

II.

(Nezakonodavni akti)

UREDBE

UREDBA KOMISIJE (EU) 2017/363

od 1. ožujka 2017.

o izmjenama Uredbe (EU) br. 965/2012 u pogledu operacija jednomotornih aviona s turbinskim motorom noću ili u instrumentalnim meteorološkim uvjetima te zahtjeva za odobravanje osposobljavanja o opasnoj robi za komercijalne specijalizirane operacije i nekomercijalne operacije kompleksnim zrakoplovima na motorni pogon, uključujući nekomercijalne specijalizirane operacije kompleksnim zrakoplovima na motorni pogon

EUROPSKA KOMISIJA,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije,

uzimajući u obzir Uredbu (EZ) br. 216/2008 Europskog parlamenta i Vijeća od 20. veljače 2008. o zajedničkim pravilima u području civilnog zrakoplovstva i osnivanju Europske agencije za sigurnost zračnog prometa i stavljanju izvan snage Direktive Vijeća 91/670/EEZ, Uredbe (EZ) br. 1592/2002 i Direktive 2004/36/EZ ⁽¹⁾, a posebno njezin članak 8. stavak 5.,

budući da:

- (1) U skladu s Uredbom (EZ) br. 216/2008 Komisija bi trebala donijeti potrebna provedbena pravila za utvrđivanje uvjeta za sigurne operacije zrakoplova. Uredbom Komisije (EU) br. 965/2012 ⁽²⁾ utvrđeni su ti uvjeti.
- (2) Primjenom Uredbe (EU) br. 965/2012 na tehničke prelete uzrokovalo bi se nesrazmjerno administrativno opterećenje za industriju i nadležna tijela. Kako bi se u primjenu te Uredbe uveo pristup koji je proporcionalniji i u većoj se mjeri temelji na riziku, jednokratne letove zrakoplova bez putnika ili tereta, to jest tehničke prelete radi obnova, popravka, servisnih provjera, inspekcija, isporuka, izvoza ili sličnih svrha trebalo bi izuzeti iz primjene Uredbe (EU) br. 965/2012.
- (3) Standardi i preporučene prakse Međunarodne organizacije za civilno zrakoplovstvo (ICAO), navedeni u dijelu I. Priloga 6. Konvencije o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu potpisane 7. prosinca 1944. u Chicagu, sadržavaju odredbe o operacijama jednomotornih aviona s turbinskim motorom noću ili u instrumentalnim meteorološkim uvjetima. Te odredbe sadrže, između ostalog, zahtjev da pri odobravanju takvih operacija država operatora mora provjeriti usklađenost s određenim uvjetima, uključujući uvjete koji se tiču ugrađene opreme, pouzdanosti motora, praćenja parametara motora, postupaka operatora i osposobljavanja letačkog osoblja. Zakonodavstvo Unije trebalo bi se uskladiti s tim odredbama, čime će se osigurati da noćne komercijalne operacije jednomotornih aviona s turbinskim motorom i operacije takvih aviona u instrumentalnim meteorološkim uvjetima podliježu odobrenju nadležnog tijela.

⁽¹⁾ SL L 79, 19.3.2008., str. 1.

⁽²⁾ Uredba Komisije (EU) br. 965/2012 od 5. listopada 2012. o utvrđivanju tehničkih zahtjeva i upravnih postupaka u vezi s letačkim operacijama u skladu s Uredbom (EZ) br. 216/2008 Europskog parlamenta i Vijeća (SL L 296, 25.10.2012., str. 1.).

