

IZVEDBENA UREDBA KOMISIJE (EU) 2021/1296**z dne 4. avgusta 2021****o spremembi in popravku Uredbe (EU) št. 965/2012 v zvezi z zahtevami za načrtovanje in upravljanje goriva/energije ter zahtevami glede podpornih programov in psihološke ocene letalske posadke ter preizkusov za ugotavljanje prisotnosti psihoaktivnih snovi****(Besedilo velja za EGP)**

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije,

ob upoštevanju Uredbe (EU) 2018/1139 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 4. julija 2018 o skupnih pravilih na področju civilnega letalstva in ustanovitvi Agencije Evropske unije za varnost v letalstvu ter spremembi uredb (ES) št. 2111/2005, (ES) št. 1008/2008, (EU) št. 996/2010, (EU) št. 376/2014 ter direktiv 2014/30/EU in 2014/53/EU Evropskega parlamenta in Sveta ter razveljavitvi uredb (ES) št. 552/2004 in (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta ter Uredbe Sveta (EGS) št. 3922/91 ⁽¹⁾ in zlasti člena 31 Uredbe,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Uredba Komisije (EU) št. 965/2012 ⁽²⁾ določa podrobna pravila za zračne operacije ter zlasti za načrtovanje in upravljanje goriva. Ta pravila bi bilo treba posodobiti, da bi odražala najnovejši napredek v tehnologiji motorjev ter najboljše prakse na področju zračnih operacij in da bi se upoštevale izkušnje z letalstvom po vsem svetu ter znanstveni in tehnični napredek pri zračnih operacijah.
- (2) Zadnje spremembe Priloge 6 h Konvenciji o mednarodnem civilnem letalstvu (ICAO) v zvezi z gorivom, to pa so del I (11. izdaja), del III (9. izdaja) in nova smernica dokumenta ICAO 9976 „Priročnik o načrtovanju goriva“, bi bilo treba vključiti v Uredbo (EU) št. 965/2012, z izjemo nekaterih zahtev, ki se uporabljajo za helikopterje, kjer druge rešitve po mnenju Agencije Evropske unije za varnost v letalstvu (EASA) izpolnjujejo zahtevano raven varnosti.
- (3) Nova pravila o upravljanju in načrtovanju goriva/energije bi morala omogočiti enake pogoje za vse zainteresirane stranke na notranjem letalskem trgu ter izboljšati konkurenčnost letalske industrije Unije.
- (4) Nove zahteve za načrtovanje in upravljanje goriva/energije bi morale podpirati inovacije in omogočiti nemoteno vključitev novih tehnologij na področje zračnih operacij. Zato bi bilo treba, kjer je to primerno, namesto izraza gorivo uporabiti izraz gorivo/energija, da bi omogočili operacije z zrakoplovi, ki uporabljajo druge vire energije namesto konvencionalnega goriva na osnovi ogljikovodikov.
- (5) Zahteve v zvezi z različnimi vrstami operacij bi morale biti sorazmerne z obsegom in kompleksnostjo takih operacij ter s tveganji, povezanimi s takimi operacijami.
- (6) Letalskim prevoznikom bi moralo biti omogočeno uporabiti postopke načrtovanja in upravljanja na podlagi zmogljivosti, ki izboljšujejo operativno učinkovitost z ustvarjanjem finančnih in okoljskih koristi, hkrati pa ohranjajo ali celo izboljšujejo raven varnosti. Zato bi bilo treba z novimi zahtevami za letala, ki se uporabljajo v operacijah komercialnega zračnega prevoza, uvesti celovito shemo za gorivo, ki obsega tri glavne politike v zvezi z gorivom: načrtovanje goriva/energije, izbira letališča ter upravljanje goriva in energije med letom. To bi moralo operatorjem omogočiti prožnejše upravljanje tveganj, kar bi lahko povečalo učinkovitost.

⁽¹⁾ UL L 212, 22.8.2018, str. 1.

⁽²⁾ 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) Varnostne informacije, ki jih zbira Agencija Evropske unije za varnost v letalstvu (EASA), kažejo, da bi bilo treba uvesti nove zahteve za odpravo tveganj, povezanih s polnjenjem rezervoarjev, natančneje s polnjenjem rezervoarjev, medtem ko so potniki na zrakoplovu, se izkrcavajo ali vkrcavajo, in s polnjenjem rezervoarjem med vrtenjem rotorjev.
- (8) Za oceno kompleksnih shem za gorivo/energijo so potrebne okrepljene zmogljivosti pristojnih organov, zato je treba uvesti merila, ki bodo pristojnim organom vodilo pri izvajanju ocen tveganja v zvezi z operativno varnostjo za podporo uporabi shem za gorivo/energijo, ki v celoti temeljijo na zmogljivosti.
- (9) Na podlagi načel sorazmernosti in boljšega pravnega urejanja bi bilo treba zahteve v zvezi z gorivom in energijo za nekomercialne operacije s kompleksnimi zrakoplovi na motorni pogon in za specializirane operacije bolje uskladiti s tistimi za operacije komercialnega zračnega prevoza. Po drugi strani bi morale zahteve v zvezi z gorivom in energijo za nekomercialne operatorje zrakoplovov, ki niso kompleksni zrakoplovi na motorni pogon, temeljiti na varnostnih ciljih ter bi morale omogočiti pristop na podlagi zmogljivosti. Nove zahteve za načrtovanje in upravljanje goriva in energije bi morale zmanjšati regulativno breme, povečati stroškovno učinkovitost in, z nekaterimi izjemami, omogočiti uskladitev z zahtevami iz ICAO.
- (10) Z Uredbo Komisije (EU) 2018/1042 ⁽³⁾ so bile Uredbi (EU) št. 965/2012 dodane zahteve za podporne programe, psihološko oceno letalske posadke ter sistematične in naključne preizkuse za ugotavljanje prisotnosti psihoaktivnih snovi, da se zagotovi zdravstvena sposobnost članov letalske posadke in kabinskega osebja. Te zahteve so se začele uporabljati v februarju 2021. Agencija je bila pooblaščenca, da redno ocenjuje učinkovitost novih določb in do avgusta 2022 pripravi prvo ocenjevalno poročilo. Ob upoštevanju posledic pandemije COVID-19 na letalstvo je priporočljivo omogočiti Agenciji dodaten čas, da zbere ustrezne podatke za oceno. Zato je treba rok za zaključek ocenjevalnega poročila preložiti do 14. avgusta 2023.
- (11) Z Uredbo (EU) 2018/1042 je bila v Prilogo I k Uredbi (EU) št. 965/2012 uvedena točka 98a, s katero je bil opredeljen izraz „psihoaktivne snovi“. Z Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2020/2036 ⁽⁴⁾, s katero je bila nato spremenjena Priloga I k Uredbi (EU) št. 965/2012, je bila točka 98a nenamerno zamenjana z novim besedilom, ki opredeljuje izraz „usposobljen“, opredelitev izraza „psihoaktivne snovi“ pa je bila črtana. Ta opredelitev je bistvena za skladno razlago določb, uvedenih z Uredbo (EU) 2018/1042, zlasti za jasno opredelitev, za katere snovi veljajo te določbe in za katere ne. Da bi torej zavarovali upravičena pričakovanja oseb, za katere veljajo te določbe, bi bilo treba to opredelitev ponovno uvesti v Prilogo I k Uredbi (EU) št. 965/2012 z učinkom od dne uporabe povezanih sprememb, uvedenih z Uredbo (EU) 2018/1042, torej od 14. februarja 2021.
- (12) Agencija Evropske unije za varnost v letalstvu (EASA) je pripravila osnutek izvedbenega pravila in ga predložila z mnenjem št. 02/2020 ⁽⁵⁾ v skladu s členom 75(2)(b) in (c) ter členom 76(1) Uredbe (EU) 2018/1139.
- (13) Uredbo (EU) št. 965/2012 bi bilo zato treba ustrezno spremeniti in popraviti.
- (14) Za zagotovitev ustreznega izvajanja te uredbe bi morale imeti države članice in zadevni deležniki pred začetkom uporabe te uredbe dovolj časa za prilagoditev svojih postopkov na nove zahteve, določene s to uredbo. Njeno uporabo bi bilo zato treba preložiti.
- (15) Ukrepi iz te uredbe so v skladu z mnenjem odbora, ustanovljenega v skladu s členom 127 Uredbe (EU) 2018/1139 –

⁽³⁾ Uredba Komisije (EU) 2018/1042 z dne 23. julija 2018 o spremembi Uredbe (EU) št. 965/2012 glede tehničnih zahtev in upravnih postopkov v zvezi z uvedbo podpornih programov, psihološko oceno letalske posadke ter sistematičnimi in naključnimi preizkusi za ugotavljanje prisotnosti psihoaktivnih snovi, da se zagotovi zdravstvena sposobnost letalske posadke in kabinskega osebja, ter glede opremljanja novih letal na turbinski pogon z največjo certificirano vzletno maso 5 700 kg ali manj in največjim operativnim številom potniških sedežev od šest do devet s sistemom opozarjanja na bližino tal (UL L 188, 25.7.2018, str. 3).

⁽⁴⁾ Izvedbena uredba Komisije (EU) 2020/2036 z dne 9. decembra 2020 o spremembi Uredbe (EU) št. 965/2012 v zvezi z zahtevami glede usposobljenosti letalske posadke in metod usposabljanja ter o odlogu datumov izvajanja nekaterih ukrepov v okviru pandemije COVID-19 (UL L 416, 11.12.2020, str. 24).

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

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

Člen 1

Spremembe Uredbe (EU) št. 965/2012

Uredba (EU) št. 965/2012 se spremeni:

(1) drugi odstavek člena 9b se nadomesti z naslednjim:

„Agencija stalno pregleduje učinkovitost določb iz prilog II in IV v zvezi s podpornimi programi, psihološko oceno letalske posadke ter sistematičnimi in naključnimi preizkusi za ugotavljanje prisotnosti psihoaktivnih snovi, da se zagotovi zdravstvena sposobnost članov letalske posadke in kabinskega osebja. Agencija najpozneje 14. avgusta 2023 pripravi prvo poročilo o rezultatih tega pregleda.

