната природа и локалните карактеристики во кои се вршат, претставуваат висок ризик за трети лица на земја се сметаат за високо ризични специјализирани комерцијални операции.

2.3 Специјализираните операции со Анекс I воздухоплов се делат на:

I. Исфрлање на хемиски средства и вода од Анекс I воздухоплов и тоа за:

- 1) уништување на инсекти во земјоделството;
- 2) спречување на ширење на растителни болести во земјоделството и шумарството;
- 3) уништување на плевел и грмушки;

- 4) уништување на животински штетници;
- 5) исфрлање на ѓубриво и микроселементи;
- 6) уништување на лисја (дефолијација);
- 7) сеидба;
- 8) засејување на облаци заради предизвикување на врнежи;
- 9) гасење на шумски пожари;
- 10) исфрлање на храна и лекови за животни;
- 11) обновување на рибен фонд и на други животински врсти и
- 12) гасење на пожари во населени места.

II. Испитување од воздух и тоа:

- 1) топографско картографирање
- 2) геолошки истражување
- 3) поларни истражувања
- 4) заштита на земја и вода
- 5) испитувања во земјоделството
- 6) испитување во шумарството
- 7) планирање и развој на градовите
- 8) испитување во градежништвото
- 9) археолошки испитувања и
- 10) хидролошки испитувања.

III. Набљудување и патролирање со Анекс I воздухоплов и тоа:

- 1) набљудување на посеви, стада и земјоделско земјиште
- 2) патролирање на шумите
- 3) надгледување на животинскиот свет во дивината
- 4) патролирање на цевоводи
- 5) инспекција и контрола на поплавени и опустошени региони
- 6) контрола на патниот сообраќај и јавни манифестации
- 7) обалска стража и гранична патрола
- 8) патрола на ледени површини
- 9) метеоролошки набљудувања
- 10) испитување на космичко зрачење
- 11) телевизиски и филмски снимања и
- 12) надзор на градежни работи.

IV. Градба со помош на Анекс I воздухоплов и тоа:

- 1) изградба на електрични далеководи и железнички напонски водови
- 2) изградба на цевоводи
- 3) подигање и преместување на опрема за бушење
- 4) подигање на огради
- 5) изградба и опремување на високи згради
- 6) поставување на монтажни градби и
- 7) изградба на лесни мостови.

V. Рекламирање и соопштување со Анекс I воздухоплови и тоа:

- 1) испишување на набото, влечење на транспаренти, исфрлање на летоци и објавување со помош на звучник и
- 2) радио и телевизиски емитувања.

VI. Прозведување на воздушни турбуленции со Анекс I воздухоплов и тоа:

- 1) спречување на создавање на мраз
- 2) сушење на овошје и игралишта
- 3) берба на зрело и јаткасто овошје
- 4) спречување на штети од снег во шуми и
- 5) растерување на птици од посеви и рибници.

VII. Услуги со Анекс I воздухоплов во вонредни ситуации и тоа:

- 1) операции за трагање и спасување
- 2) медицински услуги со воздухоплов (прва помош, транспорт и лекарски услуги) и
- 3) исфрлање на персонал, храна и други намирници и продукти.

2.4 Специјализирани операции со Анекс I воздухоплов може да врши оператор кој ќе достави до Агенцијата Изјава за исполнетост на условите пропишани со овој прилог.

За вршење на специјализирани операции со Анекс I воздухоплов операторот треба да:

- има обезбедено соодветно опремени воздухоплови со уреди и опрема зависно од категоријата и намената на воздухопловот и услугата што се врши од кои најмалку еден впишан во Регистарот на воздухоплови на Република Северна Македонија или во Книгата за евиденцијата на воздухоплови кои не се по ICAO стандарди;

- обезбеди соодветно квалификуван воздухопловен персонал во доволен број соодветно на планираните операции;

- назначи раководен кадар кој е доволно стручен и може да обезбеди операциите и одржувањето на воздухопловите да се финансираат и вршат на прифатливо ниво;

- има организациона структура способна да врши оперативна контрола и надзор за било кој лет;

- воспостави Систем за управување со безбедноста соодветно на големината на операторот и комплексноста на операциите што ги извршува;

- има Оперативен прирачник (Operations Manual) изработен согласно меѓународните стандарди (ICAO Doc. 9408), или друг прифатен меѓународен воздухопловен стандард или препорачана практика кои се соодветни за типот на воздухопловот и специјализираните операции кои се планира да се вршат одобрен од Агенцијата.

- да обезбеди секој лет да е најавен на надлежната контрола на летање и да се извршува во согласност со правилата утврдени со одобрениот Оперативен прирачник.

- има обезбедено техничко одржување согласно одобрениот технички систем за одржување на воздухопловите и да се придржува до стандардите за одржување на воздухопловите.

- има на располагање соодветни објекти за опслужување на воздухопловите, магацински простор и работилница во сопственост или под закуп.

За вршење на специјализирани операции во меѓународниот воздушен сообраќај со големи или млазни авиони во согласност со ICAO Annex 6, Part II, Section III, покрај условите од став (1) и (2) на оваа точка операторот треба да воспостави систем за управување со безбедноста (SMS) согласно ICAO Annex 19 – Safety Management System.

2.5 Оперативниот прирачник од точка 2.4 став 2 алинея 6 на овој прилог треба да ги содржи сите информации неопходни за безбедното и ефикасно извршување на планираните специјализирани операции со Анекс I воздухоплов.

Во Оперативниот прирачник детално треба да биде опишан начинот на вршење на специјализираните операции со Анекс I воздухоплов кој извршителот планира да ги изведува.

Начинот за изведување на специјализирани операции со Анекс I воздухоплов треба да биде во согласност со Законот за воздухопловство и со последната публикација на ICAO Doc. 9408 (Manual on Aerial Work) или друг прифатен меѓународен воздухопловен стандард или препорачана практика кои се соодветни за типот на воздухопловот и специјализираните операции кои се планира да се вршат.

При опишување на начинот за вршење на специјализираните операции со Анекс I воздухоплов, во својот Оперативен прирачник операторот, може да пропише и построги правила од оние утврдени со последната публикација на ICAO Doc. 9408 (Manual on Aerial Work) или друг прифатен меѓународен воздухопловен стандард или препорачана практика кои се соодветни за типот на воздухопловот и специјализираните операции кои се планира да се вршат.

2.6 Високо ризични комерцијални специјализирани операции со Анекс I воздухоплов од точка 2.2 на овој прилог може да врши оператор кој ги исполнува условите од точка 2.4 став 2 и точка 2.5 како и од подглава II на овој прилог и има изработено Анализа на ризиците со мерки за нивно ублажување која е одобрена од Агенцијата.

