



**OBRAZLOŽITEV**

**MNENJE ŠT. 03/2012**

**EVROPSKE AGENCIJE ZA VARNOST V LETALSTVU**

**z dne 3. SEPTEMBRA 2012**

**o uredbi Komisije, ki spreminja izvedbene predpise za zračne operacije in izvedbene predpise za letalsko osebje**

**Operacije komercialnega zračnega prevoza z jadralnimi letali in baloni**

**Operacije komercialnega zračnega prevoza od A do A z letali in helikopterji**

## Kazalo

<b>Povzetek .....</b>	<b>3</b>
<b>Uvod .....</b>	<b>4</b>
I. Splošno.....	4
II. Obseg mnenja.....	4
III. Posvetovanje .....	6
IV. Sistem številčenja predpisov .....	7
<b>CAT (S, B).....</b>	<b>8</b>
I Spremembe krovne uredbe o zračnih operacijah .....	8
II. Spremembe k delu CAT .....	8
III. Spremembe k delu ORO .....	14
IV. Druge pripombe .....	15
<b>CAT (od A do A).....</b>	<b>16</b>
I. Politika.....	16
II. Spremembe krovne uredbe.....	18
III. Spremembe k delu CAT .....	19
IV. Spremembe k delu ORO .....	21
V. Spremembe k delu ARO.....	22
VI. Spremembe k delu ORA.....	23
VII. Druge pripombe .....	23
<b>Priloga 1: Preglednice z navzkrižnim sklicevanjem na dodatke v EU-OPS in JAR-OPS3 .....</b>	<b>24</b>
Dodatek 1 k 1.005(a) – Dnevne operacije z letali razreda zmogljivosti B po pravilih vizualnega letenja (VFR).....	24
Dodatek 1 k 3.005(f) – Dnevne operacije z majhnimi helikopterji po pravilih vizualnega letenja (VFR) .....	42
Dodatek 1 k 3.005(g) – Dnevne operacije na lokalnem območju s helikopterji po pravilih vizualnega letenja (VFR).....	51
<b>Priloga 2: Seznam olajšav in pravil, ki se ne uporabljajo za CAT (od A do A).....</b>	<b>56</b>
Del CAT .....	56
<b>Priloga 3: Uporabljene kratice in okrajšave.....</b>	<b>79</b>

### **Povzetek**

Mnenje zajema izvedbene predpise za operacije komercialnega zračnega prevoza (CAT) z jadralnimi letali in baloni ter spreminja naslednje dokumente o predpisih:

- krovno uredbo o zračnih operacijah;
- Prilogo I – Opredelitev pojmov za priloge od II do VIII;
- Prilogo II – del ARO, zahteve za organe za zračne operacije;
- Prilogo III – del ORO, zahteve za organizacije za zračne operacije, zlasti za komercialne letalske prevoznike in nekomercialne letalske prevoznike, ki uporabljajo kompleksne zrakoplove na motorni pogon, in
- Prilogo IV – del CAT, tehnične zahteve za operacije komercialnega zračnega prevoza.

Poleg tega zajema izvedbene predpise za operacije komercialnega zračnega prevoza, ki se začnejo in končajo na istem letališču ali območju delovanja. Spreminja naslednje dokumente o predpisih:

- uredbo za zračne operacije:
  - krovno uredbo o zračnih operacijah;
  - Prilogo II – del ARO, zahteve za organe za zračne operacije;
  - Prilogo III – del ORO, zahteve za organizacije za zračne operacije in
  - Prilogo IV – del CAT, tehnične zahteve za operacije komercialnega zračnega prevoza;
- uredbo za letalsko osebje:
  - krovno uredbo o letalskem osebju in
  - Prilogo VII – del ORA, zahteve za organizacije v zvezi z letalskim osebjem.

Pri pripravi navedenih zahtev so bili v ospredju naslednji cilji:

- ohraniti visoko stopnjo varnosti;
- zagotoviti sorazmerna pravila, kadar je to potrebno;
- zagotoviti prožnost in učinkovitost za operatorje in organe.

Mnenje je rezultat obsežnega posvetovanja, v katero so bili vključeni organi, združenja, operatorji in letalski strokovnjaki.

## **Uvod**

### **I. Splošno**

1. Uredba (ES) št. 216/2008<sup>1</sup> Evropskega parlamenta in Sveta (v nadaljnjem besedilu: osnovna uredba), kakor je bila spremenjena z Uredbo (ES) št. 1108/2009<sup>2</sup>, vzpostavlja ustrezen in celovit okvir za opredelitev in izvajanje skupnih tehničnih zahtev in upravnih postopkov na področju civilnega letalstva.
2. Namen tega mnenja je Evropski komisiji pomagati pri določitvi izvedbenih predpisov za zračne operacije.
3. Mnenje je bilo sprejeto po postopku, ki ga je določil upravni odbor<sup>3</sup> Evropske agencije za varnost v letalstvu (v nadaljnjem besedilu: agencija) v skladu z določbami člena 19 osnovne uredbe.

### **II. Obseg mnenja**

4. Mnenje zajema izvedbene predpise za operacije komercialnega zračnega prevoza (CAT) z jadralnimi letali in baloni ter spreminja naslednje dokumente o predpisih:
  - krovno uredbo o zračnih operacijah;
  - Prilogo I – Opredelitev pojmov za priloge od II do VIII;
  - Prilogo II – del ARO, zahteve za organe za zračne operacije;
  - Prilogo III – del ORO, zahteve za organizacije za zračne operacije, zlasti za komercialne letalske prevoznike in nekomercialne letalske prevoznike, ki uporabljajo kompleksne zrakoplove na motorni pogon, in
  - Prilogo IV – del CAT, tehnične zahteve za operacije komercialnega zračnega prevoza.
5. Poleg tega mnenje zajema izvedbene predpise za operacije komercialnega zračnega prevoza, ki se začnejo in končajo na istem letališču ali območju delovanja (komercialni zračni prevoz od A do A), ter spreminja naslednje dokumente o predpisih:
  - uredbo za zračne operacije:
    - krovno uredbo o zračnih operacijah;
    - Prilogo II – del ARO, zahteve za organe za zračne operacije;
    - Prilogo III – del ORO, zahteve za organizacije za zračne operacije in

---

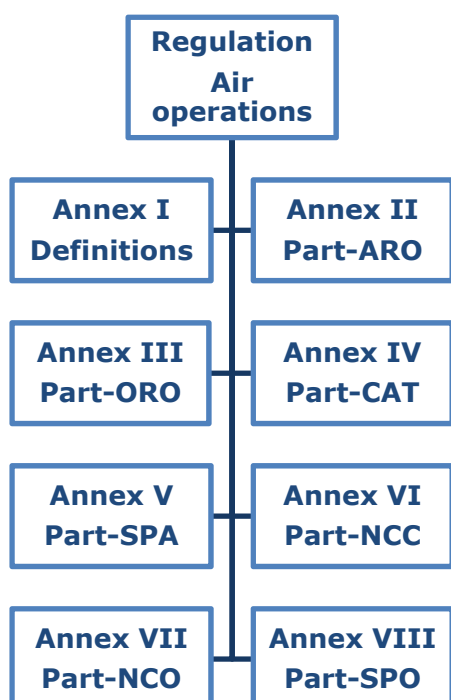
<sup>1</sup> Uredba (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. februarja 2008 o skupnih predpisih na področju civilnega letalstva in ustanovitvi Evropske agencije za varnost v letalstvu in razveljavitvi Direktive Sveta 91/670/EGS, Uredbe (ES) št. 1592/2002 in Direktive 2004/36/ES. *UL L 79, 19.3.2008, str. 1–49.*

<sup>2</sup> Uredba (ES) št. 1108/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. oktobra 2009 o spremembi Uredbe (ES) št. 216/2008 v zvezi z aerodromi, upravljanjem zračnega prometa in navigacijskimi službami zračnega prometa ter o razveljavitvi Direktive 2006/33/ES. *UL L 309, 24.11.09, str. 51–70.*

<sup>3</sup> Sklep upravnega odbora v zvezi s postopkom, ki ga agencija uporablja za oblikovanje mnenj, certifikacijskih specifikacij in navodil (postopek za oblikovanje predpisov). EASA MB 08-2007, 13.6.2007.

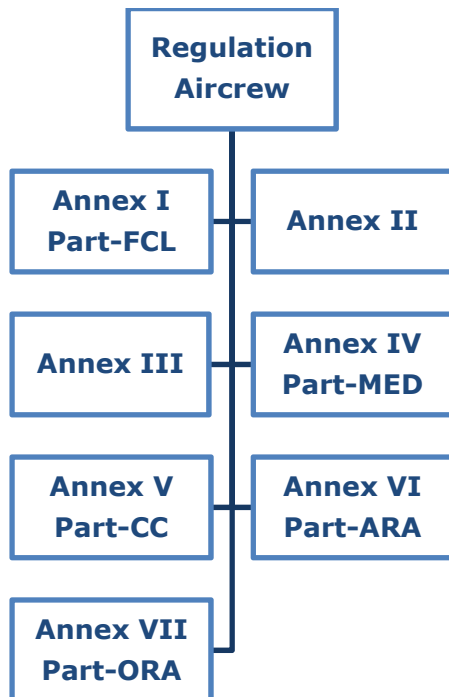
- Prilogo IV – del CAT, tehnične zahteve za operacije komercialnega zračnega prevoza;
  - uredbo za letalsko osebje:
    - krovno uredbo o letalskem osebju in
    - Prilogo VII – del ORA, zahteve za organizacije v zvezi z letalskim osebjem.
6. Dokumenti iz tega mnenja temeljijo na preoblikovani zgradbi predpisov, kot sta jo predlagali Evropska komisija in agencija aprila 2011. Naslednja preglednica vsebuje pregled prilog k uredbi za zračne operacije in uredbi za letalsko osebje<sup>4</sup>.

**Preglednica 1 Priloge k uredbi za zračne operacije<sup>5</sup>**



<sup>4</sup> Uredba o letalskem osebju v civilnem letalstvu (EU) št. 1178/2011, kakor je bila spremenjena z Uredbo (EU) št. 290/2012.

<sup>5</sup> NCC: nekomercialne operacije s kompleksnimi zrakoplovi na motorni pogon; NCO: nekomercialne operacije z nekompleksnimi zrakoplovi na motorni pogon; SPO: specializirane operacije.

**Preglednica 2: Priloge k uredbi za letalsko osebje<sup>6</sup>****III. Posvetovanje**

7. Mnenje temelji na:

- obvestilu NPA 2008-22, ki vsebuje osnutke predlogov za izvedbena pravila ter povezane sprejemljive načine usklajevanja (AMC) in navodila (GM) za organe in organizacije;
- obvestilu NPA 2009-02, ki vsebuje osnutke predlogov za izvedbene predpise ter povezane sprejemljive načine usklajevanja in navodila za zračne operacije.

8. Obvestilo NPA 2008-22 je bilo na spletni strani agencije EASA (<http://www.easa.europa.eu>) objavljeno 31. oktobra 2008. Obdobje posvetovanja se je končalo 28. maja 2009. Obvestilo NPA 2009-02 je bilo na spletni strani agencije EASA (<http://www.easa.europa.eu>) objavljeno 30. januarja 2009. Obdobje posvetovanja se je končalo 31. julija 2009.

9. Spremenjena besedila predpisov sta podrobno obravnavali skupini za pregled oblikovanja predpisov, ustanovljeni za obvestili NPA 2008-22 in 2009-02.

10. Agencija je po obsežnem posvetovanju z organi, združenji in operatorji 4. oktobra 2010 objavila dokument CRD za del AR in del OR, 25. novembra 2010 dokument CRD OPS I in 27. oktobra 2011 dokument CRD OPS III. Obdobje za predložitev pripomb se je končalo 6. decembra 2010, 15. februarja 2011 oziroma 30. januarja 2012.

11. Agencija je o osnutku predloga o komercialnem zračnem prevozu od A do A razpravljala s člani svetovalne skupine nacionalnih organov na dveh tematskih sestankih oktobra 2011 in julija 2012.

<sup>6</sup> FCL: licenciranje letalske posadke; MED: medicinski, CC: kabinsko osebje; ARA: zahteve za organe za letalsko osebje.

#### IV. Sistem številčenja predpisov

12. V skladu s smernicami agencije za oblikovanje predpisov je bil za izvedbene predpise uporabljen naslednji sistem številčenja:

<del>.<poddel>.<oddelek>.<št.>

Pojasnilo:

<del>: obvezno – do štiri črke ali številke.

primeri: ARO, ORO, CAT.

<poddel>: obvezno – do štiri črke ali številke.

primeri: GEN, OP, POL, IDE.

<oddelek>: obvezno – do pet črk ali številke

primeri: MPA, NMPA, A, H, S, B

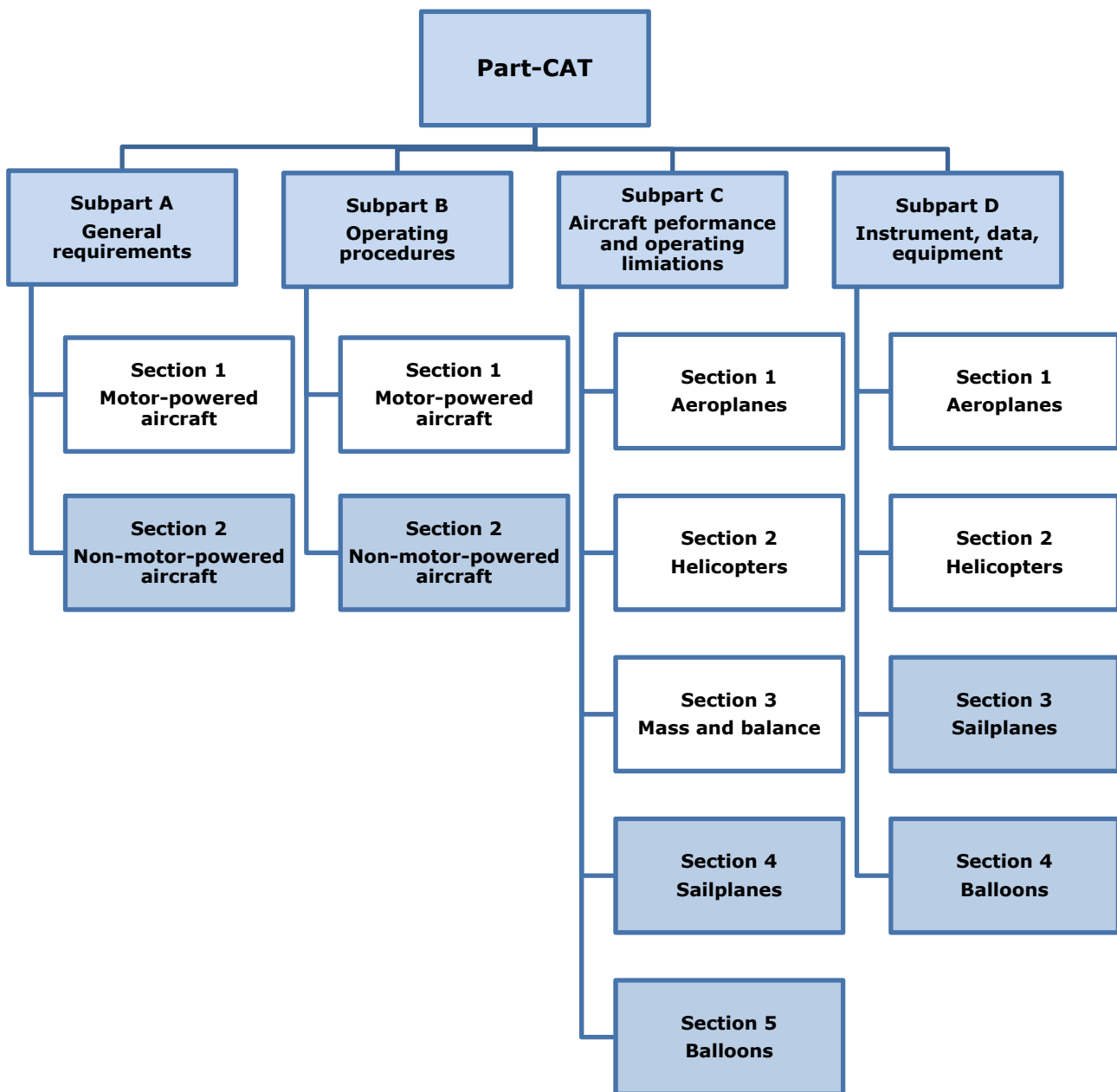
<št.>: obvezno – številka predpisa – tri številke, z začetkom pri 100, sledijo številke, ki se po navadi povečujejo za 5.

**CAT (S, B)****I Spremembe krovne uredbe o zračnih operacijah**

13. Spremembe krovne uredbe vključujejo dve manjši prilagoditvi, da se vključi operacije komercialnega zračnega prevoza (CAT) z baloni in jadralnimi letali.
14. Sprememba člena 1 uvaja uporabo pravil OPS za operacije komercialnega zračnega prevoza z jadralnimi letali in baloni. Pojasnjeno je tudi, da se uredba ne uporablja za privezane balone, zračne ladje in lete s privezanimi baloni. Med številnimi vrstami operacij z baloni so nekatere, pri katerih je balon privezan. Osnovna razlika med tremi glavnimi vrstami privezovanja je naslednja:
  - „privezan balon“ je posebno zasnovan za to, da je med operacijo s sistemom za privez nenehno pritrjen na tla;
  - „let s privezanim balonom“ je začasna pritrditev prostega balona med letom zato, da se celoten let izvede na eni lokaciji;
  - „zadrževanje vzleta“ je začasna pritrditev prostega balona za namene začetka prostega leta.
15. Ta uredba zajema samo operacije z „zadrževanjem vzleta“. Uredba ne zajema „privezanih balonov“ in „leta s privezanim balonom“. Ti bodo obravnavani pozneje.
16. V zvezi s prehodom je predlagano triletno obdobje neobveznega sodelovanja. Ta predlog upošteva, da danes ni veljavnih usklajenih pravil EU za tovrstne operacije.

**II. Spremembe k delu CAT****Obseg**

17. Del CAT vsebuje tehnična pravila za vse operacije komercialnega zračnega prevoza. Zgradba dela CAT je bila oblikovana tako, da omogoča poznejše dodajanje pravil za določene kategorije zrakoplovov, ne da bi se s tem prekinilo zaporedje pravil, ki so predhodno že na voljo. Zato je večina pravil, ki se uporabljajo za CAT (S, B), v novih oddelkih.
18. Naslednji diagram z modro barvo opredeljuje poddele in oddelke, ki se uporabljajo za operacije komercialnega zračnega prevoza (S, B).



19. Pravila dela CAT (S, B) je treba razlagati skupaj s:

- krovno uredbo o zračnih operacijah,
- Prilogo I – Opredelitve pojmov, ki se uporabljajo v prilogah II do VIII,
- Prilogo II – del ARO, ki vsebuje zahteve za organe za operatorje komercialnega zračnega prevoza,
- Prilogo III – del ORO, ki vsebuje zahteve za organizacije, pri čemer so pomembni predvsem naslednji poddeli: ORO.GEN, ORO.MLR, ORO.AOC in ORO.FC,
- Prilogo V – del SPA, ki vsebuje zahteve za operacije, za katere se zahteva posebno dovoljenje, in ki se načeloma uporablja tudi za operatorje komercialnega

zračnega prevoza (S, B), vendar pa se zdi, da nobena od teh operacij ni pomembna za operatorje komercialnega zračnega prevoza (S, B).

### **Pregled pripomb**

20. Agencija je prejela skupno 92 pripomb sedmih zainteresiranih strani.
21. Nekatere pripombe so zadevale del CAT (S, B) kot celoto in predlagale, naj se te ne obravnavajo kot komercialna dejavnost. Za te pripombe je bil potrjen njihov prejem, vendar pa niso bile sprejete, saj to mnenje ne obravnava tega, ali je treba neko dejavnost razvrstiti kot komercialno ali nekomercialno. Pojem komercialna operacija je opredeljen v členu 3 osnovne uredbe in ga ni mogoče spremeniti s hierarhično nižjimi izvedbenimi predpisi.
22. V zvezi s poddelom GEN je bilo največ pripomb podanih glede CAT.GEN.NMPA.140 „Dokumenti, priročniki in informacije, ki jih je treba imeti na krovu“. Večina pripomb je zahtevala nadaljnje olajšave in uskladitev z delom NCO; večina jih ni bila sprejetih.
23. V zvezi s poddelom OP se je večina pripomb nanašala na operacije z baloni. Številne so izpostavile potrebo po nadaljnjih pojasnitvah, ki so navedene v spodnjih pojasnilih.
24. Tudi v zvezi s poddelom POL se je večina pripomb nanašala na zahteve za balone in sprejemljive načine usklajevanja za sistem za določitev mase. Večina teh pripomb je bila sprejeta.
25. V zvezi s poddelom IDE je bilo prejetih okoli 30 pripomb, večina glede balonov. Nekatere pripombe so se osredotočale na zadrževalni sistem za vodjo zrakoplova na balonu, pri čemer so v nekaterih primerih podprle predlagano besedilo, v drugih pa mu nasprotovale. Nekatere pripombe so zahtevale usklajenost z drugimi deli. Pripombe so izpostavile tudi potrebo po pregledu določbe o razni opremi za balone. Zahtevane so bile pojasnitve glede radiokomunikacijske opreme za jadralna letala.

### **Pojasnila**

26. Pri pripravi novih oddelkov je agencija skrbno preverila usklajenost predlaganih pravil z naslednjimi dokumenti in izvedla uskladitve, kadar je to primerno:
  - za izvedbene predpise, ki zadevajo komercialni zračni prevoz, z različico dela CAT (A, H), kakor jo je sprejel odbor agencije EASA in jo v pregled poslal Evropskemu parlamentu, in
  - za izvedbene predpise, ki se nanašajo predvsem na operacije z jadralnimi letali in baloni, z zadnjo različico dela NCO, kakor je bila obravnavana v odboru agencije EASA.
27. Naslednja poglavja opisujejo spremembe v primerjavi z različico dokumenta CRD, če vključujejo spremembo vsebine pravil in zagotavljajo nadaljnja pojasnila izbranih pravil.

### ***CAT.GEN.105 Motorna jadralna letala in jadralna letala z motorjem***

28. Namen te zahteve je pojasniti, da se jadralna letala na motorni pogon, razen motornih jadralnih letal, uporabljajo v skladu s pravili, ki se uporabljajo za zrakoplove, ki niso na motorni pogon, in jadralna letala. Poleg tega to pravilo za motorna jadralna letala, za

katere se meni, da so podkategorija jadralnih letal z motorjem, določa veljavna pravila glede na to, ali se jih uporablja kot letalo ali kot jadralno letalo.

29. Pravilo je bilo v hierarhiji pravil premaknjeno višje in se nahaja pred besedilom oddelkov 1 in 2 poddela GEN.

#### **CAT.GEN.NMPA.100 Odgovornosti vodje zrakoplova**

30. To pravilo povzema najpomembnejše odgovornosti vodje zrakoplova. Pravila so bila spremenjena z dodatnimi zahtevami in odražajo nekatera pravila, ki se uporabljajo za člane osebja za operacije komercialnega zračnega prevoza (A, H). Nove zahteve obravnavajo sistem operatorja za poročanje o dogodkih, omejitve trajanja letov in delovnega časa ter zahtevani čas počitka ter navaja situacije, v katerih vodja zrakoplova ne bo izvajal nalog na zrakoplovu.
31. Čeprav skupnost na področju jadralnih letal in balonov običajno uporablja pojem pilot namesto pojma vodja zrakoplova, agencija kljub temu predlaga uporabo zadnjenavedenega pojma zaradi usklajenosti z drugimi pravili v delu CAT in delu ORO.