Navedeni pregled vključuje ustrezno strokovno znanje in temelji na podatkih, ki so bili s pomočjo držav članic in Agencije zbrani v daljšem obdobju.“;

(2) priloge I, II, III, IV, V, VI, VII in VIII se spremenijo v skladu s Prilogo I k tej uredbi.

Člen 2

Popravek Uredbe (EU) št. 965/2012

Priloga I k Uredbi (EU) št. 965/2012 se popravi v skladu s Prilogo II k tej uredbi.

Člen 3

Začetek veljavnosti in uporaba

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

Uporablja se od 30. oktobra 2022.

Priloga II pa se uporablja od 14. februarja 2021.

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

V Bruslju, 4. avgusta 2021

Za Komisijo
predsednica
Ursula VON DER LEYEN

PRILOGA I

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

(1) Priloga I se spremeni:

(a) vstavi se naslednja točka 8c:

„8c. ‚Nadomestno letališče‘ pomeni ustrezno letališče, proti kateremu lahko nadaljuje let zrakoplov, kadar postane nemogoče ali nepriporočljivo nadaljevati let proti letališču predvidenega pristanka ali pristati na njem, ter na katerem so na voljo potrebne službe in zmogljivosti, na katerem se lahko izpolnijo zmogljivostne zahteve za zrakoplov in ki obratuje ob pričakovanem času uporabe; ‚nadomestno letališče‘ vključuje:

- (a) ‚nadomestno vzletno letališče‘: nadomestno letališče, na katerem bi lahko pristal zrakoplov, če bi to postalo potrebno kmalu po vzletu in če ni mogoče uporabiti odhodnega letališča;
- (b) ‚nadomestno letališče na zračni poti‘: nadomestno letališče, na katerem bi lahko pristal zrakoplov, če bi bila potrebna preusmeritev, ko je zrakoplov na zračni poti;
- (c) ‚nadomestno letališče na zračni poti za gorivo/energijo‘ pomeni nadomestno letališče na zračni poti, ki se zahteva v fazi načrtovanja za uporabo v izračunu goriva/energije;
- (d) ‚nadomestno namembno letališče‘: nadomestno letališče, na katerem bi lahko pristal zrakoplov, če bi bilo nemogoče ali ne bi bilo priporočljivo pristati na letališču predvidenega pristanka.“;

(b) točka 26 se nadomesti z naslednjim:

„26. ‚Gorivo/energija za izredne razmere‘ pomeni gorivo/energijo, ki ju je treba nadomestiti v primeru nepredvidenih dejavnikov, ki bi lahko vplivali na porabo goriva/energije do namembnega letališča.“;

(c) vstavi se naslednja točka 31a:

„31a. ‚Trenutna shema za gorivo/energijo‘ pomeni odobreno shemo za gorivo/energijo, ki jo trenutno uporablja operator.“;

(d) točka 46. se črta;

(e) vstavita se naslednji točki 49d in 49e:

„49d. ‚Sledenje letu‘ pomeni zapisovanje sporočil o odhodu in prihodu v realnem času, ki ga izvaja operativno osebje za zagotovitev, da se let izvaja in je prispel na namembno letališče ali nadomestno letališče.“

49e. ‚Spremljanje leta‘ poleg zahtev, opredeljenih za sledenje letu, pomeni naslednje:

- (a) operativno spremljanje letov, ki ga izvaja ustrezno usposobljeno osebje za operativni nadzor, od odhoda v vseh fazah leta;
- (b) komuniciranje vseh razpoložljivih in ustreznih varnostnih informacij med osebjem za operativni nadzor na tleh in letalsko posadko ter
- (c) nujno pomoč letalski posadki v nujnih primerih ali v primeru varnostnih vprašanj med letom ali na zahtevo letalske posadke.“;

(f) vstavita se naslednji točki 50a in 50b:

„50a. ‚Čas letenja‘ pomeni:

- (a) za letala skupni čas od trenutka prvega premika zaradi vzleta do trenutka, ko po končanem letu letalo dokončno obmiruje;
- (b) za helikopterje skupni čas od trenutka, ko se lopatice rotorja začnejo vrteti zaradi vzleta, do trenutka, ko po končanem letu helikopter dokončno obmiruje in se lopatice rotorja ustavijo.

50b. „Nadzor leta’ poleg vseh elementov, opredeljenih za spremljanje leta, pomeni aktivno spremljanje leta, ki ga izvaja ustrezno usposobljeno osebje za operativni nadzor v vseh fazah leta za zagotovitev, da let sledi predpisani zračni poti brez nenačrtovanih odstopanj, preusmeritev ali zamud.“;

(g) točka 51 se črta;

(h) točka 73 se nadomesti z naslednjim:

„73. ‚Lokalna helikopterska operacija’ pomeni operacijo komercialnega zračnega prevoza s helikopterji z največjo potrjeno vzletno maso (MCTOM) nad 3 175 kg in največjim operativnim številom potniških sedežev (MOPSC) devet ali manj, operacije se izvajajo podnevi in po zračnih poteh, na katerih poteka navigacija ob upoštevanju vizualnih orientacijskih znakov, na lokalnem in opredeljenem geografskem območju, navedenem v operativnem priročniku.“;

(i) vstavi se naslednja točka 104a:

„104a. ‚Varen pristanek’ v okviru politike ravnanja z gorivom/energijo ali shem za gorivo/energijo pomeni pristanek na ustreznem letališču ali območju delovanja z najmanj končno rezervo goriva/energije ter v skladu z veljavnimi operativnimi postopki in letališkimi operativnimi minimumi.“;

(2) Priloga II se spremeni:

(a) točka ARO.OPS.225 se nadomesti z naslednjim:

„ARO.OPS.225 Odobritev shem za gorivo/energijo

(a) Pristojni organ odobri shemo za gorivo/energijo, ki jo predlaga operator v komercialnem zračnem prevozu, če operator dokaže skladnost z vsemi veljavnimi zahtevami iz te uredbe v zvezi z gorivom/energijo za letala ali helikopterje, ki se uporabljajo v komercialnem zračnem prometu.

(b) Pristojni organ oceni in nadzoruje načrtovanje goriva/energije ter ponovno načrtovanje med letom, izbiro letališča in politike upravljanja goriva/energije med letom, povezane s shemami za gorivo/energijo, poleg postopkov za podporo izvajanju teh shem za gorivo/energijo.

(c) Poleg točk (a) in (b) pristojni organ pri odobritvi posameznih shem za gorivo/energijo:

1. preveri, ali je operator dokazal osnovno raven varnosti trenutne sheme za gorivo/energijo;
2. oceni zmogljivost operatorja za podporo izvajanju predlagane posamezne sheme za gorivo/energijo; upoštevati je treba vsaj naslednje elemente:
 - (i) operatorjev sistem upravljanja,
 - (ii) operativne zmogljivosti operatorja;
3. preveri, da operatorjeva ocena varnostnega tveganja, ki podpira predlagano posamezno shemo za gorivo/energijo, dosega raven varnosti, enakovredno tisti pri trenutni shemi za gorivo/energijo; ter
4. določi načrt nadzora za izvajanje rednih ocen odobrenih posameznih shem za gorivo/energijo, da se preveri skladnost sheme oziroma odloči, ali bi bilo treba shemo spremeniti ali preklicati.

(d) Odobritev v točki (d)2 CAT.OP.MPA.182 vključuje seznam izoliranih letališč, ki jih operator določi za vsako posamezno vrsto zrakoplova, za katero se odobritev uporablja.

(e) Brez poseganja v točki (d) in (e) ARO.GEN.120 pristojni organ obvesti Agencijo o začetku ocenjevanja drugih načinov usklajevanja v zvezi s shemami za gorivo/energijo.“;

(3) v Prilogi III se Dodatek I nadomesti z naslednjim:

„Dodatek I

IZJAVA

v skladu z Uredbo Komisije (EU) št. 965/2012 o letalskih operacijah

Operator

Naziv:

Kraj, v katerem ima operator glavni kraj poslovanja, ali če operator nima glavnega kraja poslovanja, kraj, v katerem ima operator sedež ali stalno prebivališče, in kraj, iz katerega odreja operacije:

Ime in kontaktni podatki odgovornega vodje:

Operacije z zrakoplovi

Začetni datum operacije in datum začetka uporabe spremembe:

Informacije o zrakoplovu, operaciji in organizaciji za vodenje stalne plovnosti⁽¹⁾:

Vrste zrakoplovov, registracije in glavna baza:

Serijska številka proizvajalca zrakoplova ⁽²⁾	Vrsta zrakoplova	Registracija zrakoplova ⁽³⁾	Glavna baza	Vrste operacij ⁽⁴⁾	Organizacija, odgovorna za vodenje stalne plovnosti ⁽⁵⁾

Operator pridobi predhodno odobritev⁽⁶⁾ ali posebno odobritev⁽⁷⁾ za določene operacije pred izvajanjem takih operacij.

Če je ustrezno, podrobnosti odobritev (priložite seznam posebnih odobritev, vključno s posebnimi odobritvami, ki jih izda tretja država, če je ustrezno).

Če je ustrezno, podrobnosti dovoljenj za specializirane operacije (priložite dovoljenja).

Če je ustrezno, seznam drugih načinov usklajevanja s sklici na sprejemljive načine usklajevanja, ki jih nadomeščajo (priložite druge načine usklajevanja).

Izjave

- Operator izpolnjuje in bo še naprej izpolnjeval bistvene zahteve iz Priloge V k Uredbi (EU) 2018/1139 Evropskega parlamenta in Sveta ter zahteve iz Uredbe (EU) št. 965/2012.
- Dokumentacija sistema upravljanja, vključno z operativnim priročnikom, izpolnjuje zahteve iz Priloge III (Del ORO), Priloge V (Del SPA), Priloge VI (Del NCC) ali Priloge VIII (Del SPO) k Uredbi (EU) št. 965/2012, vsi leti pa bodo opravljeni v skladu z določbami operativnega priročnika, kot določa točka (b) ORO.GEN.110 Priloge III (Del ORO).
- Vsi zrakoplovi, ki se uporabljajo, imajo veljavno spričevalo o plovnosti v skladu z Uredbo Komisije (EU) št. 748/2012 ali izpolnjujejo posebne zahteve glede plovnosti, ki se uporabljajo za zrakoplove, ki so registrirani v tretji državi in je zanje sklenjena pogodba o najemu.