- (4) Slijedom tog usklađivanja zastarjelom će postati mogućnost, temeljena na odstupanju, obavljanja operacija s jednomotornim avionima pod uvjetima utvrđenima u postojećim izuzećima koje države članice odobravaju u skladu s člankom 8. stavkom 2. Uredbe Vijeća (EEZ) br. 3922/91 ⁽¹⁾, predviđena u članku 6. stavku 5. Uredbe (EU) br. 965/2012. Tu odredbu stoga treba poništiti. Kako bi se osigurao neometan prijelaz, ta izuzeća za operacije aviona s jednim motorom, uključujući u njima navedene uvjete, trebalo bi u odgovarajućem razdoblju nakon stupanja ove Uredbe na snagu smatrati jednakovrijednima odobrenjima nadležnog tijela koja su propisana na temelju usklađenog zakonodavnog okvira. Nakon tog prijelaznog razdoblja, ne bi trebalo dopustiti oslanjanje na takva izuzeća, nego bi odobrenja trebala biti obvezna. Tijekom tog prijelaznog razdoblja trebalo bi nastaviti s izvješćivanjem o svakoj relevantnoj promjeni u operaciji tih aviona.
- (5) Operatori komercijalnih specijaliziranih operacija, kao i operatori nekomercijalnih operacija kompleksnim zrakoplovima na motorni pogon, uključujući nekomercijalne specijalizirane operacije kompleksnim zrakoplovima na motorni pogon, kojima se ne prevozi opasna roba, trebali bi nastaviti s uvođenjem i održavanjem programa osposobljavanja o opasnoj robi u skladu s Prilogom III. (dio-ORO) Uredbi (EU) br. 965/2012. No kako bi se u primjenu tih odredaba uveo pristup koji je proporcionalniji i u većoj se mjeri temelji na riziku, od nadležnog tijela više ne bi trebalo zahtijevati odobrenja za takve programe osposobljavanja.
- (6) Uredbu (EU) br. 965/2012 trebalo bi stoga na odgovarajući način izmijeniti. Posebno, Prilog III. (dio-ORO) toj Uredbi trebalo bi izmijeniti kako bi se u zahtjeve za odobravanje programa osposobljavanja o opasnoj robi donio pristup koji je proporcionalniji i u većoj se mjeri temelji na riziku, te Prilogu V. toj Uredbi dodati novi poddio o operacijama jednomotornih aviona s turbinskim motorom (dio-SPA).
- (7) Mjere predviđene ovom Uredbom u pogledu jednomotornih aviona s turbinskim motorom temelje se na mišljenju ⁽²⁾ koje je izdala Europska agencija za sigurnost zračnog prometa u skladu s člankom 17. stavkom 2. točkom (b) i člankom 19. stavkom 1. Uredbe (EZ) br. 216/2008.
- (8) Mjere predviđene ovom Uredbom u skladu su s mišljenjem odbora osnovanog člankom 65. Uredbe (EZ) br. 216/2008,

DONIJELA JE OVU UREDBU:

Članak 1.

Uredba (EU) br. 965/2012 mijenja se kako slijedi:

1. Članak 6. stavak 3. zamjenjuje se sljedećim:

„3. Odstupajući od članka 5. i ne dovodeći u pitanje Uredbu (EZ) br. 216/2008 i Uredbu Komisije (EU) br. 748/2012 ^(*), kad je riječ o dozvolama za letenje, letovi povezani s uvođenjem ili promjenom tipova zrakoplova koje obavljaju projektne ili proizvodne organizacije u okviru svojih povlastica, kao i letovi zrakoplova bez putnika ili tereta, to jest tehnički preleti radi obnova, popravka, servisnih provjera, inspekcija, isporuka, izvoza ili sličnih svrha, obavljaju se u skladu s uvjetima određenim u nacionalnom pravu država članica.

^(*) Uredba Komisije (EU) br. 748/2012 od 3. kolovoza 2012. o utvrđivanju provedbenih pravila za certifikaciju plovidbenosti i ekološku certifikaciju zrakoplova i s njima povezanih proizvoda, dijelova i uređaja te za certifikaciju projektnih i proizvodnih organizacija (SL L 224, 21.8.2012., str. 1.)”