#### **CAT.GEN.NMPA.105 Odgovornosti članov osebja balona**

32. Del ORO se uporablja tudi za operacije komercialnega zračnega prevoza z baloni. To pomeni, da zahteva v poddelu CC, da se vsaj en član kabinskega osebja dodeli za upravljanje zrakoplova z največjim številom potniških sedežev nad 19, uporablja tudi za balone, ki prevažajo več kot 19 potnikov.
33. Vendar pa so bila pravila v ORO.CC oblikovana predvsem za operacije z letali in helikopterji in se niso zdela primerna za operacije z baloni. Zato je predlagana izključitev operacij z baloni iz zahtev za kabinsko osebje.
34. Kljub temu pa se meni, da vodja zrakoplova potrebuje pomoč dodatnega člana osebja, kadar se prevaža več kot 19 potnikov. Ob upoštevanju tega je bilo dodano novo pravilo CAT.GEN.NMPA.105 „Dodatni član posadke balona“. Pravilo zahteva prisotnost dodatnega člana posadke balona na krovu balona, kadar prevaža več kot 19 potnikov, in določa osnovne odgovornosti dodatnega člana posadke.

#### **CAT.GEN.MPA.140 Dokumenti, priročniki in informacije, ki jih je treba imeti na zrakoplovu**

35. To pravilo je bilo spremenjeno na podlagi pripomb zainteresiranih strani in da bi se izognili neskladnostim z najnovejšo razpoložljivo različico dela NCO. Pravilo zdaj dovoljuje, da so za operacije z jadralnimi letali in baloni dokumenti, priročniki in informacije, navedeni v pododstavku (a) tega pravila, zdaj v spremljevalnem vozilu ali se hranijo na letališču ali območju delovanja pod pogojem, da je let načrtovan od A do A ali kot operacija na lokalnem območju.

#### **CAT.GEN.NMPA.150 Prevoz nevarnega blaga**

36. Zainteresirane strani so zahtevale črtanje tega pravila, saj CAT (S, B) običajno ni namenjen prevozu nevarnega blaga. Pojasniti je treba, da ta zahteva obravnava okoliščine, v katerih se lahko nevarno blago prevaža brez odobritve v skladu s SPA.DG.

To se na primer nanaša na predmete, ki se prenašajo v prtljagi potnikov in za katere se običajno šteje, da so nevarno blago. V tem odstavku je obravnavana tudi ozaveščenost vodje zrakoplova o odkrivanju nevarnega blaga, ki se prenaša nenamerno.

37. Agencija je zato ohranila to pravilo, vendar ga je spremenila tako, da prevoz nevarnega blaga ni dovoljen, razen kadar zanj ne veljajo Tehnična navodila za varen zračni prevoz nevarnega blaga (dokument ICAO 9284-AN/905) v skladu z delom I teh navodil ali kadar ga prenašajo potniki ali člani posadke ali je v prtljagi v skladu z delom 8 tehničnih navodil.
38. Pojem „tehnična navodila“ je opredeljen v Prilogi I (kakor je objavljena v Mnenju 04/2011).

#### ***CAT.OP.NMPA.105 Postopki za zmanjšanje hrupa – baloni in jadralna letala z motorjem***

39. Na podlagi sprejetih pripomb zainteresiranih strani so bili postopki za zmanjšanje hrupa spremenjeni in določajo, da pravilo zadeva operacije z baloni in jadralnimi letali z motorjem. Poleg tega je bilo besedilo omiljeno in zadeva vodjo zrakoplova in ne operatorja.

#### ***CAT.OP.NMPA.110 Zaloga in načrtovanje goriva ali balasta – baloni***

40. Ta zahteva je bila spremenjena in določa, da se izračun zabeleži v operativnem načrtu leta. Poleg tega je bil tako kot v drugih pravilih črtan pojem plin, saj se šteje, da je plin že obravnavan v okviru pojma gorivo.

#### ***CAT.OP.NMPA.115 Prevoz posebnih kategorij potnikov***

41. Na podlagi sprejetih pripomb zainteresiranih strani je bilo to pravilo skrajšano in omejeno na varnostni cilj, da je treba posebne kategorije potnikov prevažati v skladu s postopki, ki jih za zagotavljanje varnosti zrakoplova in oseb na njem določi operator.
42. Besedilo povezanih sprejemljivih načinov usklajevanja upošteva Uredbo (ES) št. 1107/2006 o pravicah invalidnih oseb in oseb z omejeno mobilnostjo v zračnem prevozu<sup>7</sup>. Posebna pozornost je bila namenjena členu 2(a), v katerem je opredelitev pojma „invalidna oseba“ ali „oseba z omejeno mobilnostjo“, ki ima nekoliko širše področje uporabe od njegove ustreznice v EU-OPS (glej ACJ OPS 1.260 v oddelku 2 JAR-OPS 1), in posebnim potrebam za operacije komercialnega zračnega prevoza z baloni.

#### ***Prejšnji CAT.OP.NMPA.120 Shranjevanje prtljage***

43. To pravilo je bilo črtano, ker se šteje, da ni pomembno za operacije komercialnega zračnega prevoza (S, B).

#### ***CAT.OP.NMPA.135 Zavarovanje potniške in pilotske kabine – baloni***

44. To pravilo je bilo preoblikovano, da vključuje operacije z baloni.

<sup>7</sup> UL L 204, 26.7.2006, str. 1–9.

**CAT.OP.NMPA.165 Upravljanje goriva in balasta med letom**

45. Besedilo je bilo spremenjeno, da odraža posebne operativne potrebe za balone. Pravilo zadeva vodjo zrakoplova, kar bolje odraža naravo operacij komercialnega zračnega prevoza (B).

**CAT.OP.NMPA.170 Uporaba dodatnega kisika**

46. Besedilo zadeva operativno zahtevo o tem, kdaj uporabiti dodatni kisik. Brati ga je treba skupaj s povezanimi zahtevami o kisiku v CAT.IDE.S.125 in CAT.IDE.B.125.

**CAT.OP.NMPA.185 Operativne omejitve – jadralna letala**

47. Dodano je bilo novo pravilo, da se pojasni, da se jadralna letala uporabljajo samo podnevi.

**CAT.POL.S.110 Zmogljivost**

48. Prejšnji pododstavek (b), ki zadeva operacije nad gosto naseljenimi območji mest ali naselij, je bil črtan, ker je že obravnavan v delu SERA 3.1.2.1.

**CAT.POL.B.115 Zmogljivost**

49. Prejšnji pododstavek (b), ki zadeva operacije nad gosto naseljenimi območji mest ali naselij, je bil črtan, ker je že obravnavan v delu SERA 3.1.2.1.

**CAT.IDE.S.140 Radiokomunikacijska oprema**

50. Pojasnjeno je bilo, da je radiokomunikacijska oprema obvezna samo, če se zahteva v skladu z zahtevami za zračni prostor.

**CAT.IDE.B.115 Operacije po pravilih VFR – instrumenti za letenje in navigacijo ter povezana oprema**

51. Spremenjeno pravilo je usklajeno z besedilom dela NCO in pojasnjuje, pod katerimi pogoji je potrebna naprava za merjenje tlačne višine.

**CAT.IDE.B.120 Zadrževalni sistemi**

52. Spremenjeno pravilo določa, da so zadrževalni sistemi za vodjo zrakoplova potrebni samo za balone s predeljeno košaro.

**CAT.IDE.B.135 Ročni gasilni aparati**

53. Spremenjeno pravilo vključuje povezavo na CS 31HB, ki vsebuje zahtevo za ročne gasilne aparate.

**CAT.IDE.B.150 Razna oprema**

54. Pravilo je bilo preoblikovano v skladu s prejetimi pripombami in delom NCO/SPO. V skladu s kategorijo balona je zdaj potrebna posebna oprema.

**CAT.IDE.B.155 Radiokomunikacijska oprema**

55. Pojasnjeno je, da je radiokomunikacijska oprema obvezna samo, če se zahteva v skladu z zahtevami za zračni prostor.

**III. Spremembe k delu ORO****ORO.AOC**

56. Za operatorje, ki izvajajo operacije komercialnega zračnega prevoza od A do A in komercialnega zračnega prevoza z jadralnimi letali in baloni, Uredba (ES) št. 2042/2003 ne zahteva imenovanja odgovorne osebe za stalno plovnost. To ni bilo dovolj poudarjeno v ORO.AOC.135, zaradi česar je bil spremenjen pododstavek (a)(4). Poleg tega se meni, da zadostujejo zahteve glede zmogljivosti, opredeljene v ORO.GEN.215, zato so takšni operatorji izvzeti iz zahtev glede zmogljivosti, določenih v ORO.AOC.140.

**ORO.MLR**

57. Meni se, da celotna zgradba operativnega priročnika, kot ga zahteva ORO.MLR.101, ni ustrezna na operacije komercialnega zračnega prevoza (S, B). Zato so bile operacije komercialnega zračnega prevoza (S, B), da bi lahko uvedli večjo prožnost in hkrati ohranili splošna načela operativnega priročnika, izvzete iz ORO.MLR.101 in je v AMC2 ORO.MLR.100 navedena poenostavljena zgradba operativnega priročnika.

**ORO.FC**

58. Mnenje 04/2011 je že vsebovalo elemente za operacije komercialnega zračnega prevoza z jadralnimi letali in baloni. V zvezi z operatorji, ki izvajajo komercialni zračni prevoz od A do A, morajo operatorji, ki izvajajo komercialni zračni prevoz z baloni in jadralnimi letali izpolnjevati splošne zahteve Oddelka I, ki se uporabljajo za vse komercialne in nekomercialne operatorje kompleksnih zrakoplovov na motorni pogon. Poleg tega se zahteva, da izpolnjujejo zahteve za komercialne operacije, ki niso operacije komercialnega zračnega prevoza, iz Oddelka 3, ki določa letno preverjanje strokovnosti, ki ga zagotovi operator. Olajšave so bile ponovno pregledane in prilagojene v skladu s spremembami k operacijam komercialnega zračnega prevoza od A do A. Te spremembe zadevajo predvsem gradivo za sprejemljive načine usklajevanja v zvezi z usposobljenostjo za zračno pot/območje in letališče.
59. Veljavna pravila za operacije z baloni in jadralnimi letali zajemajo zahteve o sestavi letalske posadke, imenovanju vodje zrakoplova, usposabljanju za skupno delo v pilotski kabini, izobraževanju o razlikah in seznanitvenem usposabljanju ter periodičnem usposabljanju in preverjanju, vključno z letnim preverjanjem strokovnosti, ki ga zagotovi operator.

**ORO.CC**

60. Del ORO se uporablja tudi za operacije komercialnega zračnega prevoza z baloni. To pomeni, da zahteva v poddelu CC, da se vsaj en član kabinskega osebja dodeli za upravljanje zrakoplova z največjim številom potniških sedežev nad 19, uporablja tudi za balone, ki prevažajo več kot 19 potnikov.
61. Meni se, da je to nepomembno za to vrsto operacij, zato se predlaga, da se balone izključi iz zahtev za kabinsko osebje.

**IV. Druge pripombe**

62. Za namene tega mnenja je opredelitev pojma masa praznega balona dodana v Prilogo I – Opredelitev pojmov, kakor je predstavljena v Mnenju 04/2011. Opredelitve pojmov za balon, jadralno letalo, jadralno letalo z motorjem in motorno jadralno letalo so bile vključene v Mnenje 04/2011. Čeprav so bile te opredelitve pojmov pozneje med postopkom komitologije izključene in niso vključene v prvo Uredbo (EU) št. xxx/xxxx o zračnih operacijah (ta uredba zajema samo zahteve za letala in helikopterje), bodo opredelitve pojmov vključene v spremembo uredbe o zračnih operacijah, v kateri bodo opredeljene določbe za balone, jadralna letala, jadralna letala z motorjem in motorna jadralna letala. Poleg tega je nekoliko spremenjena opredelitev pojma prometni tovor, da zajema operacije z baloni.
63. Za namene operacij komercialnega zračnega prevoza z baloni in jadralnimi letali niso bile predlagane spremembe k delu ARO.

**CAT (od A do A)****I. Politika****Cilji za operacije komercialnega zračnega prevoza od A do A**

64. Na podlagi pripomb, prejetih k obvestilu NPA, pripomb, prejetih k dokumentu CRD, pripomb, podanih na tematskih sestankih članov svetovalne skupine nacionalnih organov, o letih od A do A ter tudi med razpravami v odboru agencije EASA, agencija meni, da morajo predlagana pravila o operacijah komercialnega zračnega prevoza od A do A izpolnjevati naslednje cilje:
- podpreti operacije komercialnega zračnega prevoza organizacij za nekompleksne zrakoplove, kadar gre pri zagotavljanju storitve za panoramske polete znotraj lokalnega območja z manjšimi nekompleksnimi zrakoplovi po pravilih vizualnega letenja podnevi ali ponoči;
  - zagotoviti spodbude aeroklubom, ki so tudi odobrene organizacije za usposabljanje (ATO), pri njihovih prizadevanjih za krepitev njihovega članstva ob upoštevanju tega, da te organizacije običajno izvajajo dnevne operacije komercialnega zračnega prevoza od A do A z nekompleksnimi zrakoplovi po pravilih vizualnega letenja v omejenem številu dni;
  - zagotoviti, da je izpolnjeno načelo sorazmernosti;
  - ohraniti visoko raven varnosti, primerno za operacije komercialnega zračnega prevoza, kadar se prevažajo potniki; in
  - upoštevati predvsem značilne nevarnosti, kadar bi neizkušeni piloti izvajali občasne operacije komercialnega zračnega prevoza.

**Področje uporabe operacij komercialnega zračnega prevoza od A do A, kakor so opredeljene v krovni uredbi o zračnih operacijah**

65. Odstavek 1 člena 6 osnutka uredbe o zračnih operacijah, kakor je bil sprejet v odboru agencije EASA in poslan v pregled Evropskemu parlamentu in Svetu, izvzema operacije komercialnega zračnega prevoza od A do A iz uporabe prilog III in IV. Razlog za izvzetje je bil odlog bolj poglobljene razprave o komercialnem zračnem prevozu od A do A na čas, ko bo na voljo mnenje agencije EASA o svežnju komercialnega zračnega prevoza od A do A.
66. Člen 6 opredeljuje operacije komercialnega zračnega prevoza od A do A kot operacije z letali razreda zmogljivosti B in nekompleksnimi helikopterji, ki se začnejo in končajo na istem letališču ali območju delovanja.
67. Pojem „letalo razreda zmogljivosti B“ je opredeljen v Prilogi I – Opredelitev pojmov in je bil brez sprememb prenesen iz EU-OPS 1.470. Da bi bilo letalo razporejeno kot letalo razreda zmogljivosti B, mora izpolnjevati vsa naslednja merila:
- propellerski pogon;
  - največja dovoljena vzletna masa (MTOM) 5 700 kg ali manj in
  - največje operativno število potniških sedežev (MPSC) 9 ali manj.

68. Pojem „nekompleksni helikopter“ izhaja iz nasprotja opredelitve pojma kompleksni helikopter na motorni pogon iz člena 3 osnovne uredbe. Da bi bil helikopter razporejen kot nekompleksni helikopter, mora izpolnjevati vsa naslednja merila:
- MTOM 3 175 kg ali manj;
  - MPSC 9 ali manj; in
  - certificiran za operacije z enim pilotom.

### **Primerjava ciljev in področja uporabe, kakor je opredeljeno v krovni uredbi**

69. Področje uporabe, kakor je opredeljeno v krovni uredbi, je zelo široko in bi dovoljevalo redne operacije komercialnega zračnega prevoza s kompleksnimi letali, ki presegajo zgoraj določene cilje. Izpostaviti je treba zlasti naslednje:
- področje uporabe bi dovoljevalo tudi operacije s kompleksnimi zrakoplovi na motorni pogon; letalo razreda zmogljivosti B je razvrščeno kot kompleksno letalo na motorni pogon, če ga poganjajo turbopropelerski motorji ali je certificirano za minimalno posadko 2 pilotov;
  - opredelitev pojma v krovni uredbi ne določa omejitev trajanja letov ali geografskih omejitev, kar pomeni, da se lahko takšne operacije komercialnega zračnega prevoza od A do A zagotavlja tudi zunaj lokalnega območja (v izvedbenih predpisih ni enotne opredelitve tega pojma), zlasti s kompleksnimi zrakoplovi;
  - poleg tega ni omejitve pravil letenja, kar pomeni, da se lahko takšne operacije komercialnega zračnega prevoza od A do A izvaja po pravilih vizualnega letenja podnevi, po pravilih vizualnega letenja ponoči in celo instrumentalnega letenja, pri čemer se predvsem za slednje kompleksnost operacij znatno poveča;
  - največje število potnikov, ki je devet, je precej veliko, kar je mogoče učinkovito doseči s kompleksnimi letali.

### **Povzetek predlaganih ukrepov**

70. Na podlagi zgornje ocene so predlagani naslednji ukrepi.
71. Poudariti je treba, da pristojni organi lahko uporabijo načelo sorazmernosti oziroma ga morajo uporabiti za svoja notranja navodila in postopke, ki jih uporabljajo v postopku certificiranja organizacij za nekompleksne zrakoplove. Predlaga se, da se ohrani zahteva za certifikat za operacije komercialnega zračnega prevoza od A do A, da se zagotovi visoka raven varnosti operacij komercialnega zračnega prevoza in obravnavajo značilne nevarnosti občasnih operacij komercialnega zračnega prevoza, kadar jih izvaja operator, katerega glavne operacije ne spadajo v okvir komercialnega zračnega prevoza.
72. Za operatorje zrakoplovov, ki izvajajo izključno operacije komercialnega zračnega prevoza od A do A z letali in helikopterji, so predlagane dodatne olajšave. V ta namen so predlagane spremembe k delu CAT, del ORO in del ARO. Vendar pa večina teh olajšav postavlja dodatne omejitve glede veljavnih pravil letenja, kot so dnevne operacije po pravilih vizualnega letenja, in glede velikosti zrakoplova, tj. ELA2.
73. Letala in helikopterji ELA2 so opredeljeni v Prilogi I – Opredelitev pojmov:

- zrakoplov ELA2 je zrakoplov z največjo vzletno maso (MTOM) 2 000 kg ali manj, ki ni razvrščeno kot kompleksni zrakoplov na motorni pogon, in
  - helikopter ELA2 je zelo lahek rotoplan z MTOM, ki ne presega 600 kg in je enostavne zasnove ter namenjen prevozu največ dveh oseb ter ga ne poganjajo turbinski in/ali reaktivni motorji.
74. Poudariti je treba tudi, da že sprejeta pravila za del CAT in del ORO vključujejo številne olajšave za lokalne operacije ali operacije z nekompleksnimi zrakoplovi. Te izvirajo iz olajšav v EU-OPS in JAR-OPS3:
- Dodatek 1 k 1.005(a) za operacije z letali razreda zmogljivosti B med dnevnimi operacijami po pravilih vizualnega letenja;
  - Dodatek 1 k 3.005(f) za operacije z manjšimi helikopterji med dnevnimi operacijami po pravilih vizualnega letenja in
  - Dodatek 1 k 3.005(g) za lokalne operacije s helikopterji.
75. Priloga 1 k temu EN vsebuje preglednico o navzkrižnem sklicevanju na dodatke in nova pravila EASA OPS, vključno z navedbo o razlikah.
76. Priloga 2 k temu EN vsebuje seznam olajšav, prepovedi in pravil, ki se ne uporabljajo ali niso pomembna za tipične operacije od A do A.
77. Ne nazadnje mora biti aeroklubom, ki imajo certifikat ATO, omogočeno, da pod določenimi pogoji ponudijo promocijske lete. Da se omogoči ta možnost, so predlagane spremembe k uredbi o letalskem osebju, zlasti k delu ORA.

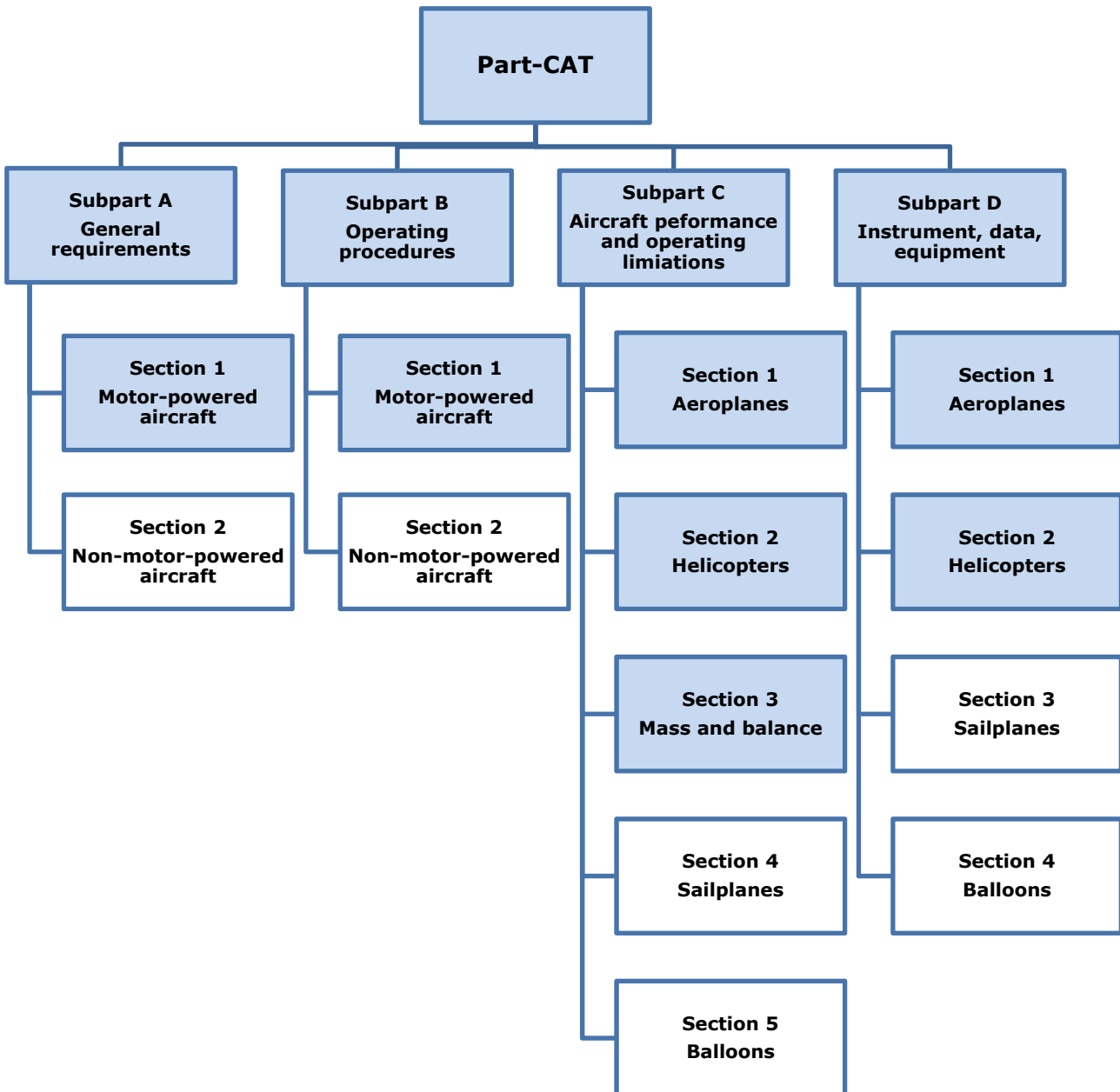
## **II. Spremembe krovne uredbe**

78. Predlagana pravila za operacije od A do A zahtevajo spremembe krovne uredbe o zračnih operacijah in tudi uredbe o letalskem osebju.
79. Ne zdi se potrebno opredeliti operacij komercialnega zračnega prevoza od A do A. Sama pravila v okviru olajšave določajo, za katere kategorije zrakoplovov, pravila letenja in operativno okolje se uporabljajo. To omogoča bolj sorazmerna pravila glede na zadevno vprašanje.
80. Točka 4 krovne uredbe o spremembi za zračne operacije odpravlja odstopanje za lete od A do A v členu 6. Točka 5 krovne uredbe o spremembi določa, da se določbe o predhodno veljavnih pravicah za EU-OPS AOC in postopek prerazporeditve za spričevala letalskih prevoznikov (AOC) za helikopterje, določen v členu 7, enako uporablja za operacije komercialnega zračnega prevoza od A do A. Sprememba k členu 10 predlaga prehod v obliki dveletnega obdobja nesodelovanja za operacije komercialnega zračnega prevoza od A do A. Poleg tega uredba o spremembi predlaga spremembe zaradi doslednosti k CR, tj. za omejitve trajanja letov in delovnega časa (FTL).
81. Uredba o spremembi obravnava tudi spremembe v prilogah, ki so podrobneje pojasnjene spodaj.
82. V zvezi s krovno uredbo o letalskem osebju je uveden nov odstavek ORA.ATO.155, da bi odobrenim organizacijam za usposabljanje pod določenimi pogoji omogočili zagotavljanje promocijskih letov. Meni se, da prehod ni potreben.

