

**UREDBA KOMISIJE (EU) 2016/1199****z dne 22. julija 2016****o spremembi Uredbe (EU) št. 965/2012 glede operativne odobritve navigacije na podlagi zmogljivosti, glede certificiranja in nadzora izvajalcev podatkovnih storitev in glede helikopterskih operacij na morju ter o popravku navedene uredbe**

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije,

ob upoštevanju Uredbe (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. februarja 2008 o skupnih predpisih na področju civilnega letalstva in ustanovitvi Evropske agencije za varnost v letalstvu in razveljavitvi Direktive Sveta 91/670/EGS, Uredbe (ES) št. 1592/2002 in Direktive 2004/36/ES <sup>(1)</sup> ter zlasti člena 8(5) Uredbe,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Uredba Komisije (EU) št. 965/2012 <sup>(2)</sup> določa pogoje za varne operacije zrakoplovov.
- (2) Nepravilni letalski podatki ali informacije, ki se vnesejo v sistem zrakoplova med letom, lahko resno ogrozijo varnost letenja. Zato bi bilo treba zagotoviti, da izvajalci podatkovnih storitev obdelajo letalske podatke in informacije tako, da so kakovostni in skladni z zahtevami, ki jih določijo proizvajalci letal za predvideno uporabo zračnega prostora s strani končnih uporabnikov.
- (3) Uredba (EU) št. 965/2012 zahteva posebno odobritev za operacije, ki uporabljajo navigacijo na podlagi zmogljivosti (PBN), razen za nekaj osnovnih navigacijskih metod. Treba bi bilo bistveno zmanjšati število primerov, za katere je potrebna posebna odobritev, da bi se zmanjšala nepotrebna gospodarska in upravna obremenitev splošnih letalskih operatorjev – pri tem bi bilo treba upoštevati izkušnje in zrelost pri operacijah prileta z uporabo globalnega satelitskega navigacijskega sistema (GNSS) – ter zagotovila skladnost z najnovejšimi mednarodnimi varnostnimi standardi.
- (4) Da bi se operatorji lažje uskladili s predpisi o prevozu nevarnega blaga ter o zadrževalnih sistemih za zgornji del trupa na sedežih letalske posadke in potniških sedežih nekaterih malih letal ter tako izboljšali varnost, je treba navedene predpise prilagoditi vrsti operacije in kompleksnosti uporabljenih zrakoplovov.
- (5) V skladu z Uredbo (EU) št. 965/2012 morajo nekateri mali nekomercialni operatorji vzpostaviti sistem upravljanja znotraj svoje organizacije, ker upravljajo kompleksne zrakoplove na motorni pogon. Vendar imajo lahko operatorji v nekaterih primerih, kot so nekomercialne operacije z lažjimi dvomotornimi letali na turbopropelerski pogon, težave pri izpolnjevanju zahtev za sistem upravljanja iz Priloge III k navedeni uredbi. Ker je napor za uskladitev, ki se zahteva od takšnih operatorjev, nesorazmeren s koristmi, ki jih izpolnjevanje navedenih zahtev prinaša za varnost njihovih operacij, bi navedeni operatorji morali biti izključeni iz področja uporabe Priloge VI k Uredbi (EU) št. 965/2012, namesto tega pa bi se jim morala dovoliti uskladitev z zahtevami iz Priloge VII k Uredbi. Zaradi doslednosti bi morale biti organizacijam za usposabljanje, pri katerih usposabljanje za letenje poteka na lažjih dvomotornih letalih na turbopropelerski pogon, dovoljeno tudi, da se uskladijo z zahtevami iz Priloge VII k Uredbi.
- (6) Priloga VII k Uredbi (EU) št. 965/2012 določa oskrbo s kisikom in njegovo uporabo pri letenju nad določeno tlačno višino. Po načelu razlikovanja tveganj, pri čemer je stopnja regulativne zaščite interesnih skupin odvisna od njihove sposobnosti za oceno in obvladovanje tveganja, bi moral potrebo po kisiku na zrakoplovu, katerega kabina ni pod tlakom in ki se uporablja za nekomercialne operacije, določiti pilot takšnega zrakoplova ob upoštevanju nekaterih objektivnih dejavnikov.

<sup>(1)</sup> UL L 79, 19.3.2008, str. 1.<sup>(2)</sup> Uredba Komisije (EU) št. 965/2012 z dne 5. oktobra 2012 o tehničnih zahtevah in upravnih postopkih za letalske operacije v skladu z Uredbo (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 296, 25.10.2012, str. 1).

- (7) Helikopterske operacije na morju (HOFO) pomenijo posebna varnostna tveganja, ki jih Uredba (EU) št. 965/2012 v sedanjih obliki ne obravnava ustrezno. Nekatere države članice zato sprejmejo dodatne zahteve, vključno z obvezno uporabo novih tehnologij, da bi ublažile takšna tveganja in ohranile raven varnosti. Za zagotovitev izpolnitve varnostnih ciljev iz Uredbe (ES) št. 216/2008 in enakih konkurenčnih pogojev za vse letalske operatore pa bi bilo treba določiti skupne varnostne ukrepe na ravni Unije ob upoštevanju izkušenj na nacionalni ravni in razvoja v sektorju helikopterskih operacij na morju.
- (8) V Uredbi (EU) št. 965/2012 so bile ugotovljene tudi nekatere redakcijske napake, ki povzročajo težave pri izvajanju.
- (9) Uredbo (EU) št. 965/2012 bi bilo zato treba ustrezno spremeniti in popraviti.
- (10) Zadevni operatorji in pristojni organi držav članic morajo imeti na voljo dovolj časa, da se prilagodijo novim predpisom o letalskih podatkih in informacijah ter o helikopterskih operacijah na morju iz te uredbe.
- (11) Komisija namerava pregledati predpise za balone in jadralna letala iz Uredbe (EU) št. 965/2012 v pobudi za enostavnejšo, lažjo in boljše zakonodajo o civilnem letalstvu. Pripravljalno delo za navedeni pregled je v teku. Datum začetka uporabe navedenih predpisov bi bilo zato treba prilagoditi, da bi se revizija lahko dokončala in predpisi po potrebi spremenili, preden se začnejo uporabljati.
- (12) Zaradi pravne jasnosti in harmoniziranega izvajanja skupnih zahtev plovil po Uniji bi morali biti določeni datumi za izpolnjevanje navedenih zahtev, in sicer takoj ob začetku veljavnosti ali pozneje. Da bi se izognili pravnim pomislekom in negotovosti, bi moral pravni akt vsebovati prehodne ukrepe in naloge, ki jih morajo izvesti vse države članice. Možnost uporabe izvzetij, kot jo določajo nekatere izvedbene uredbe Komisije na področju varnosti v letalstvu, bi morala biti omejena na ustrezno upravičene primere, ko je to nujno potrebno, namesto tega pa bi se moral uporabiti predvidljiv in pregleden sistem. Da bi se upoštevali ti vidiki, bi bilo treba nujno spremeniti Uredbo (EU) št. 965/2012.
- (13) Ukrepi iz te uredbe temeljijo na mnenjih <sup>(1)</sup>, ki jih je Evropska agencija za varnost v letalstvu izdala v skladu s členoma 17(2)(b) in 19(1) Uredbe (ES) št. 216/2008.
- (14) Ukrepi iz te uredbe so v skladu z mnenjem odbora, ustanovljenega s členom 65 Uredbe (ES) št. 216/2008 –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

#### Člen 1

Uredba (EU) št. 965/2012 se spremeni:

1. člen 5(2) se spremeni:

(a) beseda „in“ na koncu točke (e) se črta;

(b) doda se naslednja točka (g):

„(g) helikopterji, ki se uporabljajo za operacije na morju (HOFO).“;

<sup>(1)</sup> Mnenje Evropske agencije za varnost v letalstvu št. 02/2015 z dne 12. marca 2015 o Uredbi Komisije o določitvi tehničnih zahtev in operativnih postopkov za zagotavljanje podatkov uporabnikom zračnega prostora za namene navigacije; mnenje Evropske agencije za varnost v letalstvu št. 03/2015 z dne 31. marca 2015 o Uredbi Komisije o pregledu meril za operativne odobritve za navigacijo na podlagi zmogljivosti (PBN); mnenje Evropske agencije za varnost v letalstvu št. 04/2015 z dne 8. maja 2015 o Uredbi Komisije o posebni odobritvi za helikopterske operacije na morju.

## 2. člen 6 se spremeni:

## (a) odstavek 4 se nadomesti z naslednjim:

„4. Ne glede na člen 5 lahko države članice do 30. junija 2018 še naprej zahtevajo posebno odobritev in dodatne zahteve glede operativnih postopkov, opreme, usposobljenosti posadk in usposabljanja za helikopterske operacije komercialnega zračnega prevoza na morju v skladu s svojo nacionalno zakonodajo. Države članice obvestijo Komisijo in Agencijo o dodatnih zahtevah, ki se uporabljajo za take posebne odobritve. Navedene zahteve niso manj restriktivne kot tiste iz prilog III in IV.“;

## (b) odstavek 7 se črta;

## (c) dodata se naslednja odstavka 8 in 9:

„8. Z odstopanjem od prvega stavka člena 5(3) operatorji kompleksnih letal na motorni pogon z največjo certificirano vzletno maso (MCTOM) 5 700 kg ali manj, opremljenih s turbopropellerskimi motorji, ki se ukvarjajo z nekomercialnimi operacijami, upravljajo navedene zrakoplove samo v skladu s Prilogo VII.

9. Z odstopanjem od člena 5(5)(a) organizacije za usposabljanje, ko izvajajo usposabljanje za letenje na kompleksnih letalih na motorni pogon z največjo certificirano vzletno maso (MCTOM) 5 700 kg ali manj, opremljenih s turbopropellerskimi motorji, upravljajo navedene zrakoplove v skladu s Prilogo VII.“;

## 3. člen 10 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 10

**Začetek veljavnosti**

1. Ta uredba začne veljati tretji dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Uporablja se od 28. oktobra 2012 ob upoštevanju odstavkov 2, 3, 4, 5 in 6 spodaj.