Анализата од став (1) на оваа точка особено треба да го содржи следното:

- цел на специјализираната комерцијална операција од висок ризик;
- тип, регистарска ознака, максимална маса на полетување и доказ за пловидбеноста на Анекс I воздухопловот со кој ќе се врши специјализираната комерцијална операција од висок ризик;
- реон/област/град/село или рута на операцијата, односно летот;
- максимална/минимална висина на која ќе се спроведува специјализираната комерцијална операција од висок ризик;
- аеродроми/летишта кои ќе се користат за полетување, слетување и алтернација;
- навигациска карта на зоната на летање со исцртана рута на летот, највисоки препреки и препреки повисоки од планираната рута во радиус од 600 метри, алтернативни летишта или површини кои се планираат да се користат во случај на вонредни ситуации и
- идентификација и проценка на ризиците, мерките кои се предлагаат за нивно ублажување и проценка на ефективността на преземените мерки.

На операторот кој ќе ги исполни условите од став 1 на оваа точка Агенцијата му издава Овластување за вршење на високо ризични комерцијални специјализирани операции на начин утврден во член 7 на овој правилник.

II. Услови и начин на вршење на специјализирани операции со Анекс I воздухоплов

ИСФРЛАЊЕ НА ХЕМИСКИ СРЕДСТВА И ВОДА ОД АНЕКС I ВОЗДУХОПЛОВ

2.7 Исфрлањето на хемиски средства и вода од Анекс I воздухоплов со методите: расфрлање, прскање, оросување, запрашување, замаглување и гранулирање, исфрлање на храна за риби и гаснење на шумски пожари и други пожари (во натамошниот текст: пожари), во смисла на овој прилог се смета како лет на авиотретирање.

2.8 Анекс I воздухопловите наменети за летови на авиотретирање можат да бидат: воздухоплови со наменска конструкција, посебни категории на воздухоплови со ограничување и други цивилни и воени воздухоплови на кои се извршени соодветни адаптации заради вршење на летови на авиотретирање.

Адаптациите на воздухопловите од став 1 од оваа точка можат да се вршат само врз основа на предходно одобрена конструктивна и техничка документација, со која се утврдува дека тие воздухоплови и по адаптацијата ќе ги исполнуваат аеродинамичките и летачките услови.

2.9 Воздухопловот треба да ги исполнува техничките услови за пловидбеност на определена категорија, со ограничување во начинот на користењето соодветно на операциите за кои се користи.

2.10 Воздухопловот треба да ги исполнува следните аеродинамички услови:

- 1) да има безбеден и лесен маневар на мали височини и брзини;
- 2) да има безбеден и поволен распон помеѓу најмалата и најголемата брзина во текот на летот;
- 3) да има способност за слетување и полетување на кратки расквасени летишта освен воздухопловите за гасење на пожари;
- 4) да има безбедна прегледност од пилотската кабина во секоја фаза од летот (видокруг од 160°).

2.11 Секој воздухоплов за авиотретирање треба да е изграден од материјал кој е отпорен на дејството на хемиските средства.

2.12 За ноќни летови на авиотретирање воздухопловот треба да биде опремен со рефлектор за осветлување на работниот зафат како и преден рефлектор за осветлување на препреки со светлосен сноп од 300 во левата и десната страна од правецот на летот.

2.13 За секое летање заради авиотретирање се определува раководител на летањето.

Раководител на летањето е пилотот на воздухопловот со кој се вршат летовите на авиотретирање.

Раководителот на летањето е одговорен за правилно и безбедно користење на летиштето, за безбедноста на воздухопловот, опремата и средствата, воздухопловниот и другиот персонал за време на подготовките и вршењето на летовите на авиотретирање.

2.14 За гасење на пожари од воздухоплов раководителот на летањето треба да воспостави контакт и да соработува со раководителот на противпожарната служба на земја доколку пожарот се гасне во содејство и координација со противпожарна единица на земја.

Раководителот на противпожарната служба на земја раководи со сите акции и учесници при гаснењето на пожар, воспоставува радио-врска со раководителот на летањето, дава метеоролошки податоци, известувања неопходни за безбедното одвивање на летот и го известува раководителот на летањето да го прекине летањето ако тоа стане опасно за лицата и материјалните добра или ако повеќе не е потребно.

Ако раководителот на противпожарната служба на земја утврди дека на оддалеченост од најмалку 200 метри од местото на пожарот нема лица, дава согласност за започнување на гасењето на пожарот од воздухоплов, а на барање на раководителот на летање, и согласност за начинот на гаснењето на пожарот.

Раководителот на противпожарната служба на земја на пет минути пред започнувањето на гасењето на пожарот со воздухоплов, е должен за тоа да ги извести лицата на земја.

2.15 Секој воздухоплов, за време на вршење на летови на авиотретирање, се одржува од стручен технички персонал соодветно на потребите на Техничкиот систем за одржување на конкретен тип на воздухоплов и Оперативниот прирачник за работа.

2.16 Горивото што го користат воздухопловите треба да биде складирано така што да се обезбедува пропишаниот квалитет за тоа гориво.

Полнењето на воздухопловот со гориво треба да се врши исклучиво низ соодветен филтер.

2.17 Полнењето на хемиските средства и вода во воздухопловот се врши на места определени за таа цел, каде што не е дозволен пристап на неовластени лица.

2.18 Воздухопловниот и другиот персонал што врши определени работи во врска со авиотретирањето, треба да биде обучен за работа со хемиски средства и со други штетни материјали што се исфрлаат од воздухопловот.

2.19 Како воздухопловен персонал кој може да врши работи на авиотретирање се сметаат:

1) пилоти што имаат CPL или повисока категорија на дозволи со соодветен тип на воздухоплов и кои имаат положено посебен испит за авиотретирање,

2) воздухопловни механичари-техничари што имаат соодветна дозвола со впишан тип за работа на воздухопловот кој се користи за конкретните летови на авиотретирање.

Како друг персонал кој врши определени работи во врска со авиотретирањето се подразбираат: сигналисти, заштитари и помошни работници кои ракуваат со хемиските и други средства и со механизацијата неопходна за вршење на летови на авиотретирање.

2.20 Нокни летови на авиотретирање пилот може да ги врши доколку:

1) има најмалку три години летање на работи на дневно авиотретирање

2) има налет од најмалку 800 часови на работи на дневно авиотретирање

3) има завршено обука за летови на нокно авиотретирање

4) има налет од најмалку 50 часови со инструктор или во случај на воздухоплов едносед под надзор на инструктор на работи на нокно авиотретирање.

2.21 Летови на авиотретирање над населени места можат да вршат само пилоти кои имаат најмалку 500 часови летање од кои 250 часови во авиотретирање.

2.22 Воздухопловните механичари-техничари кои го одржуваат и подготвуваат воздухопловот треба да имаат положено посебен испит за работа на такви воздухоплови и важечки рејтинг во нивната дозвола.