-
- Vsi člani letalske posadke imajo licenco v skladu s Prilogo I k Uredbi Komisije (EU) št. 1178/2011, kot določa točka (c) ORO.FC.100 Priloge III k Uredbi (EU) št. 965/2012, člani kabinskega osebja pa so, če je ustrezno, usposobljeni v skladu s poddelom CC Priloge III (Del ORO).
-
- Če je ustrezno, operator uvede in dokaže skladnost s priznanim industrijskim standardom.
Sklic na standard:
Certifikacijski organ:
Datum zadnje revizije skladnosti:
-
- Operator obvesti pristojni organ o vseh spremembah okoliščin, ki vplivajo na njegovo izpolnjevanje bistvenih zahtev iz Priloge V k Uredbi (EU) 2018/1139 in zahtev iz Uredbe (EU) št. 965/2012, kot je s to izjavo seznanjen pristojni organ, in vseh spremembah informacij o drugih načinih usklajevanja in njihovih seznamih, vključenih v to izjavo oziroma priloženih tej izjavi, kot se zahteva v točki (a) ORO.GEN.120 Priloge III (Del ORO).
-
- Operator potrjuje, da so informacije, podane v tej izjavi, pravilne.
-

Datum, ime in podpis odgovornega vodje“

- ⁽¹⁾ Če na izjavi ni dovolj prostora za navedbo zahtevanih informacij, jih navedite v ločeni prilogi. Priloga se datira in podpiše.
- ⁽²⁾ Serijska številka proizvajalca.
- ⁽³⁾ Če je zrakoplov registriran tudi pri imetniku spričevala letalskega prevoznika, navedite številko spričevala letalskega prevoznika imetnika spričevala letalskega prevoznika.
- ⁽⁴⁾ ‚Vrste operacij‘ se nanašajo na vrsto operacij, ki se izvajajo s tem zrakoplovom, npr. nekomercialne operacije ali specializirane operacije, npr. leti za fotografiranje iz zraka, leti za oglaševanje v zraku, reportažni leti, leti za namene televizije in filmov, padalske operacije, padalstvo in vzdrževalni testni leti.
- ⁽⁵⁾ Informacije o organizaciji, odgovorni za vodenje stalne plovnosti, vsebujejo ime organizacije, njen naslov in sklic na odobritev.
- ⁽⁶⁾ (a) Operacije z morebitnim instrumentom, kosom opreme ali elementom ali funkcijo v okvari, na podlagi seznama minimalne opreme (točke (b), (f) in (j) ORO.MLR.105, NCC.IDE.A.105, NCC.IDE.H.105, SPO.IDE.A.105 in SPO.IDE.H.105).
- (b) Operacije, za katere je potrebno predhodno dovoljenje ali odobritev, vključno z vsem naslednjim:
- za specializirane operacije, najem zrakoplova z osebjem in najem zrakoplova brez osebja, registriranega v tretji državi (točka ORO.SPO.100 (c));
 - komercialne specializirane operacije z visokim tveganjem (točka ORO.SPO.110);
 - nekomercialne operacije z zrakoplovom z največjim operativnim številom potniških sedežev (MOPSC) 19 ali več, ki se izvajajo brez aktivnih članov kabinskega osebja (točka (d) ORO.CC.100);
 - uporaba operativnih minimumov pravil instrumentalnega letenja (IFR), ki so nižji od tistih, ki jih objavi država (točki NCC.OP.110 in SPO.OP.110);
 - polnjenje rezervoarjev med vrtenjem motorjev in/ali rotorjev (točki NCC.OP.157);
 - specializirane operacije brez kisika nad 10 000 ft (točka SPO.OP.195).
- ⁽⁷⁾ Operacije v skladu s Prilogo V (Del SPA) k Uredbi št. 965/2012, vključno s poddeli B ‚OPERACIJE V ZVEZI Z NAVIGACIJO NA PODLAGI ZMOGLJIVOSTI (PBN)‘, C ‚OPERACIJE Z DOLOČENO MINIMALNO OPERATIVNO ZMOGLJIVOSTJO (MNPS)‘, D ‚OPERACIJE V ZRAČNEM PROSTORU Z ZMANJŠANIMI MINIMALNIMI NAVPIČNIMI RAZDVAJANJI (RVSM)‘, E ‚OPERACIJE PRI ZMANJŠANI VIDLJIVOSTI (LVO)‘, G ‚PREVOZ NEVARNEGA BLAGA‘, K ‚HELIKOPTERSKE OPERACIJE NA MORJU‘ in M ‚ELEKTRONSKE LETALSKE TORBE (EFB)‘.
-

(4) Priloga IV se spremeni:

- (a) točka (b)3 CAT.OP.MPA.100 se nadomesti z naslednjim:
„CAT.OP.MPA.100 Uporaba služb zračnega prometa
„3. lokalne helikopterske operacije,“;
- (b) točka CAT.OP.MPA.106 se črta;
- (c) točka CAT.OP.MPA.150 se nadomesti z naslednjim:
„CAT.OP.MPA.150
NAMENOMA PRAZNO“;

- (d) točka CAT.OP.MPA.151 se črta;
- (e) točka (b)7 CAT.OP.MPA.175 se nadomesti z naslednjim:
- „7. se pri načrtovanem letu lahko upoštevajo določbe operativnega priročnika glede goriva/energije, olja, kisika, najmanjših varnih višin letenja, letaliških operativnih minimumov in razpoložljivosti nadomestnih letališč, če so potrebne;“;
- (f) vstavi se naslednja točka CAT.OP.MPA.177:
- „CAT.OP.MPA.177 Predložitev načrta leta služb zračnega prometa
- (a) Če načrt leta služb zračnega prometa ni bil predložen, ker na podlagi pravil letenja ni potreben, se predložijo ustrezne informacije, da se po potrebi lahko aktivirajo alarmne službe.
- (b) Pri operacijah na območju, na katerem ni mogoče predložiti načrta leta služb zračnega prometa, ga poveljnik ali operator posreduje čim prej po vzletu.“;
- (g) točka CAT.OP.MPA.180 se nadomesti z naslednjim:
- „CAT.OP.MPA.180 Shema za gorivo/energijo – letala
- (a) Operator določi, izvaja in vzdržuje shemo za gorivo/energijo, ki:
1. je primerna za vrste operacij, ki se izvajajo;
 2. ustreza zmogljivosti operatorja za podporo njenemu izvajanju in
 3. je bodisi:
- (i) osnovna shema za gorivo/energijo, ki predstavlja osnovo za osnovno shemo za gorivo/energijo z različicami in posamezno shemo za gorivo/energijo; osnovna shema za gorivo/energijo izhaja iz obsežne analize varnostnih in operativnih podatkov iz preteklih rezultatov in izkušenj industrije, ob uporabi znanstvenih načel; osnovna shema za gorivo/energijo v tem sosledju zagotavlja varno, uspešno in učinkovito upravljanje zrakoplova ali
- (ii) osnovna shema za gorivo/energijo z različicami, ki je osnovna shema za gorivo/energijo, pri čemer se analiza iz točke (i) uporabi za določitev različice osnovne sheme za gorivo/energijo, ki v tem sosledju zagotavlja varno, uspešno in učinkovito upravljanje zrakoplova, ali
- (iii) posamezna shema za gorivo/energijo, ki izhaja iz primerjalne analize varnostnih in operativnih podatkov operatorja, ob uporabi znanstvenih načel; z analizo se določi shema za gorivo/energijo z višjo ali enakovredno ravno varnosti kot pri osnovni shemi za gorivo/energijo, ki v tem sosledju zagotavlja varno, uspešno in učinkovito upravljanje zrakoplova.
- (b) Vse sheme za gorivo/energijo zajemajo:
1. politiko za načrtovanje goriva/energije in ponovno načrtovanje med letom;
 2. politiko izbire letališča in
 3. politiko upravljanja goriva/energije med letom.
- (c) Za shemo za gorivo/energijo in vse njene spremembe je potrebna predhodna odobritev pristojnega organa.
- (d) Ko se namerava operator prijaviti za posamezno shemo za gorivo/energijo, pri tem:
1. določi osnovno raven varnosti trenutne sheme za gorivo/energijo;
 2. dokaže svojo zmogljivost za podporo izvajanju predlagane posamezne sheme za gorivo/energijo, vključno z zmogljivostjo za izvajanje ustreznega operativnega nadzora ter za zagotovitev izmenjave ustreznih varnostnih informacij med osebjem za operativni nadzor in letalsko posadko, in
 3. izvede oceno varnostnega tveganja, ki dokazuje, kako se dosega raven varnosti, enakovredna tisti pri trenutni shemi za gorivo/energijo.“;

(h) točka CAT.OP.MPA.181 se nadomesti z naslednjim:

„CAT.OP.MPA.181 Shema za gorivo/energijo – politika načrtovanja goriva/energije ter ponovnega načrtovanja med letom – letala

(a) Operator:

1. določi politiko načrtovanja goriva/energije in ponovnega načrtovanja med letom v okviru sheme za gorivo/energijo;
2. zagotovi, da ima letalo zadostno količino uporabnega goriva/energije, da lahko varno izvede načrtovani let in da se omogočijo odstopanja od načrtovane operacije;
3. razvije postopke za politiko načrtovanja goriva/energije in ponovnega načrtovanja med letom, ki je vključena v operativni priročnik;
4. zagotovi, da načrtovanje goriva/energije v zvezi z letom temelji na:
 - (i) tekočih podatkih o konkretnem zrakoplovu, pridobljenih na podlagi sistema za spremljanje porabe goriva/energije, ali, če ta ni na voljo,
 - (ii) podatkih proizvajalca letala.

(b) Operator zagotovi, da načrtovanje letov vključuje obratovalne pogoje, v katerih naj bi potekal let; obratovalni pogoji vključujejo vsaj:

1. podatke o gorivu/energiji, ki ju porabi zrakoplov;
2. načrtovane mase;
3. pričakovane meteorološke razmere;
4. učinke preloženih posegov vzdrževanja in/ali odstopanj od konfiguracije;
5. predvidene poti in vzletno-pristajalne steze odhodov in prihodov in
6. predvidene zamude.

