



OPINIA NR 01/2012

EUROPEJSKIEJ AGENCJI BEZPIECZEŃSTWA LOTNICZEGO

z dnia 1 lutego 2012 r.

**do rozporządzenia Komisji Europejskiej określającego przepisy wykonawcze dla
operacji lotniczych**

„Operacje lotnicze – OPS (część NCC i część NCO)”

Spis treści

Streszczenie	3
Wstęp	4
I. Postanowienia ogólne.....	4
II. Zakres opinii.....	4
III. Konsultacje.....	6
IV. Konwencja dotycząca numerowania przepisów.....	8
Rozporządzenie ramowe w zakresie operacji lotniczych.....	9
I. Zakres	9
II. Przegląd reakcji.....	9
III. Wyjaśnienia.....	9
Załącznik VI – część NCC (A, H)	12
I. Zakres	12
II. Przegląd reakcji.....	13
III. Przegląd różnic.....	14
IV. Lista proponowanych zadań w zakresie tworzenia przepisów	14
V. NCC.GEN: Podczęść A – Wymogi ogólne	15
VI. NCC.OP: Podczęść B – Procedury operacyjne	17
VII. NCC.POL: Podczęść C – Osiągi i ograniczenia operacyjne statków powietrznych	21
VIII: NCC.IDE: Podczęść D – Przyrządy, dane i wyposażenie	23
Załącznik VI – część NCO (A,H,S,B)	28
I. Zakres	28
II. Przegląd reakcji.....	30
III. Przegląd różnic.....	31
V. NCO.GEN: Podczęść A – Wymogi ogólne	31
VI. NCO.OP: Podczęść B – Procedury operacyjne.....	34
VII. NCO.POL: Podczęść C – Osiągi i ograniczenia operacyjne statków powietrznych.....	38
VIII: NCO.IDE: Podczęść D – Przyrządy, dane i wyposażenie.....	39
AKRONIMY/SKRÓTY UŻYWANE W CZĘŚCI NCC I CZĘŚCI NCO	44

Streszczenie

Niniejsza opinia zawiera następujące dokumenty:

- poprawkę do rozporządzenia ramowego w zakresie operacji lotniczych, zawierającą zmiany do załącznika I – definicje;
- załącznik VI – część NCC (A, H), wymogi techniczne dotyczące operacji niezarobkowych przeprowadzanych przy użyciu skomplikowanych technicznie samolotów i śmigłowców z napędem silnikowym;
- załącznik VII – część NCO (A, H, S, B), wymogi techniczne dotyczące operacji niezarobkowych przeprowadzanych przy użyciu statków powietrznych innych niż skomplikowane technicznie statki powietrzne z napędem silnikowym (samolotów, śmigłowców, szybowców i balonów).

W oparciu o zasady określone przez Zarząd wraz z Komisją Europejską propozycja Agencji możliwie najpełniej dostosowuje te wymogi do standardów i zalecanych praktyk ICAO (ICAO SARP) części II i części III sekcja 3 załącznika 6 oraz do już opublikowanej opinii dotyczącej części CAT.

Niniejsze wymagania opracowano w oparciu o następujące cele:

- utrzymanie wysokiego poziomu bezpieczeństwa;
- zapewnienie proporcjonalnych zasad w stosownych przypadkach;
- zagwarantowanie elastyczności i sprawności operatorom oraz organom.

Niniejsza opinia jest wynikiem wielostronnego procesu konsultacyjnego z udziałem organów, stowarzyszeń, operatorów oraz ekspertów lotniczych.

Opinia dotycząca pozostałego załącznika do rozporządzenia, załącznika VIII – część SPO, oraz pozostałych sekcji załącznika IV – część CAT dla szybowców i balonów zostanie opublikowana w późniejszym terminie.

Wstęp

I. Postanowienia ogólne

1. Rozporządzenie (WE) nr 216/2008¹ Parlamentu Europejskiego i Rady (zwane dalej „rozporządzeniem podstawowym”) zmienione rozporządzeniem (WE) nr 1108/2009² tworzy najważniejsze i najbardziej kompletne ramy w celu określania i wdrażania ujednoliconych wymagań technicznych oraz procedur administracyjnych w dziedzinie lotnictwa cywilnego.
2. Celem niniejszej opinii jest wsparcie Komisji Europejskiej w przygotowaniu przepisów wykonawczych dla operacji lotniczych.
3. Opinia została przyjęta zgodnie z procedurą określoną przez Zarząd Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (Agencji)³, zgodnie z postanowieniami art. 19 rozporządzenia podstawowego.