2. Članak 6. stavak 5. zamjenjuje se sljedećim:

„5. Do 2. rujna 2017. izuzeća odobrena prije 22. ožujka 2017. u skladu s člankom 8. stavkom 2. Uredbe (EEZ) br. 3922/91, kako je predviđeno člankom 6. stavkom 5. Uredbe (EU) br. 965/2012 te primjenjivo prije 22. ožujka 2017., smatraju se jednakovrijednima odobrenjima navedenima u stavku CAT.POLA.300 točki (a) Priloga IV. (dio-CAT). Nakon 2. rujna 2017. ta izuzeća nisu valjana za operacije s jednomotornim avionima.

⁽¹⁾ Uredba Vijeća (EEZ) br. 3922/91 od 16. prosinca 1991. o usklađivanju tehničkih zahtjeva i upravnih postupaka u području civilnog zrakoplovstva (SL L 373, 31.12.1991., str. 4.).

⁽²⁾ Mišljenje Europske agencije za sigurnost zračnog prometa br. 06/2015 od 11. studenoga 2015. za Uredbu Komisije o uvođenju posebnih tehničkih zahtjeva za odobravanje operacija jednomotornih zrakoplova s turbinskim motorom noću ili u instrumentalnim meteorološkim uvjetima.

Ako je bilo kakva promjena u operaciji ovih aviona koja utječe na uvjete određene u tim izuzećima predviđena u razdoblju od 22. ožujka 2017. do 2. rujna 2017., o toj se promjeni obavješćuju Komisija i Agencija prije njezine provedbe. Komisija i Agencija ocjenjuju predviđenu promjenu u skladu s člankom 14. stavkom 5. Uredbe (EZ) br. 216/2008.”

3. Prilozi II., III., IV. i V. izmjenjuju se u skladu s Prilogom ovoj Uredbi.

Članak 2.

Ova Uredba stupa na snagu dvadesetog dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*.

Ova je Uredba u cijelosti obvezujuća i izravno se primjenjuje u svim državama članicama.

Sastavljeno u Bruxellesu 1. ožujka 2017.

Za Komisiju
Predsjednik
Jean-Claude JUNCKER

PRILOG

Prilozi II., III., IV. i V. Uredbi (EU) br. 965/2012 mijenjaju se kako slijedi:

1. U Prilogu II. (dio-ARO), Dodatak II. zamjenjuje se sljedećim:

„Dodatak II.

OPERATIVNE SPECIFIKACIJE (koje podliježu odobrenim uvjetima u operativnom priručniku)					
Podaci za kontakt nadležnog tijela koje izdaje odobrenje: Telefon ⁽¹⁾ : _____; Telefaks: _____; E-pošta: _____					
AOC ⁽²⁾ : _____		Ime operatora ⁽³⁾ : _____		Datum ⁽⁴⁾ : _____	Potpis: _____
Poslovno ime: Operativne specifikacije #:					
Model zrakoplova ⁽⁵⁾ : Registracijske oznake ⁽⁶⁾ :					
Vrste operacija: Komercijalni zračni prijevoz <input type="checkbox"/> Putnici <input type="checkbox"/> Teret <input type="checkbox"/> Ostalo ⁽⁷⁾ : _____					
Područje operacija ⁽⁸⁾ :					
Posebna ograničenja ⁽⁹⁾ :					
Posebna odobrenja:	Da	Ne	Specifikacija ⁽¹⁰⁾	Napomene	
Opasna roba	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
Operacije pri smanjenoj vidljivosti Polijetanje Prilaz i slijetanje	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	CAT ⁽¹¹⁾ ... RVR ⁽¹²⁾ : m Apsolutna visina odluke/visina odluke (DA/DH): ft RVR: m		
Smanjeni minimum vertikalnog razdvajanja (RVSM) ⁽¹³⁾ <input type="checkbox"/> N/A	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
ETOPS ⁽¹⁴⁾ <input type="checkbox"/> N/A	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Maksimalno vrijeme preusmjerenja ⁽¹⁵⁾ : min.		
Kompleksne navigacijske specifikacije za operacije PBN ⁽¹⁶⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		⁽¹⁷⁾	
Specifikacije minimalnih navigacijskih performansi	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
Operacije jednomotornih aviona s turbinskim motorom noću ili u instrumentalnim meteorološkim uvjetima (SET-IMC)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	⁽¹⁸⁾		
Helikopterske operacije s pomoću sustava za noćno gledanje	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
Helikopterske operacije s vitlom	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
Operacije helikopterske hitne medicinske pomoći	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
Helikopterske operacije na moru	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
Osposobljavanje kabinske posade ⁽¹⁹⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
Izdavanje potvrda za kabinske posade ⁽²⁰⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
Kontinuirana plovidbenost	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	⁽²¹⁾		
Ostalo ⁽²²⁾					