(c) Operator zagotovi, da se pred letom za izračun uporabnega goriva/energije, potrebnih za let, upoštevajo:

1. gorivo/energija za vožnjo po tleh, ki ne smeta biti manjša od količine, za katero se pričakuje, da se bo porabila pred vzletom;
2. gorivo/energija za potovanje, kar je količina goriva/energije, ki je potrebna, da lahko letalo leti od vzleta ali od točke ponovnega načrtovanja med letom do pristanka na namembnem letališču;
3. gorivo/energija za izredne razmere, kar je količina goriva/energije, ki jo je treba nadomestiti v primeru nepredvidenih dejavnikov;
4. nadomestno namembno gorivo/energija:
 - (i) kadar gre za let z najmanj enim nadomestnim namembnim letališčem, je to količina goriva/energije, ki je potrebna za let od namembnega letališča do nadomestnega namembnega letališča, ali
 - (ii) kadar gre za let brez nadomestnega namembnega letališča, je to količina goriva/energije, ki je potrebna za čakanje na namembnem letališču, hkrati pa omogoča letalu, da varno pristane in da se omogočijo odstopanja od načrtovane operacije; to je najmanj količina goriva/energije za 15-minutni let pri hitrosti čakanja na 1 500 ft (450 m) nad nadmorsko višino letališča v standardnih razmerah, izračunana glede na ocenjeno maso letala ob prihodu na namembno letališče;
5. končna rezerva goriva/energije, ki je količina goriva/energije, ki se izračuna pri hitrosti čakanja na 1 500 ft (450 m) nad nadmorsko višino letališča v standardnih razmerah glede na ocenjeno maso letala ob prihodu na nadomestno namembno letališče ali namembno letališče, kadar nadomestno namembno letališče ni potrebno, in ne sme biti manjša od:
 - (i) goriva/energije za 45-minutni let za letala z batnimi motorji ali
 - (ii) goriva/energije za 30-minutni let za turbinska letala;

6. dodatno gorivo/energija, če to zahteva vrsta operacije; to je količina goriva/energije, ki omogoča letalu, da pristane na nadomestnem letališču na zračni poti za gorivo/energijo (kritični scenarij nadomestnega letališča na zračni poti za gorivo/energijo) v primeru okvare zrakoplova, zaradi katere se močno poveča poraba goriva/energije na najbolj kritični točki vzdolž zračne poti; to dodatno gorivo/energija sta potrebna samo, če minimalna količina goriva/energije, izračunana v skladu s točkami (c)2 do (c)5, ne zadostuje v takem primeru;
 7. posebno gorivo/energija za upoštevanje predvidenih zamud ali posebnih operativnih omejitev in
 8. diskrecijsko gorivo/energija, če ju zahteva vodja zrakoplova.
- (d) Operator zagotovi, da postopki ponovnega načrtovanja med letom za izračun uporabnega goriva/energije, ki se zahtevata, kadar se let nadaljuje po zračni poti ali do namembnega letališča, ki prvotno ni bilo predvideno, vključujejo točke (c)2 do (c)7.;
- (i) točka CAT.OP.MPA.182 se nadomesti z naslednjim:
- „CAT.OP.MPA.182 Shema za gorivo/energijo – politika izbire letališča – letala
- (a) Operator v fazi načrtovanja zagotovi, da je po začetku leta razumno gotovo, da bo letališče, na katerem je mogoč varen pristanek, na voljo ob predvidenem času uporabe tega letališča.
 - (b) Da bi se omogočil varen pristanek v primeru neobičajnih ali izrednih okoliščin, operator v fazi načrtovanja izbere in v operativnem načrtu leta določi nadomestno vzletno letališče, če:
 1. so meteorološke razmere na odhodnem letališču pod minimumi za pristajanje na letališču, ki jih je za to operacijo določil operator, ali
 2. bi zaradi drugih razlogov bila vrnitev na odhodno letališče nemogoča.
 - (c) Nadomestno vzletno letališče se nahaja pri taki razdalji od odhodnega letališča, da je čim bolj zmanjšano tveganje izpostavljenosti morebitnim neobičajnim ali izrednim okoliščinam. Operator pri izbiri nadomestnega vzletnega letališča upošteva najmanj naslednje:
 1. dejanske in napovedane meteorološke razmere;
 2. razpoložljivost in kakovost infrastrukture letališča;
 3. zmogljivosti zrakoplova za navigacijo in pristajanje v neobičajnih ali izrednih razmerah, ob upoštevanju redundantnosti kritičnih sistemov, in
 4. odobritve (npr. operacije povečanega doleta z dvomotornimi letali (ETOPS), operacije pri zmanjšani vidljivosti (LVO)).
 - (d) Operator v fazi načrtovanja za vsak let po pravilih instrumentalnega letenja izbere ter v operativnih načrtih letov in načrtih letov služb zračnega prometa določi eno ali več letališč, tako da sta med običajnim delovanjem na voljo dve možnosti za varen pristanek pri:
 1. doseganju namembnega letališča ali
 2. doseganju točke brez povratka vsakemu razpoložljivemu nadomestnemu letališču na zračni poti za gorivo/energijo med operacijami na izoliranem letališču; let do izoliranega letališča se ne nadaljuje prek točke brez povratka, razen če je v trenutni oceni meteoroloških razmer, prometa in drugih obratovalnih pogojev navedeno, da je varen pristanek mogoč na namembnem letališču ob predvidenem času uporabe.

Operator pridobi predhodno odobritev od pristojnega organa za uporabo izoliranega letališča kot namembnega letališča.
 - (e) Operator zagotovi ustrezne varnostne meje za načrtovanje letov za upoštevanje morebitnega poslabšanja razpoložljive napovedi meteoroloških razmer ob predvidenem času pristanka.
 - (f) Operator za vsak let po pravilih instrumentalnega letenja 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.“;

- (j) točka CAT.OP.MPA.185 se nadomesti z naslednjim:
„CAT.OP.MPA.185 Shema za gorivo/energijo – politika upravljanja goriva/energije med letom – letala
- (a) Operator določi postopke za upravljanje goriva/energije med letom, ki zagotavljajo:
1. stalno potrjevanje domnev, postavljenih v fazi načrtovanja (ponovno načrtovanje pred letom ali med letom ali oboje);
 2. ponovno analizo in prilagoditev, če je potrebno;
 3. da je količina uporabnega goriva/energije, ki ostaja na krovu, zaščitena in ni manjša od goriva/energije, ki sta potrebna za nadaljevanje leta do letališča, na katerem je mogoč varen pristanek, in
 4. da se evidentirajo ustrezni podatki o gorivu/energiji za namen točk 1, 2 in 3.
- (b) Operator uvede postopke za zahtevo, da vodja zrakoplova pridobi informacije o zamudi od zanesljivega vira, kadar je zaradi nepredvidenih okoliščin lahko potreben pristanek na namembnem letališču z manj kot končno rezervo goriva/energije in morebitnim:
1. gorivom/energijo za nadaljevanje leta do nadomestnega letališča, če je potrebno, ali
 2. gorivom/energijo, ki sta potrebna za nadaljevanje leta do izoliranega letališča.
- (c) Vodja zrakoplova opozori kontrolo zračnega prometa o stanju z minimalno ravnjo goriva/energije, tako da javi ‚MINIMUM FUEL‘, kadar vodja zrakoplova:
1. mora pristati na določenem letališču in
 2. je izračunal, da bi kakršna koli sprememba obstoječega dovoljenja za pristanek na tem letališču lahko povzročila pristanek z manj kot načrtovano končno rezervo goriva/energije.
- (d) Vodja zrakoplova lahko razglasi ‚izredno stanje zaradi ravni goriva/energije‘, tako da javi ‚MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL‘, kadar sta uporabno gorivo/energija, ki sta po izračunu razpoložljiva ob pristanku na najbližjem letališču, na katerem je mogoč varen pristanek, manjša od načrtovane končne rezerve goriva/energije.“;
- (k) točka CAT.OP.MPA.186 se črta;
- (l) točka CAT.OP.MPA.190 se nadomesti z naslednjim:
„CAT.OP.MPA.190 Shema za gorivo/energijo – helikopterji
- (a) Operator določi, izvaja in vzdržuje shemo za gorivo/energijo, ki zajema:
1. politiko za načrtovanje goriva/energije in ponovno načrtovanje med letom in
 2. politiko upravljanja goriva/energije med letom.
- (b) Shema za gorivo/energijo:
1. je primerna za vrste operacij, ki se izvajajo, in
 2. ustreza zmogljivosti operatorja za podporo njenemu izvajanju.
- (c) Za shemo za gorivo/energijo in vse njene spremembe je potrebna predhodna odobritev pristojnega organa.“;
- (m) vstavita se naslednji točki CAT.OP.MPA.191 in CAT.OP.MPA.192:
„CAT.OP.MPA.191 Shema za gorivo/energijo – politika načrtovanja goriva/energije ter ponovnega načrtovanja med letom – helikopterji
- (a) Operator v okviru sheme za gorivo/energijo določi politiko načrtovanja goriva/energije in ponovnega načrtovanja med letom za zagotovitev, da ima zrakoplov zadostno količino uporabnega goriva/energije, da lahko varno izvede načrtovani let in da se omogočijo odstopanja od načrtovane operacije.
- (b) Operator zagotovi, da načrtovanje goriva/energije za lete temelji vsaj na naslednjih elementih:
1. postopkih iz operativnega priročnika in:
 - (i) tekočih podatkih o konkretnem zrakoplovu, pridobljenih na podlagi sistema za spremljanje porabe goriva/energije, ali