II. Zakres opinii

4. W skład niniejszej opinii wchodzi następujące dokumenty:
 - poprawka do rozporządzenia ramowego w zakresie operacji lotniczych, zawierająca zmiany do załącznika I – definicje;
 - załącznik VI – część NCC (A, H), wymogi techniczne dotyczące operacji niezarobkowych przeprowadzanych przy użyciu skomplikowanych technicznie⁴ samolotów i śmigłowców;

¹ Rozporządzenie (WE) nr 216/2008 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylające dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2004 i dyrektywę 2004/36/WE. *Dz.U. L 79 z 19.03.2008 r., str. 1-49.*

² Rozporządzenie (WE) nr 1108/2009 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 października 2009 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 216/2008 w sprawie lotnisk, zarządzania ruchem lotniczym oraz służb żeglugi powietrznej oraz uchylające dyrektywę 2006/23/WE. *Dz.U. L 309 z 24.11.2009 r., str. 51-70.*

³ Decyzja Zarządu dotycząca procedury, która zostanie zastosowana przez Agencję do wydawania opinii, wymagań dotyczących certyfikatów oraz wytycznych (procedura tworzenia przepisów). EASA MB 08-2007, 13.06.2007.

⁴ Art. 3 lit. J) rozporządzenia (WE) 216/2008 zawiera następującą definicję skomplikowanych technicznie statków powietrznych z napędem silnikowym (CMPA):

- (j) „skomplikowany technicznie statek powietrzny z napędem silnikowym” oznacza:
 - (i) samolot:
 - o maksymalnej certyfikowanej masie startowej powyżej 5700 kg lub
 - certyfikowany dla maksymalnej liczby miejsc pasażerskich powyżej dziewiętnastu, lub
 - certyfikowany do użytkowania z załogą składającą się przynajmniej z dwóch pilotów, lub

- załącznik VII – część NCO (A, H, S, B), wymogi techniczne dotyczące operacji niezarobkowych wykonywanych przy użyciu statków powietrznych innych niż skomplikowane technicznie statki powietrzne z napędem silnikowym (samolotów, śmigłowców, szybowców i balonów).

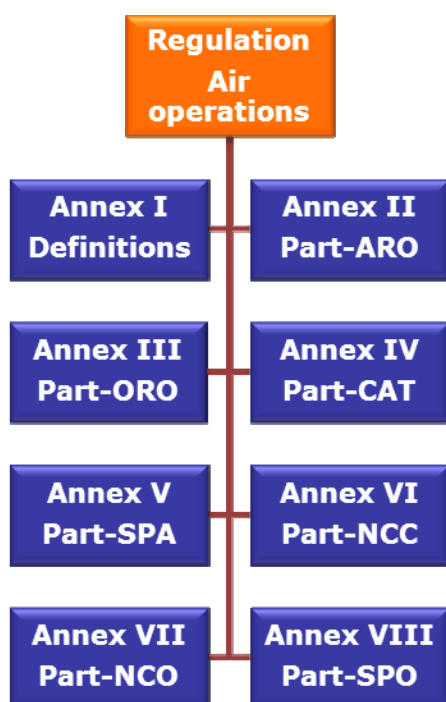
5. Niniejsza opinia nie obejmuje:

- załącznika III – część CAT, wymogi dotyczące zarobkowego transportu lotniczego dla szybowców, balonów oraz lotów A-do-A wykonywanych samolotami i śmigłowcami;
- załącznika VIII – część SPO, wymogi techniczne dla konkretnych operacji (prace lotnicze).

Opinia dotycząca pozostałych wymogów zostanie opublikowana w późniejszym terminie.

6. Dokumenty niniejszej opinii przygotowano w oparciu o poprawioną strukturę przepisów, zgodnie z propozycją Komisji Europejskiej i Agencji z kwietnia 2011 r. Poniższa tabela przedstawia przegląd załączników do rozporządzenia dotyczącego operacji lotniczych.