2.23 Прегледите и подготовките на воздухопловот се делат на први стартни прегледи и подготовки, меѓулетни прегледи и преглед и подготовка на воздухопловот на крајот на летачкиот ден.

Првиот стартен преглед и подготовка на воздухопловот се вршат секој ден пред извршувањето на првиот лет.

Меѓулетните прегледи на воздухопловот се вршат помеѓу два лета.

Прегледот и подготовката на воздухопловот на крајот на летачкиот ден се врши после последното слетување на воздухопловот.

2.24 Првиот стартен преглед и подготовка на воздухопловот се врши согласно Техничкото упатство за конкретниот воздухоплов (Maintenance Manual) и опфаќа особено:

1) ослободување на подвижните површини од блокирачките уреди и командите на уредите;

2) визуелен преглед на внатрешниот дел на конструкцијата на трупот на воздухопловот и опашните површини заради утврдување на степенот на корозија од хемикалиите;

3) проверка на стојните органи на воздухопловот, командите на летот и командите на уредите за наменска работа во летовите на авиотретирање;

4) проверка на пополнетоста на сите резервоари до пропишаните нивоа.

2.25 Меѓулетниот преглед на воздухопловот се врши согласно Техничкото упатство за конкретниот воздухоплов (Maintenance Manual) и опфаќа особено:

1) проверка на количината на погонското гориво;

2) проверка на количината на заостанатите хемикалии и други материјали во резервоарите на воздухопловот;

3) проверка на затнатоста на инсталациите за прскање и димење;

4) проверка на затнатоста на пилотската кабина;

5) проверка на видливоста низ ветробранското стакло на пилотската кабина;

6) проверка на затвореноста на облогата на моторот, капакот на резервоарот на горивото и хемикалиите;

7) проверка на исправноста на стојните органи.

2.26 Прегледот и подготовката на воздухопловот на крајот на летачкиот ден се врши согласно Техничкото упатство за конкретниот воздухоплов (Maintenance Manual) и опфаќа особено:

1) детален преглед на воздухопловот, моторот и системите;

2) миење на целиот воздухоплов ако се употребуваат агресивни хемикалии и други материјали и

3) преглед на опремата и инсталациите со кои се врши растурање хемикалиите и други материјали од воздухопловот.

2.27 Работната подготовка за изведување на летови на авиотретирање го опфаќа обележувањето на теренот, давање упатства за работа на сигналистите и метеоролошка и летачка подготовка на пилотот.

2.28 Сигналистите на обележаниот терен за време на изведувањето на летовите на авиотретирање треба да бидат облечени во воочлива работна облека.

Сигналистите се распоредуваат во правец на налетот на воздухопловот. Нивниот број и меѓусебната оддалеченост зависат од брановитоста на теренот над кој се извршува летот, а мора да ги има најмалку три.

Секој сигналист треба да има визуелен контакт со друг сигналист во обете насоки во однос на правецот на движење на воздухопловот.

2.29 Сигнализирањето за време на ноќни летови се врши со светлосни уреди.

Почетната и крајната точка на налетот се обележува со зелени, а меѓуточките со бели светла.

Површината над која се вршат летовите на ноќното авиотретирање треба да се обележи и со акумулаторски фар-повикувач со зелена боја.

2.30 Ако помеѓу раководителот на летањето и раководителот на противпожарните служби на земја не постои радио-врска комуникација се врши на следниот начин:

1) од земја: со испалување на зелена ракета со која се означува одобрување на почетокот на авиотретирањето, со испалување на црвена ракета со која се означува моментален престанок на авиотретирањето и со испалување на црвена и бела ракета истовремено се означува крај на авиотретирањето.

2) од воздух: со нишање на воздухопловот околу неговата надолжна оска се означува враќање на воздухопловот во базата заради неисправност.

2.31 Метеоролошката подготовка за летовите на авиотретирање се врши врз основа на метеоролошки извештај и метеоролошка прогноза.

Извештајот и прогнозата од став 1 на оваа точка ги прибавува раководителот на летањето.

Прибавувањето на метеоролошки извештаи и прогнози се врши еднаш или повеќе пати во текот на изведувањето на летовите на авиотретирање, зависно од временските прилики, а врз основа на оцената на раководителот на летањето.

2.32 Метеоролошки минимуми за вршење на летовите на авиотретирање се:

1) долната база на облациите да не биде пониска од 150 метри, а хоризонталната видливост да не биде помала од 1.500 метри;

2) брзината на страничниот ветер на леталиштето да не биде поголема од 7 м/с;

3) брзината на ветерот над површината над која се вршат летовите на авиотретирање да не биде поголема од:

- 8 м/с - при исфрлање на грануларни хемиски средства;

- 3 м/с - при исфрлање на течни хемиски средства и вода;

- 2 м/с - при запрашување

По исклучок на одредбите од став 1 подточка 1 на оваа точка гасење на пожар од воздухоплов може да се врши ако во подрачјето на гасење на пожарот долната база на облаци не е пониска од 300 метри, а хоризонталната видливост не е помала од 4000 метри.

2.33 Ноќните летови на авиотретирање можат да се вршат при најмала хоризонтална видливост од 10 км и брзина на ветерот до 3 м/с.

2.34 Врз основа на метеоролошка прогноза, како и врз основа на метеоролошките минимуми предвидени со овој прилог, раководителот на летање ги определува:

1) времето на почнување и завршување на авиотретирањето;

2) подготовката на воздухопловот, на воздухопловниот и другиот персонал;

3) начинот на обележувањето на теренот и поставувањето и распоредувањето на сигналистите;

4) постапките во случај нагла промена на метеоролошката ситуација додека се изведуваат летови на авиотретирање.

2.35 Летачката подготовка опфаќа запознавање на леталиштето и на сите услови за летање на него, запознавање на зоната на леталиштето и на сите опасни пречки во неа и запознавање со работната површина над која се вршат летовите на авиотретирање.

2.36 Пред почетокот на работите на авиотретирање, освен за гасење на пожари, се врши пробно облетување на зоната на леталиштето и на работната површина заради проверка на полетно-слетната патека, воочување на препреките од воздух, распоред на сигналистите и работата на сите сигнални и други уреди.

Пред почетокот на гасењето на пожар од воздухоплов, раководителот на летање, од воздух врши разгледување на местото на кое настанал пожарот, околината и сите препреки кои би можеле да го загрозат летот, воспоставува радио-врска со раководителот на противпожарната служба на земја доколку пожарот се гасне во содејство со противпожарни единици на земја и откако ќе добие негова согласност одлучува за начинот на гасење на пожарот, како и прибавува други потребни информации.

Пред почетокот на авиотретирањето на шуми и гасење на пожари раководителот на летање со другите пилоти кои ќе го вршат авиотретирањето треба задолжително да го запознаат теренот на работа.