### III. Spremembe k delu CAT

#### Obseg

83. Naslednji diagram z modro barvo opredeljuje poddele in oddelke, ki se uporabljajo za operacije komercialnega zračnega prevoza od A do A.



#### Pojasnila

84. Priloge k uredbi o zračnih operacijah in zlasti delu CAT so bile od samega začetka pripravljene v skladu z načelom sorazmernosti. Zaradi razloga sorazmernosti obstoječa pravila v delu CAT že razlikujejo med:

- lokalnimi operacijami in leti od A do A ter operacijami od A do B;
  - nekompleksnimi zrakoplovi in kompleksnimi zrakoplovi;
  - enomotornimi in večmotornimi zrakoplovi;
  - nočnimi operacijami po pravilih instrumentalnega letenja in vizualnega letenja ter dnevnimi operacijami po pravilih vizualnega letenja;
  - operacijami z enim pilotom in operacijami z več piloti;
  - operacijami, pri katerih je potrebno kabinsko osebje, in operacijami, pri katerih ni potrebno kabinsko osebje;
  - razredi zmogljivosti A, B in C za letala ter
  - razredi zmogljivosti 1, 2, 3 in kategorijama A in B za helikopterje.
85. Če povzamemo, se za operacije komercialnega zračnega prevoza od A do A ne uporabljajo naslednja pravila in zanje niso pomembna:
- pravila, ki so izključno namenjena za operacije od A do B;
  - pravila za kompleksne zrakoplove;
  - pravila za operacije po pravilih instrumentalnega letenja;
  - pravila za operacije z več piloti in pravila za operacije s kabinskim osebjem in
  - pravila za razrede zmogljivosti A in C za letala.
86. Priloga 2 zajema natančen seznam s pojasnili k 236 sklicem na predpise, ki bodisi:
- določajo olajšave izključno za operacije komercialnega zračnega prevoza od A do A ali
  - določajo olajšave za operacije z nekompleksnimi zrakoplovi ali letali razreda zmogljivosti B ali operacije na lokalnem območju, ki se uporabljajo tudi za operacije komercialnega zračnega prevoza od A do A, ali
  - se ne uporabljajo ali niso pomembni za operacije komercialnega zračnega prevoza od A do A.
87. Kot je bilo že navedeno, so bile olajšave iz EU-OPS in JAR-OPS 3 za letala razreda zmogljivosti B med dnevnimi operacijami po pravilih vizualnega letenja, operacije majhnih helikopterjev med dnevnimi operacijami po pravilih vizualnega letenja in lokalne operacije s helikopterji prenesene v del CAT, kolikor je bilo mogoče. Priloga 1 zagotavlja preglednico o navzkrižnem sklicevanju z navedbo prenosa.
88. Agencija je ponovno opravila pregled sorazmernosti veljavnih pravil za operacije komercialnega zračnega prevoza od A do A in našla naslednja pravila, za katera so utemeljene dodatne olajšave za operacije komercialnega zračnega prevoza od A do A.

### **CAT.OP.MPA.151 Politika ravnanja z gorivom – olajšave**

89. Predlaga se, da se doda nov pododstavek (b) z olajšavo za operacije komercialnega zračnega prevoza od A do A z evropskimi lahкими zrakoplovi (ELA) 2 med dnevnimi operacijami po pravilih vizualnega letenja. Olajšava bi operatorju omogočila, da samo določi najmanjšo končno rezervo goriva v operativnem priročniku, ki ne sme biti manjša

od količine goriva, potrebne za 45-minutni let, namesto da uporablja zahteve v CAT.OP.MPA.150 za načrtovanje leta in metodo za izračun zaloge goriva pred letom.

90. To olajšavo je vseboval tudi EU-OPS, Dodatek 1 k 1.005(a) 12(i).
91. Novi pododstavek (b) zahteva, da se sedanji pododstavek (b) preštevilči v (c).

#### **CAT.POL.A.310 Višina leta nad ovirami pri vzletu – večmotorna letala**

92. Predlaga se, da se doda nov pododstavek (e), ki dnevne operacije po pravilih vizualnega letenja z letali razreda zmogljivosti B izvzema iz nekaterih zahtev za sestavo vzletne poti, ki so z varnostnega vidika pomembne za operacije v vizualnih meteoroloških razmerah (VMC).
93. To olajšavo je vseboval tudi EU-OPS, Dodatek 1 k 1.005(a) 24.(i).

#### **IV. Spremembe k delu ORO**

##### **ORO.GEN**

94. Na splošno je agencija, ko je določala pravo ravnovesje med izvedbenimi predpisi in sprejemljivimi načini usklajevanja, obravnavala potrebo po zagotovitvi prožnosti pravil v času, v katerem napredek digitalnih komunikacij, računalniške znanosti in drugih disciplin odpira pot neštetim tehničnim alternativam in v katerem se število razpoložljivih možnosti nenehno povečuje z vedno večjo kompleksnostjo in številom operacij. Ta povečana kompleksnost poslovnih modelov in operacij z več interakcijami med elementi sistema ne zahteva samo, da organi in organizacije izvajajo učinkovite sisteme upravljanja, ampak tudi prožnost za organizacije, da izpolnijo ali presežejo varnostne cilje, ki jih opredeljujejo izvedbene predpise, s sprejetjem načinov usklajevanja in strategij za zmanjšanje tveganj, ki se jim zdijo ustrezni glede na zadevno organizacijo, poslovni model, infrastrukture in vrste operacij.
95. To velja tudi za zahteve za sistem upravljanja, predlagane z delom ORO, katerih zgradba je takšna, da določajo cilj v zvezi z varnostjo v izvedbenih predpisih, medtem ko so natančna sredstva za doseg tega cilja opredeljena kot sprejemljivi načini usklajevanja. S tem se zagotovi prožnost, saj lahko organizacija za doseg cilja, določenega na ravni izvedbenih predpisov, predlaga sredstva, ki se razlikujejo od tistih, ki so opredeljena v sprejemljivih načinih usklajevanja agencije. To je še zlasti pomembno na področju upravljanja varnosti, na katerem za učinkovito upravljanje varnosti vsekakor ne more biti pristopa, ki bi bil enak za vse: organizacije potrebujejo prožnost, da opredelijo nevarnosti in ustrezno ublažijo njihova značilna tveganja za varnost.
96. Zato na ravni ORO.GEN niso vključene pretirano natančne zahteve, da ne bi ustvarili nepotrebne obremenitve za nekatere vrste organizacij. V smislu upravljanja varnosti je osrednja zahteva (ORO.GEN.200(a)(3)) precej jedrnata in organizacije zavezuje, da:
- zagotovijo prepoznavanje tveganj na področju varnosti v letalstvu, ki jih prinašajo njihove dejavnosti;
  - zagotovijo njihovo oceno in upravljanje povezanih tveganj;
  - sprejmejo ukrepe za ublažitev tveganj in potrditev njihove učinkovitosti.

97. Omeniti je treba, da je za organizacije za kompleksne zrakoplove in organizacije za nekompleksne zrakoplove mogoče, da ista oseba deluje kot upravljavec tveganj in upravljavec spremljanja skladnosti, če so na voljo zadostna sredstva za obe funkciji ter je zagotovljena neodvisnost inšpekcijskih pregledov in presoj.
98. Zaradi narave operacij se meni, da se na pobudo operatorja med tovrstnimi operacijami ne bo prevažalo nevarno blago. Poleg tega in iz enakega razloga se ne pričakuje, da bodo nevarno blago, razen tistega, ki je trenutno dovoljeno v skladu z delom 8 tehničnih navodil, prevažali potniki. Zato so bile operacije komercialnega zračnega prevoza od A do A ter operacije komercialnega zračnega prevoza z jadralnimi letali in baloni izvzete iz zahteve ORO.GEN.110 (j), ki določa, da operator vzpostavi in vzdržuje programe usposabljanja osebja za nevarno blago.

### **ORO.AOC**

99. Za operatorje, ki izvajajo operacije komercialnega zračnega prevoza od A do A in komercialnega zračnega prevoza z jadralnimi letali in baloni, Uredba (ES) št. 2042/2003 ne zahteva imenovanja odgovorne osebe za stalno plovnost. To ni bilo dovolj poudarjeno v ORO.AOC.135, zaradi česar je bil spremenjen pododstavek (a)(4). Poleg tega se meni, da zadostujejo zahteve glede zmogljivosti, opredeljene v ORO.GEN.215, zato so tovrstni operatorji izvzeti iz zahtev glede zmogljivosti, določenih v ORO.AOC.140.

### **ORO.MLR**

100. Meni se, da celotna zgradba operativnega priročnika, kot ga zahteva ORO.MLR.101, ni pomembna za operacije komercialnega zračnega prevoza od A do A z letali in helikopterji ELA2. Zato so bile operacije komercialnega zračnega prevoza od A do A in tudi operacije z jadralnimi letali in baloni, da bi lahko uvedli večjo prožnost in hkrati ohranili splošna načela operativnega priročnika, izvzete iz ORO.MLR.101 in je v AMC2 ORO.MLR.100 navedena poenostavljena zgradba operativnega priročnika.

### **ORO.FC**

101. Spremembe ORO.FC so skladne s predlogom, podanim v Mnenju EASA 04/2011. Operatorji, ki izvajajo operacije komercialnega zračnega prevoza od A do A in operacije komercialnega zračnega prevoza z jadralnimi letali in helikopterji, morajo upoštevati splošne zahteve Oddelka I, ki se uporabljajo za vse komercialne in nekomercialne operatorje kompleksnih zrakoplovov na motorni pogon. Poleg tega se zahteva, da izpolnjujejo zahteve za komercialne operacije, ki niso operacije komercialnega zračnega prevoza, iz Oddelka 3, ki določa letno preverjanje strokovnosti, ki ga zagotovi operator. Splošni del je že vključeval olajšave za letala razreda zmogljivosti B v zvezi z veljavnostjo usposobljenosti za zračno pot/območje in letališče. Ta olajšava je zdaj razširjena na operacije komercialnega zračnega prevoza od A do A, tako da ne velja obdobje veljavnosti 12 mesecev.

## **V. Spremembe k delu ARO**

102. Črtan je odstavek ARO.OPS.210, ki od organov zahteva, da določijo lokalno območje.

103. Namesto tega je bil v ARO.OPS.100 dodan nov pododstavek (c), da se pojasni, da lahko pristojni organ določi posebne operativne omejitve, ki jih je treba zabeležiti v OPSPECS. Sedanja oblika OPSPECS že vsebuje polja, v katerih se določijo operativne omejitve.

#### **VI. Spremembe k delu ORA**

104. Predlagano je, da se doda nov odstavek ORA.ATO.155, da se odobrenim organizacijam za usposabljanje pod določenimi pogoji omogoči zagotavljanje promocijskih letov z letali ELA2, helikopterji in jadralnimi letali ELA2 in operacij na lokalnem območju z baloni.
105. To pravilo aeroklubom dovoljuje, da nadaljujejo sedanjo prakso zagotavljanja promocijskih letov, da bi privabili nove učence in zagotovili trdno pravno podlago za tovrstne operacije. Hkrati si je agencija prizadevala, da bi se izognila neenakim pogojem za komercialne letalske operatorje, ki nudijo dnevne lete komercialnega zračnega prevoza od A do A po pravilih vizualnega letenja z zrakoplovi ELA2. Omejena sta bila število dni in območje operacij.

#### **VII. Druge pripombe**

Za namene operacij komercialnega zračnega prevoza od A do A niso bile spremenjene opredelitve pojmov v Prilogi I, kakor je bila objavljena v Mnenju 04/2011.

**Priloga 1: Preglednice z navzkrižnim sklicevanjem na dodatke v EU-OPS in JAR-OPS3****Dodatek 1 k 1.005(a) – Dnevne operacije z letali razreda zmogljivosti B po pravilih vizualnega letenja (VFR)**

<b>Dodatek 1 k OPS 1.005(a)</b>	<b>EASA OPS – sklic</b>	<b>Navedba o razlikah</b>
<p>(a) Terminologija</p> <p>1. Operacije od A do A – vzlet in pristanež se izvedeta na istem mestu.</p> <p>2. Operacije od A do B – vzlet in pristanež se izvedeta na različnih mestih.</p> <p>3. Noč – čas med koncem večernega civilnega mraka in začetkom jutranjega civilnega mraka ali tako drugo časovno obdobje med sončnim zahodom in vzhodom, ki ga lahko predpiše ustrezen organ.</p>	Priloga I – Opredelitev pojmov	<p>Pojma od A do A in od A do B tu nista opredeljena. Pojem od A do A je opisan v krovni uredbi.</p> <p>Opredelitev pojma noč: Ni sprememb.</p>
<p>(b) Operacije, za katere se uporablja ta dodatek, se lahko izvajajo v skladu z naslednjimi olajšavami.</p>		<p>Splošne pripombe:</p> <p>V nadaljevanju se letala razreda zmogljivosti B štejejo za nekompleksna letala.</p> <p>Vendar pa je treba poudariti, da so letala razreda zmogljivosti B lahko tudi kompleksni zrakoplovi, če je bil zrakoplov bodisi certificiran za najmanjšo letalsko posadko z dvema pilotoma ali pa zrakoplov poganjata dva ali več turbopropelerska motorja.</p>
<p>OPS 1.035 Sistem kakovosti:</p> <p>Pri zelo majhnih operatorjih je na delovnem mestu vodje kakovosti</p>	AMC1 ORO.GEN.200(a)(6)	<p>Spremenjeno</p> <p>Funkcijo vodje kakovosti izvaja vodja spremljanja skladnosti (CMM). Te funkcije ni</p>

<b>Dodatek 1 k OPS 1.005(a)</b>	<b>EASA OPS – sklic</b>	<b>Navedba o razlikah</b>
imenovana odgovorna oseba, če se uporabljajo zunanji presojevalci. To velja tudi, če odgovorni vodja vodi enega ali več področij.		mogoče združiti s funkcijo imenovane odgovorne osebe. Vendar pa se lahko v nekompleksni organizaciji funkcija vodje spremljanja kakovosti združi s funkcijo odgovornega vodje, če je ta pokazal ustrezno usposobljenost.
2. Rezervirano		
3. OPS 1.075 Način prevoza oseb: Se ne zahteva za operacije po pravilih VFR z enomotornimi letali.	CAT.GEN.MPA.165	Ni preneseno Očitno je, da ta zahteva ni pomembna za manjša letala, zato se od operatorja ne zahtevajo posebni ukrepi.
4. OPS 1.100 Dostop v pilotsko kabino: (i) Operator mora določiti pravila za prevoz potnikov na pilotskem sedežu. (ii) Vodja zrakoplova zagotovi, da: A. prevoz potnikov na pilotskem sedežu ne zmoti in/ali ovira poteka leta in B. da je potnik na pilotskem sedežu seznanjen z veljavnimi omejitvami in varnostnimi postopki.	AMC1 CAT.GEN.135(a)(3)	Spremenjeno Nočne operacije po pravilih VFR in IFR so bile namerno izključene, da bi se izognili tveganju, da potnik nenamerno upravlja instrumente.
5. OPS1.105 Nedovoljen prevoz: Se ne zahteva za operacije po pravilih VFR z enomotornimi letali.	-	Ni preneseno Očitno je, da ta zahteva ni pomembna za manjša letala, zato se od operatorja ne zahtevajo posebni ukrepi.
6. OPS1.135 Dodatne informacije in obrazci, ki morajo biti na letalu: (i) Za dnevne operacije od A do A po	CAT.GEN.MPA.180(b) CAT.OP.MPA.175 (c)	Spremenjeno Olajšave v CAT.GEN.MPA.180 vključujejo

<b>Dodatek 1 k OPS 1.005(a)</b>	<b>EASA OPS – sklic</b>	<b>Navedba o razlikah</b>
<p>pravilih VFR z enomotornimi letali na letalu niso potrebni naslednji dokumenti:</p> <p>(A) operativni načrt leta;            (B) tehnična knjiga letala;            (C) ustrezna dokumentacija NOTAM/AIS;            (D) ustrezne meteorološke informacije;            (E) obvestilo o posebnih skupinah potnikov itd. in            (F) obvestilo o posebnem tovoru, vključno z nevarnim blagom itd.</p> <p>(ii) Za dnevne operacije od A do B po pravilih VFR z enomotornimi letali na letalu ni treba imeti obvestila o posebnih skupinah potnikov, kakor je navedeno v OPS1.135(a)(7).</p> <p>(iii) Za dnevne operacije od A do B po pravilih VFR je lahko operativni načrt leta v poenostavljeni obliki, a mora izpolnjevati zahteve za vrsto operacije.</p>	AMC1 CAT.OP.MPA.175(a)	<p>tudi spričevala o hrupu;            dovoljenja za radijsko postajo na zrakoplovu; in            dokumentacijo o masi in ravnotežju.</p> <p>Poleg tega so olajšave za lete od A do A in operacije na lokalnem območju enake.</p> <p>Dnevne operacije od A do B po pravilih VFR z enomotornimi letali se šteje za operacije na lokalnem območju.</p>
<p>7. OPS1.215 Uporaba služb zračnega prometa:</p> <p>Pri dnevni operaciji po pravilih VFR z enomotornimi letali ni treba vzdrževati stika z ATS, če to ustreza vrsti operacije. Službe za iskanje in reševanje je treba zagotoviti v skladu z OPS1.300.</p>	CAT.OP.MPA.100(b)	Ni sprememb
<p>8. OPS1.225 Letališki operativni minimumi:</p> <p>Pri operacijah po pravilih VFR to zahtevo običajno izpolnijo standardni operativni</p>	<p>predlagano: nov AMC            AMC12 CAT.OP.MPA.110 Letališki operativni minimumi            OPERACIJE PO PRAVILIH VFR Z</p>	Ni sprememb

<b>Dodatek 1 k OPS 1.005(a)</b>	<b>EASA OPS – sklic</b>	<b>Navedba o razlikah</b>
<p>minimumi za lete po pravilih VFR. Po potrebi operator določi dodatne zahteve ob upoštevanju dejavnikov, kot so pokritost z radijskim signalom, teren, značilnosti območij za vzlet in pristanek, pogoji za letenje in zmogljivosti ATS.</p>	<p>NEKOMPLEKSNIMI ZRAKOPLOVI NA MOTORNI POGON</p> <p>Za vzpostavitev operativnih minimumov za operacije po pravilih VFR lahko operator uporabi operativne minimume po pravilih VFR, določene v delu SERA. Po potrebi operator v OP določi dodatne zahteve za uporabo teh minimumov ob upoštevanju dejavnikov, kot so pokritost z radijskim signalom, teren, značilnosti območij za vzlet in pristanek, pogoji za letenje in zmogljivosti ATS.</p>	
<p>9. OPS1.235 Postopki za zmanjšanje hrupa:</p> <p>Se ne uporablja za operacije po pravilih VFR z enomotornimi letali.</p>	CAT.OP.MPA.130	Ni sprememb
<p>10. OPS1.240 Zračne poti in območja operacij:</p> <p>Pododstavek (a)(1) se ne uporablja za dnevne operacije od A do A po pravilih VFR z enomotornimi letali.</p>	CAT.OP.135(c)	Ni sprememb
<p>11. OPS1.250 Določitev najmanjših absolutnih višin letenja:</p> <p>Pri dnevnih operacijah po pravilih VFR se ta zahteva uporablja na naslednji način. Operator zagotovi, da se operacije izvajajo samo vzdolž takšnih zračnih poti ali na takšnih območjih, na katerih se lahko zagotovi varna višina leta nad terenom, pri čemer upošteva dejavnike, kot so temperatura, teren, neugodni</p>	AMC1.1 CAT.OP.MPA.145(a)	Ni sprememb

Dodatek 1 k OPS 1.005(a)	EASA OPS – sklic	Navedba o razlikah
meteorološki pogoji (npr. huda turbulenca in padajoči zračni tokovi, popravki zaradi temperaturnih in tlačnih odstopanj od standardnih vrednosti).		
<p>12. OPS1.255 Politika ravnanja z gorivom:</p> <p>(i) Pri operacijah od A do A — Operator določi najmanjšo količino goriva, s katero mora letalo pristati. Ta najmanjša končna rezerva goriva ne sme biti manjša od količine, potrebne za 45 minut letenja.</p> <p>(ii) Pri operacijah od A do B — Operator zagotovi, da se pri predletnem izračunu uporabnega goriva upoštevajo:</p> <p>A. gorivo za vožnjo po tleh — gorivo, ki se porabi pred vzletom, če gre za večjo količino,  B. gorivo za potovanje (gorivo, potrebno za doseg namembnega letališča) in  C. rezervno gorivo —</p> <p>1. gorivo za izredne razmere — gorivo, ki obsega najmanj pet odstotkov predvidenega goriva za potovanje, v primeru ponovnega načrtovanja med letom pa pet odstotkov goriva za potovanje, predvidenega za preostali del leta, in</p> <p>2. končna rezerva goriva — gorivo za dodatnih 45 minut letenja (batni motorji) ali 30 minut letenja (turbinski motorji); in</p> <p>D. nadomestno gorivo — gorivo za doseg</p>	<p>za (i):  predlagano: nov CAT.OP.MPA.151(b)</p> <p>(b) Ne glede na odstavek (a) operator za operacije z nekompleksnimi zrakoplovi z MTOM 2 000 kg ali manj, ki vzletijo in pristanejo na istem letališču ali območju delovanja, v OP določi končno rezervo goriva, ki ne sme biti manjša od količine, potrebne za 45 minut letenja.</p> <p>prejšnji odstavek (b) se preštevilči v (c)</p> <p>za (ii)  CAT.OP.MPA.151(a)</p>	<p>Spremenjeno</p> <p>Omejeno na nekompleksna letala z MTOM 2 000 kg ali manj.</p>