Rysunek 1. Załączniki do rozporządzenia dotyczącego operacji lotniczych

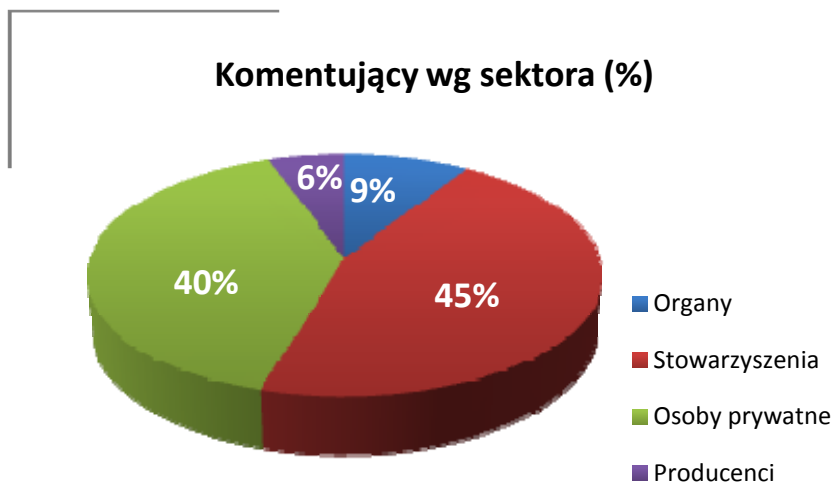


-
- wyposażony w silnik bądź silniki turboodrzutowe bądź więcej niż jeden silnik turbośmigłowy lub
 - (ii) śmigłowiec certyfikowany:
 - dla maksymalnej masy startowej powyżej 3175 kg, lub
 - dla maksymalnej liczby miejsc pasażerskich powyżej dziewięciu, lub
 - do użytkowania z minimalną załogą składającą się z co najmniej dwóch pilotów, lub
 - (iii) przemiennopłat.