2.37 Со подготовките за летови на авиотретирање над населени места и градови, освен за гасење на пожари, раководи шефот на пилотите на операторот кое го врши авиотретирањето.

Подготовките од став 1 на оваа точка се вршат според подробно разработен план кој мора во форма на извод да се објави преку средствата за јавно информирање. Изводот особено содржи: ден и време на авиотретирање, реонот над кој се изведуваат летовите и мерките на предпазливост врзани за извршување на летовите на авиотретирање.

2.38 Маневрите во летовите на авиотретирање треба да бидат прилагодени на работната површина.

Скратување и отстапување од утврдените маневри се дозволува само во случај кога воздухопловот ќе се најде во состојба на крајна нужда.

2.39 Маневрите со воздухоплов се вршат така што:

1) со полн воздухоплов да не се преминува наклонот кој може да услови странично лизгање и губење на безбедната брзина;

2) со празен воздухоплов да не се преминува страничен наклон од 45°

3) во ноќни летови да не се преминува страничниот наклон од 15°

4) зајдовното свртување да почнува во правец на ветерот, а да завршува со ветерот на височина поголема 50 метри дење и 100 метри ноќе над пречките и теренот;

5) ниту еден маневар да не се врши со минимална брзина утврдена за определениот тип на воздухоплов.

2.40 Височината на летот над работната површина зависи од видот на авиотретирањето, обликот на теренот, бројот и распоредот на препреките.

Најниската височина за дневни летови над препреки и дрвја при третирање на шумски површини е 10 метри.

Најниската височина за летови над земјоделски култури е од 1 до 3 метри.

Најниската височина за летови заради гасење на пожари е 40 метри над врвовите на пламенот.

Сите наведени височини се сметаат од врвот на препреките, односно земјоделските култури до најниската точка на воздухопловот кога се наоѓа над нив.

2.41 При налетите на работната површина кои се вршат паралелно со раб на шума, дрворед и електричен вод, најмалата оддалеченост од вакви препреки треба да биде 30 метри.

Летовите на авиотретирање над наклонети и бреговити површини се вршат на начин кој обезбедува да наклонот на воздухопловот при искачувањето треба да биде поголем од наклонот на теренот.

Ако летовите на авиотретирање не можат да се вршат на начинот предвиден во ставот 2 на оваа точка, тогаш тие летови треба да се вршат во правец на снижување на теренот или од височина на која може да се обезбеди сигурна хоризонтална брзина на воздухопловот.

2.42 Во секоја фаза на летот пилотот е должен да обезбеди резервна брзина на воздухопловот која треба да биде повисока за 20% од минималната брзина на воздухопловот.

При летови на авиотретирање над населени места процентот на резервна брзина треба да изнесува 30% од минималната брзина на воздухопловот.

2.43 Не се вршат летови на авиотретирање со преоптоварен воздухоплов.

2.44 За време на вршење на летови на авиотретирање пилотот не смее да пролетува под електрични водови, да исфрла хемикалии и други материјали врз електрични водови и да полетува и слетува во правец на ниско изгревно и зајдовно сонце.

ИСПИТУВАЊЕ ОД ВОЗДУХ

2.45 Како воздухопловен персонал кој може да врши работи на испитување од воздух се сметаат:

1) пилоти што имаат CPL или повисока категорија на дозволи со впишан соодветен тип на Анекс I воздухоплов,

2) воздухопловни механичари-техничари што имаат соодветна дозвола со впишан тип за работа на Анекс I воздухопловот кој се користи за конкретните летови.

2.46 Начинот за изведување на лет за испитување од воздух треба да биде во согласност со типот на Анекс I воздухоплов со кој се оперира, дозволата и овластувањата на пилотот.

2.47 За секое летање заради испитување од воздух се определува раководител на летањето.

Раководител на летањето е пилот на Анекс I воздухопловот со кој се вршат летовите на испитување од воздух.

Раководителот на летањето е одговорен за правилно и безбедно користење на леталиштето, за безбедноста на Анекс I воздухопловот, опремата и средствата, воздухопловниот и другиот персонал за време на подготовките и вршењето на летовите на испитување од воздух.

2.48 Анекс I воздухопловите наменети за испитување од воздух можат да бидат: воздухопловите со наменска конструкција, посебни категории на воздухоплови со ограничување и други цивилни или воени воздухоплови на кои заради вршење на летови за испитување од воздух се извршени соодветни адаптации.

Адаптациите на воздухопловите од став 1 од оваа точка можат да се вршат само врз основа на предходно одобрена конструктивна и техничка документација, со која се утврдува дека тие воздухоплови и по адаптацијата ќе ги исполнуваат аеродинамичките и летачките услови.

2.49 Воздухопловот треба да ги исполнува техничките услови за пловидбеност на определена категорија, со ограничување во начинот на користењето согласно операциите за кои се користи.

2.50 Секој воздухоплов, за време на вршење на летови на испитување од воздух, треба да се одржува од стручен технички персонал соодветно на потребите на Техничкиот систем за одржување на тип на воздухоплов и Оперативниот прирачник за работа.

2.51 Горивото што го користат воздухопловите треба да биде складирано така што да се обезбедува пропишаниот квалитет за тоа гориво.

Полнењето на воздухопловот со гориво може да се врши исклучиво низ соодветен филтер.

2.52 Летови на испитување од воздухоплов над населени места можат да вршат само пилоти кои имаат најмалку 500 часови летање.

2.53 Прегледите и подготовките на воздухопловот се делат на први стартни прегледи и подготовки, меѓулетни прегледи и преглед и подготовка на воздухопловот на крајот на летачкиот ден.

Првиот стартен преглед и подготовка на воздухопловот се вршат секој ден пред извршувањето на првиот лет.

Меѓулетните прегледи на воздухопловот се вршат помеѓу два лета.

Прегледот и подготовката на воздухопловот на крајот на летачкиот ден се врши после последното слетување на воздухопловот.

2.54 Првиот стартен преглед и подготовка на воздухопловот се врши согласно Техничкото упатство за конкретниот воздухоплов (Maintenance Manual) и опфаќа особено:

- 1) ослободување на подвижните површини од блоkirачките уреди и командите на уредите;
- 2) проверка на стојните органи на воздухопловот, командите на летот и командите на уредите за наменска работа во летовите на испитување од воздухоплов;
- 3) проверка на пополнетоста на сите резервоари до пропишаните нивоа.

2.55 Меѓулетниот преглед на воздухопловот се врши согласно Техничкото упатство за конкретниот воздухоплов (Maintenance Manual) и опфаќа особено:

- 1) проверка на количината на погонското гориво;
- 2) проверка на затнатоста на пилотската кабина;
- 3) проверка на видливоста низ ветробранското стакло на пилотската кабина;
- 4) проверка на затвореноста на облогата на моторот и на капакот на резервоарот на горивото;
- 5) проверка на исправноста на стојните органи.