2. Od 25. avgusta 2013 se priloge II in VII uporabljata za nekomercialne operacije z baloni in jadralnimi letali, razen za države članice, ki so se odločile, da ju ne bodo uporabljale ali ju bodo delno uporabljale v skladu z določbami, veljavnimi v času navedene odločitve, in v obsegu, za katerega so se odločile. Navedene države članice uporabljajo priloge II in VII od 8. aprila 2018 za nekomercialne operacije z baloni in od 8. aprila 2019 za nekomercialne operacije z jadralnimi letali oziroma od datumov, navedenih v njihovi odločitvi.

3. Od 1. julija 2014 se priloge II, III, VII in VIII uporabljajo za specializirane operacije z baloni in jadralnimi letali, razen za države članice, ki so se odločile, da jih ne bodo uporabljale ali jih bodo delno uporabljale v skladu z določbami, veljavnimi v času navedene odločitve, in v obsegu, za katerega so se odločile. Navedene države članice uporabljajo priloge II, III, VII in VIII od 8. aprila 2018 za specializirane operacije z baloni in od 8. aprila 2019 za specializirane operacije z jadralnimi letali oziroma od datumov, navedenih v njihovi odločitvi.

4. Od 1. julija 2014 se priloge II, III, VII in VIII uporabljajo za specializirane operacije z letali in helikopterji, razen za države članice, ki so se odločile, da jih ne bodo uporabljale ali jih bodo delno uporabljale v skladu z določbami, veljavnimi v času navedene odločitve, in v obsegu, za katerega so se odločile. Navedene države članice uporabljajo priloge II, III, VII in VIII za specializirane operacije z letali in helikopterji od 21. aprila 2017 oziroma od datumov, navedenih v njihovi odločitvi.

5. Priloge II, III in IV se uporabljajo za:

(a) operacije komercialnega zračnega prevoza, ki se začnejo in končajo na istem aerodromu ali območju delovanja z letali razreda zmogljivosti B ali nekompleksnimi helikopterji, od 1. julija 2014, razen za države članice, ki so se odločile, da jih ne bodo uporabljale ali jih bodo delno uporabljale v skladu z določbami, veljavnimi v času navedene odločitve, in v obsegu, za katerega so se odločile. Navedene države članice uporabljajo priloge II, III in IV za operacije komercialnega zračnega prevoza, ki se začnejo in končajo na istem aerodromu ali območju delovanja z letali razreda zmogljivosti B ali nekompleksnimi helikopterji, od 21. aprila 2017 oziroma od datumov, navedenih v njihovi odločitvi;

- (b) operacije komercialnega zračnega prevoza z baloni in jadralnimi letali od 1. julija 2014, razen za države članice, ki so se odločile, da ne bodo uporabljale ali jih bodo delno uporabljale v skladu z določbami, veljavnimi v času navedene odločitve, in v obsegu, za katerega so se odločile. Navedene države članice uporabljajo priloge II, III in IV od 8. aprila 2018 za operacije komercialnega zračnega prevoza z baloni in od 8. aprila 2019 za operacije komercialnega zračnega prevoza z jadralnimi letali oziroma od datumov, navedenih v njihovi odločitvi.
6. V obdobjih iz odstavkov 2, 3, 4 in 5 tega člena se, kot je ustrezno, uporablja naslednje:
- (a) pristojni organi od datuma začetka veljavnosti zahtev iz te uredbe sprejmejo postopne in učinkovite ukrepe za izpolnitev navedenih zahtev ter hkrati prilagodijo svojo organizacijo in sistem upravljanja, usposabljanje osebja, postopke in priročnike ter programe nadzora;
- (b) operatorji prilagodijo svoj sistem upravljanja, programe usposabljanja, postopke in priročnike, da jih uskladijo z zahtevami iz te uredbe, kot je ustrezno, in sicer najpozneje do datuma začetka uporabe navedenih zahtev;
- (c) do datuma začetka uporabe ustreznih zahtev iz te uredbe države članice še naprej izdajajo, obnavljajo ali spreminjajo spričevala, dovoljenja in odobritve po pravilih, veljavnih pred začetkom veljavnosti teh zahtev, ali v primeru operacij komercialnega zračnega prevoza, ki se začnejo in končajo na istem aerodromu ali območju delovanja z letali razreda zmogljivosti B ali nekompleksnimi helikopterji, v skladu:
- s Prilogo III k Uredbi (EGS) št. 3922/91 in povezanimi nacionalnimi izjemami v skladu s členom 8(2) Uredbe (EGS) št. 3922/91 za letala, ter
  - z nacionalnimi zahtevami za helikopterje;
- (d) za spričevala, dovoljenja in odobritve, ki jih države članice izdajo pred datumom začetka uporabe ustreznih zahtev iz te uredbe, se šteje, da so bili izdani v skladu z navedenimi zahtevami. Vendar pa se nadomestijo s spričevali, dovoljenji in odobritvami, kot je ustrezno, izdanimi v skladu s to uredbo, najpozneje šest mesecev od datuma začetka uporabe ustreznih zahtev iz navedene uredbe;
- (e) operatorji, ki morajo predložiti izjave v skladu s to uredbo, svoje izjave predložijo najpozneje do datuma začetka uporabe ustreznih zahtev iz te uredbe.“
4. Priloge I, II, IV, V, VI, VII in VIII se spremenijo v skladu s Prilogo k tej uredbi.

## Člen 2

Uredba (EU) št. 965/2012 se popravi, kot sledi:

1. v Prilogi IV (del CAT) se točka (b)(4) CAT.POL.A.240 nadomesti z naslednjim:

„4. letalska posadka je ustrezno seznanjena s predvideno zračno potjo in postopki, ki jih je treba uporabljati v skladu z poddelom FC dela ORO.“;

2. v Prilogi VII (del NCO) se besedilo NCO.GEN. 103 nadomesti z naslednjim:

„Uvodni leti iz člena 6(4a)(c) te uredbe, ki se izvajajo v skladu s to prilogo:

- (a) se začnejo in končajo na istem aerodromu ali območju delovanja, razen za balone in jadralna letala;
- (b) se izvajajo podnevi po VFR;

- (c) so pod nadzorom imenovane osebe, odgovorne za njihovo varnost; ter
- (d) izpolnjujejo vse druge pogoje, ki jih določi pristojni organ.“

### Člen 3

Ta uredba začne veljati dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Uporablja se od 25. avgusta 2016.

Vendar se

- (a) točka 1 člena 1 ter točke 1(a), 1(b), 1(c), 1(d), 2(c), 3(a), 3(e), 3(g), 3(m), 3(n), 3(o), 4(c), 5(d), 5(j), 5(k), 5(l), 7(d), 7(k) in 7(l) Priloge uporabljajo od 1. julija 2018;
- (b) točke 3(l), 3(q), 5(i), 5(n), 6(k), 6(n), 7(j) in 7(n) Priloge uporabljajo od 1. januarja 2019.

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

V Bruslju, 22. julija 2016

*Za Komisijo*  
*Predsednik*  
Jean-Claude JUNCKER

---

## PRILOGA

Priloge I, II, IV, V, VII in VIII k Uredbi (EU) št. 965/2012 se spremenijo:

(1) v Prilogi I (Opredelitev izrazov):

(a) točka (69) se nadomesti z naslednjim:

„(69) „Neprijazno okolje“ pomeni:

(a) območje, na katerem:

- (i) ni mogoče izvesti varnega zasilnega pristanka zaradi neustrezne površine; ali
- (ii) oseb na helikopterju ni mogoče ustrezno zavarovati pred naravnimi dejavniki; ali
- (iii) odziv/zmogljivosti za iskanje in reševanje niso zagotovljene v skladu s pričakovano izpostavljenostjo; ali
- (iv) obstaja preveliko tveganje, da bi bili osebe ali imetje na tleh izpostavljeni nevarnostim;

(b) vedno se za neprijazna štejejo naslednja območja:

- (i) za operacije nad vodo območja odprtega morja severno od 45. severnega vzporednika in južno od 45. južnega vzporednika, razen če pristojni organ države, v kateri se operacija izvaja, kateri koli del določi kot neneprijazen; ter
- (ii) tisti deli gosto naseljenih območij, ki nimajo ustreznih površin za varen zasilni pristanek.“;

(b) točka (86) se nadomesti z naslednjim:

„(86) „operacija na morju“ pomeni helikoptersko operacijo, v kateri se velik del katerega koli leta izvaja nad območji odprtega morja do morskih lokacij ali od njih.“;

(c) vstavi se naslednji odstavek (86a):

„(86a) „morska lokacija“ pomeni objekt, namenjen za helikopterske operacije na pritrjenem ali plavajočem objektu ali plovilu na morju.“;

(d) vstavi se naslednji odstavek (86b):

„(86b) „območje odprtega morja“ pomeni območje voda v smeri od obale proti odprtemu morju.“;

(e) vstavi se naslednji odstavek (103a):

„(103a) „specifikacija zahtevane navigacijske zmogljivosti“ pomeni specifikacijo navigacije za operacije PBN, ki vključuje zahtevo za spremljanje navigacijske zmogljivosti na krovu in za opozarjanje nanjo.“;

(2) v Prilogi II (del ORO):

(a) doda se naslednji ARO.OPS.240:

**„ARO.OPS.240 Posebna odobritev RNP AR APCH**

(a) Če prosilec dokaže skladnost z zahtevami iz SPA.PBN.105, pristojni organ izda splošno posebno odobritev ali za postopek specifično odobritev za RNP AR APCH.