- (¹) Podaci o broju telefona i telefaksa nadležnog tijela, uključujući i pozivni broj države. Navedite adresu e-pošte ako postoji.
- (²) Upišite odgovarajući broj svjedodžbe zračnog prijevoznika (AOC).
- (³) Upišite registrirani naziv operatora i poslovno ime operatora, ako je različito. Upišite ‚Dba‘ ispred poslovnog imena (skraćeno za ‚Posluje kao‘).
- (⁴) Datum izdavanja operativnih specifikacija (dd/mm/gggg) i potpis predstavnika nadležnog tijela.
- (⁵) Upišite oznaku ICAO-a za marku, model i seriju zrakoplova ili glavnu seriju, ako je serija označena (npr. Boeing-737-3K2 ili Boeing-777-232).
- (⁶) Registracijske oznake navode se u operativnim specifikacijama ili u operativnom priručniku. U potonjem slučaju, u povezanim se operativnim specifikacijama upućuje na povezanu stranicu operativnog priručnika. U slučaju da se sva posebna odobrenja ne odnose na model zrakoplova, registracijske oznake zrakoplova mogu se navesti u stupcu za napomene odgovarajućeg posebnog odobrenja.
- (⁷) Ostale vrste prijevoza koje je potrebno navesti (npr. hitni medicinski prijevoz).
- (⁸) Navedite zemljopisno područje (ili više njih) ovlaštene operacije (po zemljopisnim koordinatama ili posebnim rutama, granicama područja letnih informacija ili nacionalnim ili regionalnim granicama).
- (⁹) Navedite primjenjiva posebna ograničenja (npr. samo po pravilima vizualnog letenja (VFR), samo danju itd.)
- (¹⁰) U ovom stupcu navedite najblaže kriterije za svako odobrenje ili vrstu odobrenja (s odgovarajućim kriterijima).
- (¹¹) Upišite primjenjivu kategoriju preciznog prilaženja: LTS CAT I, CAT II, OTS CAT II, CAT IIIA, CAT IIIB ili CAT IIIC. Upišite najmanju vidljivost uzduž uzletno-sletne staze (RVR) u metrima i visinu odluke (DH) u stopama. Za svaku navedenu kategoriju prilaženja upotrebljava se po jedan redak.
- (¹²) Upišite odobrenu najmanju vidljivost uzduž uzletno-sletne staze (RVR) za polijetanje u metrima. Možete upotrijebiti jedan red za svako odobrenje, ako su izdana različita odobrenja.
- (¹³) Polje ‚nije primjenjivo (N/A)‘ može biti označeno samo ako je maksimalna visina koju zrakoplov može postići ispod FL290.
- (¹⁴) Operacije povećanog doleta (ETOPS) trenutačno se primjenjuju isključivo na dvomotorne zrakoplove. Stoga polje ‚nije primjenjivo (N/A)‘ može biti označeno samo ako model zrakoplova ima više ili manje od dva motora.
- (¹⁵) Također se može navesti prag udaljenosti (u nautičkim miljama) kao i tip motora.
- (¹⁶) Navigacija temeljena na performansama (PBN): upotrebljava se jedan red za svako kompleksno posebno odobrenje za PBN (npr. RNP AR APCH) uz navođenje odgovarajućih ograničenja u stupcima ‚Specifikacije‘ i/ili ‚Napomene‘. Specifična odobrenja za posebne procedure RNP AR APCH mogu se navesti u operativnim specifikacijama ili u operativnom priručniku. U potonjem slučaju, u povezanim bi se operativnim specifikacijama trebalo uputiti na povezanu stranicu operativnog priručnika.
- (¹⁷) Navedite je li posebno odobrenje ograničeno na određene krajeve uzletno-sletne staze i/ili aerodrome.
- (¹⁸) Upišite konkretnu kombinaciju zrakoplovne konstrukcije/motora.
- (¹⁹) Odobrenje za provođenje tečaja osposobljavanja i ispita koje trebaju proći podnositelji zahtjeva za izdavanje potvrda članova kabinske posade kako je navedeno u Prilogu V. (dio-CC) Uredbi (EU) br. 1178/2011.
- (²⁰) Odobrenje za izdavanje potvrda članovima kabinske posade kako je navedeno u Prilogu V. (dio-CC) Uredbi (EU) br. 1178/2011.
- (²¹) Ime osobe/naziv organizacije odgovorne za osiguranje održavanja kontinuirane plovidbenosti zrakoplova i upućivanje na uredbu kojom se to zahtijeva, to jest poddio G (dio-M) Priloga I. Uredbi (EU) br. 1321/2014.
- (²²) Ovdje se u poseban redak ili u jedno polje s više redaka mogu navesti ostala odobrenja ili podaci upisivanjem svakog ovlaštenja (npr. operacije slijetanja na kraću površinu, operacije strmog prilaženja, helikopterske operacije do/od mjesta od javnog interesa, helikopterske operacije iznad neprijateljskog okoliša izvan gusto naseljenog područja, helikopterske operacije bez mogućnosti sigurnog prisilnog slijetanja, operacije s povećanim kutovima nagiba, maksimalna udaljenost od odgovarajućeg aerodroma za dvomotorne avione bez odobrenja za ETOPS, zrakoplovi koji se upotrebljavaju za nekomercijalne operacije).