- (ii) podatkih proizvajalca zrakoplova in
- 2. obratovalnih pogojev, v katerih naj bi potekal let, vključno s/z:
 - (i) podatki o gorivu/energiji, ki ju porabi zrakoplov;
 - (ii) načrtovanimi masami;
 - (iii) pričakovanimi meteorološkimi razmerami;
 - (iv) učinki preloženih posegov vzdrževanja ali odstopanj od konfiguracije ali obojega ter
 - (v) postopki in omejitvami, ki jih uvedejo izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa.
- (c) Operator zagotovi, da se pred letom za izračun uporabnega goriva/energije, potrebnih za let, upoštevajo:
 - 1. gorivo/energija za vožnjo po tleh, ki ne smeta biti manjša od količine, za katero se pričakuje, da se bo porabila pred vzletom;
 - 2. gorivo/energija za potovanje;
 - 3. gorivo/energija za izredne razmere;
 - 4. nadomestno namembno gorivo/energija, če je potrebno nadomestno namembno letališče;
 - 5. končna rezerva goriva/energije, ki ne sme biti manjša od:
 - (i) če gre za let po pravilih vizualnega letenja (VFR) in navigacijo podnevi ob upoštevanju vizualnih orientacijskih znakov, goriva/energije za 20-minutni let pri hitrosti, ki omogoča največji doseg, ali
 - (ii) če gre za let po pravilih vizualnega letenja in navigacijo, ki ne poteka ob upoštevanju vizualnih orientacijskih znakov ali ponoči, goriva/energije za 30-minutni let pri hitrosti, ki omogoča največji doseg, ali
 - (iii) če gre za let po pravilih instrumentalnega letenja (IFR), goriva/energije za 30-minutni let pri hitrosti čakanja na 1 500 ft (450 m) nad nadmorsko višino letališča v standardnih razmerah, izračunano glede na ocenjeno maso helikopterja ob prihodu na nadomestno namembno letališče ali na namembno letališče, kadar se ne zahteva nadomestno namembno letališče;
 - 6. posebno gorivo/energija za upoštevanje predvidenih zamud ali posebnih operativnih omejitev ter
 - 7. diskrecijsko gorivo/energija, če ju zahteva vodja zrakoplova.
- (d) Če se mora let nadaljevati po zračni poti ali do namembnega letališča, ki prvotno ni bilo predvideno, operator zagotovi, da postopki ponovnega načrtovanja med letenjem za izračun zahtevanega uporabnega goriva/energije vključujejo:
 - 1. gorivo/energijo za potovanje za preostali del leta;
 - 2. rezervno/energijo gorivo, ki ju sestavljajo:
 - (i) gorivo/energija za izredne razmere;
 - (ii) nadomestno gorivo/energija, če je potrebno nadomestno namembno letališče;
 - (iii) končna rezerva goriva/energije ter
 - (iv) dodatno gorivo/energija, če to zahteva vrsta operacije;
 - 3. posebno gorivo/energijo za upoštevanje predvidenih zamud ali posebnih operativnih omejitev ter
 - 4. diskrecijsko gorivo/energija, če ju zahteva vodja zrakoplova.
- (e) Kot alternativa točkama (b) in (d) za helikopterje z največjo potrjeno vzletno maso (MCTOM) 3 175 kg ali manj, ki letijo podnevi in po zračnih poteh, na katerih poteka navigacija ob upoštevanju vizualnih orientacijskih znakov, ali pri lokalnih helikopterskih operacijah politika ravnanja z gorivom/energijo zagotavlja, da po opravljenem letu ali vrsti letov končna rezerva goriva/energije zadostuje za:
 - 1. 30 minut letenja pri hitrosti, ki omogoča največji doseg, ali
 - 2. 20 minut letenja pri hitrosti, ki omogoča največji doseg, če gre za letenje znotraj območja, ki zagotavlja stalna in ustrezna območja delovanja.

CAT.OP.MPA.192 Izbira letališč in območij delovanja – helikopterji

- (a) Operator za lete v instrumentalnih meteoroloških 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 ni mogoča.
 - (b) Operator v fazi načrtovanja za vsak let po pravilih instrumentalnega letenja izbere ter v operativnih načrtih letov in načrtih letov služb zračnega prometa določi eno ali več letališč ali območij delovanja, tako da sta med običajnim delovanjem na voljo dve možnosti za varen pristank, razen kot je določeno v točki SPA. HOFO.120 (b).
 - (c) Operator uporabi ustrezne varnostne meje za načrtovanje letov za upoštevanje morebitnega poslabšanja razpoložljive napovedi meteoroloških razmer ob predvidenem času pristanka.
 - (d) Operator za vsak let po pravilih instrumentalnega letenja zagotovi, da so na voljo zadostna sredstva za navigacijo in pristank na namembnem letališču ali katerem koli nadomestnem namembnem letališču v primeru izgube zmogljivosti za predvideno operacijo prileta in pristanka.“;
- (n) točka CAT.OP.MPA.195 se nadomesti z naslednjim:
- „CAT.OP.MPA.195 Shema za gorivo/energijo – politika upravljanja goriva/energije med letom – helikopterji
- (a) Operator vzpostavi postopke za zagotovitev, da se med letom izvajata preverjanje in upravljanje goriva/energije.
 - (b) Vodja zrakoplova spremlja količino uporabnega goriva/energije, ki ostaja na krovu, za zagotovitev, da je zaščiten in ni manjša od goriva/energije, ki sta potrebna za nadaljevanje leta do letališča ali območja delovanja, na katerem je mogoč varen pristank.
 - (c) Vodja zrakoplova opozori kontrolo zračnega prometa o stanju z minimalno ravno goriva/energije, tako da javi ‚MINIMUM FUEL‘, kadar vodja zrakoplova:
 - 1. mora pristati na letališču ali območju delovanja ter
 - 2. je izračunal, da bi kakršna koli sprememba obstoječega dovoljenja za pristank na tem letališču ali območju delovanja ali morebitne druge zamude zračnega prometa lahko povzročile pristank z manj kot načrtovano končno rezervo goriva/energije.
 - (d) Vodja zrakoplova lahko razglasi ‚izredno stanje zaradi ravni goriva/energije‘, tako da javi ‚MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL‘, kadar sta uporabno gorivo/energija, ki sta po ocenah razpoložljiva ob pristanku na najbližjem letališču ali območju delovanja, na katerem je mogoč varen pristank, manjša od načrtovane končne rezerve goriva/energije.“;
- (o) naslednja točka CAT.OP.MPA.200 se nadomesti:
- „CAT.OP.MPA.200 Posebno polnjenje ali praznjenje rezervoarjev zrakoplova
- (a) Posebno polnjenje ali praznjenje rezervoarjev se lahko izvaja samo, če je operator:
 - 1. izvedel oceno tveganja;
 - 2. razvil postopke in
 - 3. vzpostavil programe usposabljanja za svoje osebje, ki je vključeno v take operacije.
 - (b) Posebno polnjenje ali praznjenje rezervoarjev velja za:
 - 1. polnjenje rezervoarjev med vrtenjem motorjev ali rotorjev;
 - 2. polnjenje/praznjenje rezervoarjev za gorivo, medtem ko so potniki na krovu, med njihovim vkrcavanjem ali izkrcavanjem, ter
 - 3. polnjenje/praznjenje rezervoarjev z gorivom široke frakcije ‚wide-cut‘.
 - (c) Pri letalih je za kakršne koli postopke posebnega polnjenja ali praznjenja rezervoarjev in kakršne koli njihove spremembe potrebna predhodna odobritev pristojnega organa.
 - (d) Pri helikopterjih je za postopke polnjenja rezervoarjev med vrtenjem rotorjev in kakršne koli njihove spremembe potrebna predhodna odobritev pristojnega organa.“;

- (p) točka (a)1 CAT.OP.MPA.245 se nadomesti z naslednjim:
„1. začne let ali“;
- (q) točka (a) CAT.OP.MPA.246 se nadomesti z naslednjim:
„(a) točke odločitve, če se uporablja postopek zmanjšane goriva/energije za izredne razmere ali“;
- (r) točka CAT.OP.MPA.260 se nadomesti z naslednjim:
„CAT.OP.MPA.260 Zaloga goriva/energije in olja
Vodja zrakoplova začne let ali ga v primeru ponovnega načrtovanja med letom nadaljuje šele, ko se prepriča, da je na zrakoplovu vsaj načrtovana količina uporabnega goriva/energije in olja za varno izvedbo leta ob upoštevanju pričakovanih obratovalnih pogojev.“;
- (s) točka CAT.OP.MPA.280 „Upravljanje goriva med letom – letala“ se nadomesti z naslednjim:
„CAT.OP.MPA.280
[NAMENOMA PRAZNO].“;
- (t) točka CAT.OP.MPA.281 se črta;
- (u) točka (f) CAT.POL.A.220 se nadomesti z naslednjim:
„(f) Predvidena masa letala na točki, na kateri se predvideva okvara dveh motorjev, ni manjša od mase, ki vključuje dovolj goriva/energije za nadaljevanje leta do predvidenega letališča za pristanek, kamor naj bi prispelo na višini vsaj 1 500 ft (450 m) neposredno nad pristajalnim območjem in nato letelo 15 minut s potovalno močjo ali potiskom, kot je ustrezno.“;
- (v) točka (d) CAT.POL.A.420 se nadomesti z naslednjim:
„(d) Predvidena masa letala na točki, na kateri se predvideva okvara dveh motorjev, ni manjša od mase, ki vključuje dovolj goriva/energije za nadaljevanje leta do predvidenega letališča za pristanek, kamor naj bi prispelo na višini vsaj 1 500 ft (450 m) neposredno nad pristajalnim območjem in nato letelo 15 minut s potovalno močjo ali potiskom, kot je ustrezno.“;
- (w) točka (e) CAT.IDE.A.195 se nadomesti z naslednjim:
„(e) Zahteve v zvezi z začetkom in koncem zapisovanja prek podatkovnih zvez so enake kot zahteve, ki se v točki CAT.IDE.A.185 uporabljajo za začetek in konec delovanja zapisovalnika zvoka v pilotski kabini (CVR).“;
- (5) Priloga V se spremeni:
- (a) točka SPA.HEMS.150 se nadomesti z naslednjim:
„SPA.HEMS.150 Oskrba z gorivom/energijo – milejša zahteva
Kot alternativa točkam (b), (c) in (d) CAT.OP.MPA.191, kadar se misija helikopterske nujne medicinske pomoči (HNMP) izvaja po pravilih vizualnega letenja (VFR) znotraj lokalnega in opredeljenega območja, politika ravnanja z gorivom/energijo zagotavlja, da po opravljeni misiji končna rezerva goriva/energije zadostuje za:
(a) 30 minut letenja pri hitrosti, ki omogoča največji doseg, ali
(b) 20 minut letenja pri hitrosti, ki omogoča največji doseg podnevi, kadar gre za letenje znotraj območja, ki zagotavlja stalna in ustrezna območja delovanja.“;
- (b) točka SPA.HEMS.155 se nadomesti z naslednjim:
„SPA.HEMS.155 Polnjenje rezervoarjev, medtem ko so potniki na krovu
V skladu s točko CAT.OP.MPA.200 ‚Posebno polnjenje ali praznjenje rezervoarjev zrakoplova‘ se zagotovi postopek polnjenja rezervoarjev, tako da se rotorji ustavijo ali vrtijo.“;
- (c) točka (a) SPA.HOFO.120 se nadomesti z naslednjim:
„(a) Nadomestno namembno letališče na kopnem. Z odstopanjem od točk CAT.OP.MPA.192, NCC.OP.152 in SPO.OP.151 vodji 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 ter
 - (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.“;
- (d) točka (l) SPA.SET-IMC.110 se nadomesti z naslednjim:

„l. napravo za nadzor rezervnega napajanja motorja, ki omogoča nadaljnje delovanje motorja ob zadostnem razponu moči za varno dokončanje leta v primeru razumno verjetne odpovedi enote za nadzor goriva/energije.“;
- (6) Priloga VI se spremeni:
 - (a) točka NCC.OP.105 se nadomesti z naslednjim:

„NCC.OP.105 Opredelitev izoliranih letališč – letala

Operator pri določitvi nadomestnih letališč in politike načrtovanja goriva/energije ter politike ponovnega načrtovanja med letom ne šteje letališča za izolirano letališče, razen če čas letenja do najbližjega vremensko sprejemljivega nadomestnega namembnega letališča znaša več kot:

 - (a) za letala z batnimi motorji 60 minut ali
 - (b) za turbinska letala 90 minut.“;
 - (b) točki NCC.OP.130 in NCC.OP.131 se nadomestita z naslednjim:

„NCC.OP.130 Shema za gorivo/energijo – letala in helikopterji

 - (a) Operator določi, izvaja in vzdržuje shemo za gorivo/energijo, ki zajema:
 1. politiko za načrtovanje goriva/energije in ponovno načrtovanje med letom ter
 2. politiko upravljanja goriva/energije med letom.
 - (b) Shema za gorivo/energijo:
 1. je primerna za vrste operacij, ki se izvajajo, ter
 2. ustreza zmogljivosti operatorja za podporo njenemu izvajanju.

NCC.OP.131 Shema za gorivo/energijo – politika načrtovanja goriva/energije ter ponovnega načrtovanja med letom – letala in helikopterji

 - (a) Operator v okviru sheme za gorivo/energijo določi politiko načrtovanja goriva/energije in ponovnega načrtovanja med letom za zagotovitev, da ima zrakoplov zadostno količino uporabnega goriva/energije, da lahko varno izvede načrtovani let in da se omogočijo odstopanja od načrtovane operacije.
 - (b) Operator zagotovi, da načrtovanje goriva/energije za lete temelji vsaj na naslednjih elementih:
 1. postopkih iz operativnega priročnika in:
 - (i) tekočih podatkih o konkretnem zrakoplovu, pridobljenih na podlagi sistema za spremljanje porabe goriva/energije, ali, če ta ni na voljo,
 - (ii) podatkih proizvajalca zrakoplova; ter
 2. obratovalnih pogojev, v katerih naj bi potekal let, vključno s/z:
 - (i) podatki o gorivu/energiji, ki ju porabi zrakoplov;
 - (ii) načrtovanimi masami;
 - (iii) pričakovanimi meteorološkimi razmerami;

- (iv) učinki preloženih posegov vzdrževanja ali odstopanj od konfiguracije ali obojega ter
 - (v) predvidenimi zamudami.
- (c) Operator pri letalih zagotovi, da se pred letom za izračun uporabnega goriva/energije, potrebnih za let, upoštevajo:
1. gorivo/energija za vožnjo po tleh, ki ne smeta biti manjša od količine, za katero se pričakuje, da se bo porabila pred vzletom;
 2. gorivo/energija za potovanje, kar je količina goriva/energije, ki je potrebna, da lahko letalo leti od vzleta ali od točke ponovnega načrtovanja med letom do pristanka na namembnem letališču;
 3. gorivo/energija za izredne razmere, kar je količina goriva/energije, ki jo je treba nadomestiti v primeru nepredvidenih dejavnikov;
 4. nadomestno namembno gorivo/energija:
 - (i) kadar gre za let z najmanj enim nadomestnim namembnim letališčem, je to količina goriva/energije, ki je potrebna za let od namembnega letališča do nadomestnega namembnega letališča, ali
 - (ii) kadar gre za let brez nadomestnega namembnega letališča, je to količina goriva/energije, ki je potrebna za čakanje na namembnem letališču kot nadomestilo za odsotnost nadomestnega namembnega letališča;
 5. končna rezerva goriva/energije, ki je količina goriva/energije, ki se izračuna pri hitrosti čakanja na 1 500 ft (450 m) nad nadmorsko višino letališča v standardnih razmerah glede na ocenjeno maso zrakoplova ob prihodu na nadomestno namembno letališče ali namembno letališče, kadar nadomestno namembno letališče ni potrebno, in ne sme biti manjša od:
 - (i) za letala z batnimi motorji na nočnih letih po pravilih vizualnega letenja (VFR) in letih po pravilih instrumentalnega letenja (IFR), goriva/energije za 45-minutni let ali
 - (ii) za letala z batnimi motorji na dnevnih letih po pravilih vizualnega letenja (VFR), goriva/energije za 30-minutni let;
 - (iii) za turbinska letala, goriva/energije za 30-minutni let;
 6. dodatno gorivo/energija, če to zahteva vrsta operacije; to je količina goriva/energije, ki omogoča letalu, da varno pristane na nadomestnem letališču na zračni poti za gorivo/energijo (kritični scenarij nadomestnega letališča na zračni poti za gorivo/energijo) v primeru okvare motorja ali izgube tlaka, kar koli zahteva večjo količino goriva, na podlagi predpostavke, da se taka okvara pojavi na najbolj kritični točki vzdolž zračne poti; to dodatno gorivo/energija sta potrebna samo, če minimalna količina goriva/energije, izračunana v skladu s točkami (c)2 do (c)5, ne zadostuje v takem primeru;
 7. posebno gorivo/energija za upoštevanje predvidenih zamud ali posebnih operativnih omejitev ter
 8. diskrecijsko gorivo/energija, če ju zahteva vodja zrakoplova.
- (d) Operator pri helikopterjih zagotovi, da se pred letom za izračun uporabnega goriva/energije, potrebnih za let, upošteva vse naslednje:
1. gorivo/energija za let do letališča ali območja delovanja predvidenega pristanka;
 2. če se zahteva nadomestno namembno letališče, nadomestno namembno gorivo/energija, kar je količina goriva/energije, ki je potrebna za izvedbo neuspelega prileta na letališče ali območje delovanja predvidenega pristanka ter nato za letenje do določenega nadomestnega namembnega letališča, prilet in pristanek, ter
 3. končna rezerva goriva/energije, ki ne sme biti manjša od:
 - (i) za lete po pravilih vizualnega letenja, goriva/energije za vsaj 20-minutni let pri hitrosti, ki omogoča največji doseg, ali
 - (ii) za lete po pravilih instrumentalnega letenja, goriva/energije za vsaj 30-minutni let pri hitrosti čakanja na 450 m (1 500 ft) nad letališčem ali območjem delovanja predvidenega pristanka ali nadomestnim namembnim letališčem v običajnih temperaturnih razmerah.

- (e) Če se mora let nadaljevati do namembnega letališča, ki prvotno ni bilo predvideno, operator zagotovi, da so na voljo postopki ponovnega načrtovanja med letom za izračun zahtevanega uporabnega goriva/energije, ki so skladni s točkami (c)2 do (c)7 za letala in točko (d) za helikopterje.
- (f) Vodja zrakoplova let začne ali ga v primeru ponovnega načrtovanja med letom nadaljuje šele, ko se prepriča, da je na zrakoplovu vsaj načrtovana količina uporabnega goriva/energije in olja za varno izvedbo leta.“;
- (c) točka (b) NCC.OP.151 se nadomesti z naslednjim:
- „(b) kraj predvidenega pristanka je določen kot izolirano letališče in:
1. je za letališče predvidenega pristanka predpisan postopek instrumentalnega prileta ter
 2. razpoložljive najnovejše meteorološke informacije kažejo, da bodo v obdobju od dve uri pred predvidenim časom prihoda do dve uri po njem meteorološke razmere naslednje:
 - (i) baza oblakov bo najmanj 300 m (1 000 ft) nad minimumom za postopek instrumentalnega prileta ter
 - (ii) vidljivost bo najmanj 5,5 km ali 4 km večja od minimuma za postopek.“;
- (d) točka (b) NCC.OP.155 se nadomesti z naslednjim:
- „(b) Za vse druge vrste goriva/energije se sprejmejo potrebni previdnostni ukrepi, na zrakoplovu pa je ustrezno usposobljeno osebje, ki je pripravljeno začeti in voditi evakuacijo zrakoplova na najlažje izvedljiv in najhitrejši razpoložljiv način.“;
- (e) vstavi se naslednja točka NCC.OP.157:
- „NCC.OP.157 Polnjenje rezervoarjev med vrtenjem motorjev in/ali rotorjev – helikopterji
- (a) Polnjenje rezervoarjev med vrtenjem motorjev in/ali rotorjev se izvaja samo:
1. brez vkrcavanja ali izkrcavanja potnikov;
 2. če operator letališča/območja delovanja dovoli take operacije;
 3. v skladu z morebitnimi posebnimi postopki in omejitvami v letalskem priročniku zrakoplova;
 4. z vrstama goriva JET A ali JET A-1 ter
 5. v bližini ustreznih objektov ali opreme za reševanje in gašenje požarov.
- (b) Operator oceni tveganja, povezana s polnjenjem rezervoarjev med vrtenjem motorjev in/ali rotorjev.
- (c) Operator določi ustrezne postopke, ki jih mora upoštevati vse zadevno osebje, kot so člani posadke in osebje za operacije na tleh.
- (d) Operator usposobi svoje člane posadke in zagotovi, da je tudi osebje, vključeno v operacije na tleh, ustrezno usposobljeno.
- (e) Operator zagotovi, da so v operativnem priročniku določeni postopki polnjenja rezervoarjev helikopterjev med vrtenjem motorjev in/ali rotorjev. Za te postopke in vse njihove spremembe je potrebna predhodna odobritev pristojnega organa.“;
- (f) točka NCC.OP.205 se nadomesti z naslednjim:
- „NCC.OP.205 Shema za gorivo/energijo – politika upravljanja goriva/energije med letom
- (a) Operator vzpostavi postopke za zagotovitev, da se med letom izvajata preverjanje in upravljanje goriva/energije.
- (b) Vodja zrakoplova spremlja količino uporabnega goriva/energije, ki ostaja na krovu, za zagotovitev, da je zaščitena in ni manjša od goriva/energije, ki sta potrebna za nadaljevanje leta do letališča ali območja delovanja, na katerem je mogoč varen pristanek.
- (c) Vodja zrakoplova opozori kontrolo zračnega prometa o stanju z minimalno ravtnjo goriva/energije, tako da javi ‚MINIMUM FUEL‘, kadar vodja zrakoplova:
1. mora pristati na določenem letališču ali območju delovanja; ter