(b) V primeru za postopek specifične odobritve pristojni organ:

- (1) v odobritvi PBN navede odobrene postopke instrumentalnega prileta na posameznih letališčih;
- (2) če je primerno, vzpostavi usklajevanje z organi, pristojnimi za ta letališča; ter
- (3) upošteva morebitne zahteve, ki izhajajo iz posebnih odobritev RNP AR APCH, ki so bile prosilcu že izdane.“;

(b) Dodatek II se nadomesti z naslednjim:

„Dodatek II

| OPERATIVNE SPECIFIKACIJE<br>(pod odobrenimi pogoji v operativnem priročniku)                               |                          |                          |   |         |
|--|--------------------------|--------------------------|---|---------|
| Kontaktne podatki organa, ki je izdal odobritve<br>Telefon (1): _____; Telefaks: _____;<br>E-naslov: _____ |                          |                          |   |         |
| AOC (2):   | Ime operatorja (3):      |                          | Datum (4):                              | Podpis: |
|  | Dba tržno ime            |                          |   |         |
| Operativne specifikacije#:   |                          |                          |   |         |
| Model zrakoplova (5):<br>Registrske oznake (6):  |                          |                          |   |         |
| Komerčne operacije <input type="checkbox"/> .....  |                          |                          |   |         |
| Območje operacije (7):   |                          |                          |   |         |
| Posebne omejitve (8):  |                          |                          |   |         |
| Posebne odobritve:   | Da                       | Ne                       | Specifikacija (9)                       | Opombe  |
| Nevarno blago  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |   |         |
| Operacije pri zmanjšani vidljivosti  |                          |                          | komercialni zračni prevoz (10) ....     |         |
| Vzlet  |                          |                          | RVR (11): m                             |         |
| Prilet in pristanež  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | DA/H: ft RVR: m                         |         |
| RVSM (12) <input type="checkbox"/> se ne uporablja   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |   |         |
| ETOPS (13) <input type="checkbox"/> Ni relevantno  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Najdaljši preusmeritveni čas (14): min. |         |
| Specifikacije kompleksne navigacije za operacije PBN (15)  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |   | (16)    |
| Specifikacije minimalne navigacijske zmogljivosti  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |   |         |
| Helikopterske operacije z uporabo sistemov za nočno gledanje   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |   |         |
| Helikopterska operacija z obešenim tovorom   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |   |         |
| Operacije helikopterske nujne medicinske pomoči  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |   |         |

|   |                          |                          |                 |  |
|---|--------------------------|--------------------------|-----------------|--|
| Helikopterske operacije na morju                | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |                 |  |
| Usposabljanje kabinskega osebja <sup>(17)</sup> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |                 |  |
| Izdaja potrdila CC <sup>(18)</sup>              | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |                 |  |
| Stalna plovnost                                 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <sup>(19)</sup> |  |
| Drugo <sup>(20)</sup>                           |                          |                          |                 |  |

<sup>(1)</sup> Telefon in telefaks pristojnega organa, vključno s kodo države. Navedite e-naslov, če obstaja.

<sup>(2)</sup> Vnesite pripadajočo številko spričevala letalskega prevoznika (AOC).

<sup>(3)</sup> Vnesite registrirano ime operatorja in njegovo tržno ime, če je drugačno. Pred tržno ime vpišite „Dba“ (za „ki posluje kot“).

<sup>(4)</sup> Datum izdaje operativnih specifikacij (dd-mm-llll) in podpis zastopnika pristojnega organa.

<sup>(5)</sup> Vstavite oznako ICAO za znamko, model in serijo zrakoplova oziroma glavno serijo, če je bila serija označena (npr. Boeing-737-3K2 ali Boeing-777-232).

<sup>(6)</sup> Registrske oznake so navedene bodisi v operativnih specifikacijah bodisi v operativnem priročniku. Če so navedene v operativnem priročniku, morajo zadevne operativne specifikacije vsebovati sklic na ustrezno stran v njem. Če se ne nanašajo vse posebne odobritve na model zrakoplova, se lahko registrske oznake zrakoplova vnesejo v stolpec „Opombe“ zadevne posebne odobritve.

<sup>(7)</sup> Seznam geografskih območij odobrenih operacij (po geografskih koordinatah ali posebnih zračnih poteh, letalskih informativnih območjih ali nacionalnih oz. regionalnih mejah).

<sup>(8)</sup> Seznam veljavnih posebnih omejitev (npr. samo po pravilih VFR, samo podnevi itd.).

<sup>(9)</sup> V tem stolpcu navedite najmanj stroga merila za vsako odobritev ali vrsto odobritve (z ustreznimi merili).

<sup>(10)</sup> Vnos veljavne kategorije natančnega prileta: LTS CAT I, CAT II, OTS CAT II, CAT IIIA, CAT IIIB ali CAT IIIC. Vnos minimalne vidljivosti vzdolž vzletno-pristajalne steze (RVR) v metrih in višine odločitve (DH) v čevljih (ft). Za vsako navedeno kategorijo prileta uporabite eno vrstico.

<sup>(11)</sup> Vnesite odobrene najmanjše RVR za vzlet v metrih. Če so izdane različne odobritve, uporabite eno vrstico na odobritev.

<sup>(12)</sup> Okence „Ni relevantno“ lahko odključate le, če je največja višina zrakoplova pod FL290.

<sup>(13)</sup> Operacije povečanega doleta (ETOPS) se trenutno uporabljajo le za dvomotorne zrakoplove. Zato lahko odključate okence „Ni relevantno“, če ima model zrakoplova več ali manj kot 2 motorja.

<sup>(14)</sup> Navedete lahko tudi mejno razdaljo (v nm) in vrsto motorja.

<sup>(15)</sup> Navigacija na podlagi zmogljivosti (PBN): za vsako posebno odobritev za kompleksno PBN (npr. RNP AR APCH) se uporabi ena vrstica, z ustreznimi omejitvami, navedenimi v stolpcih „Specifikacije“ in/ali „Opombe“. Posamične odobritve posebnih postopkov RNP AR APCH se lahko navedejo v operativnih specifikacijah ali operativnem priročniku. Če so navedene v operativnem priročniku, bi morale zadevne operativne specifikacije vsebovati sklic na ustrezno stran v njem.

<sup>(16)</sup> Navedite, ali je posebna odobritev omejena na nekatere konce vzletno-pristajalne steze in/ali letališča.

<sup>(17)</sup> Odobritev za izvajanje tečaja usposabljanja in izpit, ki ga opravljajo kandidati za potrdilo kabinskega osebja, kot je določeno v Prilogi V (Del CC) k Uredbi Komisije (EU) št. 1178/2011.

<sup>(18)</sup> Odobritev za izdajo potrdil kabinskega osebja, kot je določeno v Prilogi V (Del CC) k Uredbi Komisije (EU) št. 1178/2011.

<sup>(19)</sup> Ime osebe/organizacije, pristojne za zagotavljanje stalne plovnosti zrakoplova, in sklic na predpis, ki zahteva delo, tj. Priloga I (Del M), poddel G k Uredbi Komisije (EU) št. 1321/2014.

<sup>(20)</sup> Tu se lahko vnesejo tudi druge odobritve ali podatki, pri čemer uporabite eno vrstico (ali večvrstični blok) na dovoljenje (npr. operacije s kratkim pristankom, operacije strmega prileta, helikopterske operacije do območja javnega interesa ali z njega, helikopterske operacije nad neprijaznim okoljem zunaj gosto naseljenega območja, helikopterske operacije brez zmogljivosti za varen zasilni pristanek, operacije s povečanimi koti nagiba, največja dovoljena oddaljenost od ustreznega letališča za dvomotorna letala brez odobritve ETOPS, zrakoplovi, ki se uporabljajo za nekomercialne operacije).

obrazec EASA 139, izdaja 2“;

(c) opomba 6 k obrazcu EASA 140 v Prilogi V se nadomesti z naslednjim:

„<sup>(6)</sup> V tem stolpcu navedite odobrene operacije, npr. nevarno blago, LVO, RVSM, PBN, MNPS, HOFO.“;

(3) v Prilogi IV (Del CAT):

(a) CAT.OP.MPA.120 se črta;

(b) vstavi se naslednji CAT.OP.MPA.126:

#### „CAT.OP.MPA.126 Navigacija na podlagi zmogljivosti

Operator zagotovi, da se, kadar se za predvideno zračno pot ali predvideni postopek zahteva navigacija na podlagi zmogljivosti (PBN):

(a) ustrezne specifikacije PBN navedejo v AFM ali drugem dokumentu, ki ga je organ za certificiranje odobril pri oceni plovnosti ali ki temelji na taki odobritvi; ter



- (b) zrakoplov uporablja v skladu z ustreznimi specifikacijami in omejitvami navigacije iz AFM ali drugega dokumenta, navedenega zgoraj.“;
- (c) CAT.OP.MPA.135(a)(1) se nadomesti z naslednjim:
- „(1) zagotovljene so vesoljske zmogljivosti, zemeljske zmogljivosti in službe, vključno z meteorološkimi službami, ki ustrezajo načrtovani operaciji;“;
- (d) v CAT.OP.MPA.175(b):
- (i) točka (6) se nadomesti z naslednjim:
- „(6) so na voljo ustrezne vesoljske zmogljivosti, zemeljske zmogljivosti in službe, ki so potrebne za načrtovani let;“
- (ii) na koncu točke (7) se črta beseda „in“;
- (iii) vstavi se naslednja točka (7a):
- „(7a) vse navigacijske zbirke podatkov, potrebne za navigacijo na podlagi zmogljivosti, so ustrezne in posodobljene in“;
- (e) CAT.OP.MPA.181 se nadomesti z naslednjim:

**„CAT.OP.MPA.181 Izbira letališč in območij delovanja – helikopterji**

- (a) Vodja zrakoplova za lete v instrumentalnih vremenskih razmerah (IMC) izbere nadomestno vzletno letališče, ki ni oddaljeno več kot eno uro letenja pri običajni potovalni hitrosti, če zaradi vremenskih razlogov vrnitev na odhodno letališče ne bi bila mogoča.
- (b) Za lete po pravilih instrumentalnega letenja ali pri letenju po pravilih VFR in navigaciji, ki ne poteka ob upoštevanju vizualnih orientacijskih znakov, vodja zrakoplova v operativnem načrtu leta določi najmanj eno nadomestno letališče, razen če:
- (1) so za let do katerega koli drugega namembnega kraja na kopnem trajanje leta in prevladujoče meteorološke razmere taki, da se ob predvidenem času prihoda na območje predvidenega pristanka prilet in pristanek lahko izvedeta v vizualnih meteoroloških razmerah, ali
- (2) je območje predvidenega pristanka izolirano in nadomestno območje ni na voljo; v tem primeru se določi točka brez povratka (PNR).
- (c) Operator izbere dve nadomestni namembni letališči, če:
- (1) ustreznna vremenska poročila in/ali napovedi za namembno letališče kažejo, da bodo v obdobju od ene ure pred predvidenim časom prihoda do ene ure po njem vremenske razmere pod veljavnimi minimumi za načrtovanje, ali
- (2) za namembno letališče ni na voljo meteoroloških podatkov.
- (d) Operator navede vsa potrebna nadomestna letališča v operativnem načrtu leta.“;
- (f) vstavi se naslednji CAT.OP.MPA.182:

**„CAT.OP.MPA.182 Namembna letališča – operacije instrumentalnega prileta**

- Operator zagotovi, da so na voljo zadostna sredstva za navigacijo in pristanek na namembnem letališču ali katerem koli nadomestnem namembnem letališču v primeru izgube zmogljivosti za predvideno operacijo prileta in pristanka.“;
- (g) v CAT.OP.MPA.247 se točka (b) črta;

(h) CAT.OP.MPA.295 se nadomesti z naslednjim:

**„CAT.OP.MPA.295 Uporaba sistema za preprečevanje trčenj v zraku (ACAS)**

Operator določi operativne postopke in programe usposabljanja, ko je sistem ACAS vgrajen in deluje, da se letalska posadka ustrezno usposobi za preprečevanje trčenj in zna uporabljati opremo ACAS II.“;

(i) v CAT.IDE.A.205 se točka (a)(3) nadomesti z naslednjim:

„(3) varnostnim pasom z zadrževalnim sistemom za zgornji del trupa na vsakem potniškem sedežu in zadrževalnimi pasovi na vsakem ležišču pri letalih z največjo potrjeno vzletno maso (MCTOM) manj kot 5 700 kg in največjim operativnim številom potniških sedežev (MOPSC) manj kot devet, za katera je bilo individualno spričevalo o plovnosti prvič izdano 8. aprila 2015 ali pozneje.“;

(j) v CAT.IDE.A.205 se točka (b) nadomesti z naslednjim:

„(b) Varnostni pas z zadrževalnim sistemom za zgornji del trupa ima:

(1) enotočkovno odpenjanje;

(2) na sedežih za najmanjše zahtevano število članov kabinskega osebja dva ramenska pasova in varnostni pas, ki se lahko uporablja samostojno; ter

(3) na sedežih letalske posadke in vseh sedežih poleg pilotovega sedeža:

(i) dva ramenska pasova in varnostni pas, ki se lahko uporablja samostojno; ali

(ii) dva ramenska pasova in varnostni pas, ki se lahko uporablja samostojno za naslednja letala:

(A) letala z največjo potrjeno vzletno maso (MCTOM) manj kot 5 700 kg in največjim operativnim številom potniških sedežev (MOPSC) manj kot devet, ki izpolnjujejo zahteve glede dinamičnih pogojev za zasilni pristanek, opredeljene v veljavni certifikacijski specifikaciji;

(B) letala z največjo potrjeno vzletno maso (MCTOM) manj kot 5 700 kg in največjim operativnim številom potniških sedežev (MOPSC) manj kot devet, ki ne izpolnjujejo zahtev glede dinamičnih pogojev za zasilni pristanek, opredeljenih v veljavni certifikacijski specifikaciji, in za katera je bilo individualno spričevalo o plovnosti prvič izdano pred 28. oktobrom 2014; ter

(C) letala, certificirana v skladu s CS-VLA ali enakovredno specifikacijo in CS-LSA ali enakovredno specifikacijo.“;

(k) v CAT.IDE.A.345 se doda naslednja točka (f):

„(f) Za operacije PBN zrakoplov izpolnjuje zahteve za spričevalo o plovnosti za ustrezne specifikacije navigacije.“

(l) CAT.IDE.A.355 se nadomesti z naslednjim:

**„CAT.IDE.A.355 Upravljanje letalskih podatkovnih zbirk**

(a) Letalske podatkovne zbirke, ki se uporabljajo na certificiranih aplikacijah sistemov zrakoplova, izpolnjujejo zahteve za kakovost podatkov, ki ustrezajo predvideni uporabi podatkov.

(b) Operator zagotovi pravočasno širjenje in vnos tekočih in nespremenjenih letalskih podatkovnih zbirk v vse zrakoplove, ki jih potrebujejo.

(c) Ne glede na kakršne koli druge zahteve za poročanje o dogodkih, kot so opredeljene v Uredbi (EU) št. 376/2014, operator poroča ponudnikom podatkovnih zbirk o primerih napačnih, neskladnih oziroma manjkajočih podatkov, za katere se lahko razumno pričakuje, da so nevarni za let.

V takih primerih operator obvesti letalsko posadko in drugo zadevno osebje ter zagotovi, da se zadevni podatki ne uporabljajo.“;

(m) v CAT.IDE.H.280 se črta točka (b);

(n) CAT.IDE.H.295 se nadomesti z naslednjim:

**„CAT.IDE.H.295 Obleka za preživetje posadke**

Vsak član posadke ima na sebi obleko za preživetje pri izvajanju operacij razreda zmogljivosti 3 na letu nad vodo prek avtorotacijske razdalje ali razdalje za varen zasilni pristanek, če vremensko poročilo ali napovedi, ki so na voljo vodji zrakoplova, kažejo, da bo temperatura morja med letom pod 10 °C.“;

(o) CAT.IDE.H.310 se črta;

(p) v CAT.IDE.H.345 se doda naslednja točka (e):

„(e) Za operacije PBN zrakoplov izpolnjuje zahteve za spričevalo o plovnosti za ustrezne specifikacije navigacije.“;

(q) doda se naslednji CAT.IDE.H.355:

**„CAT.IDE.H.355 Upravljanje letalskih podatkovnih zbirk**

(a) Letalske podatkovne zbirke, ki se uporabljajo na aplikacijah certificiranih sistemov na zrakoplovu, izpolnjujejo zahteve za kakovost podatkov, ki ustrezajo predvideni uporabi podatkov.

(b) Operator zagotovi pravočasno širjenje in vnos tekočih in nespremenjenih letalskih podatkovnih zbirk v vse zrakoplove, ki jih potrebujejo.

(c) Ne glede na kakršne koli druge zahteve za poročanje o dogodkih, kot so opredeljene v Uredbi (EU) št. 376/2014, operator poroča ponudnikom podatkovnih zbirk o primerih napačnih, neskladnih oziroma manjkajočih podatkov, za katere se lahko razumno pričakuje, da so nevarni za let.

V takih primerih operator obvesti letalsko posadko in drugo zadevno osebje ter zagotovi, da se zadevni podatki ne uporabljajo.“;

(4) V skladu s Prilogo V (Del SPA):

(a) SPA.PBN.100 PBN se nadomesti z naslednjim:

**„Operacije SPA.PBN.100 PBN**

(a) Potrebna je odobritev za vsako od naslednjih specifikacij PBN:

(1) RNP AR APCH; in

(2) RNP 0.3 za helikopterske operacije.

(b) Odobritev operacij RNP AR APCH omogoča operacije z uporabo javnih postopkov instrumentalnega prileta, ki izpolnjujejo veljavna merila za oblikovanje postopkov ICAO.

(c) Za postopek specifična odobritev za RNP AR APCH ali RNP0.3 se zahteva za zasebne postopke instrumentalnega prileta oziroma za vse javne postopke instrumentalnega prileta, ki ne izpolnjujejo veljavnih meril za oblikovanje postopkov ICAO, oziroma če to zahteva zbornik letalskih informacij (AIP) ali pristojni organ.“;

(b) SPA.PBN.105 PBN se nadomesti z naslednjim:

**„SPA.PBN.105 Operativna odobritev PBN**

Operator za pridobitev posebne odobritve PBN od pristojnega organa predloži dokaze, da:

- (a) je ustrezna odobritev plovnosti, primerna za predvideno operacijo PBN, navedena v AFM ali drugem dokumentu, ki ga je organ za certificiranje odobril pri oceni plovnosti ali ki temelji na taki odobritvi;
  - (b) je bil vzpostavljen program usposabljanja za člane letalske posadke in ustrezno osebje, vključene v pripravo poleta;
  - (c) je bila opravljena ocena varnosti;
  - (d) so bili vzpostavljeni operativni postopki, za katere so določeni:
    - (1) oprema, ki mora biti na zrakoplovu, vključno z njenimi operativnimi omejitvami in ustreznimi vnosi na seznamu minimalne opreme (MEL);
    - (2) sestava, kvalifikacije in izkušnje letalske posadke;
    - (3) običajni in neobičajni postopki ter postopki v izrednih razmerah; in
    - (4) upravljanje elektronskih navigacijskih podatkov;
  - (e) je seznam dogodkov, o katerih je treba poročati, opredeljen; ter
  - (f) je bil vzpostavljen program za spremljanje upravljanja RNP za operacije RNP AR APCH, če je to primerno.“;
- (c) doda se naslednji poddel K:

„PODDEL K

**HELIKOPTERSKE OPERACIJE NA MORJU**

**SPA.HOFO.100 Helikopterske operacije na morju (HOFO)**

Zahteve iz tega poddela se uporabljajo za:

- (a) operatorje komercialnega zračnega prevoza, ki imajo veljavno spričevalo letalskega prevoznika v skladu z delom ORO;
- (b) operatorje specializiranih operacij, ki so za svojo dejavnost predložili izjavo v skladu z delom ORO; ali
- (c) nekomercialne operatorje, ki so za svojo dejavnost predložili izjavo v skladu z delom ORO.

**SPA.HOFO.105 Odobritev za helikopterske operacije na morju**

- (a) Pred začetkom operacij iz tega poddela pristojni organ operatorju izda posebno odobritev.
- (b) Za pridobitev take odobritve operator predloži vlogo pristojnemu organu, kot je določeno v SPA.GEN.105, in dokaže skladnost z zahtevami iz tega poddela.
- (c) Operator pred izvajanjem operacij v državi članici, ki ni država članica, ki je izdala odobritev iz točke (a), obvesti pristojne organe v obeh državah članicah predvidene operacije.