2.56 Прегледот и подготовката на воздухопловот на крајот на летачкиот ден се врши согласно Техничкото упатство за конкретниот воздухоплов (Maintenance Manual) и опфаќа особено: детален преглед на воздухопловот, моторот и системите и преглед на опремата со кои се врши испитувањето.

НАБЉУДУВАЊЕ И ПАТРОЛИРАЊЕ

2.57 Како воздухопловен персонал кој може да врши работи на набљудување и патролирање со Анекс I воздухоплов се сметаат:

- 1) пилоти што имаат CPL или повисока категорија на дозволи со впишан соодветен тип на Анекс I воздухоплов и
- 2) воздухопловни механичари-техничари што имаат соодветна дозвола со впишан тип за работа на Анекс I воздухопловот кој се користи за конкретните летови.

2.58 Начинот на изведување на лет за набљудување и патролирање со Анекс I воздухоплов треба да биде во согласност со типот на Анекс I воздухоплов со кој се оперира, дозволата и овластувањата на пилотот.

2.59 За секое летање заради набљудување и патролирање со Анекс I воздухоплов се определува раководител на летањето.

Раководител на летањето е пилот на воздухопловот со кој се вршат летовите на набљудување и патролирање со Анекс I воздухоплов.

Раководителот на летањето е одговорен за правилно и безбедно користење на леталиштето, за безбедноста на Анекс I воздухопловот, опремата и средствата, воздухопловниот и другиот персонал за време на подготовкиите и вршењето на летовите за набљудување и патролирање со Анекс I воздухоплов.

2.60 Анекс I воздухопловите наменети за летови на набљудување и патролирање можат да бидат: воздухопловите со наменска конструкција, посебни категории на воздухоплови со ограничување и други цивилни и воени воздухоплови на кои заради вршење на летовина набљудување и патролирање со воздухоплов се извршени соодветни адаптации.

Адаптациите на воздухопловите од став 1 од оваа точка можат да се вршат само врз основа на предходно одобрена конструктивна и техничка документација, со која се утврдува дека тие воздухоплови и по адаптацијата ќе ги исполнуваат аеродинамичките и летачките услови.

2.61 Воздухопловот треба да ги исполнува техничките услови за пловидбеност на определена категорија, со ограничување во начинот на користењето согласно операциите за кои се користи.

2.62 Секој воздухоплов, за време на вршење на летови на набљудување и патролирање со воздухоплов, треба да се одржува од стручен технички персонал соодветно на потребите на Техничкиот систем за одржување на тип на воздухоплов и Оперативниот прирачник за работа.

2.63 Горивото што го користат воздухопловите треба да биде складирано така што да се обезбедува пропишаниот квалитет за тоа гориво.

Полнењето на воздухопловот со гориво може да се врши исклучиво низ соодветен филтер.

2.64 Прегледите и подготовките на воздухопловот се делат на први стартни прегледи и подготовки, меѓулетни прегледи и преглед и подготовка на воздухопловот на крајот на летачкиот ден.

Првиот стартен преглед и подготовка на воздухопловот се вршат секој ден пред извршувањето на првиот лет.

Меѓулетните прегледи на воздухопловот се вршат помеѓу два лета.

Прегледот и подготовката на воздухопловот на крајот на летачкиот ден се врши после последното слетување на воздухопловот.

2.65 Првиот стартен преглед и подготовка на воздухопловот се врши согласно Техничкото упатство за конкретниот воздухоплов (Maintenance Manual) и опфаќа особено:

- 1) ослободување на подвижните површини од блоkirачките уреди и командите на уредите;
- 2) проверка на стојните органи на воздухопловот, командите на летот и командите на уредите за наменска работа во летовите за набљудување и патролирање со воздухоплов;
- 3) проверка на пополнетоста на сите резервоари до пропишаните нивоа.

2.66 Меѓулетниот преглед на воздухопловот се врши согласно Техничкото упатство за конкретниот воздухоплов (Maintenance Manual) и опфаќа особено:

- 1) проверка на количината на погонското гориво;
- 2) проверка на затнатоста на пилотската кабина;
- 3) проверка на видливоста низ ветробранското стакло на пилотската кабина;
- 4) проверка на затвореноста на облогата на моторот и на капакот на резервоарот на горивото;
- 5) проверка на исправноста на стојните органи.

2.67 Прегледот и подготовката на воздухопловот на крајот на летачкиот ден се врши согласно Техничкото упатство за конкретниот воздухоплов (Maintenance Manual) и опфаќа особено: детален преглед на воздухопловот, моторот и системите и преглед на опремата со кои се врши набљудување и патролирање.

ГРАДБА СО ПОМОШ НА АНЕКС I ВОЗДУХОПЛОВ

2.68 Како воздухопловен персонал кој може да врши работи на градба со помош на Анекс I воздухоплов се сметаат:

1) пилоти што имаат CPL или повисока категорија на дозволи со впишан соодветен тип на Анекс I воздухоплов и завршена соодветна обука за носење на подвесен товар,

2) воздухопловни механичари-техничари што имаат соодветна дозвола со впишан тип за работа на Анекс I воздухопловот кој се користи за конкретните летови.

2.69 Изведувањето на лет за градба со помош на Анекс I воздухоплов треба да биде во согласност со типот на Анекс I воздухопловот со кој се оперира, дозволата и овластувањата на пилотот.

2.70 За секој лет за градба со помош на Анекс I воздухоплов се определува раководител на летањето.

Раководител на летањето е пилот на Анекс I воздухопловот со кој се вршат летовите на градба со помош на Анекс I воздухоплов.

Раководителот на летањето е одговорен за правилно и безбедно користење на леталиштето, за безбедноста на Анекс I воздухопловот, опремата и средствата, воздухопловниот и другиот персонал за време на подготовкиите и вршењето на летовите на градба со помош на Анекс I воздухоплов.

2.71 Анекс I воздухопловите наменети за летови на градба со помош на воздухоплов можат да бидат: воздухопловите со наменска конструкција, посебни категории на воздухоплови со ограничување и други цивилни и воени воздухоплови на кои заради вршење на летови за градба со помош на воздухоплов се извршени соодветни адаптации.

Адаптациите на воздухопловите од став I од оваа точка можат да се вршат само врз основа на предходно одобрена конструктивна и техничка документација, со која се утврдува дека тие воздухоплови и по адаптацијата ќе ги исполнуваат аеродинамичките и летачките услови.

2.72 Воздухопловот треба да ги исполнува техничките услови за пловидбеност на определена категорија, со ограничување во начинот на користењето согласно операциите за кои се користи.

2.73 Секој воздухоплов, за време на вршење на летови на градба со помош на воздухоплов, треба да се одржува од стручен технички персонал соодветно на потребите на Техничкиот систем за одржување на тип на воздухоплов и Оперативниот прирачник за работа.