2. je izračunal, da bi kakršna koli sprememba obstoječega dovoljenja za pristanek na tem letališču ali območju delovanja ali morebitne druge zamude zračnega prometa lahko povzročile pristanek z manj kot načrtovano končno rezervo goriva/energije.
- (d) Vodja zrakoplova lahko proglasi ‚izredno stanje zaradi ravni goriva/energije‘, tako da javi ‚MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL‘, kadar sta uporabno gorivo/energija, ki sta po oceni razpoložljiva ob pristanku na najbližjem letališču ali območju delovanja, na katerem je mogoč varen pristanek, manjša od načrtovane končne rezerve goriva/energije.“;
- (g) v točki (a) NCC.POL.110 se točke 6, 7, 8 in 9 nadomestijo z naslednjim:
- „6. maso goriva/energije ob vzletu in maso goriva/energije za potovanje;
 7. maso drugega potrošnega materiala razen goriva/energije, kot je ustrezno;
 8. sestavne dele obremenitev, vključno s potniki, prtljago, tovorom in balastom;
 9. vzletno maso, pristajalno maso in maso brez goriva/energije.“;
- (7) Priloga VII se spremeni:
- (a) točka NCO.OP.105 se nadomesti z naslednjim:
- „NCO.OP.105 Opredelitev izoliranih letališč – letala
- Vodja zrakoplova pri določitvi nadomestnih letališč in oskrbe z gorivom/energijo ne šteje letališča za izolirano letališče, razen če čas letenja do najbližjega vremensko sprejemljivega nadomestnega namembnega letališča znaša več kot:
- (a) za letala z batnimi motorji 60 minut ali
 - (b) za turbinska letala 90 minut.“;
- (b) točka NCO.OP.125 se nadomesti z naslednjim:
- „NCO.OP.125 Zaloga goriva/energije in olja – letala in helikopterji
- (a) Vodja zrakoplova zagotovi, da je na zrakoplovu zadostna količina goriva/energije in olja, ob upoštevanju meteoroloških razmer, kakršnega koli elementa, ki vpliva na zmogljivost zrakoplova, morebitnih zamud, ki se pričakujejo med letom, in morebitnih izrednih razmer, za katere se lahko razumno pričakuje, da bodo vplivale na let.
- (b) Vodja zrakoplova načrtuje količino goriva/energije, ki se zavaruje kot končna rezerva goriva/energije za zagotovitev varnega pristanka. Vodja zrakoplova za določitev količine končne rezerve goriva/energije upošteva vse naslednje in v naslednjem prednostnem vrstnem redu:
1. resnost nevarnosti za osebe ali imetje, ki lahko nastane zaradi zasilnega pristanka, potem ko zmanjka goriva/energije, ter
 2. verjetnost nepričakovanih okoliščin, da končna rezerva goriva/energije ne bi več bila zavarovana.
- (c) Vodja zrakoplova začne let, samo če je na zrakoplovu zadostna količina goriva/energije in olja:
1. kadar ni potrebno nadomestno namembno letališče, za let do letališča ali območja delovanja predvidenega pristanka in končna rezerva goriva/energije ali
 2. kadar je potrebno nadomestno namembno letališče, za let do letališča ali območja delovanja predvidenega pristanka in nato do nadomestnega letališča ter končna rezerva goriva/energije.“;
- (c) točka NCO.OP.126 se črta;
- (d) točka (b) NCO.OP.145 se nadomesti z naslednjim:
- „(b) Rezervoarji zrakoplova se ne polnijo z vsemi drugimi vrstami goriva/energije, medtem ko so potniki na zrakoplovu, med njihovim vkrcavanjem in izkrcavanjem, če ni prisoten vodja zrakoplova ali drugo usposobljeno osebje, ki je pripravljeno začeti in voditi evakuacijo zrakoplova na najlažje izvedljiv in najhitrejši razpoložljivi način.“;
- (e) vstavi se naslednja točka NCO.OP.147:
- „NCO.OP.147 Polnjenje rezervoarjev med vrtenjem motorjev in/ali rotorjev – helikopterji

Polnjenje rezervoarjev med vrtenjem motorjev in/ali rotorjev se izvaja samo, če so hkrati izpolnjeni vsi naslednji pogoji:

- (a) če ni mogoče zaustaviti ali ponovno zagnati motorja;
- (b) v skladu z morebitnimi posebnimi postopki in omejitvami v letalskem priročniku zrakoplova;
- (c) z vrstama goriva JET A ali JET A-1;
- (d) na krovu ni potnikov ali strokovnjakov za nalogo oziroma se ti ne vkrcavajo ali izkrcavajo;
- (e) če operator letališča ali območja delovanja dovoli take operacije;
- (f) v bližini ustreznih objektov ali opreme za reševanje in gašenje požarov ter
- (g) v skladu s kontrolnim seznamom, ki vsebuje:
 - 1. običajne postopke in postopke v sili;
 - 2. potrebno opremo;
 - 3. omejitve ter
 - 4. pristojnosti in naloge vodje zrakoplova ter, če je to ustrezno, članov posadke in strokovnjakov za nalogo.“;

(f) točka NCO.OP.185 se nadomesti z naslednjim:

„NCO.OP.185 Upravljanje goriva/energije med letom

- (a) Vodja zrakoplova spremlja količino uporabnega goriva/energije, ki ostaja na krovu, za zagotovitev, da je zaščitena in ni manjša od goriva/energije, ki sta potrebna za nadaljevanje leta do letališča ali območja delovanja, na katerem je mogoč varen pristanek.
- (b) Vodja zrakoplova, ki izvaja nadzorovan let, opozori kontrolo zračnega prometa o stanju z minimalno ravno goriva/energije, tako da javi ‚MINIMUM FUEL‘, kadar vodja zrakoplova:
 - 1. mora pristati na določenem letališču ali območju delovanja ter
 - 2. je izračunal, da bi kakršna koli sprememba obstoječega dovoljenja za pristanek na tem letališču ali območju delovanja ali morebitne druge zamude zračnega prometa lahko povzročile pristanek z manj kot načrtovano končno rezervo goriva/energije.
- (c) Vodja zrakoplova, ki izvaja nadzorovan let, lahko proglasi ‚izredno stanje zaradi ravni goriva/energije‘, tako da javi ‚MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL‘, kadar sta uporabno gorivo/energija, ki sta po izračunu razpoložljiva ob pristanku na najbližjem letališču, na katerem je mogoč varen pristanek, manjša od načrtovane končne rezerve goriva/energije.“;

(g) točki NCO.SPEC.135 in NCO.SPEC.140 se črtata;

(8) Priloga VIII se spremeni:

(a) točka SPO.OP.105 se nadomesti z naslednjim:

„SPO.OP.105 Opredelitev izoliranih letališč – letala

Operator pri določitvi nadomestnih letališč in politike načrtovanja goriva/energije ter politike ponovnega načrtovanja med letom ne šteje letališča za izolirano letališče, razen če čas letenja do najbližjega vremensko sprejemljivega nadomestnega namembnega letališča znaša več kot:

- (a) za letala z batnimi motorji 60 minut ali
- (b) za turbinska letala 90 minut.“;

(b) točki SPO.OP.130 in SPO.OP.131 se nadomestita z naslednjim:

„SPO.OP.130 Shema za gorivo/energijo – letala in helikopterji

- (a) Operator določi, izvaja in vzdržuje shemo za gorivo/energijo, ki zajema:
 - 1. politiko za načrtovanje goriva/energije in ponovno načrtovanje med letom ter
 - 2. politiko upravljanja goriva/energije med letom.

(b) Shema za gorivo/energijo:

1. je primerna za vrste operacij, ki se izvajajo, ter
2. ustreza zmogljivosti operatorja za podporo njenemu izvajanju.

SPO.OP.131 Shema za gorivo/energijo – politika načrtovanja goriva/energije ter ponovnega načrtovanja med letom – letala in helikopterji

(a) Operator v okviru sheme za gorivo/energijo določi politiko načrtovanja goriva/energije in ponovnega načrtovanja med letom za zagotovitev, da ima zrakoplov zadostno količino uporabnega goriva/energije, da lahko varno izvede načrtovani let in da se omogočijo odstopanja od načrtovane operacije.

(b) Operator zagotovi, da načrtovanje goriva/energije za lete temelji vsaj na naslednjih elementih:

1. postopkih iz operativnega priročnika in:
 - (i) tekočih podatkih o konkretnem zrakoplovu, pridobljenih na podlagi sistema za spremljanje porabe goriva/energije, ali, če ta ni na voljo,
 - (ii) podatkih proizvajalca zrakoplova; ter
2. obratovalnih pogojev, v katerih naj bi potekal let, vključno s/z:
 - (i) podatki o gorivu/energiji, ki ju porabi zrakoplov;
 - (ii) načrtovanimi masami;
 - (iii) pričakovanimi meteorološkimi razmerami;
 - (iv) učinki preloženih posegov vzdrževanja in/ali odstopanj od konfiguracije ter
 - (v) predvidenimi zamudami.