**SPA.HOFO.110 Operativni postopki**

- (a) Operator kot del postopka upravljanja varnosti blaži in zmanjšuje tveganja in nevarnosti, značilne za helikopterske operacije na morju. Operator v operativnem priročniku opredeli:
- (1) izbor, sestavo in usposabljanje posadk;
  - (2) dolžnosti in odgovornosti članov posadke in drugega zadevnega osebja;
  - (3) potrebno opremo in merila odpreme ter
  - (4) operativne postopke in minimume, da so običajne in verjetne neobičajne operacije opisane in ustrezno ublažene.
- (b) Operator zagotovi, da:
- (1) se operativni načrt leta pripravi pred vsakim letom;
  - (2) se pred vkrcanjem na helikopter v varnostna navodila za potnike vključijo tudi morebitne posebne informacije o letu na morju;
  - (3) vsak član letalske posadke nosi odobreno obleko za preživetje:
    - (i) kadar vremensko poročilo ali napovedi, ki jih ima vodja zrakoplova na voljo, kažejo, da bo temperatura morja med letom manj kot 10 °C; ali
    - (ii) kadar predvideni čas reševanja presega izračunani čas preživetja; ali
    - (iii) kadar se načrtuje nočni let v neprijaznem okolju;
  - (4) se upošteva, če je bila določena, struktura zračnih poti na morju, ki jo je zagotovila ustrezna ATS;
  - (5) piloti ves čas leta optimalno uporabljajo sistem za avtomatsko krmarjenje zrakoplova (AFCS);
  - (6) se določijo posebni priletni profili na morju, vključno s parametri stabilnega prileta in korektivnimi ukrepi, ki se sprejmejo, če prilet postane nestabilen;
  - (7) so za operacije z več piloti vzpostavljeni postopki, po katerih en član letalske posadke med poletom na morju spremlja letalske instrumente, zlasti ob priletu ali odhodu, in tako zagotavlja varno pot leta;
  - (8) letalske posadke takoj in ustrezno ukrepajo, ko se aktivira opozorilo na višino;
  - (9) so vzpostavljeni postopki z zahtevo, da so zasilni plavalni sistemi opremljeni, kadar je to varno, za vse prihode in odhode nad vodo; ter
  - (10) se operacije izvajajo v skladu z vsemi omejitvami na zračnih poteh ali območjih operacij, ki jih določi pristojni organ ali ustrezní organ, pristojen za zračni prostor.

**SPA.HOFO.115 Uporaba morskih lokacij**

Operator uporablja samo morske lokacije, ki so primerne za velikost in maso tipa helikopterja ter zadevne operacije.

**SPA.HOFO.120 Izbira letališč in območij delovanja**

(a) *Nadomestno namembno letališče na kopnem.* Ne glede na CAT.OP.MPA.181, NCC.OP.152 in SPO.OP.151 vodi zrakoplova ni treba navesti nadomestnega namembnega letališča v operativnem načrtu leta pri opravljanju letov od morske lokacije do kopenskega letališča, če:

(1) je namembno letališče opredeljeno kot obalno letališče ali

(2) so izpolnjena naslednja merila:

(i) namembno letališče ima objavljen instrumentalni prilet;

(ii) let traja manj kot 3 ure in

(iii) po objavljeni vremenski napovedi, veljavni 1 uro pred predvidenim časom pristanka in 1 uro po njem:

(A) je baza oblakov najmanj 700 ft nad minimumi za instrumentalni prilet ali 1 000 ft nad namembnim letališčem, pri čemer se upošteva višja vrednost; ter

(B) je vidljivost najmanj 2 500 metrov.

(b) *Nadomestni namembni heliport na vodni ploščadi na morju.* Operator lahko izbere nadomestni namembni heliport na vodni ploščadi na morju, če so izpolnjena vsa naslednja merila:

(1) nadomestni namembni heliport na vodni ploščadi na morju se uporabi samo po točki brez povratka (PNR) in kadar nadomestno namembno letališče na kopnem ni geografsko dostopno. Pred PNR se uporabi nadomestno namembno letališče na kopnem;

(2) možen je pristank z enim nedelujočim motorjem (OEI) na nadomestnem namembnem heliportu na vodni ploščadi na morju;

(3) če je mogoče, se pred PNR zagotovi razpoložljivost heliporta na vodni ploščadi. Dimenzije, konfiguracija in oddaljenost od ovir posameznih heliportov na vodni ploščadi ali drugih območij ustrezajo njihovi uporabi kot nadomestnih heliportov na vodni ploščadi za vsak tip helikopterja, predvidenega za uporabo;

(4) določijo se vremenski minimumi ob upoštevanju natančnosti in zanesljivosti meteoroloških podatkov;

(5) seznam minimalne opreme (MEL) vključuje posebne določbe za tovrstne operacije;

(6) nadomestni namembni heliport na vodni ploščadi na morju se izbere le, če operator v operativnem priročniku opredeli postopek.

**SPA.HOFO.125 Prilet z radarjem (ARA) do morskih lokacij — operacije CAT**

(a) Operator komercialnega zračnega prevoza (CAT) določi operativne postopke in zagotovi, da se ARA izvajajo le, če:

(1) je helikopter opremljen z radarjem, ki lahko daje informacije o ovirah; ter

(2) se bodisi:

(i) najmanjša relativna višina spuščanja (MDH) odčita z radijskega višinomera bodisi

(ii) uporabi najmanjša nadmorska višina spuščanja (MDA), pri kateri se upošteva ustrezna mejna vrednost.

(b) ARA na ploščadi ali plovila v tranzitu se izvajajo kot operacije z več piloti.

- (c) Območje odločitve omogoča ustrezno višino nad ovirami pri neuspelem priletu iz katerega koli namembnega kraja, za katerega se načrtuje prilet ARA.
- (d) Prilet onkraj območja odločitve ali pod najmanjšo nadmorsko/relativno višino spuščanja (MDA/H) se nadaljuje le, če je namembni kraj v vidnem dosegu.
- (e) Pri operacijah CAT z enim samim pilotom se višini MDH/MDA in območje odločitve ustrezno povečajo.
- (f) Če se ARA izvaja do nepremične morske lokacije (tj. pritrjene naprave ali privezanega plovila) in je za lokacijo v navigacijskem sistemu na voljo zanesljivi položaj GPS, se uporabi GPS/območni navigacijski sistem za povečanje varnosti ARA.

#### SPA.HOFO.130 Vremenske razmere

Ne glede na CAT.OP.MPA.247, NCC.OP.180 in SPO.OP.170 se pri letenju med lokacijami na morju v zračnem prostoru razreda G, kjer je sektor nad vodo manjši od 10 nm, leti po pravilih VFR lahko izvajajo, ko so omejitve enakovredne naslednjemu ali ga presegajo:

#### Minimumi za letenje med lokacijami na morju v zračnem prostoru razreda G

|            | Podnevi    |            | Ponoči     |            |
|------------|------------|------------|------------|------------|
|            | Višina (*) | Vidljivost | Višina (*) | Vidljivost |
| En pilot   | 300 ft     | 3 km       | 500 ft     | 5 km       |
| Dva pilota | 300 ft     | 2 km (**)  | 500 ft     | 5 km (***) |

(\*) Baza oblakov omogoča let pri navedeni višini, pod oblaki in brez oblakov.

(\*\*) Helikopterske operacije se lahko izvajajo pri vidljivosti iz pilotske kabine do višine 800 m, če sta namembni ali vmesni objekt vedno vidna.

(\*\*\*) Helikopterske operacije se lahko izvajajo pri vidljivosti iz pilotske kabine do višine 1 500 m, če sta namembni ali vmesni objekt vedno vidna.

#### SPA.HOFO.135 Omejitve vetra za operacije do morskih lokacij

Operacije do morskih lokacij se izvajajo samo, če hitrost vetra na heliportu na vodni ploščadi ni več kot 60 vozlov, vključno s sunki.

#### SPA.HOFO.140 Zahteve glede zmogljivosti na morskih lokacijah

Helikopterji, ki vzletajo in pristajajo na morski lokaciji, se uporabljajo v skladu z zahtevami glede zmogljivosti iz ustrezne priloge glede na vrsto operacije.

#### SPA.HOFO.145 Sistem za spremljanje podatkov o letih (sistem FDM)

- (a) Pri izvajanju operacij CAT s helikopterjem, opremljenim z zapisovalnikom podatkov o letu, operator najpozneje do 1. januarja 2019 vzpostavi in vzdržuje sistem FDM kot del svojega integriranega sistema upravljanja.
- (b) Sistem FDM je nekaznovalen in vsebuje ustrezne zaščitne ukrepe za zaščito vira ali virov podatkov.

#### SPA.HOFO.150 Sistem za sledenje zrakoplova

Operator vzpostavi in vzdržuje sistem za operacije na morju v neprijaznem okolju od odhoda helikopterja do njegovega prihoda v končni namembni kraj.

**SPA.HOFO.155 Sistem za spremljanje vibracij (sistem VHM)**

- (a) Naslednji helikopterji, ki izvajajo operacije CAT na morju v neprijaznem okolju, so najpozneje do 1. januarja 2019 opremljeni s sistemom VHM, s katerim se lahko spremlja stanje kritičnih sistemov rotorja in pogona rotorja:
- (1) kompleksni helikopterji na motorni pogon, ki jim je bilo individualno spričevalo o plovnosti prvič izdano po 31. decembru 2016;
  - (2) vsi helikopterji z največjim operativnim številom potniških sedežev (MOPSC) nad 9, ki jim je bilo individualno spričevalo o plovnosti prvič izdano pred 1. januarjem 2017;
  - (3) vsi helikopterji, ki jim je bilo individualno spričevalo o plovnosti prvič izdano po 31. decembru 2018.
- (b) Operator uporablja sistem za:
- (1) zbiranje podatkov, vključno z opozorili, ki jih ustvari sistem;
  - (2) analizo in določitev delovanja komponent ter
  - (3) odziv na odkrite napake na začetni stopnji.

**SPA.HOFO.160 Zahteve glede opreme**

- (a) Operator izpolnjuje naslednje zahteve glede opreme:
- (1) sistem za obveščanje potnikov v helikopterjih, ki se uporabljajo za operacije CAT in nekomercialne operacije s kompleksnimi helikopterji na motorni pogon:
    - (i) helikopterji z največjim operativnim številom potniških sedežev (MOPSC) nad 9 so opremljeni s sistemom za obveščanje potnikov;
    - (ii) za helikopterje z MOPSC 9 ali manj ni potrebno, da so opremljeni s sistemom za obveščanje potnikov, če operator lahko dokaže, da je glas pilota med letom razumljiv na vseh potniških sedežih.
  - (2) *radijski višinomer:*

helikopterji so opremljeni z radijskim višinomerom z glasovnim opozarjanjem pod vnaprej nastavljeno višino in vizualnim opozarjanjem na višini, ki jo lahko izbere pilot.

(b) *Zasilni izhodi*

Vsi zasilni izhodi, vključno z zasilnimi izhodi za posadko, in vsa vrata, okna ali druge odprtine, ki so primerni za zasilni izhod, in njihove naprave za odpiranje so jasno označeni, da jih lahko osebe na helikopterju uporabljajo pri dnevnih svetlobi ali v temi. Take oznake so zasnovane tako, da ostanejo vidne, če se helikopter prevrne ali kabina potopi.