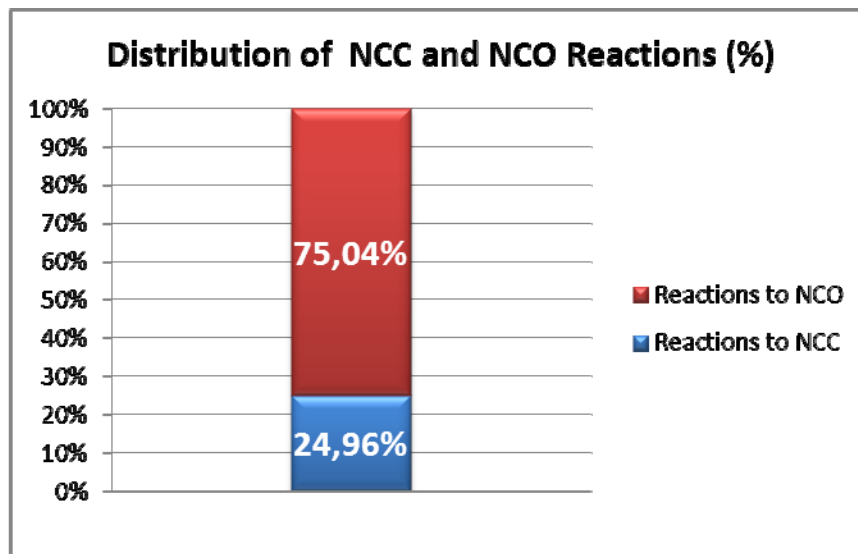
III. Konsultacje

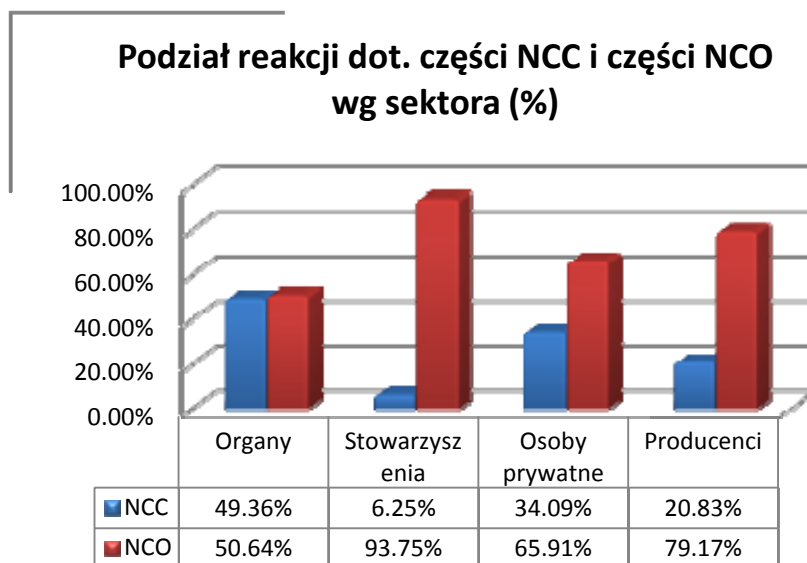
7. Niniejszą opinię sporządzono w oparciu o:
 - zawiadomienie NPA 2009-02 zawierające propozycje wstępne dotyczące przepisów wykonawczych (IR) oraz powiązanych akceptowalnych sposobów spełnienia wymagań (AMC) oraz wytycznych (GM) dla operacji lotniczych.
8. Zawiadomienie NPA 2009-02 opublikowano w witrynie internetowej EASA (<http://www.easa.europa.eu>) w dniu 30 stycznia 2009 r. Okres konsultacji zakończył się dnia 31 lipca 2009 r. W sumie Agencja otrzymała 13 775 komentarzy, z których około 8 200 dotyczyło zakresu niniejszej opinii.
9. Streszczenie komentarzy, powiązane odpowiedzi na te komentarze oraz proponowany tekst poprawionych przepisów omówiono szczegółowo w poniższych czterech grupach rewizyjnych ds. tworzenia przepisów (RG):
 - RG01 (CAT) – koncentrująca się na przepisach dotyczących operacji w zarobkowym transporcie lotniczym;
 - RG02 (SPO) – koncentrująca się na przepisach dotyczących operacji specjalistycznych;
 - RG03 (NCC) – koncentrująca się na przepisach dotyczących niezarobkowych operacji lotniczych realizowanych skomplikowanymi technicznie statkami powietrznymi z napędem silnikowym oraz
 - RG04 (NCO) – koncentrująca się na przepisach niezarobkowych operacji lotniczych realizowanych statkami powietrznymi innymi niż skomplikowane technicznie statki powietrzne z napędem silnikowym.
10. Projekt tekstu dokumentu reakcji na uwagi (CRD) w części NCC i części NCO został zweryfikowany odpowiednio przez grupy RG03 i RG04.
11. Przed opublikowaniem CRD Agencja przeprowadziła również sprawdzenie spójności z innymi częściami (część CAT i projekt części SPO).
12. Na podstawie wielostronnych konsultacji z organami, stowarzyszeniami oraz operatorami w dniu 31 sierpnia 2011 r. Agencja opublikowała dokument reakcji na uwagi OPS II. Okres zgłaszania odpowiedzi zakończył się 31 października 2011 r.
13. Agencja otrzymała reakcje na CRD od 56 podmiotów, w tym od organów krajowych, producentów, stowarzyszeń oraz osób prywatnych. Łącznie otrzymano około 600 komentarzy, z czego 30% powtarzało się.
14. Rysunki poniżej przedstawiają przegląd przesłanych reakcji.

Rysunek 2. Przegląd osób komentujących, które dostarczyły reakcje



Rysunek 3. Podział zgłoszonych komentarzy na dotyczące części NCC i części NCO



Rysunek 4. Podział zgłoszonych komentarzy na dotyczące części NCC i części NCO

15. Zapoznano się z wszystkimi reakcjami, udzielono na nie odpowiedzi i wzięto je pod uwagę podczas sporządzania poprawek do załącznika I, załącznika IV oraz załącznika VII do niniejszej opinii.