Obrazac EASA 139 izdanje 3.”

2. Prilog III. (dio-ORO) mijenja se kako slijedi:

(a) u točki ORO.GEN.110 točke (j) i (k) zamjenjuju se sljedećim:

„(j) Operator uspostavlja i održava programe osposobljavanja osoblja u vezi s opasnom robom u skladu s tehničkim uputama. Ti programi osposobljavanja razmjerni su odgovornostima osoblja. Programi osposobljavanja operatora koji obavljaju operacije komercijalnog zračnog prijevoza (dalje u tekstu: CAT), neovisno o tome prevoze li opasnu robu ili ne, te operatora koji obavljaju druge operacije osim CAT operacija, navedene u točkama (b), (c) i (d) točke ORO.GEN.005, kojima se prevozi opasna roba, podliježu reviziji i odobrenju nadležnog tijela.

(k) Neovisno o točki (j), operatori koji obavljaju komercijalne operacije sa sljedećim zrakoplovima dužni su osigurati da je letačka posada primila prikladnu obuku ili upute koji im omogućuju prepoznavanje neprijavljene opasne robe koju putnici unesu sa sobom ili koja se unosi kao teret:

1. jedrilicama;

2. balonima;

3. zrakoplovima pogonjenima jednim elisnim motorom s najvišom dopuštenom masom pri uzlijetanju od 5 700 kg ili manjom te najvećim operativnim brojem putničkih sjedala (MOPSC) od 5 ili manje, koji polijeću i slijeću na isti aerodrom ili operativnu površinu, prema VFR-u danju; ili

4. jednomotornim helikopterima koji nisu kompleksni helikopteri na motorni pogon, s najvećim operativnim brojem putničkih sjedala od 5 ili manje, koji polijeću i slijeću na isti aerodrom ili operativnu površinu, prema VFR-u danju”;