<b>Dodatek 1 k OPS 1.005(a)</b>	<b>EASA OPS – sklic</b>	<b>Navedba o razlikah</b>
<p>nadomestnega namembnega letališča prek namembnega letališča, če se zahteva nadomestno namembno letališče; in</p> <p>E. posebno gorivo — gorivo, ki ga vodja zrakoplova lahko zahteva poleg goriva iz predhodnih pododstavkov A–D.</p>		
<p>13. OPS1.265 Prevoz nesprejemljivih potnikov, deportirancev ali oseb v priporu:</p> <p>Za operacije po pravilih VFR z enomotornimi letali, za katere se ne predvideva prevoz nesprejemljivih potnikov, deportirancev ali oseb v priporu, operatorju ni treba vzpostaviti postopkov za prevoz tovrstnih potnikov.</p>	CAT.OP.MPA.155	<p>Delno preneseno.</p> <p>Iz besedila je razvidno, da so postopki operatorja potrebni samo, kadar se prevažajo posebne skupine potnikov.</p> <p>Kljub dejstvu, da se nesprejemljivi potniki, deportiranci in osebe v priporu le redko prevažajo kot komercialni zračni prevoz v enomotornem letalu po pravilih VFR, ni utemeljitve v zvezi z varnostjo, zakaj se za takšne lete ne bi zahtevali postopki operatorja.</p>
<p>14. OPS1.280 Razporeditev potnikov po sedežih:</p> <p>Se ne uporablja za operacije po pravilih VFR z enomotornimi letali.</p>	CAT.OP.MPA.165	<p>Ni preneseno</p> <p>Jasno je, da mora za operacije z nekompleksnimi letali vzpostavitev postopkov slediti sorazmernemu in pragmatičnemu pristopu. Zdi se, da ni potrebe po olajšavi.</p>
<p>OPS1.285 Dajanje navodil potnikom: Prikaz in dajanje navodil se izvedeta v skladu z vrsto operacije. V primeru operacij z enim pilotom se pilotu ne sme dodeliti nalog, ki bi ga odvrčale od njegovih nalog pri letenju.</p>	<p>CAT.OP.MPA.170</p> <p>Predlagano, da se doda AMC2</p> <p>CAT.OP.MPA.170</p> <p>OPERACIJE Z ENIM PILOTOM BREZ KABINSKEGA OSEBJA</p>	Ni sprememb

Dodatek 1 k OPS 1.005(a)	EASA OPS – sklic	Navedba o razlikah
	Za operacije z enim pilotom brez kabinskega osebja mora vodja zrakoplova zagotoviti dajanje navodil potnikom, razen v ključnih fazah leta.	
<p>16. OPS1.290 Priprava na let:</p> <p>(i) Operativni načrt leta za operacije od A do A — Se ne zahteva.</p> <p>(ii) Dnevne operacije od A do B po pravilih VFR — Operator zagotovi, da se za vsak let pripravi poenostavljena oblika operativnega načrta leta, ki ustreza vrsti operacije.</p>	<p>CAT.OP.MPA.170(c)</p> <p>AMC1 CAT.OP.MPA.170(a)</p>	Ni sprememb
<p>17. OPS1.295 Izbira letališč:</p> <p>Se ne uporablja za operacije po pravilih VFR. V skladu z OPS 1.220 je treba objaviti potrebna navodila za uporabo letališč in območij za vzlet in pristaneč.</p>	CAT.OP.MPA.180	<p>Ni preneseno</p> <p>Veljavno besedilo že izključuje operacije po pravilih VFR.</p>
<p>18. OPS1.310 Člani posadke na svojih mestih:</p> <p>Za operacije po pravilih VFR se navodila v zvezi s tem zahtevajo samo pri izvajanju operacij z dvema pilotoma.</p>	CAT.OP.MPA.210	<p>Ni preneseno</p> <p>Veljavno pravilo že zajema samo operacije z veččlansko posadko. Poleg tega ni logične povezave med varnostno zahtevo in razredi zmogljivosti ali pravili letenja, ki bi se jih lahko upoštevalo.</p>
<p>19. OPS1.375 Upravljanje goriva med letom:</p> <p>Za dnevne operacije po pravilih VFR z enomotornimi letali ni treba uporabljati</p>	CAT.OP.MPA.280	<p>Ni preneseno</p> <p>Dodatek 1 k OPS 1.375 ne obstaja.</p>

<b>Dodatek 1 k OPS 1.005(a)</b>	<b>EASA OPS – sklic</b>	<b>Navedba o razlikah</b>
Dodatka 1 k OPS 1.375.		
20. OPS1.405 Začetek in nadaljevanje prileta: Se ne uporablja za operacije po pravilih VFR.	CAT.OP.MPA.305	Ni preneseno Zahteva zajema operacije po pravilih IFR. Ni potrebe, da se uvede izrecna olajšava za operacije po pravilih VFR.
21. OPS1.410 Operativni postopki — relativna višina prečkanja praga: Se ne uporablja za operacije po pravilih VFR.	CAT.OP.MPA.310	Ni preneseno Zahteva obravnava operacije natančnega prileta. Ni potrebe, da se uvede izrecna olajšava za operacije po pravilih VFR.
22. OPS1.430 do 1.460, vključno z dodatki: Se ne uporablja za operacije po pravilih VFR.	CAT.OP.MPA.110-120 SPA.LVO	Ni preneseno Razen zahteve po vzpostavitvi minimumov za operacije po pravilih VFR izvedbeni predpisi in povezani sprejemljivi načini usklajevanja obravnavajo operacije in pravila IFR. Ni potrebe, da se uvede izrecno olajšava za operacije po pravilih VFR.
23. OPS1.530 Vzlet: (i) Pododstavek (a) se uporablja z naslednjo dopolnitvijo: Organ lahko dopusti za posamezne primere druge zmogljivostne podatke, ki jih predloži operator in temeljijo na prikazu in/ali dokumentirani izkušnji. Pododstavka (b) in (c) se uporabljata z naslednjo dopolnitvijo: Če se zahteve iz tega pododstavka ne morejo izpolniti zaradi fizičnih omejitev glede podaljšanja vzletno-pristajalne steze, nedvomno pa obstajata javni interes in potreba za	CAT.POL.A.305	Ni preneseno Vsaka olajšava za posamezni primer bi zahtevala postopek iz člena 14.

Dodatek 1 k OPS 1.005(a)	EASA OPS – sklic	Navedba o razlikah
<p>izvajanje operacij, organ lahko dopusti za vsak primer posebej druge zmogljivostne podatke, ki se nanašajo na posebne postopke in niso v nasprotju z letalskim priročnikom letala, predloži pa jih operator na podlagi prikaza in/ali dokumentirane izkušnje.</p> <p>(ii) Operator, ki želi izvajati operacije v skladu s pododstavkom (i), mora pridobiti predhodno odobritev organa, ki izda AOC. Takšna odobritev:</p> <p>A. določa tip letala;  B. določa vrsto operacije;  C. določa letališče oziroma letališča in uporabne vzletno-pristajalne steze;  D. omeji vzlet na izvedbo v vizualnih meteoroloških razmerah (VMC);  E. določa usposobljenost posadke in  F. je omejena na letala, za katera je bil certifikat tipa prvič izdan pred 1. januarjem 2005.</p> <p>(iii) Operacijo mora odobriti država, v kateri je letališče.</p>		
<p>24. OPS1.535 Varna višina leta nad ovirami pri vzletu – večmotorna letala:</p> <p>(i) Pododstavki (a)(3), (a)(4), (a)(5), (b)(2), (c)(1), (c)(2) in Dodatek se ne uporabljajo za dnevne operacije po pravilih VFR.</p> <p>(ii) Za dnevne operacije po pravilih IFR ali VFR se pododstavka (b) in (c) uporabljata</p>	<p>CAT.POL.A.310  AMC1 CAT.POL.A.310</p> <p>Za prenos (i) je predlagana naslednja sprememba k CAT.POL.A.310:  vključiti nov pododstavek (e)</p> <p>(e) Zahteve v (a)(3), (a)(4), (a)(5), (b)(2) in (c)(2) se ne uporabljajo za dnevne</p>	<p>Delno preneseno</p> <p>(i) Sklicevanje na (c)(1) ni preneseno. Drugače pravilo ne bi zajemalo poti leta, ki zahteva spremembo rut za več kot 15°.</p> <p>(ii) Sklicevanje na pravila IFR in (B) ni preneseno. Za tovrstno olajšavo ni utemeljitve v zvezi z varnostjo.</p>

<b>Dodatek 1 k OPS 1.005(a)</b>	<b>EASA OPS – sklic</b>	<b>Navedba o razlikah</b>
<p>v naslednjih primerih:</p> <p>A. Šteje se, da je vizualno vodenje po smeri letenja ustrezno, kadar je vidljivost v letu najmanj 1 500 m;</p> <p>B. Če je vidljivost v letu najmanj 1 500 m, je zahtevana največja širina zračnega koridorja 300 m.</p>	<p>operacije po pravilih vizualnega letenja (VFR).</p> <p>Za delni prenos (ii) je predlagana naslednja sprememba k AMC1 CAT.POL.A.310:</p> <p>na koncu pododstavka (a) se doda:</p> <p>za nočne operacije po pravilih VFR je vizualno vodenje po smeri letenja ustrezno, kadar je vidljivost v letu najmanj 1 500 m.</p>	
<p>25. OPS1.545 Pristanek — namembna in nadomestna letališča:</p> <p>(i) Odstavek se uporablja z naslednjo dopolnitvijo: Če se zahteve iz tega pododstavka ne morejo izpolniti zaradi fizičnih omejitev glede podaljšanja vzletno-pristajalne steze, nedvomno pa obstajata javni interes in potreba za izvajanje operacij, organ lahko dopusti za vsak primer posebej druge zmogljivostne podatke, ki se nanašajo na posebne postopke in niso v nasprotju z letalskim priročnikom letala, predloži pa jih operator na podlagi prikaza in/ali dokumentirane izkušnje.</p> <p>(ii) Operator, ki želi izvajati operacije v skladu s pododstavkom (i), mora pridobiti predhodno odobritev organa, ki izda AOC. Takšna odobritev:</p> <p>A. določa tip letala;</p> <p>B. določa vrsto operacije;</p>		<p>Ni preneseno</p> <p>Vsaka olajšava za posamezni primer bi zahtevala postopek iz člena 14.</p>

<b>Dodatek 1 k OPS 1.005(a)</b>	<b>EASA OPS – sklic</b>	<b>Navedba o razlikah</b>
<p>C. določa letališče oziroma letališča in uporabne vzletno-pristajalne steze;  D. omeji končni prilet in pristane na izvedbo v vizualnih meteoroloških razmerah (VMC);  E. določa usposobljenost posadke in  F. je omejena na letala, za katera je bil certifikat tipa prvič izdan pred 1. januarjem 2005.</p> <p>(iii) Operacijo mora odobriti država, v kateri je letališče.</p>		
<p>26. OPS1.550 Pristanek — suhe vzletno-pristajalne steze:</p> <p>(i) Odstavek se uporablja z naslednjo dopolnitvijo: Če se zahteve iz tega pododstavka ne morejo izpolniti zaradi fizičnih omejitev glede podaljšanja vzletno-pristajalne steze, nedvomno pa obstajata javni interes in potreba za izvajanje operacij, organ lahko dopusti za vsak primer posebej druge zmožljivostne podatke, ki se nanašajo na posebne postopke in niso v nasprotju z letalskim priročnikom letala, predloži pa jih operator na podlagi prikaza in/ali dokumentirane izkušnje.</p> <p>(ii) Operator, ki želi izvajati operacije v skladu s pododstavkom (i), mora pridobiti predhodno odobritev organa, ki izda AOC. Takšna odobritev:</p> <p>A. določa tip letala;</p>		<p>Ni preneseno</p> <p>Vsaka olajšava za posamezni primer bi zahtevala postopek iz člena 14.</p>

<b>Dodatek 1 k OPS 1.005(a)</b>	<b>EASA OPS – sklic</b>	<b>Navedba o razlikah</b>
<p>B. določa vrsto operacije;  C. določa letališče oziroma letališča in uporabne vzletno-pristajalne steze;  D. omeji končni prilet in pristanek na izvedbo v vizualnih meteoroloških razmerah (VMC);  E. določa usposobljenost posadke in  F. je omejena na letala, za katera je bil certifikat tipa prvič izdan pred 1. januarjem 2005.</p> <p>(iii) Operacijo mora odobriti država, v kateri je letališče.</p>		
27. Rezervirano		
<p>28. OPS1.650 Dnevne operacije po pravilih VFR:</p> <p>Odstavek 1.650 se uporablja z naslednjo dopolnitvijo: Za enomotorna letala, za katera je bilo individualno spričevalo o plovnosti prvič izdano pred 22. majem 1995, lahko organ dovoli odstopanja od zahtev iz pododstavkov (f), (g), (h) in (i), če bi njihova izpolnitev zahtevala zamenjavo opreme.</p>	CAT.IDE.A.125 (d)	Ni sprememb
<p>29. Del M, odstavek M.A.704, Priročnik o stalni plovnosti:</p> <p>Priročnik o stalni plovnosti se lahko prilagodi nameravani operaciji;</p>		Ni zajeto v uredbi o zračnih operacijah.
<p>30. Del M, odstavek M. A. 306, Sistem tehnične knjige operatorja:</p>		Ni zajeto v uredbi o zračnih operacijah.

Dodatek 1 k OPS 1.005(a)	EASA OPS – sklic	Navedba o razlikah
Organ lahko odobri poenostavljeno obliko sistema tehnične knjige, ki ustreza vrsti operacije.		
31. OPS1.940 Sestava letalske posadke: Pododstavki (a)(2), (a)(4) in (b) se ne uporabljajo za dnevne operacije po pravilih VFR, razen pododstavka (a)(4), ki se mora uporabljati v celoti, če sta v skladu z OPS 1 zahtevana dva pilota.		Ni preneseno Uporaba/neuporaba je jasna iz besedila.
32. OPS1.945 Konverzijsko usposabljanje in preverjanje: (i) Pododstavek (a)(7) – Linijsko letenje pod nadzorom (LIFUS) se lahko izvaja na katerem koli letalu iz ustreznega razreda. Obseg zahtevanega LIFUS-a je odvisen od zahtevnosti predvidenih operacij. (ii) Pododstavek (a)(8) se ne zahteva.		ORO.FC.220 (d)(2)+ ustrezni AMC1 točka e.3  ORO.FC.220 (b)(i)
33. OPS1.955 Imenovanje za vodjo zrakoplova: Pododstavek (b) se uporablja na naslednji način: Organ lahko potrdi skrajšan tečaj za vodjo zrakoplova, ki ustreza vrsti nameravanih operacij. Pododstavek (a)(1)(i) se ne uporablja za dnevne operacije po pravilih VFR.		ORO.FC.205 (g)
34. OPS1.960 Vodje letal z licenco poklicnega pilota		ORO.FC.A.250 (b)

Dodatek 1 k OPS 1.005(a)	EASA OPS – sklic	Navedba o razlikah
<p>35. OPS1.965 Periodično usposabljanje in preverjanje:</p> <p>(i) Pododstavek (a)(1) se za dnevne operacije po pravilih VFR uporablja na naslednji način: Vsa usposabljanja in preverjanja ustrezajo vrsti operacije in razredu letala, s katerim član letalske posadke leti, ob upoštevanju vse posebne opreme, ki se uporablja.</p> <p>(ii) Pododstavek (a)(3)(ii) se uporablja na naslednji način: Usposabljanje na letalu lahko izvajajo izpraševalec za rating za razred (CRE), izpraševalec letenja (FE) ali izpraševalec za rating za tip (TRE).</p> <p>(ii) Pododstavek (a)(4)(i) se uporablja na naslednji način: Preverjanje strokovnosti pilota pri operatorju lahko izvaja izpraševalec za rating za tip (TRE), izpraševalec za rating za razred (CRE) ali ustrezno usposobljen vodja zrakoplova, usposobljen za uporabo načel in ocenjevanje veščin CRM ter ga imenuje operator in je sprejemljiv za organ.</p> <p>(iv) Pododstavek (b)(2) se za dnevne operacije po pravilih VFR uporablja na naslednji način: Če se operacije izvajajo v obdobjih, ki niso daljša od osmih zaporednih mesecev, zadostuje eno preverjanje strokovnosti pilota pri operatorju. Preverjanje mora biti</p>		<p>AMC1 ORO.FC.230, točka a.5</p> <p>ORO.FC.145 (a)(2)</p> <p>ORO.FC.230 (b)(5)</p> <p>ORO.FC.230 (b)(3)</p>

Dodatek 1 k OPS 1.005(a)	EASA OPS – sklic	Navedba o razlikah
opravljeno pred začetkom izvajanja operacij komercialnih zračnih prevozov.		
<p>36. OPS1.968 Usposobljenost pilota za letenje na katerem koli pilotskem sedežu:</p> <p>Dodatek 1 se ne uporablja za dnevne operacije po pravilih VFR z enomotornimi letali.</p>		<p>Ni preneseno</p> <p>Pojasnjeno samo po sebi</p>
<p>37. OPS1.975 Usposobljenost za zračne poti in letališča:</p> <p>(i) Za dnevne operacije po pravilih VFR se pododstavki (b), (c) in (d) ne uporabljajo, razen v primerih, ko država, v kateri je letališče, zahteva posebno odobritev; takrat operator zagotovi upoštevanje s tem povezanih zahtev.</p> <p>(ii) Za operacije po pravilih IFR in nočne operacije po pravilih VFR se namesto v skladu s pododstavki (b)-(d) usposobljenost za zračne poti in letališča lahko ponovno potrdi na naslednji način:</p> <p>A. Z izvedbo najmanj desetih sektorjev na območju operacij v zadnjih 12 mesecih kot dodatek k vsaki zahtevani samostojni pripravi, kar pa ne velja za operacije na najzahtevnejša letališča.</p> <p>B. Operacije na najzahtevnejša letališča se lahko izvedejo samo, če:</p> <p>1. se je vodja zrakoplova v zadnjih 36 mesecih usposobil za letališče z obiskom letališča kot operativni član letalske</p>		<p>GM1 ORO.FC.105 (c)</p> <p>AMC2 ORO.FC.105 (c)</p>

Dodatek 1 k OPS 1.005(a)	EASA OPS – sklic	Navedba o razlikah
<p>posadke ali kot opazovalec;</p> <p>2. se prilet v vizualnih meteoroloških razmerah (VMC) izvaja z ustrezne najmanjše sektorske absolutne višine in</p> <p>3. se je pred letom izvedla ustrezna samostojna priprava.</p>		
<p>38. OPS1.980 Operacije na več tipih ali različicah:</p> <p>(i) Se ne uporablja, če so operacije omejene na dnevne operacije po pravilih VFR z enim pilotom na letalih z batnimi motorji.</p> <p>(ii) Za operacije po pravilih IFR in nočne operacije po pravilih VFR se zahteva iz Dodatka 1 k OPS 1.980, pododstavek (d)(2)(i), ki zahteva 500 ur naleta na ustreznem položaju v posadki pred izvajanjem privilegijev dveh pooblastil v licenci, zniža na 100 ur naleta ali sektorjev, če je eno od pooblastil povezano z razredom. Pred imenovanjem pilota za vodjo zrakoplova se mora opraviti preizkusni let.</p>		<p>ORO.FC.240 (c)</p> <p>AMC1 ORO.FC.240 a.4.ii.A</p>
<p>39. OPS1.981 Operacije s helikopterji in letali:</p> <p>Pododstavek (a)(1) se ne uporablja, če so operacije omejene na operacije z enim pilotom z letali na batni pogon.</p>		<p>ORO.FC.240 (c)</p>

Dodatek 1 k OPS 1.005(a)	EASA OPS – sklic	Navedba o razlikah
40. Rezervirano		
41. OPS1.1060 Operativni načrt leta: Se ne zahteva za dnevne operacije po pravilih VFR od A do A. Za dnevne operacije po pravilih VFR od A do B se zahteva uporablja, vendar je lahko operativni načrt leta v poenostavljeni obliki, ki ustreza vrsti izvajanih operacij. (glej OPS 1.135).	CAT.OP.MPA.175 (c) AMC1 CAT.OP.MPA.175(a)	Preneseno Razlika: pravila EASA OPS zajemajo samo pravila VFR in ne pravila VFR podnevi. Vendar pa je obseg operacij od A do A omejen na pravila VFR podnevi.
42. OPS1.1070 Priročnik o stalni plovnosti: Priročnik o stalni plovnosti se lahko prilagodi nameravani operaciji.		Ni zajeto v uredbi o zračnih operacijah.
43. OPS1.1071 Tehnična knjiga letala: Se uporablja v skladu z Delom M, odstavek M. A. 306 (Sistem tehnične knjige operatorja).		Ni zajeto v uredbi o zračnih operacijah.
44. Rezervirano		
45. Rezervirano		
46. OPS1.1240 Programi usposabljanja: Programi usposabljanja se prilagodijo vrsti nameravanih operacij. Za operacije po pravilih VFR je kot program usposabljanja sprejemljivo samostojno učenje.	-	Ni preneseno V okviru področja uporabe Uredbe (ES) št. 300/2008.

Dodatek 1 k OPS 1.005(a)	EASA OPS – sklic	Navedba o razlikah
47. OPS1.1250 Kontrolni seznam za postopek preiskovanja letala: Se ne uporablja za dnevne operacije po pravilih VFR.	-	Ni preneseno V okviru področja uporabe Uredbe (ES) št. 300/2008.