2.74 Горивото што го користат воздухопловите треба да биде складирано така што да се обезбедува пропишаниот квалитет за тоа гориво.

Полнењето на воздухопловот со гориво може да се врши исклучиво низ соодветен филтер.

2.75 Летови на градба со помош на воздухопловот во населени места можат да вршат само пилоти кои имаат најмалку 1000 часови летање.

2.76 Прегледите и подготовките на воздухопловот се делат на први стартни прегледи и подготовки, меѓулетни прегледи и преглед и подготовка на воздухопловот на крајот на летачкиот ден.

Првиот стартен преглед и подготовка на воздухопловот се вршат секој ден пред извршувањето на првиот лет.

Меѓулетните прегледи на воздухопловот се вршат помеѓу два лета.

Прегледот и подготовката на воздухопловот на крајот на летачкиот ден се врши по последното слетување на воздухопловот.

2.77 Првиот стартен преглед и подготовка на воздухопловот се врши согласно Техничкото упатство за конкретниот воздухоплов (Maintenance Manual) и опфаќа особено:

1) ослободување на подвижните површини од блокирачките уреди и командите на уредите;

2) проверка на стојните органи на воздухопловот, командите на летот и командите на уредите за наменска работа во летовите за градба со помош на воздухоплов;

3) проверка на пополнетоста на сите резервоари до пропишаните нивоа.

2.78 Меѓулетниот преглед на воздухопловот се врши согласно Техничкото упатство за конкретниот воздухоплов (Maintenance Manual) и опфаќа особено:

1) проверка на количината на погонското гориво;

2) проверка на затнатооста на пилотската кабина;

3) проверка на видливоста низ ветробранското стакло на пилотската кабина;

4) проверка на затвореноста на облогата на моторот и на капакот на резервоарот на горивото;

5) проверка на исправноста на стојните органи.

2.79 Прегледот и подготовката на воздухопловот на крајот на летачкиот ден се врши согласно Техничкото упатство за конкретниот воздухоплов (Maintenance Manual) и опфаќа особено: детален преглед на воздухопловот, моторот и системите и преглед на опремата и со кои се врши активоста за градба со помош на воздухоплов.

РЕКЛАМИРАЊЕ И СООПШТУВАЊЕ

2.80 Како воздухопловен персонал кој може да врши рекламирање и соопштување со Анекс I воздухоплов се сметаат:

1) пилоти што имаат CPL или повисока категорија на дозволи со впишан соодветен тип на Анекс I воздухоплов,

1.1) за рекламирање со испишување на небото со чад, потребно е CPL или повисока категорија на дозвола со впишано овластување за акробатско летање.

1.2) за влечење на реклами, потребно е CPL или повисока категорија на дозвола со впишано овластување за влечење.

2) воздухопловни механичари-техничари што имаат соодветна дозвола со впишан тип за работа на Анекс I воздухопловот кој се користи за конкретните летови.

2.81 Начинот за изведување на летови за рекламирање и соопштување со Анекс I воздухоплов треба да бидат во согласност со типот на Анекс I воздухопловот со кој се оперира, дозволата и овластувањата на пилотот.

Летови заради фрлање на летоци од Анекс I воздухоплов се вршат на минимална висина од 300 метри над земјата.

Доколку Анекс I воздухопловот со кој се фрлаат летоци е двосед, задолжително е пилотот да има помошник кој ќе ги фрла летоците. Ако летоците се исфрлаат низ отворена врата на Анекс I воздухопловот, помошникот треба да биде врзан за конструкцијата на Анекс I воздухопловот на начин кој нема да дозволи негово излегување од кабината.

2.82 За секое летање заради рекламирање и соопштување со Анекс I воздухоплов се определува раководител на летањето.

Раководител на летањето е пилот на Анекс I воздухопловот со кој се вршат летовите на рекламирање и соопштување.

Раководителот на летањето е одговорен за правилно и безбедно користење на леталиштето, за безбедноста на Анекс I воздухопловот, опремата и средствата, воздухопловниот и другиот персонал за време на подготовките и вршењето на летовите на рекламирање и соопштување.

2.83 Анекс I воздухопловите наменети за летови за рекламирање и соопштување можат да бидат: воздухопловите со наменска конструкција, посебни категории на воздухоплови со ограничување и други цивилни или воени воздухоплови на кои заради вршење на летови за рекламирање и соопштување се извршени соодветни адаптации.

Воздухопловите наменети за влечење на реклами треба да поседуваат атестирана кука за влечење на едрилици.

За испишување на небото со чад, исклучиво смеат да се користат акробатски типови на воздухоплови.

Адаптациите на воздухопловите од став 1 од оваа точка можат да се вршат само врз основа на предходно одобрена конструктивна и техничка документација, со која се утврдува дека тие воздухоплови и по адаптацијата ќе ги исполнуваат аеродинамичките и летачките услови.

2.84 Воздухопловот треба да ги исполнува техничките услови за пловидбеност на определена категорија, со ограничување во начинот на користењето согласно операциите за кои се користи.

2.85 Секој воздухоплов, за време на вршење на летови на рекламирање и соопштување од воздух, треба да се одржува од стручен технички персонал соодветно на потребите на Техничкиот систем за одржување на тип на воздухоплов и Оперативниот прирачник за работа.

2.86 Горивото што го користат воздухопловите треба да биде складирано така што да се обезбедува пропишаниот квалитет за тоа гориво.

Полнењето на воздухопловот со гориво може да се врши исклучиво низ соодветен филтер.

2.87 Прегледите и подготовките на воздухопловот се делат на први стартни прегледи и подготовки, меѓулетни прегледи и преглед и подготовка на воздухопловот на крајот на летачкиот ден.

Првиот стартен преглед и подготовка на воздухопловот се вршат секој ден пред извршувањето на првиот лет.

Меѓулетните прегледи на воздухопловот се вршат помеѓу два лета.

Прегледот и подготовката на воздухопловот на крајот на летачкиот ден се врши после последното слетување на воздухопловот.

2.88 Првиот стартен преглед и подготовка на воздухопловот се врши согласно Техничкото упатство за конкретниот воздухоплов (Maintenance Manual) и опфаќа особено:

- 1) ослободување на подвижните површини од блокирачките уреди и командите на уредите;
- 2) проверка на стојните органи на воздухопловот, командите на летот и командите на уредите за наменска работа во летовите на авиотретирање;
- 3) проверка на пополнетоста на сите резервоари до пропишаните нивоа.

2.89 Меѓулетниот преглед на воздухопловот се врши согласно Техничкото упатство за конкретниот воздухоплов (Maintenance Manual) и опфаќа особено:

- 1) проверка на количината на погонското гориво;
- 2) проверка на затнатооста на пилотската кабина;
- 3) проверка на видливоста низ ветробранското стакло на пилотската кабина;
- 4) проверка на затвореноста на облогата на моторот и на капакот на резервоарот на горивото;
- 5) проверка на исправноста на стојните органи.