IV. Konwencja dotycząca numerowania przepisów

16. Zgodnie z wytycznymi Agencji dotyczącymi sporządzania projektów przepisów, zastosowano następującą konwencję numerowania przepisów wykonawczych:

<Część>.<Podczęść>.<Sekcja>.<N>

Wyjaśnienie:

<Część>: obowiązkowa – do czterech liter lub cyfr

przykłady: NCC, NCO

<Podczęść>: obowiązkowa – do czterech liter lub cyfr

przykłady: GEN, OP, POL, IDE

<Sekcja>: obowiązkowa – do pięciu liter lub cyfr

przykłady: MPA, A, H

<N>: obowiązkowa – numer przepisu – trzy cyfry rozpoczynające się od 100, następnie standardowa numeracja wzrastająca co 5.

Rozporządzenie ramowe w zakresie operacji lotniczych

I. Zakres

17. W rozporządzeniu ramowym w zakresie „operacji lotniczych” zdefiniowano ogólne zastosowanie części, które obejmuje, oraz zaproponowano środki przejściowe w formie klauzul opt-out⁵. Zostało ono przygotowane jako rozporządzenie zmieniające i uwzględnia zmiany dokonane przez Komisję Europejską w pierwotnym rozporządzeniu podstawowym OPS opublikowanym z opinią EASA 04/2011.

II. Przegląd reakcji

18. Reakcje otrzymane w zakresie rozporządzenia podstawowego OPS koncentrowały się na spójności słownictwa i w kilku przypadkach wymagały wyjaśnień.

III. Wyjaśnienia

19. W art. 1 ust. 1-3 rozporządzenia zmieniającego ustalono zakres rozporządzenia, odnosząc się do wszelkich niezarobkowych operacji wykonywanych przez użyciu samolotów, śmigłowców, szybowców i balonów. Operatorzy skomplikowanych technicznie samolotów i śmigłowców z napędem silnikowym będą musieli zgłosić swoją działalność właściwemu organowi (art. 1 ust. 6 punkt pierwszy). Powiązane postanowienia dotyczące wymogów zgłaszania i organizacji opublikowano już wraz z opinią EASA 04/2011.
20. Proponuje się dwa nowe załączniki zawierające wymogi techniczne dotyczące procedur operacyjnych, osiągow i wyposażenia oraz pewne wymogi ogólne: załącznik VI – część NCC i załącznik VII – część NCO (art. 1 ust. 11). Ich zastosowalność określono w pierwszych dwóch punktach art. 1 ust. 6. Zarówno operatorzy zarobkowi, jak i niezarobkowi dodatkowo podlegają obowiązkowi posiadania zatwierdzenia szczególnego, zawsze kiedy prowadzą operacje w zdefiniowanej przestrzeni powietrznej lub przy obniżonych minimach. Postanowienia związane z taką działalnością są zawarte w części SPA (operacje wymagające zatwierdzeń szczególnych), która została opublikowana z opinią 04/2011. Rozporządzenie podstawowe ustala teraz ich zastosowalność (art. 1 ust. 4 i ust. 5).
21. Odnośnie do stosownych wymogów operacyjnych dla zatwierdzonych organizacji szkoleniowych (ATO) stwierdza się, że ATO realizują szkolenia lotnicze zgodnie z postanowieniami części NCC lub części NCO, w zależności od tego, czy dane szkolenie dotyczy skomplikowanego technicznie statku powietrznego z napędem silnikowym czy innego, i niezależnie od tego, czy działalność operatora jest zarobkowa, czy niezarobkowa (art. 1 ust. 6 punkt trzeci).

⁵ Klauzula opt-out to środek przejściowy, który pozostawia państwu członkowskiemu wybór w zakresie przesunięcia daty wdrożenia danego przepisu, w konkretnym limicie czasowym określonym prawem.