(b) u točki ORO.FC.A.250 točka (a) zamjenjuje se sljedećim:

„(a) Imatelj CPL(A) (za avion) djeluje kao zapovjednik u komercijalnom zračnom prijevozu avionom s jednim pilotom samo ako je ispunjen jedan od sljedećih uvjeta:

1. ako prevozi putnike prema VFR-u izvan polumjera od 50 nautičkih milja (90 km) od aerodroma odlaska, ima najmanje 500 sati letenja na avionima ili ima valjano ovlaštenje za instrumentalno letenje;
2. ako leti na višemotornom tipu pod IFR-om, ima najmanje 700 sati letenja na avionima, uključujući 400 sati kao glavni pilot. Ti sati moraju uključivati 100 sati leta pod IFR-om i 40 sati leta u višemotornim operacijama. Moguće je zamijeniti 400 sati letenja kao glavni pilot sa satima letenja kao kopilot unutar uspostavljenog sustava posade s više pilota koji je propisan u operativnom priručniku, tako da se dva sata leta kao kopilot računaju kao jedan sat leta kao glavni pilot;
3. ako leti na višemotornom tipu pod IFR-om, ima najmanje 700 sati letenja na avionima, uključujući 400 sati kao glavni pilot. Ti sati moraju uključivati 100 sati leta pod IFR-om. Moguće je zamijeniti 400 sati letenja kao glavni pilot sa satima letenja kao kopilot unutar uspostavljenog sustava posade s više pilota koji je propisan u operativnom priručniku, tako da se dva sata leta kao kopilot računaju kao jedan sat leta kao glavni pilot.”

3. Prilog IV. (dio-CAT) mijenja se kako slijedi:

(a) točka CAT.OP.MPA.136 zamjenjuje se sljedećim:

„CAT.OP.MPA.136 Rute i područja operiranja – jednomotorni avioni

Osim ako to odobri nadležno tijelo u skladu s Prilogom V. (dio-SPA) poddijelom L – OPERACIJE JEDNOMOTORNIH AVIONA S TURBINSKIM MOTOROM NOĆU ILI U INSTRUMENTALNIM METEOROLOŠKIM UVJETIMA (SET-IMC), operator osigurava da se operacije jednomotornih aviona obavljaju samo duž ruta ili unutar područja na kojima su na raspolaganju površine koje omogućavaju obavljanje sigurnog prisilnog slijetanja.”;

(b) u točki CAT.OP.MPA.180 točka (a) zamjenjuje se sljedećim:

„(a) Kada se odlazni aerodrom ne može upotrijebiti kao alternativni aerodrom polijetanja, zbog meteoroloških uvjeta ili zbog razloga povezanih s performansama, operator odabire drugi odgovarajući alternativni aerodrom polijetanja koji od odlaznog aerodroma nije dalje od:

1. za dvomotorne avione:
 - i. jednog sata leta pri OEI putnoj brzini u skladu s AFM-om, u mirnom zraku i standardnim uvjetima, na temelju stvarne mase pri polijetanju; ili
 - ii. ETOPS vremena preusmjeravanja odobrenog u skladu s Prilogom V. (dio-SPA) poddijelom F, koje podliježe bilo kojim ograničenjima MEL-a, do najviše dva sata, pri OEI putnoj brzini u skladu s AFM-om u mirnom zraku i standardnim uvjetima, na temelju stvarne mase pri polijetanju;
2. za tromotorne i četveromotorne avione, dva sata leta pri OEI putnoj brzini u skladu s AFM-om u mirnom zraku i standardnim uvjetima, na temelju stvarne mase pri polijetanju;
3. za operacije odobrene u skladu s Prilogom V. (dio-SPA) poddijelom L – OPERACIJE JEDNOMOTORNIH AVIONA S TURBINSKIM MOTOROM NOĆU ILI U INSTRUMENTALNIM METEOROLOŠKIM UVJETIMA (SET-IMC), 30 minuta letenja uobičajenom putnom brzinom u mirnom zraku na temelju stvarne mase pri polijetanju.