(c) *Sistem opozarjanja na teren za helikopterje (HTAWS)*

Helikopterji, ki se uporabljajo v operacijah CAT z največjo potrjeno vzletno maso nad 3 175 kg ali MOPSC nad 9 in ki jim je bilo individualno spričevalo o plovnosti prvič izdano po 31. decembru 2018, so opremljeni z HTAWS, ki izpolnjuje zahteve za opremo razreda A, kot je navedeno v sprejemljivem standardu.

**SPA.HOFO.165 Dodatni postopki in oprema za operacije v neprijaznem okolju**

(a) *Rešilni jopiči*

Odobrene rešilne jopiče ves čas nosijo vse osebe na helikopterju, razen če nosijo integrirane obleke za preživetje, ki izpolnjuje skupne zahteve za obleko za preživetje in rešilni jopič.



(b) *Obleke za preživetje*

Vsi potniki na helikopterju nosijo odobreno obleko za preživetje:

- (1) kadar vremensko poročilo ali napovedi, ki jih ima vodja zrakoplova na voljo, kažejo, da bo temperatura morja med letom manj kot 10 °C; ali
- (2) kadar predvideni čas reševanja presega izračunani čas preživetja ali
- (3) kadar se načrtuje nočni let.

(c) *Zasilni dihalni sistem*

Vse osebe na helikopterju imajo na sebi zasilne dihalne sisteme in so poučene o njihovi uporabi.

(d) *Rešilni čolni*

- (1) Vsi rešilni čolni na helikopterju so nameščeni tako, da so uporabni v razmerah na morju, v katerih so bile pri certifikaciji ocenjene lastnosti helikopterja pri zasilnem pristanku na vodi, njegove plovne lastnosti in lastnosti, povezane z njegovim uravnoteženjem.
- (2) Vsi rešilni čolni na helikopterju so nameščeni tako, da omogočajo takojšnjo uporabo v sili.
- (3) Število rešilnih čolnov na helikopterju:
  - (i) pri helikopterjih, na katerih je manj kot 12 oseb, najmanj en rešilni čoln z nominalno zmogljivostjo, ki ustreza najmanj največjemu številu oseb na helikopterju; ali
  - (ii) pri helikopterjih, na katerih je več kot 11 oseb, najmanj dva rešilna čolna, ki lahko skupaj sprejmeta vse osebe, ki se lahko prevažajo na helikopterju, pri izgubi enega pa imajo preostali čolni ustrezno preobremenitveno zmogljivost za sprejem vseh oseb na helikopterju.
- (4) Na vsakem rešilnem čolnu je vsaj en zasilni oddajnik signala na kraju nesreče (ELT) ter
- (5) na vsakem rešilnem čolnu je reševalna oprema, ki vključuje sredstva za ohranjanje življenja, kot je ustrezno za predvideni let.

(e) *Zasilna razsvetljava kabine*

Helikopter je opremljen s sistemom zasilne razsvetljave z neodvisnim virom električne energije za splošno osvetlitev potniške kabine, ki omogoča evakuacijo helikopterja.

(f) *Oddajnik signala na kraju nesreče, ki se samodejno aktivira (ELT (AD))*

Helikopter je opremljen z ELT(AD), ki lahko hkrati oddaja na frekvencah 121,5 MHz in 406 MHz.

(g) *Pričvrstitev vrat, ki jih ni mogoče odvreči*

Vrata, ki jih ni mogoče odvreči in so označena kot zasilni izhodi pri zasilnem pristanku na vodi, imajo napravo za njihovo pričvrstitev v odprtem položaju, da ne motijo oseb, ki zapuščajo helikopter, v vseh razmerah na morju, in sicer vse do najzahtevnejših razmer na morju, ki jih je treba oceniti za zasilni pristanek na vodi in plovnost.

(h) *Zasilni izhodi in lopute za zasilni izhod*

Vsi zasilni izhodi, vključno z zasilnimi izhodi za posadko, in vsa vrata, okna ali druge odprtine, primerni za pobeg pod vodo, so opremljeni tako, da se lahko uporabijo v sili.

- (i) Ne glede na točke (a), (b) in (c) lahko operator na podlagi ocene tveganja dovoli potnikom, ki so zdravstveno prizadeti na morski lokaciji, da na povratnih letih med morskimi lokacijami nosijo rešilne jopiče, obleko za preživetje ali zasilne dihalne sisteme le delno ali jih ne nosijo.

**SPA.HOFO.170 Zahteve glede posadke**

## (a) Operator določi:

- (1) merila za izbor članov letalske posadke ob upoštevanju predhodnih izkušenj članov letalske posadke;
- (2) minimalno raven izkušenosti za vodjo zrakoplova, ki namerava izvajati operacije na morju; ter
- (3) program usposabljanja in preverjanja letalske posadke, ki ga vsak član letalske posadke mora uspešno opraviti. Tak program je prilagojen morskemu okolju in vključuje običajne in neobičajne postopke ter postopke v sili, upravljanje virov posadke, usposabljanje za primer vstopa v vodo in za preživetje na morju.

## (b) Nedavne izkušnje

Pilot uporablja helikopter pri prevozu potnikov:

- (1) na morsko lokacijo kot vodja zrakoplova ali kopilot, le če je v zadnjih 90 dneh opravil najmanj 3 vzlete, odhode, prilete in pristanke na morski lokaciji s helikopterjem istega tipa ali na simulatorju letenja (FFS), ki predstavlja navedeni tip; ali
- (2) ponoči na morsko lokacijo kot vodja zrakoplova ali kopilot, le če je v zadnjih 90 dneh ponoči opravil najmanj 3 vzlete, odhode, prilete in pristanke na morski lokaciji s helikopterjem istega tipa ali na FFS, ki predstavlja navedeni tip.

Ti trije vzleti in pristanki se opravijo med operacijami z več piloti ali operacijami z enim pilotom, odvisno od operacije, ki naj bi se izvedla.

## (c) Posebne zahteve za CAT

- (1) Rok 90 dni iz točk (a)(1) in (2) se lahko podaljša na največ 120 dni, če pilot izvaja linijsko letenje pod nadzorom inštruktorja ali izpraševalca za rating za tip.
- (2) Če pilot ne izpolnjuje zahtev iz točke (1), pred izvajanjem svojih privilegijev na helikopterju ali simulatorju za tip helikopterja, predvidenega za uporabo, opravi let za usposabljanje, ki vključuje najmanj zahteve iz (b)(1) in (2).“

## (5) V Prilogi VI (del NCC):

## (a) NCC.GEN.106 se spremeni:

- (i) na koncu točke (a)(4)(vii) se črta beseda „in“;
- (ii) na koncu točke (a)(4)(viii) se vstavi beseda „in“;
- (iii) vstavi se naslednja nova točka (a)(4)(ix):

„(ix) vse navigacijske zbirke podatkov, potrebne za navigacijo na podlagi zmogljivosti, so ustrezne in posodobljene.“;

## (b) vstavi se naslednji NCC.OP.116:

**„NCC.OP. 116 Navigacija na podlagi zmogljivosti – letala in helikopterji**

Operator zagotovi, da se, kadar se za predvideno zračno pot ali predvideni postopek zahteva navigacija na podlagi zmogljivosti (PBN):

- (a) ustrezne specifikacije PBN navedejo v AFM ali drugem dokumentu, ki ga je organ za certificiranje odobril pri oceni plovnosti ali ki temelji na taki odobritvi; ter
- (b) zrakoplov uporablja v skladu z ustreznimi specifikacijami in omejitvami navigacije iz AFM ali drugega dokumenta, navedenega zgoraj.“;

(c) v NCC.OP.145 se točka (a) nadomesti z naslednjim:

„(a) Pred začetkom leta se vodja zrakoplova z vsemi razumnimi razpoložljivimi sredstvi prepriča, da vesoljske zmogljivosti ter zemeljske in/ali vodne zmogljivosti, vključno s komunikacijskimi napravami in navigacijskimi pripomočki, ki so na voljo na zadevnem letu in se neposredno zahtevajo za varno uporabo zrakoplova, ustrezajo vrsti operacije, predvideni za let.“;

(d) NCC.OP.152 se spremeni:

(i) na koncu točke (a)(2)(ii) se črta beseda „ter“;

(ii) točka (b)(3) se črta;

(e) vstavi se naslednji NCC.OP.153:

**„NCC.OP.153 Namembna letališča – operacije instrumentalnega prileta**

Vodja zrakoplova zagotovi, da so na voljo zadostna sredstva za navigacijo in pristanež na namembnem letališču ali katerem koli nadomestnem namembnem letališču v primeru izgube zmogljivosti za predvideno operacijo prileta in pristanka.“;

(f) NCC.OP.220 se spremeni:

**„NCC.OP.220 Sistem za preprečevanje trčenj v zraku (ACAS)**

Operator določi operativne postopke in programe usposabljanja, ko je sistem ACAS vgrajen in deluje, da se letalska posadka ustrezno usposobi za preprečevanje trčenj in zna uporabljati opremo ACAS II.“;

(g) v NCC.IDE.A.180 se točka (b) nadomesti z naslednjim:

„(b) Varnostni pas z zadrževalnim sistemom za zgornji del trupa ima:

(1) enotočkovno odpenjanje;

(2) na sedežih za najmanjše zahtevano število članov kabinskega osebja dva ramenska pasova in varnostni pas, ki se lahko uporablja samostojno; ter

(3) na sedežih letalske posadke in vseh sedežih poleg pilotovega sedeža:

(i) dva ramenska pasova in varnostni pas, ki se lahko uporablja samostojno; ali

(ii) dva ramenska pasova in varnostni pas, ki se lahko uporablja samostojno za naslednja letala:

(A) letala z največjo potrjeno vzletno maso (MCTOM) manj kot 5 700 kg in največjim operativnim številom potniških sedežev (MOPSC) manj kot devet, ki izpolnjujejo zahteve glede dinamičnih pogojev za zasilni pristanež, opredeljene v veljavni certifikacijski specifikaciji;

(B) letala z največjo potrjeno vzletno maso (MCTOM) manj kot 5 700 kg in največjim operativnim številom potniških sedežev (MOPSC) manj kot devet, ki ne izpolnjujejo zahtev glede dinamičnih pogojev za zasilni pristanež, opredeljenih v veljavni certifikacijski specifikaciji, in za katera je bilo individualno spričevalo o plovnosti prvič izdano pred 25. avgustom 2016.“;

(h) v NCC.IDE.A.250 se doda naslednja točka (d):

„(d) Za operacije PBN zrakoplov izpolnjuje zahteve za spričevalo o plovnosti za ustrezne specifikacije navigacije.“;

- (i) NCC.IDE.A.260 se nadomesti z naslednjim:

**„NCC.IDE.A.260 Upravljanje letalskih podatkovnih zbirk**

- (a) Letalske podatkovne zbirke, ki se uporabljajo na aplikacijah certificiranih sistemov na zrakoplovu, izpolnjujejo zahteve za kakovost podatkov, ki ustrezajo predvideni uporabi podatkov.
- (b) Operator zagotovi pravočasno širjenje in vnos tekočih in nespremenjenih letalskih podatkovnih zbirk v vse zrakoplove, ki jih potrebujejo.
- (c) Ne glede na kakršne koli druge zahteve za poročanje o dogodkih, kot so opredeljene v Uredbi (EU) št. 376/2014, operator poroča ponudnikom podatkovnih zbirk o primerih napačnih, neskladnih oziroma manjkajočih podatkov, za katere se lahko razumno pričakuje, da so nevarni za let.