2.90 Прегледот и подготовката на воздухопловот на крајот на летачкиот ден се врши согласно Техничкото упатство за конкретниот воздухоплов (Maintenance Manual) и опфаќа особено: детален преглед на воздухопловот, моторот и системите и преглед на опремата со кои се врши рекламирањето и соопштувањето со воздухоплов.

ПРОИЗВЕДУВАЊЕ НА ВОЗДУШНИ ТУРБУЛЕНЦИИ

2.91 Како воздухопловен персонал кој може да врши произведување на турбуленции со Анекс I воздухоплов се сметаат:

- 1) пилоти што имаат CPL или повисока категорија на дозволи со впишан соодветен тип на Анекс I воздухоплов и положен испит за авиотретирање,
- 2) воздухопловни механичари-техничари што имаат соодветна дозвола со впишан тип за работа на Анекс I воздухопловот кој се користи за конкретните летови.

2.92 Начинот за изведување на лет за произведување на турбуленции со Анекс I воздухоплов треба да бидат во согласност со типот на Анекс I воздухоплов со кој се оперира, дозволата и овластувањата на пилотот.

2.93 За секое летање за изведување на лет за произведување на турбуленции со Анекс I воздухоплов се определува раководител на летањето.

Раководител на летањето е пилот на Анекс I воздухопловот со кој се вршат летовите за произведување на турбуленции со Анекс I воздухоплов.

Раководителот на летањето е одговорен за правилно и безбедно користење на леталиштето, за безбедноста на Анекс I воздухопловот, опремата и средствата, воздухопловниот и другиот персонал за време на подготовките и вршењето на летовите за произведување на турбуленции со Анекс I воздухоплов.

2.94 Анекс I воздухопловите наменети за летови за произведување на воздушни турбуленции можат да бидат: воздухопловите со наменска конструкција, посебни категории на воздухоплови со ограничување и други цивилни и воени воздухоплови на кои заради произведување на турбуленции со воздухоплов се извршени соодветни адаптации.

Адаптациите на воздухопловите од став 1 од оваа точка можат да се вршат само врз основа на предходно одобрена конструктивна и техничка документација, со која се утврдува дека тие воздухоплови и по адаптацијата ќе ги исполнуваат аеродинамичките и летачките услови.

2.95 Воздухопловот треба да ги исполнува техничките услови за пловидбеност на определена категорија, со ограничување во начинот на користењето согласно со операциите за кои се користи.

2.96 Ссекој воздухоплов, за време на летовите за произведување на турбуленции со воздухоплов, треба да се одржува од стручен технички персонал соодветно на потребите на Техничкиот систем за одржување на тип на воздухоплов и Оперативниот прирачник за работа.

2.97 Горивото што го користат воздухопловите треба да биде складирано така што да се обезбедува пропишаниот квалитет за тоа гориво.

Полнењето на воздухопловот со гориво може да се врши исклучиво низ соодветен филтер.

2.98 Прегледите и подготовките на воздухопловот се делат на први стартни прегледи и подготовки, меѓулетни прегледи и преглед и подготовка на воздухопловот на крајот на летачкиот ден.

Првиот стартен преглед и подготовка на воздухопловот се вршат секој ден пред извршувањето на првиот лет.

Меѓулетните прегледи на воздухопловот се вршат помеѓу два лета.

Прегледот и подготовката на воздухопловот на крајот на летачкиот ден се врши после последното слетување на воздухопловот.

2.99 Првиот стартен преглед и подготовка на воздухопловот се врши согласно Техничкото упатство за конкретниот воздухоплов (Maintenance Manual) и опфаќа особено:

- 1) ослободување на подвижните површини од блокирачките уреди и командите на уредите;
- 2) проверка на стојните органи на воздухопловот, командите на летот и командите на уредите за наменска работа во летовите на авиотретирање;
- 3) проверка на пополнетоста на сите резервоари до пропишаните нивоа.

2.100 Меѓулетниот преглед на воздухопловот се врши согласно Техничкото упатство за конкретниот воздухоплов (Maintenance Manual) и опфаќа особено:

- 1) проверка на количината на погонското гориво;
- 2) проверка на затнатоста на пилотската кабина;
- 3) проверка на видливоста низ ветробранското стакло на пилотската кабина;
- 4) проверка на затвореноста на облогата на моторот и на капакот на резервоарот на горивото;
- 5) проверка на исправноста на стојните органи.

2.101 Прегледот и подготовката на воздухопловот на крајот на летачкиот ден се врши согласно Техничкото упатство за конкретниот воздухоплов (Maintenance Manual) и опфаќа особено: детален преглед на воздухопловот, моторот и системите и преглед на опремата и инсталациите со кои се врши произведување на турбуленции со воздухоплов.

ВРШЕЊЕ НА УСЛУГИ СО АНЕКС I ВОЗДУХОПЛОВ ВО ВОНРЕДНИ СИТУАЦИИ

2.102 За услуги со Анекс I воздухоплов во вонредни ситуации се сметаат: медицински услуги со Анекс I воздухоплов (прва помош, транспорт и лекарски услуги), исфрлање на персонал, храна, лекови и други продукти.

2.103 Како воздухопловен персонал кој може да врши услуги со Анекс I воздухоплов во вонредни ситуации се сметаат:

- 1) пилоти што имаат CPL или повисока категорија на дозволи со впишан соодветен тип на Анекс I воздухоплов,
- 2) воздухопловни механичари-техничари што имаат соодветна дозвола со впишан тип за работа на Анекс I воздухопловот кој се користи за конкретните летови.

2.104 Исфрлањето на храна, лекови и други продукти како помош од воздух се врши на начин кој нема да предизвика штета на трети лица на земја ниту пак ќе ја оштетиш помошта од воздух.

2.105 За примарен медицински превоз се смета превозот со Анекс I воздухоплов од местото на повредување до соодветната здравствена установа. За примарен превоз на повредени или болни лица Анекс I воздухопловот се користи врз основа на лекар кој дава итна медицинска помош.

Превозот на повредени или болни лица од една здравствена установа до друга се нарекува секундарен превоз. За секундарен превоз на повредени или болни лица, Анекс I воздухопловот се користи врз основа на основа на одговорен лекар од здравствената установа од која овој превоз се врши и со согласност на одговорен лекар од здравствената установа во која лицето се превезува.

2.106 За секое летање заради извршување на операции со Анекс I воздухоплов во вонредни услови се определува раководител на летањето.

Раководител на летањето е пилот на Анекс I воздухопловот со кој се вршат летовите во вонредни ситуации.