Za zrakoplove s više motora, ako AFM ne sadrži OEI putnu brzinu, brzina koja se koristi za izračunavanje je brzina koja se postiže s preostalim motorom (motorima) kada im je snaga podešena na maksimalnu kontinuiranu snagu.”;

(c) u točki CAT.POL.A.300 točka (a) zamjenjuje se sljedećim:

„(a) Osim ako to odobri nadležno tijelo u skladu s Prilogom V. (dio-SPA) poddijelom L – OPERACIJE JEDNOMOTORNIM AVIONA S TURBINSKIM MOTOROM NOĆU ILI U INSTRUMENTALNIM METEOROLOŠKIM UVJETIMA (SET-IMC), operator ne smije obavljati operacije s jednomotornim avionom:

1. noću; ili
2. u IMC-u, osim u skladu s posebnim VFR-om.”;

(d) točka CAT.POL.A.320 zamjenjuje se sljedećim:

„CAT.POL.A.320 Na ruti – avioni s jednim motorom

(a) U meteorološkim uvjetima koji se očekuju za let i u slučaju otkaza motora, avion mora moći stići do mjesta na kojem se može izvesti sigurno prisilno slijetanje, osim ako operator ima odobrenje nadležnog tijela u skladu s Prilogom V. (dio-SPA) poddijelom L – OPERACIJE JEDNOMOTORNIM AVIONA S TURBINSKIM MOTOROM NOĆU ILI U INSTRUMENTALNIM METEOROLOŠKIM UVJETIMA (SET-IMC) i primjenjuje razdoblje rizika.

(b) za potrebe točke (a), pretpostavlja se da, u trenutku kvara motora:

1. avion ne leti na visini koja prelazi visinu na kojoj je brzina uspona 300 ft u minuti pri čemu motor radi unutar specificiranih uvjeta maksimalne neprekinute snage; i
2. gradijent na ruti je bruto gradijent spuštanja uvećan gradijentom 0,5 %;”

4. U Prilogu V. (dio-SPA), dodaje se poddio L:

„PODDIO L

OPERACIJE JEDNOMOTORNIM AVIONA S TURBINSKIM MOTOROM NOĆU ILI U INSTRUMENTALNIM METEOROLOŠKIM UVJETIMA (SET-IMC)

SPA.SET-IMC.100 Operacije SET-IMC

U operacijama komercijalnog zračnog prijevoza (CAT), jednomotornim zrakoplovima s turbinskim motorom dopušteno je upravljati noću ili u instrumentalnim meteorološkim uvjetima samo ako je nadležno tijelo izdalo SET-IMC odobrenje.

SPA.SET-IMC.105 Odobrenje za operacije SET-IMC

Kako bi od nadležnog tijela ishodio SET-IMC odobrenje, operator pruža dokaze o ispunjenju svih sljedećih uvjeta:

- (a) ostvarena je prihvatljiva razina pouzdanosti turbinskog motora koji je u redovnoj uporabi diljem svijeta, za pojedinačnu kombinaciju zrakoplovne konstrukcije/motora;
- (b) uspostavljene su posebne upute i postupci za osiguravanje potrebnih razina kontinuirane ploidbenosti i pouzdanosti aviona i njegovog pogonskog sustava te su uključene u operatorov program održavanja zrakoplova u skladu s Prilogom I. Uredbi (EU) br. 1321/2014 (dio-M), uključujući sve od sljedećeg:
 1. program monitoringa trenda parametara motora, osim za avione kojima je prva pojedinačna svjedodžba o ploidbenosti izdana nakon 31. prosinca 2004. koji moraju imati automatski sustav monitoringa trenda;
 2. program osiguravanja pouzdanosti pogonskog sustava i drugih pridruženih sustava;
- (c) uspostavljen je sastav letačke posade i program osposobljavanja/provjeravanja za članove letačke posade koji sudjeluju u tim operacijama;