V takih primerih operator obvesti letalsko posadko in drugo zadevno osebje ter zagotovi, da se zadevni podatki ne uporabljajo.“;

- (j) v NCC.IDE.H.215 se črta točka (b);

- (k) NCC.IDE.H.226 se nadomesti z naslednjim:

**„NCC.IDE.H.226 Obleka za preživetje posadke**

Vsak član posadke ima na sebi obleko za preživetje, če tako določi vodja zrakoplova na podlagi ocene tveganja ob upoštevanju naslednjih okoliščin:

- (a) pri letih nad vodo v oddaljenosti od kopnega, ki presega avtorotacijsko razdaljo ali razdaljo za varen zasilni pristanek, ko helikopter pri odpovedi kritičnega motorja ne more zadržati vodoravnega leta; in
- (b) kadar vremensko poročilo ali napovedi, ki jih ima vodja zrakoplova na voljo, kažejo, da bo temperatura morja med letom manj kot 10 °C.“;

- (l) NCC.IDE.H.231 se črta;

- (m) v NCC.IDE.H.250 se doda naslednja točka (d):

„(d) Kadar se zahteva PBN, zrakoplov izpolnjuje zahteve za spričevalo o plovnosti za ustrezne specifikacije navigacije.“;

- (n) doda se naslednji NCC.IDE.H.260:

**„NCC.IDE.H.260 Upravljanje letalskih podatkovnih zbirk**

- (a) Letalske podatkovne zbirke, ki se uporabljajo na aplikacijah certificiranih sistemov na zrakoplovu, izpolnjujejo zahteve za kakovost podatkov, ki ustrezajo predvideni uporabi podatkov.
- (b) Operator zagotovi pravočasno širjenje in vnos tekočih in nespremenjenih letalskih podatkovnih zbirk v vse zrakoplove, ki jih potrebujejo.
- (c) Ne glede na kakršne koli druge zahteve za poročanje o dogodkih, kot so opredeljene v Uredbi (EU) št. 376/2014, operator poroča ponudnikom podatkovnih zbirk o primerih napačnih, neskladnih oziroma manjkajočih podatkov, za katere se lahko razumno pričakuje, da so nevarni za let.

V takih primerih operator obvesti letalsko posadko in drugo zadevno osebje ter zagotovi, da se zadevni podatki ne uporabljajo.“;

- (6) V Prilogi VII (Del NCO):

- (a) NCO.GEN.105 se spremeni:

- (i) na koncu točke (a)(4)(v) se črta beseda „ter“;
- (ii) na koncu točke (a)(4)(vi) se vstavi beseda „ter“;

(iii) vstavi se naslednja točka (a)(4)(vii):

„(vii) vse navigacijske zbirke podatkov, potrebne za PBN, so ustrezne in posodobljene.“;

(b) v NCO.GEN.140 se doda naslednja točka (f):

„(f) Razumne količine predmetov in snovi, ki bi bili sicer razvrščeni kot nevarno blago in se uporabljajo za večjo varnost letenja, če njihov prevoz na zrakoplovu upravičuje njihova pravočasna razpoložljivost za operativne namene, se štejejo za odobrene v skladu z odstavkom 1:2.2.1(a) Tehničnih navodil. To velja ne glede na to, ali se prevoz ali uporaba takih predmetov in snovi zahteva v zvezi s posameznim letom.

Za pakiranje in natovarjanje zgoraj omenjenih predmetov in snovi je odgovoren vodja zrakoplova; pakiranje in natovarjanje se izvedeta tako, da so tveganja za člane posadke, potnike, tovor ali zrakoplov med operacijami zrakoplova čim manjša.“;

(c) vstavi se naslednji NCO.OP.116:

#### **„NCO.OP.116 Navigacija na podlagi zmogljivosti – letala in helikopterji**

Vodja zrakoplova zagotovi, da se, kadar se za predvideno zračno pot ali predvideni postopek zahteva PBN:

(a) ustrezne specifikacije PBN navedejo v AFM ali drugem dokumentu, ki ga je organ za certificiranje odobril pri oceni plovnosti ali ki temelji na taki odobritvi; ter

(b) zrakoplov uporablja v skladu z ustreznimi specifikacijami in omejitvami navigacije iz AFM ali drugega dokumenta, navedenega zgoraj.“;

(d) v NCO.OP.135 se točka (a) nadomesti z naslednjim:

„(a) Pred začetkom leta se vodja zrakoplova z vsemi razumnimi razpoložljivimi sredstvi prepriča, da vesoljske zmogljivosti ter zemeljske in/ali vodne zmogljivosti, vključno s komunikacijskimi napravami in navigacijskimi pripomočki, ki so na voljo na zadevnem letu in se neposredno zahtevajo za varno uporabo zrakoplova, ustrezajo vrsti operacije, predvideni za let.“;

(e) vstavi se naslednji NCO.OP.142:

#### **„NCO.OP.142 Namembna letališča – operacije instrumentalnega prileta**

Vodja zrakoplova zagotovi, da so na voljo zadostna sredstva za navigacijo in pristanek na namembnem letališču ali katerem koli nadomestnem namembnem letališču v primeru izgube zmogljivosti za predvideno operacijo prileta in pristanka.“;

(f) NCO.OP.190 se nadomesti z naslednjim:

#### **„NCO.OP.190 Uporaba dodatnega kisika**

(a) Vodja zrakoplova zagotovi, da vsi člani letalske posadke, ki opravljajo naloge, pomembne za varno delovanje zrakoplova med letom, uporabijo dodatni kisik vedno, ko ugotovi, da bi na nadmorski višini predvidenega leta pomanjkanje kisika lahko povzročilo oslabitev spretnosti članov posadke, ter zagotovi, da je potnikom na voljo dodatni kisik, če bi pomanjkanje kisika lahko negativno vplivalo na potnike.

(b) V vseh drugih primerih, ko vodja zrakoplova ne more ugotoviti, kako bi pomanjkanje kisika lahko vplivalo na vse osebe na zrakoplovu, vodja zrakoplova zagotovi, da:

(1) vsi člani posadke, ki opravljajo naloge, pomembne za varno delovanje zrakoplova med letom, uporabijo dodatni kisik za vsako obdobje, daljše od 30 minut, ko bo tlačna višina v prostoru za potnike med 10 000 ft in 13 000 ft; in

(2) vse osebe na zrakoplovu uporabijo dodatni kisik za vsako obdobje, ko bo tlačna višina v prostoru za potnike nad 13 000 ft.“

(g) doda se naslednji NCO.OP.220:

**„NCO.OP.220 Sistem za preprečevanje trčenj v zraku (ACAS II)**

Če se uporablja sistem ACAS II, vodja zrakoplova uporablja ustrezne operativne postopke in je ustrezno usposobljen.“;

(h) v NCO.IDE.A.140 se točka (a)(4) nadomesti z naslednjim:

„(4) varnostnim pasom z zadrževalnim sistemom za zgornji del trupa na vseh sedežih letalske posadke z enotočkovnim odpenjanjem za letala, za katera je bilo individualno spričevalo o plovnosti prvič izdano 25. avgusta 2016 ali pozneje.“;

(i) NCO.IDE.A.155 se nadomesti z naslednjim:

**„NCO.IDE.A.155 Dodatni kisik – letala, v katerih kabina ni pod tlakom**

Letala, v katerih kabina ni pod tlakom in se uporabljajo, ko se zahteva oskrba s kisikom v skladu z NCO.OP.190, so opremljena z napravo za shranjevanje in razdeljevanje kisika, s katero je mogoče shraniti in razdeliti potrebne zaloge kisika.“;

(j) v NCO.IDE.A.195 se doda naslednja točka (d):

„(d) Za operacije PBN zrakoplov izpolnjuje zahteve za spričevalo o plovnosti za ustrezne specifikacije navigacije.“;

(k) doda se naslednji NCO.IDE.A.205:

**„NCO.IDE.A.205 Upravljanje letalskih podatkovnih zbirk**

(a) Letalske podatkovne zbirke, ki se uporabljajo na aplikacijah certificiranih sistemov na zrakoplovu, izpolnjujejo zahteve za kakovost podatkov, ki ustrezajo predvideni uporabi podatkov.

(b) Vodja zrakoplova zagotovi pravočasno širjenje in vnos tekočih in nespremenjenih letalskih podatkovnih zbirk v zrakoplove, ki jih potrebujejo.

(c) Ne glede na kakršne koli druge zahteve za poročanje o dogodkih, kot so opredeljene v Uredbi (EU) št. 376/2014, vodja zrakoplova poroča ponudnikom podatkovnih zbirk o primerih napačnih, neskladnih oziroma manjkajočih podatkov, za katere se lahko razumno pričakuje, da so nevarni za let.