**Dodatek 1 k 3.005(f) – Dnevne operacije z majhnimi helikopterji po pravilih vizualnega letenja (VFR)**

<b>Dodatek 1 k OPS 3.005(f) Dnevne operacije z majhnimi helikopterji po pravilih vizualnega letenja (VFR)</b>	<b>EASA OPS – sklic</b>	<b>Navedba o razlikah</b>
<p>(a) Terminologija</p> <p>(1) Operacije na lokalnem območju – let, ki se izvaja na lokalnem in določenem geografskem območju, ki je sprejemljiv za organ, in ki se začne in konča isti dan na isti lokaciji.</p>	Priloga I – Opredelitev pojmov	<p>Spremenjeno</p> <p>Opredelitev pojma v pravilih EASA OPS je natančnejša.</p> <p>Majhni helikopterji (kot so opredeljeni v JAR-OPS 1) se štejejo za nekompleksne helikopterje (v smislu osnovne uredbe).</p>
<p>(b) Odobritev Operator, ki želi izvajati operacije v skladu s tem dodatkom, mora pridobiti predhodno odobritev organa, ki izda AOC. Takšna odobritev navaja:</p> <p>(1) tip helikopterja;</p> <p>(2) vrsto operacije;</p> <p>(3) geografske omejitve operacij na lokalnem območju v smislu tega dodatka (glej ACJ k Dodatku 1 k JAR-OPS 3.005(f) odstavek (b)(3)).</p>	ORO.AOC	<p>Ni preneseno</p> <p>Ni potrebe po izrecnem prenosu tega pravila. Operacija je del AOC in vključena v nadzorne predpise organa.</p>
<p>(c) Prepoved Naslednje dejavnosti so prepovedane:</p>		
<p>(1) JAR-OPS 3.065. Prevoz bojnega orožja in streliva</p>	CAT.GEN.MPA.155	<p>Ni preneseno</p> <p>Meni se, da ta olajšava ni pomembna. Zelo malo verjetno je, da se bojno orožje in strelivo prevaža v okviru komercialnega zračnega prevoza z majhnim helikopterjem.</p>

<b>Dodatek 1 k OPS 3.005(f) Dnevne operacije z majhnimi helikopterji po pravilih vizualnega letenja (VFR)</b>	<b>EASA OPS – sklic</b>	<b>Navedba o razlikah</b>
(2) JAR-OPS 3.265. Prevoz nesprejemljivih potnikov, deportirancev ali oseb v priporu	CAT.OP.MPA.155	Ni preneseno Ni pomembno. Meni se, da je prevoz nesprejemljivih potnikov, deportirancev ali oseb v priporu z nekompleksnimi helikopterji ali med operacijami s helikopterji na lokalnem območju malo verjeten.
(3) JAR-OPS 3.305. Polnjenje/praznjenje rezervoarjev za gorivo, medtem ko so potniki na helikopterju, med njihovim vkrcavanjem ali izkrcavanjem	CAT.OP.MPA.195	Ni preneseno Veljavno pravilo že prepoveduje polnjenje in praznjenje rezervoarjev za gorivo, medtem ko so potniki na krovu, med njihovim vkrcavanjem ali izkrcavanjem, z AVGAS in gorivom široke frakcije ali mešanico teh dveh goriv. Večina nekompleksnih helikopterjev je tako že zajeta v tem pravilu.
(4) JAR-OPS 3.335. Kajenje na zrakoplovu	CAT.OP.MPA.240	Ni preneseno. Veljavno pravilo že prepoveduje kajenje in zagotavlja zadostno zaščito.
(d) Olajšava Za naslednja pravila so uvedene olajšave:		
(1) JAR-OPS 3.100 Dostop v pilotsko kabino: (i) Operator mora določiti pravila za prevoz potnikov na pilotskem sedežu, če je ustrezno. (ii) Vodja zrakoplova mora zagotoviti, da: (A) prevoz potnikov na pilotskem sedežu ne zmoti	AMC1 CAT.GEN.135(a)(3)	Ni sprememb

<b>Dodatek 1 k OPS 3.005(f) Dnevne operacije z majhnimi helikopterji po pravilih vizualnega letenja (VFR)</b>	<b>EASA OPS – sklic</b>	<b>Navedba o razlikah</b>
in/ali ovira poteka leta in (B) da je potnik na pilotskem sedežu seznanjen z veljavnimi omejitvami in varnostnimi postopki.		
<p>(2) JAR-OPS 3.135 Dodatne informacije in obrazci, ki morajo biti na zrakoplovu</p> <p>(i) Za operacije na lokalnem območju na zrakoplovu niso potrebni naslednji dokumenti:</p> <p>(A) JAR-OPS 3.135(a)(1) – operativni načrt leta</p> <p>(B) JAR-OPS 3.135(a)(2) – tehnična knjiga zrakoplova (razen kadar se zahteva za vmesni pristanek)</p> <p>(C) JAR-OPS 3.135(a)(4) – dokumentacija Notam/AIS</p> <p>(D) JAR-OPS 3.135(a)(5) – meteorološke informacije</p> <p>(E) JAR-OPS 3.135(a)(7) – obvestilo o posebnih potnikih itd.</p> <p>(F) JAR-OPS 3.135(a)(8) – obvestilo o posebnem tovoru itd.</p> <p>(ii) Za operacije, ki se ne izvajajo na lokalnem območju:</p> <p>(A) JAR-OPS 3.135(a)(1) – operativni načrt leta. Načrt leta je lahko v poenostavljeni obliki, ki ustreza vrsti izvajanih operacij in je sprejemljiva za organ.</p> <p>(B) JAR-OPS 3.135(a)(7) – obvestilo o posebnih</p>	<p>CAT.GEN.MPA.180(b)</p> <p>CAT.OP.MPA.175 (c)</p> <p>AMC1 CAT.OP.MPA.175(a)</p>	<p>Za (i) spremenjeno</p> <p>Olajšave v CAT.GEN.MPA.180 vključujejo tudi spričevala o hrupu;</p> <p>dovoljenja za radijsko postajo na zrakoplovu in dokumentacijo o masi in ravnotežju.</p> <p>Za (ii) ni sprememb.</p>

<b>Dodatek 1 k OPS 3.005(f) Dnevne operacije z majhnimi helikopterji po pravilih vizualnega letenja (VFR)</b>	<b>EASA OPS – sklic</b>	<b>Navedba o razlikah</b>
potnikov. Se ne zahteva.		
(3) JAR-OPS 3.140 Informacije, ki se hranijo na zemlji Informacij ni treba hraniti na zemlji, če se uporabljajo drugi načini shranjevanja informacij.	CAT.GEN.MPA.185	Ni preneseno Namen olajšave je nejasen in ni dovolj opredeljen, da bi bil ustrezen za izvedbene predpise. Poleg tega veljavno pravilo že določa, da se informacije hranijo toliko časa, dokler se ne zagotovi dvojnik na mestu, kjer bodo shranjene.
(4) JAR-OPS 3.165 Najem Uporablja se samo, kadar obstaja uradna pogodba o najemu. Opomba: Primer, v katerem se pogodba o prevozu potnikov prenese na drugega operatorja, ki mu bodo potniki plačali za prevoz, se ne šteje za najem.	ORO.AOC.110	Ni preneseno Na splošno se razume, da je za najem potrebna uradna pogodba o najemu.
(5) JAR-OPS 3.215 Uporaba služb zračnega prometa Se ne uporablja, razen če tega ne določajo zahteve za zračni prostor in če je ureditev iskanja in reševanja sprejemljiva za organ.	CAT.OP.MPA.100(b)	Ni sprememb
(6) JAR-OPS 3.220 Odobritev heliportov s strani operatorja Operator vzpostavi postopek, s katerim vodje zrakoplovov usposobi za izbiro heliportov ali pristajalnih območij, primernih za tip helikopterja in vrsto operacije.	AMC1 CAT.OP.MPA.105 (d)	Spremenjeno Vsebina pravila EASA OPS se uporablja za vse operacije s helikopterji za območja, ki niso predhodno pregledana, kar je tudi namen tega pravila.

<b>Dodatek 1 k OPS 3.005(f) Dnevne operacije z majhnimi helikopterji po pravilih vizualnega letenja (VFR)</b>	<b>EASA OPS – sklic</b>	<b>Navedba o razlikah</b>
<p>(7) JAR-OPS 3.255 Politika ravnanja z gorivom</p> <p>Pododstavka (b) in (d) se ne uporabljata, kadar politika ravnanja z gorivom, določena v JAR-OPS 3.255(a), zagotavlja, da ob koncu leta ali serije letov preostanek goriva ni manjši od količine goriva, ki je potrebno za 30 minut letenja pri običajni potovalni hitrosti (to se lahko skrajša na 20 minut pri operacijah na območju, ki zagotavlja stalna in primerna varnostna pristajalna območja). Končna rezerva goriva mora biti določena v operativnem priročniku, da bi lahko bile izpolnjene zahteve iz JAROPS 3.375(c).</p>	CAT.OP.MPA.151(b)	Ni sprememb
<p>(8) JAR-OPS 3.280 Razporeditev potnikov po sedežih</p> <p>Ne zahteva se vzpostavitev postopkov.</p> <p>Opomba: namen tega odstavka je dosežen z normalno presojo pilota. JAR-OPS 3.260 se uporablja in zanj se meni, da obravnava potrebo po postopkih.</p>	CAT.OP.MPA.165	<p>Ni preneseno</p> <p>Jasno je, da mora za operacije z nekompleksnimi helikopterji vzpostavitev postopkov slediti sorazmernemu in pragmatičnemu pristopu. Zdi se, da ni potrebe po olajšavi.</p>
<p>(9) JAR-OPS 3.285 Dajanje navodil potnikom</p> <p>(i) Odstavek (a)(1). Razen če bi to predstavljajo nevarnost, se potniki ustno seznanijo z varnostnimi zadevami, ki se lahko delno ali v celoti podajo v avdiovizualni predstavitvi. Za uporabo prenosnih elektronskih naprav je potrebna predhodna odobritev.</p>	<p>CAT.OP.MPA.170</p> <p>Predlagano, da se doda AMC2</p> <p>CAT.OP.MPA.170</p> <p>OPERACIJE Z ENIM PILOTOM BREZ KABINSKEGA OSEBJA</p> <p>Za operacije z enim pilotom brez kabinskega osebja mora vodja zrakoplova zagotoviti dajanje</p>	<p>Spremenjeno</p> <p>Meni se, da ta MCA prenaša namen pravila.</p> <p>Namen olajšave je nejasen. CAT.GEN.MPA.140 že določa, da je za uporabo prenosnih elektronskih naprav potrebno dovoljenje operatorja.</p>

<b>Dodatek 1 k OPS 3.005(f) Dnevne operacije z majhnimi helikopterji po pravilih vizualnega letenja (VFR)</b>	<b>EASA OPS – sklic</b>	<b>Navedba o razlikah</b>
	navodil potnikom, razen v ključnih fazah leta. CAT.GEN.MPA.140	
(10) JAR-OPS 3.290 Priprava leta (i) Za operacije, ki se izvajajo na lokalnem območju: (A) JAR-OPS 3.290(a). Operativni načrt leta se ne zahteva. (ii) Za operacije, ki se ne izvajajo na lokalnem območju: (A) JAR-OPS 3.290(a). Operativni načrt leta se lahko pripravi v poenostavljeni obliki, ki ustreza vrsti operacije.	CAT.OP.MPA.175 (c) AMC1 CAT.OP.MPA.175(a)	Ni sprememb
(11) JAR-OPS 3.375 Upravljanje goriva med letom Dodatka 1 k JAR-OPS 3.375 ni treba uporabiti (glej (d)(14) spodaj).	CAT.OP.MPA.281 AMC1 CAT.OP.MPA.281	Ni sprememb
(12) JAR-OPS 3.385 Uporaba dodatnega kisika S predhodno odobritvijo organa se lahko izvajajo krajše poti določenega trajanja med 10 000 ft in 16 000 ft brez uporabe dodatnega kisika v skladu s postopki, določenimi v operativnem priročniku. (V takšnih okoliščinah mora operator zagotoviti, da so potniki pred odhodom obveščeni o tem, da dodatni kisik ne bo na voljo.)	CAT.OP.MPA.285	Ni preneseno Meni se, da ni varno na splošno izvzeti uporabo kisika, v primeru helikopterjev pa tudi ni v skladu s Prilogo 6 ICAO. Izvzetje je dovoljeno pod strogimi pogoji in s predhodno odobritvijo pristojnega organa samo za del SPO.

<b>Dodatek 1 k OPS 3.005(f) Dnevne operacije z majhnimi helikopterji po pravilih vizualnega letenja (VFR)</b>	<b>EASA OPS – sklic</b>	<b>Navedba o razlikah</b>
(13) Dodatek 1 k JAR-OPS 3.270 Shranjevanje prtljage in tovora Kakor je ustrezno glede na vrsto operacije in tip helikopterja.	ACM1 CAT.OP.MPA.160	Ni preneseno Na splošno se razume, da je treba postopek oblikovati ustrezno glede na vrsto operacije in tip helikopterja.
(14) Dodatek 1 k JAR-OPS 3.375 Upravljanje goriva med letom Se ne uporablja.	CAT.OP.MPA.281 AMC1 CAT.OP.MPA.281	Ni sprememb AMC, ki prenaša ta dodatek, se ne uporablja za operacije z majhnimi helikopterji ali operacije na lokalnem območju s helikopterji.
(15) JAR-OPS 3.630 Splošni uvod. Instrumenti in oprema Alternativna oprema, ki ne izpolnjuje veljavnih standardov JTSO, vendar izpolnjuje varnostne standarde za originalno opremo, je lahko sprejemljiva za organ.		Ni preneseno Zunaj področja uporabe. Zahteve za odobritev ali skladnost s standardi ETSO spadajo v okvir Uredbe (ES) št. 1702/2003. Olajšave, če so sprejemljive, je treba urediti tam.
(16) JAR-OPS 3.775 Dodatni kisik – helikopterji, pri katerih kabina ni pod tlakom S predhodno odobritvijo organa se lahko izvajajo krajše poti določenega trajanja med 10 000 ft in 16 000 ft brez dodatnega kisika v skladu s postopki, določenimi v operativnem priročniku.	CAT.IDE.H.240	Ni preneseno Meni se, da ni varno na splošno izvzeti uporabe kisika, v primeru helikopterjev pa tudi ni v skladu s Prilogo 6 ICAO. Izvzetje je dovoljeno pod strogimi pogoji in s predhodno odobritvijo pristojnega organa samo za del SPO.
(17) Dodatek 1 k JAR-OPS 3.775 Dodatni kisik za helikopterje, pri katerih kabina ni pod tlakom Se ne uporablja v skladu z točkama (12) in (16) zgoraj.	CAT.IDE.H.240	Ni preneseno Meni se, da ni varno na splošno izvzeti uporabe kisika, v primeru helikopterjev pa tudi ni v skladu s Prilogo 6 ICAO. Izvzetje je dovoljeno pod strogimi pogoji in s predhodno odobritvijo

<b>Dodatek 1 k OPS 3.005(f) Dnevne operacije z majhnimi helikopterji po pravilih vizualnega letenja (VFR)</b>	<b>EASA OPS – sklic</b>	<b>Navedba o razlikah</b>
		pristojnega organa samo za del SPO.
<p>(18) JAR-OPS 3.955(b) Napredovanje v vodjo zrakoplova</p> <p>Organ lahko potrdi skrajšan tečaj za vodjo zrakoplova, ki ustreza vrsti nameravanih operacij.</p>		<p>Ni preneseno</p> <p>Pogoji za takšen skrajšan tečaj niso zagotovljeni</p>
<p>[(19) JAR-OPS 3.970(a) Zadnje izkušnje</p> <p>Kot alternativa zahtevi iz JAR-OPS 3.970(a) se lahko s predhodno odobritvijo organa izpolni zahteva po zadnjih izkušnjah v zadnjih 90 dneh, če je pilot v zadnjih 90 dneh izvedel tri vzlete, tri oblete in tri pristanke s katerim koli helikopterjem v isti namembni skupini (glej ACJ k Dodatku 1 k JAR-OPS 3.005(f) odstavek (d)(19)). Pogoji za izpolnjevanje zahteve po nedavnih izkušnjah za tip helikopterja, ki se uporabi:</p> <p>(i) veljavno preverjanje strokovnosti za tip (TRPC);</p> <p>(ii) 2 uri letenja s tipom ali različico v zadnjih 6 mesecih;</p> <p>(iii) veljaven OPC za enega izmed helikopterjev v namembni skupini;</p> <p>(iv) strogo izmenjevanje OPC za vse helikoptere v namembni skupini;</p> <p>(v) sestava namembnih skupin in postopek za priznanje TRPC, OPC in zadnjih izkušenj so določeni v operativnem priročniku.]</p>		FCL.060
<p>[[20]] Dodatek 1 k JAR-OPS 3.965 Periodično</p>		ORO.FC.230 (a)

<b>Dodatek 1 k OPS 3.005(f) Dnevne operacije z majhnimi helikopterji po pravilih vizualnega letenja (VFR)</b>	<b>EASA OPS – sklic</b>	<b>Navedba o razlikah</b>
usposabljanje in preverjanje Organ lahko sprejme učni načrt, ki ustreza vrsti operacije.		
([21]) JAR-OPS 3.1060 Operativni načrt leta Glej (2)(i)(A) in (2)(ii)(A) zgoraj.	CAT.OP.MPA.175 (c) AMC1 CAT.OP.MPA.175(a)	Ni sprememb
([22]) JAR-OPS 3.1235 Zahteve glede varovanja Uporablja se samo pri operacijah v državah, v katerih nacionalni varnostni program velja za operacije, ki jih zajema ta dodatek.		Ni preneseno V okviru področja uporabe Uredbe (ES) št. 300/2008.
([23]) JAR-OPS 3.1240 Programi usposabljanja Programi usposabljanja se prilagodijo vrsti nameranih operacij. Za organ je lahko kot program usposabljanja sprejemljivo samostojno učenje.		Ni preneseno V okviru področja uporabe Uredbe (ES) št. 300/2008.
([24]) JAR-OPS 3.1250 Kontrolni seznam za postopek preiskovanja helikopterja Kontrolni seznam se ne zahteva.		Ni preneseno V okviru področja uporabe Uredbe (ES) št. 300/2008.

**Dodatek 1 k 3.005(g) – Dnevne operacije na lokalnem območju s helikopterji po pravilih vizualnega letenja (VFR)**

<b>Dodatek 1 k OPS 3.005(g) Dnevne operacije na lokalnem območju s helikopterji po pravilih vizualnega letenja (VFR)</b>	<b>EASA OPS – sklic</b>	<b>Navedba o razlikah</b>
<p>(a) Odobritev. Operator, ki želi izvajati operacije v skladu s tem dodatkom, mora pridobiti predhodno odobritev organa, ki izda AOC. Takšna odobritev navaja:</p> <p>(1) tip helikopterja;</p> <p>(2) vrsto operacije;</p> <p>(3) geografske omejitve operacij v smislu tega dodatka (glej ACJ k Dodatku 1 k JAR-OPS 3.005(g) odstavek (a)(3)).</p>	ORO.AOC	<p>Ni preneseno</p> <p>Ni potrebe po izrecnem prenosu tega pravila. Operacija je del AOC in vključena v nadzorne predpise organa.</p>
<p>(b) Prepoved Naslednje dejavnosti so prepovedane:</p>		
<p>(1) JAR-OPS 3.065. Prevoz bojnega orožja in streliva</p>	CAT.GEN.MPA.155	<p>Ni preneseno</p> <p>Meni se, da ta olajšava ni pomembna. Zelo malo verjetno je, da se bojno orožje in strelivo prevažata v okviru CAT med operacijami helikopterjev na lokalnem območju.</p>
<p>(2) JAR-OPS 3.265. Prevoz nesprejemljivih potnikov, deportirancev ali oseb v priporu</p>	CAT.OP.MPA.155	<p>Ni preneseno</p> <p>Ni pomembno. Meni se, da je prevoz nesprejemljivih potnikov, deportirancev ali oseb v priporu z nekompleksnimi helikopterji ali med operacijami s helikopterji na lokalnem območju malo verjeten.</p>
<p>(3) JAR-OPS 3.305. Polnjenje/praznjenje rezervoarjev za gorivo, medtem ko so potniki na helikopterju, med njihovim vkrcavanjem ali izkrcavanjem</p>	CAT.OP.MPA.195	<p>Ni preneseno</p> <p>Veljavno pravilo že prepoveduje polnjenje in praznjenje rezervoarjev za gorivo, medtem ko so potniki na krovu, med njihovim vkrcavanjem ali</p>

<b>Dodatek 1 k OPS 3.005(g) Dnevne operacije na lokalnem območju s helikopterji po pravilih vizualnega letenja (VFR)</b>	<b>EASA OPS – sklic</b>	<b>Navedba o razlikah</b>
		izkrcavanjem, z AVGAS in gorivom široke frakcije ali mešanico teh dveh goriv. Večina nekompleksnih helikopterjev je tako že zajeta v tem pravilu.
(4) JAR-OPS 3.335. Kajenje na helikopterju	CAT.OP.MPA.240	Ni preneseno. Veljavno pravilo že prepoveduje kajenje in zagotavlja zadostno zaščito.
(c) Olajšava Za naslednja pravila so uvedene olajšave:		
<p>(1) JAR-OPS 3.135 Dodatne informacije in obrazci, ki morajo biti na zrakoplovu:</p> <p>(i) JAR-OPS 3.135(a)(1) – operativni načrt leta. Načrt leta je lahko v poenostavljeni obliki, ki ustreza vrsti izvajanih operacij in je sprejemljiva za organ.</p> <p>(ii) JAR-OPS 3.135(a)(4) – dokumentacija Notam/AIS Se ne zahteva.</p> <p>(iii) JAR-OPS 3.135(a)(5) – meteorološke informacije Se ne zahteva.</p> <p>(iv) JAR-OPS 3.135(a)(7) – obvestilo o posebnih potnikih itd. Se ne zahteva.</p> <p>(v) JAR-OPS 3.135(a)(8) – obvestilo o posebnem tovoru itd. Se ne zahteva.</p>	<p>CAT.GEN.MPA.180(b)</p> <p>CAT.OP.MPA.175 (c)</p> <p>AMC1</p> <p>CAT.OP.MPA.175(a)</p>	<p>Olajšave v CAT.GEN.MPA.180 vključujejo tudi spričevala o hrupu;</p> <p>dovoljenja za radijsko postajo na zrakoplovu; in dokumentacijo o masi in ravnotežju.</p> <p>Olajšava za operativni načrt leta prenesena.</p>
<p>(2) JAR-OPS 3.140 Informacije, ki se hranijo na zemlji</p> <p>Informacij ni treba hraniti na zemlji, če se uporabljajo drugi načini shranjevanja informacij.</p>	CAT.GEN.MPA.185	<p>Ni preneseno</p> <p>Namen olajšave je nejasen in ni dovolj opredeljen, da bi bil ustrezen za izvedbene predpise. Poleg tega veljavno pravilo že določa, da se informacije hranijo toliko časa, dokler se ne zagotovi dvojnik na mestu,</p>

<b>Dodatek 1 k OPS 3.005(g) Dnevne operacije na lokalnem območju s helikopterji po pravilih vizualnega letenja (VFR)</b>	<b>EASA OPS – sklic</b>	<b>Navedba o razlikah</b>
		kjer bodo shranjene.
<p>(3) JAR-OPS 3.165 Najem</p> <p>Uporablja se samo, kadar obstaja uradna pogodba o najemu.</p> <p>Opomba: Primer, v katerem se pogodba o prevozu potnikov prenese na drugega operatorja, ki mu bodo potniki plačali za prevoz, se ne šteje za najem.</p>	ORO.AOC.110	<p>Ni preneseno</p> <p>Na splošno se razume, da je za najem potrebna uradna pogodba o najemu.</p>
<p>(4) JAR-OPS 3.215 Uporaba služb zračnega prometa</p> <p>Se ne uporablja, razen če tega ne določajo zahteve za zračni prostor in če je ureditev iskanja in reševanja sprejemljiva za organ.</p>	CAT.OP.MPA.100(b)	Ni sprememb
<p>(5) JAR-OPS 3.220 Odobritev heliportov s strani operatorja</p> <p>Operator vzpostavi postopek, s katerim vodje zrakoplovov usposobi za izbiro heliportov ali pristajalnih območij, primernih za tip helikopterja in vrsto operacije.</p>	AMC1 CAT.OP.MPA.105 (d)	<p>Spremenjeno</p> <p>Vsebina pravila EASA OPS se uporablja za vse operacije s helikopterji za območja, ki niso predhodno pregledana, kar je tudi namen tega pravila.</p>
<p>(6) JAR-OPS 3.255 Politika ravnanja z gorivom</p> <p>Pododstavki od (b) do (d) se ne uporabljajo, če politika ravnanja z gorivom, določena v JAR-OPS</p> <p>3.255(a) zagotavlja, da ob koncu leta ali serije letov preostanek goriva ni manjši od količine goriva, ki je potrebno za 30 minut letenja pri običajni potovalni hitrosti (to se lahko skrajša na 20 minut pri operacijah na območju, ki zagotavlja stalna in primerna varnostna pristajalna območja). Končna rezerva goriva mora biti</p>	CAT.OP.MPA.151(b)	Ni sprememb

<b>Dodatek 1 k OPS 3.005(g) Dnevne operacije na lokalnem območju s helikopterji po pravilih vizualnega letenja (VFR)</b>	<b>EASA OPS – sklic</b>	<b>Navedba o razlikah</b>
določena v operativnem priročniku, da bi lahko bile izpolnjene zahteve iz JAR-OPS 3.375(c).		
(7) JAR-OPS 3.290(a) Glej (C)(1)(i) zgoraj.	AMC1 CAT.OP.MPA.175(a)	Ni sprememb
(8) JAR-OPS 3.375 Upravljanje goriva med letom Dodatka 1 k JAR-OPS 3.375 ni treba uporabiti (glej (c)(10) spodaj).	CAT.OP.MPA.281 AMC1 CAT.OP.MPA.281	Ni sprememb
(9) JAR-OPS 3.385 Uporaba dodatnega kisika S predhodno odobritvijo organa se lahko izvajajo krajše poti določenega trajanja med 10 000 ft in 13 000 ft brez uporabe dodatnega kisika v skladu s postopki, določenimi v operativnem priročniku. (V takšnih okoliščinah mora operator zagotoviti, da so potniki pred odhodom obveščeni o tem, da dodatni kisik ne bo na voljo.)	CAT.OP.MPA.285	Ni preneseno. Meni se, da ni varno na splošno izvzeti uporabo kisika, v primeru helikopterjev pa tudi ni v skladu s Prilogo 6 ICAO. Izvzetje je dovoljeno pod strogimi pogoji in s predhodno odobritvijo pristojnega organa samo za del SPO.
(10) Dodatek 1 k JAR-OPS 3.375 Upravljanje goriva med letom Se ne uporablja.	CAT.OP.MPA.281 AMC1 CAT.OP.MPA.281	Ni sprememb AMC, ki prenaša ta dodatek, se ne uporablja za operacije z majhnimi helikopterji ali operacije na lokalnem območju s helikopterji.
(11) JAR-OPS 3.630 Splošni uvod Instrumenti in oprema. Alternativna oprema, ki ne izpolnjuje veljavnih standardov JTSO, vendar izpolnjuje varnostne standarde za originalno opremo, je lahko sprejemljiva za organ.		Ni preneseno Zunaj področja uporabe. Zahteve za odobritev ali skladnost s standardi ETSO spadajo v okvir Uredbe (ES) št. 1702/2003. Olajšave, če so sprejemljive, je treba urediti tam.
(12) JAR-OPS 3.775 Dodatni kisik – helikopterji, pri	CAT.IDE.H.240	Ni preneseno