- (d) uspostavljeni su operativni postupci, navodeći:
1. opremu koja se mora nositi u zrakoplovu, uključujući njezina operativna ograničenja i odgovarajuće unose u MEL-u;
 2. planiranje letova;
 3. uobičajene postupke;
 4. postupke u izvanrednim situacijama, uključujući postupke u slučaju kvara pogonskog sustava, kao i postupke za prisilno slijetanje u svim vremenskim uvjetima;
 5. praćenje i prijavljivanje nezgoda;
- (e) izvršena je procjena sigurnosti, uključujući utvrđivanje dopuštenog razdoblja rizika, ako ga operator namjerava primjenjivati.

SPA.SET-IMC.110 Zahtjevi u pogledu opreme za operacije SET-IMC

Sljedeća oprema nužna je u zrakoplovima koji se upotrebljavaju za operacije SET-IMC:

- (a) dva neovisna izvora električne energije, svaki dostatan za napajanje svih neophodnih letnih instrumenata, navigacijskih sustava i avionskih sustava nužnih za nastavak leta do odredišta ili alternativnog aerodroma;
- (b) dva prikazivača položaja zrakoplova napajana iz zasebnih izvora;
- (c) za operacije prijevoza putnika, ramene veze ili sigurnosni pojas s dijagonalnom ramenom trakom za svako putničko sjedalo;
- (d) zrakoplovna oprema za bilježenje vremenskih uvjeta;
- (e) u avionima s kabinom pod tlakom, dovoljno dodatnog kisika za sve osobe za slučaj spuštanja zbog kvara motora pri najvećoj dopuštenoj putnoj visini, pri optimalnoj brzini i konfiguraciji planiranja, uz najveće ispuštanje zraka iz kabine, do spuštanja na visinu održivih kabinskih uvjeta ispod 13 000 ft;
- (f) sustav prostorne navigacije koji je moguće programirati s pozicijama mjesta slijetanja i koji letačkom osoblju pruža lateralno navođenje do tih mjesta;
- (g) radiovisinomjer;
- (h) svjetla za slijetanje dostatna za osvjetljavanje točke dodira piste s udaljenosti od 200 ft na putanji spuštanja s ugašenim motorima;
- (i) sustav električnog napajanja u izvanrednim okolnostima, u slučaju gubitka sve generirane električne energije, dostatnog kapaciteta i trajanja napajanja pod dodatnim opterećenjem za sljedeće:
 1. neophodne letne instrumente i instrumente za prostornu navigaciju nužne tijekom spuštanja s maksimalne operativne visine nakon kvara motora;
 2. sredstva za jedan pokušaj ponovnog pokretanja motora;
 3. izvlačenje podvozja i zakrilaca, prema potrebi;
 4. upotrebu radiovisinomjera tijekom prilaženja za slijetanje;
 5. svjetla za slijetanje;
 6. jedan grijač pitot cijevi;
 7. ako je ugrađeno, električno sredstvo koje pilotima pruža dostatnu zaštitu vidljivosti za slijetanje;

- (j) sustav paljenja koji se aktivira automatski ili se njime može ručno upravljati, za polijetanja, slijetanja i let u uvjetima vidljive vlage;
 - (k) instrument za stalno praćenje sustava podmazivanja pogonskog sklopa radi otkrivanja prisutnosti otpada povezanog s neposrednim kvarom komponente pogonskog sklopa, uključujući pokazivač upozorenja u pilotskoj kabini;
 - (l) uređaj za kontrolu snage motora u izvanrednim slučajevima, kojim se omogućuje upravljanje motorom u dostatnom rasponu snage za sigurno obavljanje leta u slučaju bilo kakvog razumno vjerojatnog kvara jedinice za kontrolu dotoka goriva.”
-