22. W poniższej tabeli podsumowano różne wymagania OPS stosujące się do operacji niezarobkowych i zatwierdzonych organizacji szkoleniowych:

Operacja	Część	Statek powietrzny	Publikacja
Operacje niezarobkowe przy użyciu CMPA	Część NCC	Samoloty Śmigłowce	Publikacja z niniejszą opinią
	Część SPA	Samoloty Śmigłowce	Publikacja z opinią 04/2011
	Część ORO	Samoloty Śmigłowce	Publikacja z opinią 04/2011
Operacje niezarobkowe przy użyciu statków powietrznych innych niż CMPA (otCMPA)	Część NCO	Samoloty Śmigłowce Balony Szybowce	Publikacja z niniejszą opinią
	Część SPA	Samoloty Śmigłowce Balony Szybowce	Publikacja z opinią 04/2011
Zatwierdzone organizacje szkoleniowe	Część ORA	Dowolny	Publikacja z opinią 03/2011
	Część NCO	otCMPA: Samoloty Śmigłowce Balony Szybowce	Publikacja z niniejszą opinią
	Część NCC	CMPA: Samoloty Śmigłowce	Publikacja z niniejszą opinią
	Część SPA (dowolny operator)	Samoloty Śmigłowce Balony Szybowce	Publikacja z opinią 04/2011

23. Art. 1 ust. 7 zawiera wyjaśnienia dotyczące stosownych wymogów FTL. Aktualnie operacje niezarobkowe przy użyciu skomplikowanych technicznie statków powietrznych z napędem silnikowym nadal podlegają przepisom krajowym. Stosowne przepisy wykonawcze (IR) zostaną przyjęte w późniejszym terminie.

24. W art. 1 ust. 8 i ust. 9 rozporządzenia zmieniającego znajdują się klauzule opt-out. Definicja maksymalnej daty stosowalności dla przepisów wykonawczych w art. 70

rozporządzenia podstawowego ogranicza okres dostępny dla okresu przejściowego, stanowiąc, że IR będą obowiązywać nie później niż od 8 kwietnia 2012 r. Na wniosek Komisji Europejskiej wybrano metodę typu opt-out w celu uwzględnienia okresu przejściowego, tam gdzie przekroczy on datę 8 kwietnia 2012 r. Dla operacji niezarobkowych proponuje się ogólną klauzulę opt-out wynoszącą 2 lata.

25. Art. 1 ust. 10 zawiera dodatkowe definicje, które zostaną włączone do załącznika I definicje (zmieniając wersję tego załącznika opublikowaną z opinią 04/2011). Załącznik I przedstawia definicje terminów stosowanych w załącznikach do rozporządzenia w zakresie operacji lotniczych. Uzupełnienie zawiera definicje terminów „procedura podejścia z prowadzeniem pionowym (APV)” oraz „lotnisko dopuszczalne pod względem pogodowym”.
26. Definicja APV została przeniesiona z dokumentu na temat akceptowalnych sposobów spełniania wymagań (AMC) załącznika I do głównej treści załącznika, ponieważ termin ten jest używany w przepisach wykonawczych w ramach części NCC. Znalazło się to w dokumencie CRD OPS II, w którym wyjaśniono również, że definicja została dostosowana do definicji znajdującej się w EU-OPS, dotyczącej podejść wykonywanych do wysokości względnej decyzji (DH) wynoszącej 250 stóp i widzialności wzdłuż drogi startowej (RVR) nie mniejszej niż 600 m. Dostosowanie do EU-OPS oznacza, że operacje z użyciem precyzyjnej ścieżki kierunku z prowadzeniem pionowym (LPV) z DH obniżoną do 200 stóp należy uznawać za operacje w kategorii I, a nie operacje APV.
27. W dokumencie CRD OPS II dodano definicję terminu „lotnisko dopuszczalne pod względem pogodowym”. Zgodnie z nią, należy sprawdzić warunki pogodowe pod kątem możliwości wykonania bezpiecznego lądowania. Definicja ta opiera się na definicji terminu „odpowiednie lotnisko zapasowe” znajdującej się w załączniku 6 ICAO część I załącznik E. Termin „lotnisko dopuszczalne pod względem pogodowym” jest preferowany w stosunku do terminu „odpowiednie lotnisko” (ang. suitable aerodrome), zwłaszcza że ten ostatni mógł być kłopotliwy dla tłumaczy, którzy musieliby oddać różnicę między nim a terminem „odpowiednie/adekwatne lotnisko” (ang. adequate aerodrome). Do tych definicji nie zgłoszono żadnych reakcji.
28. Art. 2 zawiera wymagania dotyczące wejścia w życie rozporządzenia zmieniającego.