<b>Dodatek 1 k OPS 3.005(g) Dnevne operacije na lokalnem območju s helikopterji po pravilih vizualnega letenja (VFR)</b>	<b>EASA OPS – sklic</b>	<b>Navedba o razlikah</b>
<p>katerih kabina ni pod tlakom</p> <p>S predhodno odobritvijo organa se lahko izvaja krajše poti določenega trajanja med 10 000 ft in 16 000 ft brez dodatnega kisika v skladu s postopki, določenimi v operativnem priročniku.</p>		<p>Meni se, da ni varno na splošno izvzeti uporabe kisika, v primeru helikopterjev pa tudi ni v skladu s Prilogo 6 ICAO. Izvzetje je dovoljeno pod strogimi pogoji in s predhodno odobritvijo pristojnega organa samo za del SPO.</p>
<p>(13) Dodatek 1 k JAR-OPS 3.775 Dodatni kisik za helikopterje, pri katerih kabina ni pod tlakom</p> <p>Se ne uporablja v skladu z (9) in (12) zgoraj.</p>	CAT.IDE.H.240	<p>Ni preneseno</p> <p>Meni se, da ni varno na splošno izvzeti uporabe kisika, v primeru helikopterjev pa tudi ni v skladu s Prilogo 6 ICAO. Izvzetje je dovoljeno pod strogimi pogoji in s predhodno odobritvijo pristojnega organa samo za del SPO.</p>
<p>(14) JAR-OPS 3.1060 Operativni načrt leta</p> <p>Glej (C)(1)(i) zgoraj.</p>	CAT.OP.MPA.175 (c) AMC1 CAT.OP.MPA.175(a)	Ni sprememb
<p>(15) JAR-OPS 3.1235 Zahteve glede varovanja</p> <p>Uporablja se samo pri operacijah v državah, v katerih nacionalni varnostni program velja za operacije, ki jih zajema ta dodatek.</p>		<p>Ni preneseno</p> <p>V okviru področja uporabe Uredbe (ES) št. 300/2008.</p>

**Priloga 2: Seznam olajšav in pravil, ki se ne uporabljajo za CAT (od A do A)****Del CAT**

	Sklic na predpis	Naslov predpisa	Pojasnilo
	CAT.GEN.MPA.115	Člani osebja ali posadke, ki niso člani kabinskega osebja, v potniški kabini	Ni pomembno za operacije CAT od A do A
AMC1	CAT.GEN.MPA.115	Člani osebja ali posadke, ki niso člani kabinskega osebja, v potniški kabini UKREPI ZA PREPREČEVANJE ZMEDE MED POTNIKI	Ni pomembno za operacije CAT od A do A
GM1	CAT.GEN.MPA.115	Člani osebja ali posadke, ki niso člani kabinskega osebja, v potniški kabini ČLANI POSADKE NA LETIH ZARADI POSTAVITVE ZRAKOPLOVA	Ni pomembno za operacije CAT od A do A
	CAT.GEN.MPA.180	Dokumenti, priročniki in informacije, ki jih je treba imeti na zrakoplovu	Olajšave za lete od A do A z nekompleksnimi zrakoplovi in lokalne operacije
	CAT.GEN.MPA.195	Hranjenje, predložitev in uporaba zapisov zapisovalnika poletov	Se ne uporablja za operacije CAT od A do A – kompleksni zrakoplovi
AMC1	CAT.GEN.MPA.195	Hranjenje, predložitev in uporaba zapisov zapisovalnika poletov OPERATIVNA PREVERJANJA	Se ne uporablja za operacije CAT od A do A – kompleksni zrakoplovi
GM1	CAT.GEN.MPA.195(a)	Hranjenje, predložitev in uporaba zapisov zapisovalnika poletov ODSTRANITEV ZAPISOVALNIKOV PO DOGODKU, O KATEREM JE TREBA POROČATI	Se ne uporablja za operacije CAT od A do A – kompleksni zrakoplovi
GM1	CAT.GEN.MPA.195(b)	Hranjenje, predložitev in uporaba zapisov zapisovalnika poletov PREGLED ZAPISOV ZAPISOVALNIKA POLETOV	Se ne uporablja za operacije CAT od A do A – kompleksni zrakoplovi
	CAT.OP.MPA.100(b)	Uporaba služb zračnega prometa	Olajšave za nekompleksne zrakoplove med dnevnimi operacijami po pravilih vizualnega letenja (VFR) in lokalne operacije s helikopterji.
	CAT.OP.MPA.105	Uporaba letališč in območij delovanja	Olajšave za nekompleksna

	Sklic na predpis	Naslov predpisa	Pojasnilo
			letala.
	CAT.OP.MPA.110(b)	Letališki operativni minimumi	Ni pomembno za operacije CAT od A do A – IFR
GM1	CAT.OP.MPA.110	Letališki operativni minimumi POSTOPKI ODLETA NA LETALIŠČIH NA KOPNEM – HELIKOPTERJI	Ni pomembno za operacije CAT od A do A – IFR
GM2	CAT.OP.MPA.110	Letališki operativni minimumi SISTEMI OSVETLITVE OB PRILETU – ICAO, FAA	Ni pomembno za operacije CAT od A do A – IFR
GM3	CAT.OP.MPA.110	Letališki operativni minimumi OPERACIJE SBAS	Ni pomembno za operacije CAT od A do A – IFR
AMC1	CAT.OP.MPA.110	Letališki operativni minimumi OPERACIJE VZLETA – LETALA	Ni pomembno za operacije CAT od A do A – IFR
AMC2	CAT.OP.MPA.110	Letališki operativni minimumi OPERACIJE VZLETA – HELIKOPTERJI	Ni pomembno za operacije CAT od A do A – IFR
AMC3	CAT.OP.MPA.110	Letališki operativni minimumi NPA, APV, OPERACIJE CAT I	Ni pomembno za operacije CAT od A do A – IFR
AMC4	CAT.OP.MPA.110	Letališki operativni minimumi MERILA ZA VZPOSTAVITEV RVR/CMV	Ni pomembno za operacije CAT od A do A – IFR
AMC5	CAT.OP.MPA.110	Letališki operativni minimumi DOLOČITEV RVR/CMV/VIS MINIMUMOV ZA NPA, APV, CAT I – LETALA	Ni pomembno za operacije CAT od A do A – IFR
AMC6	CAT.OP.MPA.110	Letališki operativni minimumi DOLOČITEV RVR/CMV/VIS MINIMUMOV ZA NPA, APV, CAT I – HELIKOPTERJI	Ni pomembno za operacije CAT od A do A – IFR
AMC7	CAT.OP.MPA.110	Letališki operativni minimumi OPERACIJE KROŽENJA – LETALA	Ni pomembno za operacije CAT od A do A – IFR
AMC8	CAT.OP.MPA.110	Letališki operativni minimumi OPERACIJE KROŽENJA NA KOPNEM – HELIKOPTERJI	Ni pomembno za operacije CAT od A do A – IFR
AMC10	CAT.OP.MPA.110	Letališki operativni minimumi PRETVORBA JAVLJENE METEOROLOŠKE VIDLJIVOSTI V RVR	Ni pomembno za operacije CAT od A do A – IFR
AMC11	CAT.OP.MPA.110	Letališki operativni minimumi UČINEK ZAČASNO OKVARJENE ALI DEGRADIRANE OPREME NA TLEH NA	Ni pomembno za operacije CAT od A do A – IFR

	Sklic na predpis	Naslov predpisa	Pojasnilo
		MINIMALNE ZAHTEVE ZA PRISTANEK	
AMC12	CAT.OP.MPA.110	Letališki operativni minimumi OPERACIJE VFR Z NEKOMPLEKSNIMI ZRAKOPLOVI NA MOTORNI POGON	Olajšave za nekompleksne zrakoplove
	CAT.OP.MPA.115	Tehnika letenja za prilet – letala	Deloma ni pomembno za operacije CAT od A do A – IFR
AMC1	CAT.OP.MPA.115	Tehnika letenja za prilet – letala KONČNI PRILET S STALNIM SPUŠČANJEM (CDFA)	Ni pomembno za operacije CAT od A do A – IFR
AMC2	CAT.OP.MPA.115	Tehnika letenja za prilet – letala OPERACIJE NPA BREZ UPORABE TEHNIKE CDFA	Ni pomembno za operacije CAT od A do A – IFR
AMC3	CAT.OP.MPA.115	Tehnika letenja za prilet – letala OPERATIVNI POSTOPKI IN NAVODILA TER USPOSABLJANJE	Ni pomembno za operacije CAT od A do A – IFR
GM1	CAT.OP.MPA.115	Tehnika letenja za prilet – letala KONČNI PRILET S STALNIM SPUŠČANJEM (CDFA)	Ni pomembno za operacije CAT od A do A – IFR
	CAT.OP.MPA.120	Prileti z zračnim radarjem (ARA) za operacije nad vodo – helikopterji	Ni pomembno za operacije CAT od A do A – IFR
AMC1	CAT.OP.MPA.120	Prileti z zračnim radarjem (ARA) za operacije nad vodo – helikopterji SPLOŠNO	Ni pomembno za operacije CAT od A do A – IFR
GM1	CAT.OP.MPA.120	Prileti z zračnim radarjem (ARA) za operacije nad vodo – helikopterji SPLOŠNO	Ni pomembno za operacije CAT od A do A – IFR
	CAT.OP.MPA.125	Postopki instrumentalnega odhoda in prileta	Ni pomembno za operacije CAT od A do A – IFR
AMC1	CAT.OP.MPA.130	Postopki za zmanjšanje hrupa – letala ZASNOVA NDAP	Se ne uporablja za nekompleksna letala, VFR.
GM1	CAT.OP.MPA.130	Postopki za zmanjšanje hrupa – letala TERMINOLOGIJA SPLOŠNO PRIMER	Se ne uporablja za nekompleksna letala, VFR.
	CAT.OP.MPA.130	Postopki za zmanjšanje hrupa – letala	Se ne uporablja za nekompleksna letala, VFR.

	Sklic na predpis	Naslov predpisa	Pojasnilo
	CAT.OP.MPA.135(c)	Zračne poti in območja operacij – splošno	Olajšave za nekompleksne zrakoplove, za dnevne operacije po pravilih VFR od A do A.
	CAT.OP.MPA.140	Največja dovoljena oddaljenost od ustreznega letališča za dvomotorna letala brez odobritve ETOPS	Ni pomembno za operacije CAT od A do A – operacije s kompleksnimi zrakoplovi
AMC1	CAT.OP.MPA.140(c)	Največja dovoljena oddaljenost od ustreznega letališča za dvomotorna letala brez odobritve ETOPS OPERATIVNA MERILA ZA MAJHNA DVOMOTORNA LETALA BREZ MOŽNOSTI ETOPS	Ni pomembno za operacije CAT od A do A – operacije s kompleksnimi zrakoplovi
GM1	CAT.OP.MPA.140(c)	Največja dovoljena oddaljenost od ustreznega letališča za dvomotorna letala brez odobritve ETOPS LETENJE PRI POTOVALNI HITROSTI Z ENIM NEDELUJOČIM MOTORJEM (OEI)	Ni pomembno za operacije CAT od A do A – operacije s kompleksnimi zrakoplovi
	CAT.OP.MPA.150	Politika ravnanja z gorivom	Deloma se ne uporablja za operacije CAT od A do A
AMC1	CAT.OP.MPA.150(b)	Politika ravnanja z gorivom MERILA ZA NAČRTOVANJE – LETALA	Se ne uporablja za operacije CAT od A do A
AMC2	CAT.OP.MPA.150(b)	Politika ravnanja z gorivom LOKACIJA NADOMESTNEGA LETALIŠČA NA ZRAČNI POTI ZA GORIVO (FUEL ERA)	Se ne uporablja za operacije CAT od A do A
AMC3	CAT.OP.MPA.150(b)	Politika ravnanja z gorivom MERILA ZA NAČRTOVANJE – HELIKOPTERJI	Se ne uporablja za operacije CAT od A do A
GM1	CAT.OP.MPA.150(b)	Politika ravnanja z gorivom STATISTIČNA METODA ZA GORIVO ZA IZREDNE RAZMERE – LETALA	Se ne uporablja za operacije CAT od A do A
GM1	CAT.OP.MPA.150(c)(3)(i)	Politika ravnanja z gorivom GORIVO ZA IZREDNE RAZMERE	Se ne uporablja za operacije CAT od A do A
GM1	CAT.OP.MPA.150(c)(3)(ii)	Politika ravnanja z gorivom NADOMESTNO NAMEMBNO LETALIŠČE	Se ne uporablja za operacije CAT od A do A
	CAT.OP.MPA.151(a)	Politika ravnanja z gorivom – olajšave	Olajšave za letala razreda zmogljivosti B

	Sklic na predpis	Naslov predpisa	Pojasnilo
	CAT.OP.MPA.151(b)	Politika ravnanja z gorivom – olajšave	Olajšave za nekompleksna letala, MTOM 2 000 kg ali manj, dnevne operacije po pravilih VFR
	CAT.OP.MPA.151(c)	Politika ravnanja z gorivom – olajšave	Olajšave za nekompleksne helikopterje in lokalne operacije s helikopterji
AMC2	CAT.OP.MPA.170	Dajanje navodil potnikom OPERACIJE Z ENIM PILOTOM BREZ KABINSKEGA OSEBJA DAJANJE NAVODIL POTNIKOM	Olajšave za operacije z enim pilotom brez kabinskega osebja
	CAT.OP.MPA.175	Priprava leta	Olajšava za nekompleksna letala za lete od A do A po pravilih VFR; lokalne dnevne operacije z nekompleksnimi helikopterji po pravilih VFR.
AMC1	CAT.OP.MPA.175(a)	Priprava leta OPERATIVNI NAČRT LETA – KOMPLEKSNI ZRAKOPLOVI NA MOTORNI POGON	Se ne uporablja za nekompleksne zrakoplove.
AMC1	CAT.OP.MPA.175(a)	Priprava leta OPERATIVNI NAČRT LETA – NEKOMPLEKSNI ZRAKOPLOVI NA MOTORNI POGON IN LOKALNE OPERACIJE	Se ne uporablja za nekompleksna letala za lete od A do A po pravilih VFR; lokalne dnevne operacije z nekompleksnimi helikopterji po pravilih VFR;  olajšave za nekompleksne zrakoplove za druge lete kot od A do A po pravilih VFR in lokalne dnevne operacije z drugimi zrakoplovi kot nekompleksnimi helikopterji po pravilih VFR.
GM1	CAT.OP.MPA.175(b)(5)	Priprava leta PREGLEDNICE PRERAZPOREDITEV	Se ne uporablja za nekompleksna letala za lete od A do A po pravilih VFR; lokalne dnevne operacije z

	Sklic na predpis	Naslov predpisa	Pojasnilo
			nekompleksnimi helikopterji po pravilih VFR.
	CAT.OP.MPA.180	Izbira letališč – letala	Ni pomembno za operacije CAT od A do A – IFR
	CAT.OP.MPA.181	Izbira letališč in območij delovanja – helikopterji	Ni pomembno za operacije CAT od A do A – IFR
GM1	CAT.OP.MPA.181	Izbira letališč in območij delovanja – helikopterji NAPOVED ZA PRISTANEK	Ni pomembno za operacije CAT od A do A – IFR
GM1	CAT.OP.MPA.181	Izbira letališč in območij delovanja – helikopterji NADOMESTNO LETALIŠČE NA MORJU	Ni pomembno za operacije CAT od A do A – IFR
GM1	CAT.OP.MPA.181	Izbira letališč in območij delovanja – helikopterji NAPOVED ZA PRISTANEK	Ni pomembno za operacije CAT od A do A – IFR
AMC1	CAT.OP.MPA.181(b)(1)	Izbira letališč in območij delovanja – helikopterji OBALNO LETALIŠČE	Ni pomembno za operacije CAT od A do A – IFR
AMC1	CAT.OP.MPA.181(d)	Izbira letališč in območij delovanja – helikopterji NADOMESTNO LETALIŠČE NA MORJU	Ni pomembno za operacije CAT od A do A – IFR
	CAT.OP.MPA.185	Minimumi za načrtovanje letov po pravilih IFR – letala	Ni pomembno za operacije CAT od A do A – IFR
GM1	CAT.OP.MPA.185	Minimumi za načrtovanje letov po pravilih IFR – letala MINIMUMI ZA NAČRTOVANJE ZA NADOMESTNA LETALIŠČA	Ni pomembno za operacije CAT od A do A – IFR
GM2	CAT.OP.MPA.185	Minimumi za načrtovanje letov po pravilih IFR – letala VREMENSKE NAPOVEDI ZA LETALIŠČE	Ni pomembno za operacije CAT od A do A – IFR
	CAT.OP.MPA.186	Minimumi za načrtovanje letov po pravilih IFR – helikopterji	Ni pomembno za operacije CAT od A do A – IFR
GM1	CAT.OP.MPA.186	Minimumi za načrtovanje letov po pravilih IFR – letala MINIMUMI ZA NAČRTOVANJE ZA NADOMESTNA LETALIŠČA	Ni pomembno za operacije CAT od A do A – IFR

	Sklic na predpis	Naslov predpisa	Pojasnilo
	CAT.OP.MPA.210	Člani posadke na svojih mestih	Delno nepomembno za operacije CAT od A do A – okolje/operacije z veččlansko posadko s kabinskim osebjem
AMC1	CAT.OP.MPA.210(b)	Člani posadke na svojih mestih SEDEŽI KABINSKEGA OSEBJA	Ni pomembno za operacije CAT od A do A – operacije s kabinskim osebjem
	CAT.OP.MPA.220	Pomožna sredstva za evakuacijo v sili	Delno ni pomembno za operacije CAT od A do A – kompleksni zrakoplovi
	CAT.OP.MPA.245	Meteorološke razmere – vsi zrakoplovi	Deloma ni pomembno za operacije CAT od A do A – IFR
	CAT.OP.MPA.246	Meteorološke razmere – letala	Ni pomembno za operacije CAT od A do A – IFR
	CAT.OP.MPA.255	Led in drugi kontaminanti – postopki med letom	Ni pomembno za operacije CAT od A do A – leti ob pričakovani ali dejanski zaledenitvi
AMC1	CAT.OP.MPA.255	Led in drugi kontaminanti – postopki med letom LET V PRIČAKOVANI ALI DEJANSKI ZALEDENITVI – LETALA	Ni pomembno za operacije CAT od A do A – leti ob pričakovani ali dejanski zaledenitvi
AMC2	CAT.OP.MPA.255	Led in drugi kontaminanti – postopki med letom LET V PRIČAKOVANI ALI DEJANSKI ZALEDENITVI – HELIKOPTERJIA	Ni pomembno za operacije CAT od A do A – leti ob pričakovani ali dejanski zaledenitvi
AMC1	CAT.OP.MPA.281	Upravljanje goriva med letom – helikopterji KOMPLEKSNI HELIKOPTERJI NA MOTORNI POGON, OPERACIJE, KI NISO LOKALNE OPERACIJE	Ni pomembno za operacije CAT od A do A – kompleksni zrakoplovi/operacije, ki niso lokalne operacije
GM1	CAT.OP.MPA.290	Zaznavanje bližine tal PROGRAMI ZA USPOSABLJANJE LETALSKE POSADKE ZA SISTEM ZA OPOZARJANJE NA BLIŽINO TAL (TAWS)	Ni pomembno za operacije CAT od A do A – kompleksni zrakoplovi
GM1	CAT.OP.MPA.295	Uporaba sistema za preprečevanje trčenj v zraku (ACAS) PROGRAMI ZA USPOSABLJANJE	Ni pomembno za operacije CAT od A do A – kompleksni zrakoplovi

	Sklic na predpis	Naslov predpisa	Pojasnilo
		LETALSKE POSADKE ZA SISTEM ACAS	
GM1	CAT.OP.MPA.295	Uporaba sistema za preprečevanje trčenj v zraku (ACAS)	Ni pomembno za operacije CAT od A do A – kompleksni zrakoplovi
	CAT.OP.MPA.295	Uporaba sistema za preprečevanje trčenj v zraku (ACAS)	Ni pomembno za operacije CAT od A do A – kompleksni zrakoplovi
	CAT.OP.MPA.305	Začetek in nadaljevanje prileta	Ni pomembno za operacije CAT od A do A – IFR
AMC1	CAT.OP.MPA.305(e)	Začetek in nadaljevanje prileta VIZUALNE REFERENCE ZA OPERACIJE INSTRUMENTALNEGA PRILETA	Ni pomembno za operacije CAT od A do A – IFR
	CAT.OP.MPA.310	Operativni postopki – višina prečkanja praga – letala	Ni pomembno za operacije CAT od A do A – IFR
AMC1	CAT.POL.A.200	Splošno PODATKI O MOKRI IN KONTAMINIRANI VZLETNO- PRISTAJALNI STEZI	Ni pomembno za operacije CAT od A do A – kompleksni zrakoplovi
	CAT.POL.A.200	Splošno	Ni pomembno za operacije CAT od A do A – kompleksni zrakoplovi
AMC1	CAT.POL.A.205	Vzlet IZGUBA DOLŽINE VZLETNO- PRISTAJALNE STEZE ZARADI PORAVNAVE	Ni pomembno za operacije CAT od A do A – kompleksni zrakoplovi
GM1	CAT.POL.A.205	Vzlet STANJE NA POVRŠINI VZLETNO- PRISTAJALNE STEZE	Ni pomembno za operacije CAT od A do A – kompleksni zrakoplovi
	CAT.POL.A.205	Vzlet	Ni pomembno za operacije CAT od A do A – kompleksni zrakoplovi
AMC1	CAT.POL.A.210	Višina leta nad ovirami pri vzletu VIŠINA LETA NAD OVIRAMI PRI VZLETU	Ni pomembno za operacije CAT od A do A – kompleksni zrakoplovi
AMC2	CAT.POL.A.210	Višina leta nad ovirami pri vzletu UČINEK KOTOV NAGIBA	Ni pomembno za operacije CAT od A do A – kompleksni zrakoplovi
AMC3	CAT.POL.A.210	Višina leta nad ovirami pri vzletu ZAHTEVANA NAVIGACIJSKA	Ni pomembno za operacije CAT od A do A –

	Sklic na predpis	Naslov predpisa	Pojasnilo
		NATANČNOST	kompleksni zrakoplovi
GM1	CAT.POL.A.210	Višina leta nad ovirami pri vzletu POSTOPKI ZA RAVNANJE V IZREDNIH RAZMERAH ZA VIŠINO LETA NAD OVIRAMI	Ni pomembno za operacije CAT od A do A – kompleksni zrakoplovi
	CAT.POL.A.210	Višina leta nad ovirami pri vzletu	Ni pomembno za operacije CAT od A do A – kompleksni zrakoplovi
AMC1	CAT.POL.A.215	Na zračni poti – odpoved enega motorja (OEI) ANALIZA ZRAČNE POTI	Ni pomembno za operacije CAT od A do A – kompleksni zrakoplovi
	CAT.POL.A.215	Na zračni poti – odpoved enega motorja (OEI)	Ni pomembno za operacije CAT od A do A – kompleksni zrakoplovi
	CAT.POL.A.220	Na zračni poti – letala s tremi ali več motorji, pri čemer dva ne delujeta	Ni pomembno za operacije CAT od A do A – kompleksni zrakoplovi
AMC2	CAT.POL.A.225	Pristanek – namembno in nadomestno letališče NEUSPEL PRILET	Ni pomembno za operacije CAT od A do A – kompleksni zrakoplovi
	CAT.POL.A.225	Pristanek – namembno in nadomestno letališče	Ni pomembno za operacije CAT od A do A – kompleksni zrakoplovi
AMC1	CAT.POL.A.225	Pristanek – namembno in nadomestno letališče MERJENJE VIŠINE	Ni pomembno za operacije CAT od A do A – kompleksni zrakoplovi
GM1	CAT.POL.A.225	Pristanek – namembno in nadomestno letališče GRADIENT NEUSPELEGA PRILETA	Ni pomembno za operacije CAT od A do A – kompleksni zrakoplovi
AMC1	CAT.POL.A.230	Pristanek – namembno in nadomestno letališče FAKTORIZIRANJE AVTOMATSKIH PODATKOV O PRISTAJALNIH RAZDALJAH	Ni pomembno za operacije CAT od A do A – kompleksni zrakoplovi
	CAT.POL.A.230	Pristanek – suhe vzletno-pristajalne steze	Ni pomembno za operacije CAT od A do A – kompleksni zrakoplovi
GM1	CAT.POL.A.230	Pristanek – suhe vzletno-pristajalne steze	Ni pomembno za operacije CAT od A do A –