(c) Operator pri letalih zagotovi, da se pred letom za izračun uporabnega goriva/energije, potrebnih za let, upoštevajo:

1. gorivo/energija za vožnjo po tleh, ki ne smeta biti manjša od količine, za katero se pričakuje, da se bo porabila pred vzletom;
2. gorivo/energija za potovanje, kar je količina goriva/energije, ki sta potrebna, da lahko letalo leti od vzleta ali od točke ponovnega načrtovanja med letom do pristanka na namembnem letališču;
3. gorivo/energija za izredne razmere, kar je količina goriva/energije, ki ju je treba nadomestiti v primeru nepredvidenih dejavnikov;
4. nadomestno namembno gorivo/energija
 - (i) kadar gre za let z najmanj enim nadomestnim namembnim letališčem, je to količina goriva/energije, ki je potrebna za let od namembnega letališča do nadomestnega namembnega letališča, ali
 - (ii) kadar gre za let brez nadomestnega namembnega letališča, je to količina goriva/energije, ki je potrebna za čakanje na namembnem letališču kot nadomestilo za odsotnost nadomestnega namembnega letališča;
5. končna rezerva goriva/energije, ki se zavaruje za zagotovitev varnega pristanka; operator za določitev količine končne rezerve goriva/energije upošteva vse naslednje in v naslednjem prednostnem vrstnem redu:
 - (i) resnost nevarnosti za osebe ali imetje, ki lahko nastane zaradi zasilnega pristanka, potem ko zmanjka goriva/energije,
 - (ii) verjetnost nepričakovanih okoliščin, da končna rezerva goriva/energije ne bi več bila zavarovana;
6. dodatno gorivo/energija, če to zahteva vrsta operacije; to je količina goriva/energije, ki omogoča letalu, da varno pristane na nadomestnem letališču na zračni poti za gorivo/energijo (kritični scenarij nadomestnega letališča na zračni poti za gorivo/energijo) v primeru okvare motorja ali izgube tlaka, kar koli zahteva večjo količino goriva, na podlagi predpostavke, da se taka okvara pojavi na najbolj kritični točki vzdolž zračne poti; to dodatno gorivo/energija sta potrebna samo, če minimalna količina goriva/energije, izračunana v skladu s točkami (c)2 do (c)5, ne zadostuje v takem primeru;

7. posebno gorivo/energija za upoštevanje predvidenih zamud ali posebnih operativnih omejitev ter
 8. diskrecijsko gorivo/energija, če ju zahteva vodja zrakoplova.
- (d) Operator pri helikopterjih zagotovi, da se pred letom za izračun uporabnega goriva/energije, potrebnih za let, upošteva vse naslednje:
1. gorivo/energija za let do letališča ali območja delovanja predvidenega pristanka;
 2. če se zahteva nadomestno namembno letališče, nadomestno namembno gorivo/energija, kar je količina goriva/energije, ki je potrebna za izvedbo neuspelega prileta na letališče ali območje delovanja predvidenega pristanka ter nato za letenje do določenega nadomestnega namembnega letališča, prilet in pristanek, ter
 3. končna rezerva goriva/energije, ki se zavaruje za zagotovitev varnega pristanka; operator za določitev količine končne rezerve goriva/energije upošteva vse naslednje in v naslednjem prednostnem vrstnem redu:
 - (i) resnost nevarnosti za osebe ali imetje, ki lahko nastane zaradi zasilnega pristanka, potem ko zmanjka goriva/energije, ter
 - (ii) verjetnost takih nepričakovanih okoliščin, da končna rezerva goriva/energije ne bi več bila zavarovana;
 4. posebno gorivo/energija za upoštevanje predvidenih zamud ali posebnih operativnih omejitev ter
 5. diskrecijsko gorivo/energija, če ju zahteva vodja zrakoplova.
- (e) Če se mora let nadaljevati do namembnega letališča, ki prvotno ni bilo predvideno, operator zagotovi, da so na voljo postopki ponovnega načrtovanja med letom za izračun zahtevanega uporabnega goriva/energije, ki so skladni s točkami (c)2 do (c)7 za letala in točko (d) za helikopterje
- (f) Vodja zrakoplova let začne ali ga v primeru ponovnega načrtovanja med letom nadaljuje šele, ko se prepriča, da je na zrakoplovu vsaj načrtovana količina uporabnega goriva/energije in olja za varno izvedbo leta.“;
- (c) točka (b) SPO.OP.150 se nadomesti z naslednjim:
- „(b) kraj predvidenega pristanka je določen kot izolirano letališče in:
1. je za letališče predvidenega pristanka predpisan postopek instrumentalnega prileta ter
 2. razpoložljive najnovejše meteorološke informacije kažejo, da bodo v obdobju od dve uri pred predvidenim časom prihoda do dve uri po njem ali v obdobju od dejanskega časa odhoda do dve uri po predvidenem času prihoda, pri čemer se upošteva krajše obdobje, prisotne vse naslednje meteorološke razmere:
 - (i) baza oblakov bo najmanj 300 m (1 000 ft) nad minimumom za postopek instrumentalnega prileta;
 - (ii) vidljivost bo najmanj 5,5 km ali 4 km večja od minimuma za postopek.“;
- (d) točka (b) SPO.OP.155 se nadomesti z naslednjim:
- „(b) Za vse druge vrste goriva/energije se sprejmejo potrebni previdnostni ukrepi, na zrakoplovu pa je ustrezno usposobljeno osebje, ki je pripravljeno začeti in voditi evakuacijo zrakoplova na najlažje izvedljiv in najhitrejši razpoložljiv način.“;
- (e) vstavi se naslednja točka SPO.OP.157:
- „SPO.OP.157 Polnjenje rezervoarjev med vrtenjem motorjev in/ali rotorjev – helikopterji
- (a) Polnjenje rezervoarjev med vrtenjem motorjev in/ali rotorjev se izvaja samo:
1. brez vkrcavanja ali izkrcavanja strokovnjakov za nalogo;
 2. če operator letališča ali območja delovanja dovoli take operacije;
 3. v skladu z morebitnimi posebnimi postopki in omejitvami v letalskem priročniku zrakoplova;

4. z vrstama goriva JET A ali JET A-1 ter
 5. v bližini ustreznih objektov ali opreme za reševanje in gašenje požarov.
- (b) Operator oceni tveganja, povezana s polnjenjem rezervoarjev med vrtenjem motorjev in/ali rotorjev.
- (c) Operator določi ustrezne postopke, ki jih mora upoštevati vse zadevno osebje, kot so člani posadke, strokovnjaki za nalogo in osebje za operacije na tleh.
- (d) Operator zagotovi, da so njegovi člani posadke, osebje za operacije na tleh ter morebitni strokovnjaki za nalogo, vključeni v postopke, ustrezno usposobljeni.
- (e) Operator zagotovi, da so v operativnem priročniku določeni postopki polnjenja rezervoarjev helikopterjev med vrtenjem motorjev in/ali rotorjev.“;
- (f) točka SPO.OP.190 se nadomesti z naslednjim:
„SPO.OP.190 Shema za gorivo/energijo – politika upravljanja goriva/energije med letom
- (a) Operator kompleksnega zrakoplova na motorni pogon vzpostavi postopke za zagotovitev, da se med letom izvajata preverjanje in upravljanje goriva/energije.
- (b) Vodja zrakoplova spremlja količino uporabnega goriva/energije, ki ostaja na krovu, za zagotovitev, da je zaščitena in ni manjša od goriva/energije, ki sta potrebna za nadaljevanje leta do letališča ali območja delovanja, na katerem je mogoč varen pristonek.
- (c) Vodja zrakoplova opozori kontrolo zračnega prometa o stanju z minimalno ravno goriva/energije, tako da javi ‚MINIMUM FUEL‘, kadar vodja- -zrakoplova:
1. mora pristati na določenem letališču ali območju delovanja ter
 2. je izračunal, da bi kakršna koli sprememba obstoječega dovoljenja za pristonek na tem letališču ali območju delovanja ali morebitne druge zamude zračnega prometa lahko povzročile pristonek z manj kot načrtovano končno rezervo goriva/energije.
- (d) Vodja zrakoplova lahko proglasi ‚izredno stanje zaradi ravni goriva/energije‘, tako da javi ‚MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL‘, kadar sta uporabno gorivo/energija, ki sta po oceni razpoložljiva ob pristanku na najbližjem letališču ali območju delovanja, na katerem je mogoč varen pristonek, manjša od načrtovane končne rezerve goriva/energije.“;
- (g) točka SPO.POL.110 se nadomesti z naslednjim:
„SPO.POL.110 Sistem mase in ravnotežja – komercialne operacije z letali in helikopterji ter nekomercialne operacije s kompleksnimi zrakoplovi na motorni pogon
- (a) Operator določi sistem mase in ravnotežja, da za vsak let ali vrsto letov določi:
1. suho operativno maso zrakoplova;
 2. maso prometnega tovora;
 3. maso napolnjenega goriva/energije;
 4. tovor zrakoplova in porazdelitev tovora;
 5. vzletno maso, pristajalno maso in maso brez goriva/energije ter
 6. veljavne lege masnega središča zrakoplova.
- (b) Letalska posadka ima na voljo sredstva za pripravo dvojnikov ter preverjanje vseh izračunov mase in ravnotežja, ki temeljijo na elektronskih izračunih.
- (c) Operator določi postopke, s katerimi vodja zrakoplova lahko določi maso napolnjenega goriva/energije na podlagi dejanske gostote ali, če ta ni znana, na podlagi gostote, ki se izračuna po postopku iz operativnega priročnika.“;
- (h) v točki (a) SPO.POL.115 se točke 6, 7, 8 in 9 nadomestijo z naslednjim:
„6. maso goriva/energije ob vzletu in maso goriva/energije za potovanje;
7. maso drugega potrošnega materiala razen goriva/energije, kot je ustrezno;
 8. sestavne dele tovora;

9. vzletno maso, pristajalno maso in maso brez goriva/energije“;
- (i) točka (a)(1) SPO.IDE.H.146 se nadomesti z naslednjim:
- „1. ne spadajo na področje uporabe točke (a) SPO.IDE.H.145;“.
-

PRILOGA II

V Prilogi I k Uredbi (EU) št. 965/2012 se vstavi naslednja točka 98b:

„98b. „Psihoaktivne snovi“ pomenijo alkohol, opioide, kanabinoide, pomirjevala in hipnotike, kokain, druge psihostimulante, halucinogene in hlapna topila, izključena pa sta kofein in tobak;“.