Раководителот на летањето е одговорен за правилно и безбедно користење на леталиштето, за безбедноста на Анекс I воздухопловот, опремата и средствата, воздухопловниот и другиот персонал за време на подготовките за летови во вонредни ситуации.

Раководителот на летањето е должен точно да ја определи целта каде што ќе биде исфрлена помошта од воздух и начинот на исфрлување.

2.107 Анекс I воздухопловите наменети за летови во вонредни ситуации можат да бидат: воздухопловите со наменска конструкција, посебни категории на воздухоплови со ограничување и други цивилни или воени воздухоплови на кои заради вршење на летови за пружање на услуги во вонредни ситуации се извршени соодветни адаптации.

Адаптациите на воздухопловите од став 1 од оваа точка можат да се вршат само врз основа на предходно одобрена конструктивна и техничка документација, со која се утврдува дека тие воздухоплови и по адаптацијата ќе ги исполнуваат аеродинамичките и летачките услови.

2.108 Воздухопловот кој е специјализиран за превоз на повредени или болни лица треба да биде опремен со медицинска опрема, и тоа:

- 1) Алат за спасување
- 2) Носило со сајла за кревање и подметнувачи
- 3) Средства за имобилизација:
 - Вакуум душеци
 - Кремерови шини
 - Манжетни за врат
 - Држачи за раце
- 4) Вреќи за загревање на болниот
- 5) Средства за одржување на дишните функции:
 - Прибор за интубација
 - Амбу балон
 - Апарат за вештачко дишење
 - Боци со кислород
 - Уреди за аспирација
- 6) Средства за одржување и следење на кардиоваскуларните функции:
 - Дефибрилатор со полнач
 - Уреди и средства за мониторинг (ЕКГ со печатач)
 - Пејс-мејкер за електрична стимулација на срцето
- 7) Куфери со прибор за итна интервенција на местото на несреќата
- 8) Хируршки ургентен комплет
- 9) Стетоскоп
- 10) Чекан и батериска ламба за невролошки преглед
- 11) Апарат за мерење на крвниот притисок
- 12) Гастрична сонда
- 13) Лекови (анестетици, релаксанти, седативи, атропин, простигмин, аналгин, кардиотоници, диуретици, бета-стимулатори, бета-блокатори, кортикостероиди, антихистаминици, спазмолитици, антиаритмитици, антихипертензивни, инсулин и ссрум антивиуиперинум)
- 14) инфузиони течности
- 15) дезинфекциони средства
- 16) завосен материјал со комплет за опскотини
- 17) заштитници од бучава

2.109 По исклучок на точката 2.108 на овој прилог, во исклучителни ситуации, за превоз на повредени и болни лица може да се користи било каков воздухоплов со одобрение на одговорен лекар.

2.110 Воздухопловот треба да ги исполнува техничките услови за пловидбеност на определена категорија, со ограничување во начинот на користењето согласно операциите за кои се користи.

2.111 Секој воздухоплов, за време на вршење на летови за услуги во вонредни ситуации, треба да се одржува од стручен технички персонал соодветно на потребите на Техничкиот систем за одржување на тип на воздухоплов и Оперативниот прирачник за работа.

2.112 Горивото што го користат воздухопловите треба да биде складирано така што да се обезбедува пропишаниот квалитет за тоа гориво.

Полнењето на воздухопловот со гориво може да се врши исклучиво низ соодветен филтер.

2.113 Прегледите и подготовките на воздухопловот се делат на први стартни прегледи и подготовки, меѓулетни прегледи и преглед и подготовка на воздухопловот на крајот на летачкиот ден.

Првиот стартен преглед и подготовка на воздухопловот се вршат секој ден пред извршувањето на првиот лет.

Меѓулетните прегледи на воздухопловот се вршат помеѓу два лета.

Прегледот и подготовката на воздухопловот на крајот на летачкиот ден се врши после последното слетување на воздухопловот.

2.114 Првиот стартен преглед и подготовка на воздухопловот се врши согласно Техничкото упатство за конкретниот воздухоплов (Maintenance Manual) и опфаќа особено:

- 1) ослободување на подвижните површини од блокирачките уреди и командите на уредите;
- 2) проверка на стојните органи на воздухопловот, командите на летот и командите на уредите за наменска работа во летовите на авиотретирање;
- 3) проверка на пополнетоста на сите резервоари до пропишаните нивоа.

2.115 Меѓулетниот преглед на воздухопловот се врши согласно Техничкото упатство за конкретниот воздухоплов (Maintenance Manual) и опфаќа особено:

- 1) проверка на количината на погонското гориво;
- 2) проверка на затнатоста на пилотската кабина;
- 3) проверка на видливоста низ ветробранското стакло на пилотската кабина;
- 4) проверка на затвореноста на облогата на моторот и на капакот на резервоарот на горивото;
- 5) проверка на исправноста на стојните органи.

2.116 Прегледот и подготовката на воздухопловот на крајот на летачкиот ден се врши согласно Техничкото упатство за конкретниот воздухоплов (Maintenance Manual) и опфаќа особено: детален преглед на воздухопловот, моторот и системите и преглед на опремата и инсталациите со кои се врши давање на услуги во вонредни ситуации.

ПРИЛОГ 2

РЕПУБЛИКА СЕВЕРНА МАКЕДОНИЈА
АГЕНЦИЈА ЗА ЦИВИЛНО
ВОЗДУХОПЛОВСТВОREPUBLIC OF NORTH MACEDONIA
CIVIL AVIATION AGENCYУВЕРЕНИЕ ЗА РАБОТА Бр. ____ / ____
OPERATING LICENCE No. ____ / ____1. Назив на авиопревозникот / *Name of the Air Carrier*

--	--

2. Седиште на авиопревозник / *Headquarters of the Air Carrier*

--	--

3. Овластување / *Authorization*

Се овластува да врши воздушен превоз во врска со активностите наведени во Уверението за исполнување на безбедносните услови за вршење на комерцијален воздушен транспорт се додека ги исполнува обврските и условите од:

- Законот за воздухопловство;
- Правилникот за летачки операции и
- Меѓународните договори од областа на воздухопловството кои ги ратификувала Република Северна Македонија.

Hereby is authorized to carry out air services in relation to the activities specified in the Air Operator Certificate issued thereto as long as it meets the obligations and requirements prescribed in the:

- *Aviation Act;*
- *Regulation on Air Operations and*
- *International conventions/agreements in the area of aviation ratified by the Republic of North Macedonia.*

Важноста на ова Уверение за работа во секое време зависи од поседувањето на важечко Уверение за исполнување на безбедносните услови за вршење на комерцијален воздушен транспорт.

The validity of this Operating Licence shall at any time be dependent upon the possession of a valid Air Operator Certificate – AOC.

Бр./No. _____
Датум/Date: ____ . ____ . ____ .
Скопје/Skopje

Директор/Director General