	Sklic na predpis	Naslov predpisa	Pojasnilo
		PRISTAVALNA MASA	kompleksni zrakoplovi
	CAT.POL.A.235	Pristanek – mokre in kontaminirane vzletno-pristajalne steze	Ni pomembno za operacije CAT od A do A – kompleksni zrakoplovi
	CAT.POL.A.240	Odobritev operacij s povečanimi koti nagiba	Ni pomembno za operacije CAT od A do A – kompleksni zrakoplovi
	CAT.POL.A.245	Odobritev operacij strmega prileta	Ni pomembno za operacije CAT od A do A – kompleksni zrakoplovi
	CAT.POL.A.250	Odobritev operacij s kratkim pristankom	Ni pomembno za operacije CAT od A do A – kompleksni zrakoplovi
AMC1	CAT.POL.A.310	Višina leta nad ovirami pri vzletu – večmotorna letala VZLETNA POT – NAVIGACIJA VIZUALNEGA VODENJA PO SMERI	Olajšave za dnevne operacije z letali razreda zmogljivosti B po pravilih VFR
	CAT.POL.A.310 (e)	Višina leta nad ovirami pri vzletu – večmotorna letala	Olajšave za dnevne operacije z letali razreda zmogljivosti B po pravilih VFR
	CAT.POL.A.345	Odobritev operacij strmega prileta	Ni pomembno za operacije CAT od A do A – kompleksni zrakoplovi/višina zaslona 35 ft ali več
	CAT.POL.A.400	Vzlet	Ni pomembno za operacije CAT od A do A – kompleksni zrakoplovi
GM1	CAT.POL.A.400	Vzlet STANJE NA POVRŠINI VZLETNO-PRISTAVALNE STEZE	Ni pomembno za operacije CAT od A do A – kompleksni zrakoplovi
AMC1	CAT.POL.A.400	Vzlet IZGUBA DOLŽINE VZLETNO-PRISTAVALNE STEZE ZARADI PORAVNAVE	Ni pomembno za operacije CAT od A do A – kompleksni zrakoplovi
AMC2	CAT.POL.A.400	Vzlet NAGIB VZLETNO-PRISTAVALNE STEZE	Ni pomembno za operacije CAT od A do A – kompleksni zrakoplovi

	Sklic na predpis	Naslov predpisa	Pojasnilo
	CAT.POL.A.405	Višina leta nad ovirami pri vzletu	Ni pomembno za operacije CAT od A do A – kompleksni zrakoplovi
AMC1	CAT.POL.A.405	Višina leta nad ovirami pri vzletu UČINEK KOTOV NAGIBA	Ni pomembno za operacije CAT od A do A – kompleksni zrakoplovi
AMC2	CAT.POL.A.405	Višina leta nad ovirami pri vzletu ZAHTEVANA NAVIGACIJSKA NATANČNOST	Ni pomembno za operacije CAT od A do A – kompleksni zrakoplovi
	CAT.POL.A.410	Na zračni poti – vsi motorji delujejo	Ni pomembno za operacije CAT od A do A – kompleksni zrakoplovi
	CAT.POL.A.415	Na zračni poti – en motor ne deluje (OEI)	Ni pomembno za operacije CAT od A do A – kompleksni zrakoplovi
AMC1	CAT.POL.A.415	Na zračni poti – en motor ne deluje (OEI) ANALIZA ZRAČNE POTI	Ni pomembno za operacije CAT od A do A – kompleksni zrakoplovi
	CAT.POL.A.420	Na zračni poti – letala s tremi ali več motorji, pri čemer dva ne delujeta	Ni pomembno za operacije CAT od A do A – kompleksni zrakoplovi
	CAT.POL.A.425	Pristanek – namembno in nadomestno letališče	Ni pomembno za operacije CAT od A do A – kompleksni zrakoplovi
AMC1	CAT.POL.A.425	Pristanek – namembno in nadomestno letališče MERJENJE VIŠINE	Ni pomembno za operacije CAT od A do A – kompleksni zrakoplovi
	CAT.POL.A.430	Pristanek – suhe vzletno-pristajalne steze	Ni pomembno za operacije CAT od A do A – kompleksni zrakoplovi
AMC1	CAT.POL.A.430	Pristanek – suhe vzletno-pristajalne steze KOREKCIJSKI FAKTORJI ZA PRISTAJALNE RAZDALJE	Ni pomembno za operacije CAT od A do A – kompleksni zrakoplovi
AMC2	CAT.POL.A.430	Pristanek – suhe vzletno-pristajalne steze NAGIB VZLETNO-PRISTAJALNE STEZE	Ni pomembno za operacije CAT od A do A – kompleksni zrakoplovi
GM1	CAT.POL.A.430	Pristanek – suhe vzletno-pristajalne steze	Ni pomembno za operacije CAT od A do A –

	Sklic na predpis	Naslov predpisa	Pojasnilo
		PRISTAJALNA MASA	kompleksni zrakoplovi
	CAT.POL.A.435	Pristanek – mokre in kontaminirane vzletno-pristajalne steze	Ni pomembno za operacije CAT od A do A – kompleksni zrakoplovi
	CAT.POL.H.110	Upoštevanje ovir	Deloma ni pomembno za operacije CAT od A do A – IFR
	CAT.POL.H.210	Vzletna pot leta	Deloma ni pomembno za operacije CAT od A do A – IFR
	CAT.POL.MAB.105	Podatki in dokumentacija o masi in ravnotežju	Olajšave za letala razreda zmogljivosti B in helikopterje za lego masnega središča (CG) v dokumentaciji o masi in ravnotežju.
	CAT.IDE.A.120	Oprema za čiščenje vetrobranskega stekla	Se ne uporablja za operacije CAT od A do A – pravilo za kompleksne zrakoplove
AMC1	CAT.IDE.A.120	Oprema za čiščenje vetrobranskega stekla SREDSTVA ZA OHRANJANJE ČISTEGA PREDELA VETROBRANSKEGA STEKLA OB PADAVINAH	Se ne uporablja za operacije CAT od A do A – pravilo za kompleksne zrakoplove
	CAT.IDE.A.130	Operacije po pravilih IFR ali ponoči – instrumenti za letenje in navigacijo ter povezana oprema	Delno ni pomembno za operacije CAT od A do A – IFR delno olajšava za nekompleksne zrakoplove.
AMC1	CAT.IDE.A.130 (a)(5)	Operacije po pravilih IFR ali ponoči – instrumenti za letenje in navigacijo ter povezana oprema NAPRAVA ZA PRIKAZOVANJE ZDRSA	Deloma ni pomembno za operacije CAT od A do A – IFR
AMC2	CAT.IDE.A.130 (b)	Operacije po pravilih IFR ali ponoči – instrumenti za letenje in navigacijo ter povezana oprema NAPRAVA ZA PRIKAZOVANJE TLAČNE VIŠINE – IFR ALI NOČNE OPERACIJE	Deloma ni pomembno za operacije CAT od A do A – IFR
AMC1	CAT.IDE.A.130 (e)	Operacije po pravilih IFR ali ponoči – instrumenti za letenje in navigacijo ter povezana oprema	Deloma ni pomembno za operacije CAT od A do A –

	Sklic na predpis	Naslov predpisa	Pojasnilo
		NAPRAVA ZA PREPREČEVANJE NAPAK PRI DELOVANJU SISTEMOV ZA PRIKAZ HITROSTI ZARADI KONDENZACIJE ALI ZALEDENITVE	IFR
AMC1	CAT.IDE.A.130 (i)	Operacije po pravilih IFR ali ponoči – instrumenti za letenje in navigacijo ter povezana oprema POMOŽNI KAZALNIK POLOŽAJA	Deloma ni pomembno za operacije CAT od A do A – IFR
AMC1	CAT.IDE.A.130(j)	Operacije po pravilih IFR ali ponoči – instrumenti za letenje in navigacijo ter povezana oprema DRŽALO ZA KARTE	Deloma ni pomembno za operacije CAT od A do A – IFR
	CAT.IDE.A.135	Dodatna oprema za operacije z enim pilotom po pravilih IFR	Ni pomembno za operacije CAT od A do A – IFR
	CAT.IDE.A.140	Sistem za opozarjanje na višino leta	Se ne uporablja za operacije CAT od A do A – kompleksni zrakoplovi/MOPSC >9
	CAT.IDE.A.150	Sistem opozarjanja na teren (TAWS)	Se ne uporablja za operacije CAT od A do A – kompleksni zrakoplovi/MOPSC >9
AMC1	CAT.IDE.A.150	Sistem opozarjanja na teren (TAWS) OPOZORILO ZA PREKOMERNA ODPANJA OD DRSNE POTI ZA RAZRED TAWS A	Se ne uporablja za operacije CAT od A do A – kompleksni zrakoplovi/MOPSC >9
	CAT.IDE.A.155	Sistem za preprečevanje trčenj v zraku (ACAS)	Se ne uporablja za operacije CAT od A do A – kompleksni zrakoplovi/MOPSC >9
	CAT.IDE.A.160	Letalska oprema za zaznavanje vremenskih razmer	Se ne uporablja za operacije CAT od A do A – kompleksni zrakoplovi/MOPSC >9/letala s kabino pod tlakom
AMC1	CAT.IDE.A.160	Letalska oprema za zaznavanje vremenskih razmer SPLOŠNO	Se ne uporablja za operacije CAT od A do A – kompleksni zrakoplovi/MOPSC >9/letala s kabino pod tlakom

	Sklic na predpis	Naslov predpisa	Pojasnilo
	CAT.IDE.A.165	Dodatna oprema za nočne operacije ob zaledenitvi	Ni pomembno za operacije CAT od A do A – operacije ob pričakovani ali dejanski zaledenitvi
	CAT.IDE.A.170	Interfonski sistem za letalsko posadko	Ni pomembno za operacije CAT od A do A – operacije z več piloti
AMC1	CAT.IDE.A.170	Interfonski sistem za letalsko posadko VRSTA INTERFONSKEGA SISTEMA ZA LETALSKO POSADKO	Ni pomembno za CAT (od A do A) – operacije z več piloti
	CAT.IDE.A.175	Interfonski sistem za člane posadke	Se ne uporablja za operacije CAT od A do A – kompleksni zrakoplovi
AMC1	CAT.IDE.A.175	Interfonski sistem za člane posadke SPECIFIKACIJE	Se ne uporablja za operacije CAT od A do A – kompleksni zrakoplovi
	CAT.IDE.A.180	Sistem za obveščanje potnikov	Se ne uporablja za operacije CAT od A do A – kompleksni zrakoplovi
AMC1	CAT.IDE.A.180	Sistem za obveščanje potnikov SPECIFIKACIJE	Se ne uporablja za operacije CAT od A do A – kompleksni zrakoplovi
	CAT.IDE.A.185	Zapisovalnik zvoka v pilotski kabini	Se ne uporablja za operacije CAT od A do A – kompleksni zrakoplovi
AMC1	CAT.IDE.A.185	Zapisovalnik zvoka v pilotski kabini SPLOŠNO	Se ne uporablja za operacije CAT od A do A – kompleksni zrakoplovi
	CAT.IDE.A.190	Zapisovalnik poletov	Se ne uporablja za operacije CAT od A do A – kompleksni zrakoplovi
AMC1	CAT.IDE.A.190	Zapisovalnik poletov SEZNAM PARAMETROV, KI JIH JE TREBA ZABELEŽITI ZA LETALA Z INDIVIDUALNIM SPRIČEVALOM O PLOVNOSTI, PRVIČ IZDANIM 1. JANUARJA 2016 ALI POZNEJE	Se ne uporablja za operacije CAT od A do A – kompleksni zrakoplovi
AMC2	CAT.IDE.A.190	Zapisovalnik poletov SEZNAM PARAMETROV, KI JIH JE TREBA ZABELEŽITI ZA LETALA Z	Se ne uporablja za operacije CAT od A do A – kompleksni zrakoplovi

	Sklic na predpis	Naslov predpisa	Pojasnilo
		INDIVIDUALNIM SPRIČEVALOM O PLOVNOSTI, PRVIČ IZDANIM 1. APRILA 1998 ALI POZNEJE IN PRED 1. JANUARJEM 2016	
AMC3	CAT.IDE.A.190	Zapisovalnik poletov SPECIFIKACIJE ZMOGLJIVOSTI ZA PARAMETRE, KI JIH JE TREBA ZABELEŽITI ZA LETALA Z INDIVIDUALNIM SPRIČEVALOM O PLOVNOSTI, PRVIČ IZDANIM 1. APRILA 1998 ALI POZNEJE IN PRED 1. JANUARJEM 2016	Se ne uporablja za operacije CAT od A do A – kompleksni zrakoplovi
AMC4	CAT.IDE.A.190	Zapisovalnik poletov SEZNAM PARAMETROV, KI JIH JE TREBA ZABELEŽITI ZA LETALA Z INDIVIDUALNIM SPRIČEVALOM O PLOVNOSTI, PRVIČ IZDANIM 1. JUNIJA 1990 ALI POZNEJE IN DO VKLJUČNO 31. MARCA 1998	Se ne uporablja za operacije CAT od A do A – kompleksni zrakoplovi
AMC5	CAT.IDE.A.190	Zapisovalnik poletov SPECIFIKACIJE ZMOGLJIVOSTI ZA PARAMETRE, KI JIH JE TREBA ZABELEŽITI ZA LETALA Z INDIVIDUALNIM SPRIČEVALOM O PLOVNOSTI, PRVIČ IZDANIM 1. JUNIJA 1990 ALI POZNEJE IN DO VKLJUČNO 31. MARCA 1998	Se ne uporablja za operacije CAT od A do A – kompleksni zrakoplovi
AMC6	CAT.IDE.A.190	Zapisovalnik poletov SEZNAM PARAMETROV, KI JIH JE TREBA ZABELEŽITI ZA LETALA Z INDIVIDUALNIM SPRIČEVALOM O PLOVNOSTI, PRVIČ IZDANIM PRED 1. JUNIJEM 1990	Se ne uporablja za operacije CAT od A do A – kompleksni zrakoplovi
	CAT.IDE.A.195	Zapisovanje prek podatkovnih zvez	Se ne uporablja za operacije CAT od A do A – kompleksni zrakoplovi
AMC1	CAT.IDE.A.195	Zapisovanje prek podatkovnih zvez SPLOŠNO	Se ne uporablja za operacije CAT od A do A – kompleksni zrakoplovi
GM1	CAT.IDE.A.195	Zapisovanje prek podatkovnih zvez SPLOŠNO	Se ne uporablja za operacije CAT od A do A – kompleksni zrakoplovi
	CAT.IDE.A.200	Kombinirani zapisovalnik	Se ne uporablja za

	Sklic na predpis	Naslov predpisa	Pojasnilo
			operacije CAT od A do A – kompleksni zrakoplovi
AMC1	CAT.IDE.A.200	Kombinirani zapisovalnik SPLOŠNO	Se ne uporablja za operacije CAT od A do A – kompleksni zrakoplovi
	CAT.IDE.A.210	Znaka priprnite varnostne pasove in prepovedano kajenje	Ni pomembno za operacije CAT od A do A – potniki niso vidni s sedežev za letalsko posadko
	CAT.IDE.A.215	Notranja vrata in zavese	Ni pomembno za operacije CAT od A do A – velika letala
AMC1	CAT.IDE.A.215	Notranja vrata in zavese OZNAKA	Ni pomembno za operacije CAT od A do A – velika letala
	CAT.IDE.A.225	Komplet za nujno medicinsko pomoč	Ni pomembno za operacije CAT od A do A – kompleksni zrakoplovi
AMC1	CAT.IDE.A.225	Komplet za nujno medicinsko pomoč VSEBINA KOMPLETA ZA NUJNO MEDICINSKO POMOČ	Ni pomembno za operacije CAT od A do A – kompleksni zrakoplovi
AMC2	CAT.IDE.A.225	Komplet za nujno medicinsko pomoč PREVOZ V VARNIH POGOJIH	Ni pomembno za operacije CAT od A do A – kompleksni zrakoplovi
AMC3	CAT.IDE.A.225	Komplet za nujno medicinsko pomoč DOSTOP DO KOMPLETA ZA NUJNO MEDICINSKO POMOČ	Ni pomembno za operacije CAT od A do A – kompleksni zrakoplovi
AMC4	CAT.IDE.A.225	Komplet za nujno medicinsko pomoč VZDRŽEVANJE KOMPLETA ZA NUJNO MEDICINSKO POMOČ	Ni pomembno za operacije CAT od A do A – kompleksni zrakoplovi
	CAT.IDE.A.230	Kisik za prvo pomoč	Ni pomembno za operacije CAT od A do A – leti na višinah nad 25 000 ft
GM1	CAT.IDE.A.230	Kisik za prvo pomoč SPLOŠNO	Ni pomembno za operacije CAT od A do A – leti na višinah nad 25 000 ft
	CAT.IDE.A.235	Dodatni kisik – letala s kabino pod tlakom	Ni pomembno za operacije CAT od A do A – letala s kabino pod tlakom

	Sklic na predpis	Naslov predpisa	Pojasnilo
AMC1	CAT.IDE.A.235	Dodatni kisik – letala s kabino pod tlakom SPLOŠNO	Ni pomembno za operacije CAT od A do A – letala s kabino pod tlakom
AMC2	CAT.IDE.A.235	Dodatni kisik – letala s kabino pod tlakom ZAHTEVE GLEDE KISIKA ZA OSEBE NA SEDEŽIH LETALSKE POSADKE IN KABINSKO OSEBJE, KI SE PREVAŽAJO POLEG ZAHTEVANEGA NAJMANJŠEGA ŠTEVILA KABINSKEGA OSEBJA	Ni pomembno za operacije CAT od A do A – letala s kabino pod tlakom
GM1	CAT.IDE.A.235	Dodatni kisik – letala s kabino pod tlakom MASKE, KI SE LAHKO HITRO NADENEJO	Ni pomembno za operacije CAT od A do A – letala s kabino pod tlakom
	CAT.IDE.A.245	Zaščitna oprema za dihanje za posadko	Ni pomembno/se ne uporablja za operacije CAT od A do A – letala s kabino pod tlakom/kompleksni zrakoplovi
AMC1	CAT.IDE.A.245	Zaščitna oprema za dihanje za posadko ZAŠČITNA OPREMA ZA DIHANJE (PBE)	Ni pomembno/se ne uporablja za operacije CAT od A do A – letala s kabino pod tlakom/kompleksni zrakoplovi
	CAT.IDE.A.255	Sekire in lomilke	Ni pomembno/se ne uporablja za operacije CAT od A do A – letala s kabino pod tlakom/kompleksni zrakoplovi
AMC1	CAT.IDE.A.255	Sekire in lomilke SHRANJEVANJE SEKIR IN LOMILK	Ni pomembno/se ne uporablja za operacije CAT od A do A – letala s kabino pod tlakom/kompleksni zrakoplovi
	CAT.IDE.A.265	Oprema za evakuacijo v sili	Ni pomembno za operacije CAT od A do A – višina praga več kot 6 ft nad tlemi
	CAT.IDE.A.270	Megafoni	Se ne uporablja za operacije CAT od A do A – kompleksni zrakoplovi
AMC1	CAT.IDE.A.270	Megafoni	Se ne uporablja za

	Sklic na predpis	Naslov predpisa	Pojasnilo
		LOKACIJA MEGAFONOV	operacije CAT od A do A – kompleksni zrakoplovi
	CAT.IDE.A.275	Razsvetljava in označevanje v sili	Se ne uporablja za operacije CAT od A do A – kompleksni zrakoplovi/MOPSC >9
	CAT.IDE.A.325	Slušalke	Deloma ni pomembno za operacije CAT od A do A – IFR
AMC1	CAT.IDE.A.325	Slušalke SPLOŠNO	Deloma ni pomembno za operacije CAT od A do A – IFR
GM1	CAT.IDE.A.325	Slušalke SPLOŠNO	Deloma ni pomembno za operacije CAT od A do A – IFR
	CAT.IDE.A.335	Plošča za izbiro zvoka	Ni pomembno za operacije CAT od A do A – IFR
	CAT.IDE.A.345	Komunikacijska in navigacijska oprema za operacije po pravilih IFR ali VFR po zračnih poteh, na katerih navigacije ni mogoče izvajati ob upoštevanju vizualnih orientacijskih znakov	Deloma ni pomembno za operacije CAT od A do A – IFR
AMC1	CAT.IDE.A.345	Komunikacijska in navigacijska oprema za operacije po pravilih IFR ali VFR po zračnih poteh, na katerih navigacije ni mogoče izvajati ob upoštevanju vizualnih orientacijskih znakov DVA SAMOSTOJNA RADIOKOMUNIKACIJSKA SISTEMA	Deloma ni pomembno za operacije CAT od A do A – IFR
AMC2	CAT.IDE.A.345	Komunikacijska in navigacijska oprema za operacije po pravilih IFR ali VFR po zračnih poteh, na katerih navigacije ni mogoče izvajati ob upoštevanju vizualnih orientacijskih znakov SPREJEMLJIVO ŠTEVILO IN VRSTA KOMUNIKACIJSKE IN NAVIGACIJSKE OPREME	Deloma ni pomembno za operacije CAT od A do A – IFR
AMC2	CAT.IDE.A.345	Komunikacijska in navigacijska oprema za operacije po pravilih IFR ali	

	Sklic na predpis	Naslov predpisa	Pojasnilo
		VFR po zračnih poteh, na katerih navigacije ni mogoče izvajati ob upoštevanju vizualnih orientacijskih znakov SPREJEMLJIVO ŠTEVILO IN VRSTA KOMUNIKACIJSKE IN NAVIGACIJSKE OPREME	
AMC3	CAT.IDE.A.345	Komunikacijska in navigacijska oprema za operacije po pravilih IFR ali VFR po zračnih poteh, na katerih navigacije ni mogoče izvajati ob upoštevanju vizualnih orientacijskih znakov OKVARA ENEGA KOSA OPREME	Deloma ni pomembno za operacije CAT od A do A – IFR
AMC4	CAT.IDE.A.345	Komunikacijska in navigacijska oprema za operacije po pravilih IFR ali VFR po zračnih poteh, na katerih navigacije ni mogoče izvajati ob upoštevanju vizualnih orientacijskih znakov OPREMA HF NA NEKATERIH POTEH MNPS	Deloma ni pomembno za operacije CAT od A do A – IFR
GM1	CAT.IDE.A.345	Komunikacijska in navigacijska oprema za operacije po pravilih IFR ali VFR po zračnih poteh, na katerih navigacije ni mogoče izvajati ob upoštevanju vizualnih orientacijskih znakov VELJAVNE ZAHTEVE ZA ZRAČNI PROSTOR	Deloma ni pomembno za operacije CAT od A do A – IFR
	CAT.IDE.H.115	Operativne luči	Deloma ni pomembno za operacije CAT od A do A – IFR
AMC1	CAT.IDE.H.115	Operativne luči PRISTAJALNI ŽAROMET	Ni pomembno za operacije CAT od A do A – IFR
	CAT.IDE.H.130	Operacije po pravilih IFR ali ponoči – instrumenti za letenje in navigacijo ter povezana oprema	Deloma ni pomembno za operacije CAT od A do A – IFR
AMC1	CAT.IDE.H.130 (e)	Operacije po pravilih IFR ali ponoči – instrumenti za letenje in navigacijo ter povezana oprema NAPRAVA ZA OBVESTILO LETALSKI POSADKI O OKVARI NAPRAVE ZA PREPREČEVANJE NAPAK PRI	Deloma ni pomembno za operacije CAT od A do A – IFR