Załącznik VI – część NCC (A, H)**I. Zakres**

29. Część NCC należy czytać wraz z:

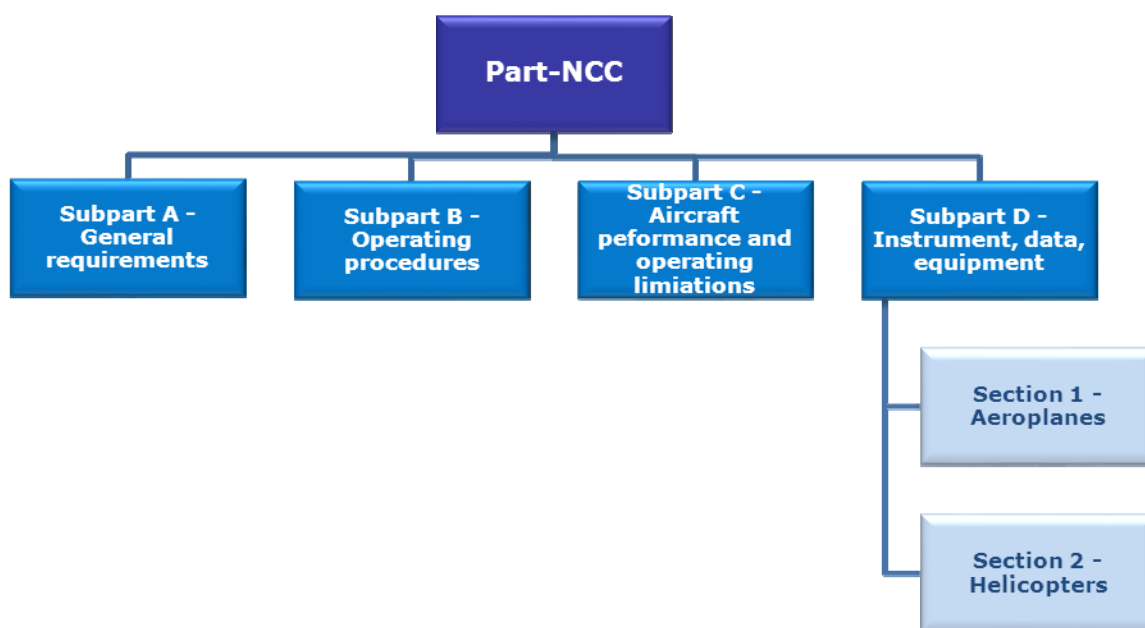
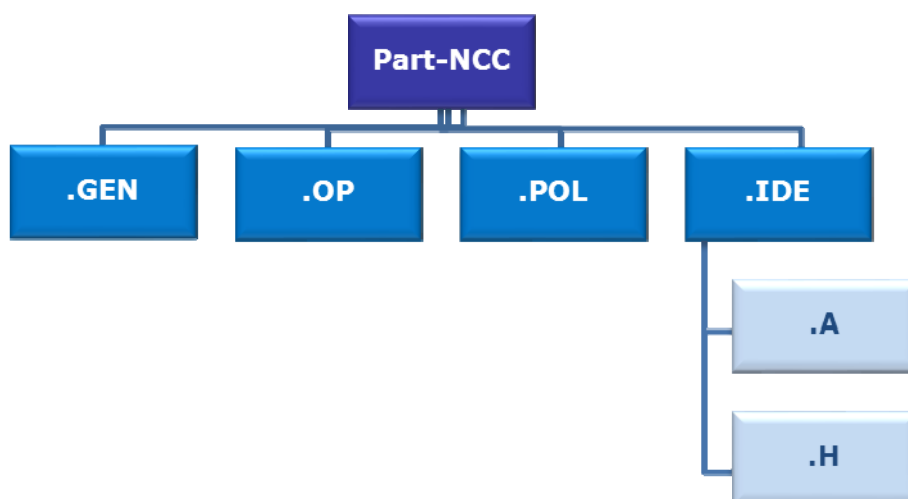
- rozporządzeniem podstawowym w zakresie operacji lotniczych, zwłaszcza w odniesieniu do dat stosowalności i okresów przejściowych;
- załącznikiem I – definicje, w odniesieniu do terminów używanych w załącznikach II-VIII;
- załącznikiem II – część ARO, zawierającym między innymi wymogi odpowiednich organów wobec operatorów NCC dotyczące obowiązków nadzorczych, zarządzania oświadczeniami oraz wydawania wykazu zatwierdzeń szczególnych;
- załącznikiem III – część ORO, zawierającym między innymi wymogi odpowiednich organów wobec operatorów NCC dotyczące systemu zarządzania, procedury dla akceptowalnych sposobów spełniania wymagań, składania oświadczeń, prowadzenia instrukcji, dzienników i zapisów, szkolenia załóg lotniczych i personelu pokładowego oraz na późniejszym etapie wymogi dotyczące ograniczeń czasu lotów, a także
- załącznikiem V – część SPA, który zawiera wymogi dotyczące operacji podlegających specjalnemu zatwierdzeniu.