V takih primerih vodja zrakoplova zadevnih podatkov ne uporabi.“;

(l) NCO.IDE.H.155 se nadomesti z naslednjim:

**„NCO.IDE.H.155 Dodatni kisik – helikopterji, na katerih kabina ni pod tlakom**

Helikopterji, v katerih kabina ni pod tlakom in se uporabljajo, ko se zahteva oskrba s kisikom v skladu z NCO.OP.190, so opremljeni z napravo za shranjevanje in razdeljevanje kisika, s katero je mogoče shraniti in razdeliti potrebne zaloge kisika.“;

(m) v NCO.IDE.H.195 se doda naslednja točka (d):

„(d) Za operacije PBN zrakoplov izpolnjuje zahteve za spričevalo o plovnosti za ustrezne specifikacije navigacije.“;

(n) doda se naslednji NCO.IDE.H.205:

**„NCO.IDE.H.205 Upravljanje letalskih podatkovnih zbirk**

(a) Letalske podatkovne zbirke, ki se uporabljajo na aplikacijah certificiranih sistemov na zrakoplovu, izpolnjujejo zahteve za kakovost podatkov, ki ustrezajo predvideni uporabi podatkov.

- (b) Operator zagotovi pravočasno širjenje in vnos posodobljenih in nespremenjenih letalskih podatkovnih zbirk v zrakoplove, ki jih potrebujejo.
- (c) Ne glede na kakršne koli druge zahteve za poročanje o dogodkih, kot so opredeljene v Uredbi (EU) št. 376/2014, operator poroča ponudnikom podatkovnih zbirk o primerih napačnih, neskladnih oziroma manjkajočih podatkov, za katere se lahko razumno pričakuje, da so nevarni za let.

V takih primerih vodja zrakoplova zadevnih podatkov ne uporabi.“;

- (o) NCO.IDE.S.130 se nadomesti z naslednjim:

**„NCO.IDE.S.130 Dodatni kisik**

Jadralna letala, ki se uporabljajo, ko se zahteva oskrba s kisikom v skladu z NCO.OP.190, so opremljena z napravo za shranjevanje in razdeljevanje kisika, s katero je mogoče shraniti in razdeliti potrebne zaloge kisika.“;

- (p) v NCO.SPEC.110 se točka (f) nadomesti z naslednjim:

„(f) zagotovi, da strokovnjaki za nalogo in člani posadke uporabijo dodatni kisik vedno, ko ugotovi, da na nadmorski višini predvidenega leta pomanjkanje kisika lahko povzroči oslabitev spretnosti članov posadke ali negativno vpliva na strokovnjake za nalogo. Če vodja zrakoplova ne more ugotoviti, kako bi pomanjkanje kisika lahko vplivalo na osebe na zrakoplovu, zagotovi, da strokovnjaki za nalogo in člani posadke dodatni kisik uporabijo vedno, ko višina kabine preseže 10 000 ft za več kot 30 minut in ko višina kabine preseže 13 000 ft.“

- (7) V Prilogi VIII (Del SPO):

- (a) SPO.GEN.107 se spremeni:

- (i) na koncu točke (a)(4)(v) se črta beseda „ter“;
- (ii) na koncu točke (a)(4)(vi) se vstavi beseda „ter“;
- (iii) vstavi se nova točka (a)(4)(vii):

„(vii) vse navigacijske zbirke podatkov, potrebne za PBN, so ustrezne in posodobljene.“;

- (b) vstavi se naslednji SPO.OP.116:

**„SPO.OP.116 Navigacija na podlagi zmogljivosti – letala in helikopterji**

Operator zagotovi, da se, kadar se za predvideno zračno pot ali predvideni postopek zahteva navigacija na podlagi zmogljivosti (PBN):

- (a) ustrezne specifikacije PBN navedejo v AFM ali drugem dokumentu, ki ga je organ za certificiranje odobril pri oceni plovnosti ali ki temelji na taki odobritvi; ter
- (b) zrakoplov uporablja v skladu z ustreznimi specifikacijami in omejitvami navigacije iz AFM ali drugega dokumenta, navedenega zgoraj.“;

- (c) v SPO.OP.140 se točka (a) nadomesti z naslednjim:

„(a) Pred začetkom leta se vodja zrakoplova z vsemi razumnimi razpoložljivimi sredstvi prepriča, da vesoljske zmogljivosti ter zemeljske in/ali vodne zmogljivosti, vključno s komunikacijskimi napravami in navigacijskimi pripomočki, ki so na voljo na zadevnem letu in se neposredno zahtevajo za varno uporabo zrakoplova, ustrezajo vrsti operacije, predvideni za let.“;

- (d) v SPO.OP.151 se točka (b)(3) črta;

- (e) vstavi se naslednji SPO.OP.152:

**„SPO.OP.152 Namembna letališča – operacije instrumentalnega prileta**

Vodja zrakoplova zagotovi, da so na voljo zadostna sredstva za navigacijo in pristanek na namembnem letališču ali katerem koli nadomestnem namembnem letališču v primeru izgube zmogljivosti za predvideno operacijo prileta in pristanka.“;

- (f) v SPO.OP.205 se točka (a) nadomesti z naslednjim:

„(a) Operator določi operativne postopke in programe usposabljanja, ko je sistem ACAS vgrajen in deluje, da se letalska posadka ustrezno usposobi za preprečevanje trčenj in zna uporabljati opremo ACAS II.“;

- (g) v SPO.IDE.A.160 se točki (c) in (d) nadomestita z naslednjim:

„(c) za letala, ki niso kompleksna letala na motorni pogon, z varnostnim pasom z zadrževalnim sistemom za zgornji del trupa na vseh sedežih letalske posadke z enotočkovnim odpenjanjem za letala, za katera je bilo individualno spričevalo o plovnosti prvič izdano 25. avgusta 2016 ali pozneje;

(d) za kompleksna letala na motorni pogon, z varnostnim pasom z zadrževalnim sistemom za zgornji del trupa z vgrajeno napravo, ki pri hitrem zaviranju samodejno zadrži trup osebe, ki je s pasom pripeta:

(1) na vseh sedežih letalske posadke in vseh sedežih poleg pilotovega sedeža ter

(2) na vseh sedežih opazovalcev v pilotski kabini.“;

- (h) v SPO.IDE.A.160 se doda naslednja točka (e):

„(e) Varnostni pas z zadrževalnim sistemom za zgornji del trupa, ki se zahteva v točki (d), ima:

(1) enotočkovno odpenjanje;

(2) na sedežih letalske posadke in vseh sedežih poleg pilotovega sedeža:

(i) dva ramenska pasova in varnostni pas, ki se lahko uporablja samostojno; ali

(ii) dva ramenska pasova in varnostni pas, ki se lahko uporablja samostojno za naslednja letala:

(A) letala z največjo potrjeno vzletno maso (MCTOM) manj kot 5 700 kg in največjim operativnim številom potniških sedežev (MOPSC) manj kot devet, ki izpolnjujejo zahteve glede dinamičnih pogojev za zasilni pristanek, opredeljene v veljavni certifikacijski specifikaciji;

(B) letala z največjo potrjeno vzletno maso (MCTOM) manj kot 5 700 kg in največjim operativnim številom potniških sedežev (MOPSC) manj kot devet, ki ne izpolnjujejo zahtev glede dinamičnih pogojev za zasilni pristanek, opredeljenih v veljavni certifikacijski specifikaciji, in za katera je bilo individualno spričevalo o plovnosti prvič izdano pred 25. avgustom 2016.“;

- (i) v SPO.IDE.A.220 se doda naslednja točka (d):

„(d) Za operacije PBN zrakoplov izpolnjuje zahteve za spričevalo o plovnosti za ustrezne specifikacije navigacije.“;

- (j) doda se naslednji SPO.IDE.A.230:

**„SPO.IDE.A.230 Upravljanje letalskih podatkovnih zbirk**

(a) Letalske podatkovne zbirke, ki se uporabljajo na certificiranih aplikacijah sistemov zrakoplova, izpolnjujejo zahteve za kakovost podatkov, ki ustrezajo predvideni uporabi podatkov.



- (b) Operator zagotovi pravočasno širjenje in vnos tekočih in nespremenjenih letalskih podatkovnih zbirk v vse zrakoplove, ki jih potrebujejo.
- (c) Ne glede na kakršne koli druge zahteve za poročanje o dogodkih, kot so opredeljene v Uredbi (EU) št. 376/2014, operator poroča ponudnikom podatkovnih zbirk o primerih napačnih, neskladnih oziroma manjkajočih podatkov, za katere se lahko razumno pričakuje, da so nevarni za let.

V takih primerih operator obvesti letalsko posadko in drugo zadevno osebje ter zagotovi, da se zadevni podatki ne uporabljajo.“;

- (k) SPO.IDE.H.198 se nadomesti z naslednjim:

**„SPO.IDE.H.198 Obleka za preživetje – kompleksni helikopterji na motorni pogon**

Vse osebe na helikopterju imajo na sebi obleko za preživetje, če tako določi vodja zrakoplova na podlagi ocene tveganja ob upoštevanju naslednjih okoliščin:

- (a) pri letih nad vodo v oddaljenosti od kopnega, ki presega avtorotacijsko razdaljo ali razdaljo za varen zasilni pristanek, ko helikopter pri odpovedi kritičnega motorja ne more zadržati vodoravnega leta; in
- (b) kadar vremensko poročilo ali napovedi, ki jih ima vodja zrakoplova na voljo, kažejo, da bo temperatura morja med letom manj kot 10 °C.“;

- (l) SPO.IDE.H.201 se črta;

- (m) v SPO.IDE.H.220 se doda naslednja točka (d):

„(d) Za operacije PBN zrakoplov izpolnjuje zahteve za spričevalo o plovnosti za ustrezne specifikacije navigacije.“

- (n) doda se naslednji SPO.IDE.H.230:

**„SPO.IDE.H.230 Upravljanje letalskih podatkovnih zbirk**

- (a) Letalske podatkovne zbirke, ki se uporabljajo na certificiranih aplikacijah sistemov zrakoplova, izpolnjujejo zahteve za kakovost podatkov, ki ustrezajo predvideni uporabi podatkov.
- (b) Operator zagotovi pravočasno širjenje in vnos tekočih in nespremenjenih letalskih podatkovnih zbirk v vse zrakoplove, ki jih potrebujejo.
- (c) Ne glede na kakršne koli druge zahteve za poročanje o dogodkih, kot so opredeljene v Uredbi (EU) št. 376/2014, operator poroča ponudnikom podatkovnih zbirk o primerih napačnih, neskladnih oziroma manjkajočih podatkov, za katere se lahko razumno pričakuje, da so nevarni za let.

V takih primerih operator obvesti letalsko posadko in drugo zadevno osebje ter zagotovi, da se zadevni podatki ne uporabljajo.“;

---