	Sklic na predpis	Naslov predpisa	Pojasnilo
		DELOVANJU SISTEMOV ZA PRIKAZ HITROSTI ZARADI KONDENZACIJE ALI ZALEDENITVE	
AMC1	CAT.IDE.H.130 (f) (6)	Operacije po pravilih IFR ali ponoči – instrumenti za letenje in navigacijo ter povezana oprema OSVETLJAVA POMOŽNIH NAPRAV ZA MERJENJE IN PRIKAZOVANJE POLOŽAJA	Deloma ni pomembno za operacije CAT od A do A – IFR
AMC1	CAT.IDE.H.130 (i)	Operacije po pravilih IFR ali ponoči – instrumenti za letenje in navigacijo ter povezana oprema DRŽALO ZA KARTE	Deloma ni pomembno za operacije CAT od A do A – IFR
	CAT.IDE.H.135	Dodatna oprema za operacije z enim pilotom po pravilih IFR	Ni pomembno za operacije CAT od A do A – IFR
	CAT.IDE.H.160	Letalska oprema za zaznavanje vremenskih razmer	Deloma ni pomembno za operacije CAT od A do A – IFR
AMC1	CAT.IDE.H.160	Letalska oprema za zaznavanje vremenskih razmer SPLOŠNO	Deloma ni pomembno za operacije CAT od A do A – IFR
	CAT.IDE.H.165	Dodatna oprema za nočne operacije ob zaledenitvi	Ni pomembno za operacije CAT od A do A – leti ob pričakovani ali dejanski zaledenitvi
	CAT.IDE.H.170	Interfonski sistem za letalsko posadko	Ni pomembno za operacije CAT od A do A – operacije z več piloti
AMC1	CAT.IDE.H.170	Interfonski sistem za letalsko posadko VRSTA INTERFONSKEGA SISTEMA ZA LETALSKO POSADKO	Ni pomembno za operacije CAT od A do A – operacije z več piloti
	CAT.IDE.H.175	Interfonski sistem za člane posadke	Ni pomembno za operacije CAT od A do A – prevoz članov osebja, ki ni letalska posadka
AMC1	CAT.IDE.H.175	Interfonski sistem za člane posadke ZNAČILNOSTI SPECIFIKACIJE	Ni pomembno za operacije CAT od A do A – prevoz članov osebja, ki ni letalska posadka
	CAT.IDE.H.180	Sistem za obveščanje potnikov	Se ne uporablja za operacije CAT od A do A –

	Sklic na predpis	Naslov predpisa	Pojasnilo
			kompleksni zrakoplovi
	CAT.IDE.H.185	Zapisovalnik zvoka v pilotski kabini	Se ne uporablja za operacije CAT od A do A – kompleksni zrakoplovi
AMC1	CAT.IDE.H.185	Zapisovalnik zvoka v pilotski kabini SPLOŠNO	Se ne uporablja za operacije CAT od A do A – kompleksni zrakoplovi
	CAT.IDE.H.190	Zapisovalnik poletov	Se ne uporablja za operacije CAT od A do A – kompleksni zrakoplovi
AMC1	CAT.IDE.H.190	Zapisovalnik poletov SEZNAM PARAMETROV, KI JIH JE TREBA ZABELEŽITI ZA HELIKOPTERJE Z NAJVEČJO POTRJENO VZLETNO MASO (MCTOM) NAD 3 175 KG IN INDIVIDUALNIM SPRIČEVALOM O PLOVNOSTI, PRVIČ IZDANIM 1. JANUARJA 2016 ALI POZNEJE	Se ne uporablja za operacije CAT od A do A – kompleksni zrakoplovi
AMC2	CAT.IDE.H.190	Zapisovalnik poletov SEZNAM PARAMETROV, KI JIH JE TREBA ZABELEŽITI ZA HELIKOPTERJE Z NAJVEČJO POTRJENO VZLETNO MASO (MCTOM) NAD 3 175 KG IN INDIVIDUALNIM SPRIČEVALOM O PLOVNOSTI, PRVIČ IZDANIM 1. AVGUSTA 1999 ALI POZNEJE IN PRED 1. JANUARJEM 2016, IN HELIKOPTERJE Z NAJVEČJO POTRJENO VZLETNO MASO NAD 7 000 KG ALI MPSC VEČ KOT DEVET IN INDIVIDUALNIM SPRIČEVALOM O PLOVNOSTI, PRVIČ IZDANIM 1. JANUARJA 1989 ALI POZNEJE IN PRED 1. AVGUSTOM 1999	Se ne uporablja za operacije CAT od A do A – kompleksni zrakoplovi
AMC3	CAT.IDE.H.190	Zapisovalnik poletov SPECIFIKACIJE ZMOGLJIVOSTI ZA PARAMETRE, KI JIH JE TREBA ZABELEŽITI ZA HELIKOPTERJE Z NAJVEČJO POTRJENO VZLETNO MASO (MCTOM) NAD 3 175 KG IN INDIVIDUALNIM SPRIČEVALOM O PLOVNOSTI, PRVIČ IZDANIM 1. AVGUSTA 1999 ALI POZNEJE IN PRED 1. JANUARJEM 2016, IN HELIKOPTERJE Z NAJVEČJO	Se ne uporablja za operacije CAT od A do A – kompleksni zrakoplovi

	Sklic na predpis	Naslov predpisa	Pojasnilo
		POTRJENO VZLETNO MASO NAD 7 000 KG ALI MPSC VEČ KOT DEVET IN INDIVIDUALNIM SPRIČEVALOM O PLOVNOSTI, PRVIČ IZDANIM 1. JANUARJA 1989 ALI POZNEJE IN PRED 1. AVGUSTOM 1999	
	CAT.IDE.H.195	Zapisovanje prek podatkovnih zvez	Se ne uporablja za operacije CAT od A do A – kompleksni zrakoplovi
AMC1	CAT.IDE.H.195	Zapisovanje prek podatkovnih zvez SPLOŠNO	Se ne uporablja za operacije CAT od A do A – kompleksni zrakoplovi
GM1	CAT.IDE.H.195	Zapisovanje prek podatkovnih zvez SPLOŠNO	Se ne uporablja za operacije CAT od A do A – kompleksni zrakoplovi
	CAT.IDE.H.200	Kombinirani zapisovalnik podatkov o letu in zvoka v pilotski kabini	Se ne uporablja za operacije CAT od A do A – kompleksni zrakoplovi
AMC1	CAT.IDE.H.200	Kombinirani zapisovalnik podatkov o letu in zvoka v pilotski kabini SPLOŠNO	Se ne uporablja za operacije CAT od A do A – kompleksni zrakoplovi
	CAT.IDE.H.240	Dodatni kisik – helikopterji, na katerih kabina ni pod tlakom	Olajšave za nekompleksne helikopterje, katerih kabina ni pod tlakom.
	CAT.IDE.H.270	Megafoni	Se ne uporablja za operacije CAT od A do A – kompleksni zrakoplovi
AMC1	CAT.IDE.H.270	Megafoni LOKACIJA MEGAFONOV	Se ne uporablja za operacije CAT od A do A – kompleksni zrakoplovi
	CAT.IDE.H.275	Razsvetljava in označevanje v sili	Se ne uporablja za operacije CAT od A do A – kompleksni zrakoplovi
	CAT.IDE.H.335	Plošča za izbiro zvoka	Ni pomembno za operacije CAT od A do A – IFR
	CAT.IDE.H.345	Komunikacijska in navigacijska oprema za operacije po pravilih IFR ali VFR po zračnih poteh, na katerih navigacije ni mogoče izvajati ob upoštevanju vizualnih orientacijskih	Deloma ni pomembno za operacije CAT od A do A – IFR

	Sklic na predpis	Naslov predpisa	Pojasnilo
		znakov	
AMC1	CAT.IDE.H.345	Komunikacijska in navigacijska oprema za operacije po pravilih IFR ali VFR po zračnih poteh, na katerih navigacije ni mogoče izvajati ob upoštevanju vizualnih orientacijskih znakov DVA SAMOSTOJNA RADIOKOMUNIKACIJSKA SISTEMA	Deloma ni pomembno za operacije CAT od A do A – IFR
AMC2	CAT.IDE.H.345	Komunikacijska in navigacijska oprema za operacije po pravilih IFR ali VFR po zračnih poteh, na katerih navigacije ni mogoče izvajati ob upoštevanju vizualnih orientacijskih znakov SPREJEMLJIVO ŠTEVILO IN VRSTA KOMUNIKACIJSKE IN NAVIGACIJSKE OPREME	Deloma ni pomembno za operacije CAT od A do A – IFR
AMC3	CAT.IDE.H.345	Komunikacijska in navigacijska oprema za operacije po pravilih IFR ali VFR po zračnih poteh, na katerih navigacije ni mogoče izvajati ob upoštevanju vizualnih orientacijskih znakov OKVARA ENEGA KOSA OPREME	Deloma ni pomembno za operacije CAT od A do A – IFR
GM1	CAT.IDE.H.345	Komunikacijska in navigacijska oprema za operacije po pravilih IFR ali VFR po zračnih poteh, na katerih navigacije ni mogoče izvajati ob upoštevanju vizualnih orientacijskih znakov VELJAVNE ZAHTEVE ZA ZRAČNI PROSTOR	Deloma ni pomembno za operacije CAT od A do A – IFR

**Priloga 3: Uporabljene kratice in okrajšave**

AAC	upravno komuniciranje letalskih družb
AAD	določen odklon od nadmorske višine
AAL	nad nadmorsko višino letališča
AC	izmenični tok
ACAS II	sistem za preprečevanje trčenj v zraku II
ADF	radiokompas
ADG	generator na zračni pogon
ADS	avtomatski odvisni nadzor
ADS-B	avtomatski odvisni nadzor – oddaja
ADS-C	avtomatski odvisni nadzor – prejem
AeMC	zdravstveni center za letalsko osebje
AEO	delujejo vsi motorji
AFCS	sistem samodejnega krmarjenja letala
AFM	letalski priročnik zrakoplova
AFN	obvestilo o letu zrakoplova
AFN	obvestilo o napravah ATS
AGL	nad zemeljsko površino
AHRS	referenčni sistem za položaj in smer letenja
AIS	letalska informacijska služba
ALS	sistem osvetlitve ob priletu
ALSF	sistem osvetlitve ob priletu z izmenično utripajočimi lučmi
AMC	sprejemljivi načini usklajevanja
AMSL	nad srednjo morsko gladino
ANP	dejanska navigacijska zmogljivost
AOC	spričevalo letalskega prevoznika

APCH	prilet
APU	pomožna pogonska enota
APV	prilet z vertikalnim vodenjem
AR	ruta ATS
AR	potrebno dovoljenje
AR	zahteve za organe
ARA	prilet z zračnim radarjem
ASC	Odbor za varnost v zračnem prometu
ASDA	razpoložljiva razdalja pospeševanja in zaustavljanja
ATC	kontrola zračnega prometa
ATO	odobrena organizacija za usposabljanje
ATPL	licenca prometnega pilota
ATQP	nadomestni program za usposabljanje in usposobljenost
ATS	službe zračnega prometa
AVGAS	letalski bencin
AVTAG	gorivo široke frakcije
B-RNAV	osnovna območna navigacija
BALS	sistem osnovne osvetlitve ob priletu
CAP	parametri za prikaz na kontrolorjevem zaslonu
CDFA	končni prilet s stalnim spuščanjem
CDL	seznam odstopanja od konfiguracije
CFIT	kontroliran let v teren
CG	masno središče
cm	centimeter
CM	upravljanje konfiguracije/konteksta
CMA	pristop stalnega spremljanja
CMV	pretvorjena meteorološka vidljivost

CMPA	kompleksni zrakoplov na motorni pogon
CofA	spričevalo o plovnosti
CPA	najbližja točka prileta
CPDLC	komunikacija prek podatkovne zveze med kontrolorjem in pilotom
CPL	licenca poklicnega pilota letala
CRM	skupno delo v pilotski kabini
CRT	orodje za odziv na pripombe
CVR	zapisovalnik zvoka v pilotski kabini
DA	nadmorska višina odločitve
D-ATIS	podatkovna zveza – samodejna letališka informacijska služba
DC	enosmerni tok
DCL	dovoljenje za vzlet
DDM	razlika v modulacijski globini
D-FIS	podatkovna zveza – informacijska služba za letenje
DGOR	poročilo o dogodku v zvezi z nevarnim blagom
DH	višina odločitve
DME	oprema za merjenje razdalje
D-OTIS	podatkovna zveza – operativna letališka informacijska služba
DR	območje odločitve
DSTRK	želena sled
EASP	Evropski program za varnost v letalstvu
EK	Evropska komisija
EFB	elektronska letalna vreča
EFIS	elektronski sistem letalskih instrumentov
EGT	temperatura izpušnih plinov
ELT (AD)	oddajnik signala na kraju nesreče (ki se samodejno aktivira)
ELT(AF)	oddajnik signala na kraju nesreče (stacionaren in s samodejnim

	upravljanjem)
ELT(AP)	oddajnik signala na kraju nesreče (prenosni in s samodejnim upravljanjem)
ELT(S)	oddajnik signala na kraju nesreče (za preživetje)
EPE	napaka pri določanju položaja
EPR	kompresijsko razmerje motorja
EPU	ocena negotovosti položaja
ERA	nadomestno letališče na zračni poti
ESSG	Evropska skupina za upravljanje programa SAFA
ETOPS	operacije povečanega doleta z dvomotornimi letali
ETSO	Odredba o evropskih tehničnih standardih
EUROCAE	Evropska organizacija za opremo v civilnem letalstvu
EVS	sistem za izboljšanje vidnosti
FAA	Zvezna uprava za letalstvo (ZDA)
FAF	točka končnega prileta
FAK	komplet za prvo pomoč
FALS	sistem polne osvetlitve ob priletu
FANS	prihodnji sistem zračne navigacije
FAP	točka končnega prileta
FATO	območje končnega prileta in vzleta
FDM	spremljanje podatkov o letih
FDR	zapisovalnik poletov
FFS	simulator letenja
FI	inštruktor letenja
FL	nivo letenja
FM	frekvenčni modulator
FMS	sistem vodenja leta
FOR	zaznavno polje

FOV	vidno polje
FSTD	simulacijska naprava za usposabljanje za letenje
ft	čevelj
FTD	naprava za usposabljanje za letenje
g	gram
g	težnost
GBAS	zemeljski razširitveni sistem
GCAS	zemeljski sistem za preprečevanje trčenj
GIDS	zemeljski sistem za odkrivanje ledu
GLS	pristajalni sistem GBAS
GM	navodila
GNSS	globalni navigacijski satelitski sistem
GPS	globalni sistem za določanje položaja
GPWS	sistem opozarjanja na bližino zemlje
HEMS	helikopterska nujna medicinska pomoč
HF	visoka frekvenca
HI/MI	visoka intenzivnost/srednja intenzivnost
HIALS	sistem visoko intenzivne osvetlitve ob priletu
HLL	seznam omejitev za heliporte
HoT	čas zaščite
hPa	hektopaskal
HUD	elektrooptični polprosojni zaslon
HUDLS	elektrooptično vodeni sistem za pristajanje
IAF	točka začetnega prileta
IALS	sistem srednje osvetlitve ob priletu
ICAO	Mednarodna organizacija za civilno letalstvo
IF	vmesna točka

IFR	pravila instrumentalnega letenja
IGE	talni učinek
ILS	instrumentni pristajalni sistem
IMC	instrumentalne meteorološke razmere
inHg	palec živega srebra
INS	inertni navigacijski sistem
IORS	notranji sistem poročanja o dogodkih
IP	vmesna točka
IR	izvedbeni predpisi
IRNAV/IAN	integrirana območna navigacija
IRS	inertni referenčni sistem
ISA	mednarodna standardna atmosfera
IV	intravensko
JAA	Združeni letalski organi
JAR	skupni letalski predpisi
JET 1 / A / A1	kerozin
JET B	gorivo široke frakcije
JIP	skupni postopek izvajanja
JP-4	gorivo široke frakcije
km	kilometer
kN	kilonewton
KSS	formula Ktitorov, Simin, Sindalovskii
kt	vozel
LAT/LONG	zemljepisna širina/dolžina
LED	svetleča dioda
LIFUS	linijsko letenje pod nadzorom
LNAV	lateralna navigacija

LoA	sporazum o sodelovanju
LOC	oddajnik smeri prileta
LOE	linijsko vrednotenje
LOFT	usposabljanje za linijsko letenje
LOS	površina z omejenim številom ovir
LOUT	najnižja temperatura pri delovanju
LP	zmogljivost oddajnika smeri prileta
LPV	zmogljivost oddajnika smeri prileta z vertikalnim vodenjem
LRNS	navigacijski sistem za dolge proge
LVO	operacije pri zmanjšani vidljivosti
LVP	postopki pri zmanjšani vidljivosti
LVTO	vzlet pri zmanjšani vidljivosti
m	meter
MALS	sistem srednje intenzivne osvetlitve ob priletu
MALSF	sistem srednje intenzivne osvetlitve ob priletu z izmenično utripajočimi lučmi
MALSR	sistem srednje intenzivne osvetlitve ob priletu s poravnalnimi signalnimi lučmi na vzletno-pristajalni stezi
MAPt	točka začetka neuspelega prileta
MCTOM	največja potrjena vzletna masa
MDA	najmanjša nadmorska višina spuščanja
MDA/H	najmanjša nadmorska/relativna višina spuščanja
MDH	najmanjša relativna višina spuščanja
MEA	najmanjša varna višina letenja na zračni poti
MEL	seznam minimalne opreme
METAR	vremensko poročilo za letališče
MGA	najmanjša varna omrežna višina
MHz	megahertz
MID	sredina vzletno-pristajalne steze

ml	mililiter
MLS	mikrovalovni pristajalni sistem
MMEL	glavni seznam minimalne opreme
MNPS	specifikacije minimalne navigacijske zmogljivosti
MOC	najmanjša višina leta nad ovirami
MOCA	najmanjša nadmorska višina leta nad ovirami
MOPS	standard minimalne operativne zmogljivosti
MORA	najmanjša višina pri preletu nad zemljo in ovirami
MPSC	največje število potniških sedežev
mSv	milisivert
NADP	odhodni postopek za zmanjšanje hrupa
NALS	sistem brez osvetlitve ob priletu
NAV	navigacija
NDB	neusmerjen radijski oddajnik
$N_F$	hitrost proste turbine
NM	navtična milja
NOTAM	obvestilo pilotom
NPA	nenatančen prilet
NVG	očala za nočno gledanje
OAT	temperatura zunanjega zraka
OCH	najmanjša relativna višina nad ovirami
OCL	dovoljenje za let nad oceanom
ODALS	sistem vsesmerne priletne osvetlitve
OEI	en motor ne deluje
OFS	površina brez ovir
OGE	zunajtalni učinek
OIP	premaknjena začetna točka

OP	operativni priročnik
ONC	operativna navigacijska karta
OSD	podatki o ustreznosti za delovanje
otCMPA	nekompleksni zrakoplov na motorni pogon
PAPI	kazalnik natančne priletne poti
PAR	precizni priletni radar
PBE	oprema za zaščito dihal
PBN	navigacija na podlagi zmogljivosti
PCDS	sistem sedežev za osebje
PDP	vnaprej določena točka
PNR	točka brez povratka
POH	operativni priročnik za pilota
PRM	oseba z omejeno mobilnostjo
QFE	barometriški tlak na letališču (ali na vzletno-pristajalni stezi)
QNH	barometerski tlak na morski gladini
R/T	radiotelefonska zveza
RA	navodilo za izogib
RAT	turbina RAT (Ram air turbine)
RCC	reševalni koordinacijski center
RCF	zmanjšano gorivo za izredne razmere
RCLL	luči na srednji liniji vzletno-pristajalne steze
RFC	karta zmogljivosti na zračni poti
RNAV	območna navigacija
RNAV5	B-RNAV, osnovna območna navigacija
RNP	zahtevana navigacijska zmogljivost
RNPX	zahtevana navigacijska zmogljivost X
ROD	hitrost spuščanja
RTCA	Radijsko-tehnična komisija za letalstvo (Radio Technical

	Commission for Aeronautics)
RTZL	luči na coni dotika vzletno-pristajalne steze
RVR	vidljivost vzdolž vzletno-pristajalne steze
RVSM	zmanjšana minimalna navpična razdvajanja
SACA	presoja varnosti zrakoplovov Skupnosti
SAFA	presoja varnosti tujih zrakoplovov
SAE ARP	letalske in vesoljske priporočene prakse Združenja avtomobilskih inženirjev
SALS	sistem preproste osvetlitve ob priletu
SALSF	sistem osvetlitve ob kratkem priletu z izmenično utripajočimi lučmi
SAP	stabiliziran prilet
SAP	parametri za sistem ATM
SAR	iskanje in reševanje
SBAS	satelitski razširitveni sistem
SCP	posebne kategorije potnikov
SID	standardni instrumentni odhod
SMS	sistem upravljanja varnosti
SPECI	posebno vremensko poročilo za letalce
SRA	prilet z nadzorovalnim radarjem
SRE	element nadzorovalnega radarja
SSALF	poenostavljen sistem osvetlitve ob kratkem priletu z izmenično utripajočimi lučmi
SSALR	poenostavljen sistem osvetlitve ob kratkem priletu s poravnalnimi signalnimi lučmi na vzletno-pristajalni stezi
SSALS	poenostavljen sistem osvetlitve ob kratkem priletu
SSP	državni varnostni program
SSR	sekundarni nadzorovalni radar (sporočanje tlaka in višine)
STC	dopolnilni certifikat tipa
SVS	simulacijski sistem za vidnost
TA	prometno navodilo

TAC	terminalna priletna karta
TAFS	vremenska napoved za letališče
TAS	dejanska hitrost
TAWS	sistem opozarjanja na teren
TCAS	sistem za preprečevanje trčenj v zraku
TCCA	Kanadska uprava za zračno plovbo
TDP	točka odločitve za vzlet
TDZ	cona dotika tal
THR	prag
TODA	razpoložljiva vzletna razdalja
TORA	razpoložljiva razdalja vzletnega zaleta
TRI	inštruktor za rating tipa
TSE	skupna sistemska napaka
TVE	skupna navpična napaka
TWIP	informacije o vremenu na območju terminala za pilote
UMS	sistem spremljanja uporabe
UTC	mednarodni srednjeevropski čas
UTR	zadrževalni sistem za zgornji del trupa
V <sub>AT</sub>	indicirana hitrost nad pragom
VDF	radiogoniometer VHR
VFR	pravila vizualnega letenja
VHF	zelo visoka frekvenca
VIS	vidljivost
VMC	vizualne meteorološke razmere
V <sub>MO</sub>	največja operativna hitrost
VNAV	navpična navigacija
VOR	visokofrekvenčni vsesmerni radijski oddajnik
V <sub>S1G</sub>	minimalna hitrost ena-g (gravitacija)

V <sub>SO</sub>	minimalna hitrost
V <sub>Y</sub>	hitrost za najboljšo hitrost vzpenjanja
WAC	svetovna letalska navigacijska karta
WXR	vremenski radar
ZFT	brez letenja na letalu
ZFTT	usposabljanje brez letenja na letalu