30. Część NCC zawiera wymogi techniczne dotyczące operacji niezarobkowych przy użyciu skomplikowanych technicznie samolotów i śmigłowców. Składa się z czterech podczęści, z których ta dotycząca przyrządów, danych i wyposażenia jest podzielona na cztery sekcje zawierające przepisy dla poszczególnych kategorii statków powietrznych.

31. Struktura podczęści jest porównywalna do struktury wymogów zasadniczych załącznika IV rozporządzenia podstawowego i załącznika 6 ICAO.

32. Struktura przepisów, a w szczególności sekcje i rozdziały, została przygotowana tak, aby w przyszłości można było uzupełniać wymogi o dodatkowe kategorie statków powietrznych lub konkretnych operacji bez konieczności dokonywania zmian w istniejącym już tekście bądź strukturze przepisów. Należy zauważyć, że w ramach przyszłych zadań z zakresu tworzenia przepisów powstaną wymogi dla przemiennopłatów.

33. Rysunek 5 i rysunek 6 przedstawiają przegląd struktury części NCC.

Rysunek 5. Struktura części NCC – nagłówki**Rysunek 6. Struktura części NCC – identyfikatory przepisów**

34. Przepisy dotyczące operacji NCC zostały dostosowane do przepisów części II i III załącznika 6 ICAO oraz opierają się na projekcie przepisów JAR-OPS 2.

II. Przegląd reakcji

35. Do części NCC otrzymano 150 komentarzy od 14 osób komentujących.
36. Komentujący zasadniczo poparli strukturę przepisów w tej podczęści. Dlatego Agencja podtrzymała koncepcję czterech podczęści podzielonych odpowiednio na sekcje i rozdziały.
37. W kilku komentarzach wnioskowano, by w stosownych przypadkach przepisy NCC zostały dostosowane do przepisów dla operacji zarobkowych. Ponieważ Agencja przyznała, że takie dostosowanie będzie służyć bezpieczeństwu, zwłaszcza w przypadku operacji, podczas których wykonywane są loty zarobkowe

i niezarobkowe, w stosownych przypadkach wnioski te uznano. Dalsze szczegóły opisano poniżej pod śródtytułami poszczególnych sekcji.

III. Przegląd różnic

Różnice względem załącznika 6 ICAO

38. Poniższa tabela przedstawia przegląd standardów z części II i części III sekcji 3 załącznika 6 ICAO, w przypadku których uznano, że nie zostały transponowane lub transponowano je w sposób, który nie zapewnia przynajmniej równorzędnego poziomu bezpieczeństwa, zgodnie z załącznikiem 6 ICAO.

Tabela 7. Różnice względem załącznika 6 ICAO

Odwołanie do załącznika 6 część I/III	Odwołanie do EASA-EU	Opis różnicy
Załącznik 6 część II 3.6.3.2.1.1/3 oraz część III sekcja III 4.7.2.1	NCC.IDE.A./H.160	Data wdrożenia dla CVR obowiązuje dla CofA wydanych w dniu lub po dniu 1.01.2016 r.
Załącznik 6 część II 3.6.3.1.2.2/3 oraz część III sekcja III 4.7.2.1	NCC.IDE.A./H.0.165	Data wdrożenia dla FDR obowiązuje dla CofA wydanych w dniu lub po dniu 1.01.2016 r.
Załącznik 6 część II 3.6.3.1.2.5	NCC.IDE.A.165	Nie wdrożono minimalnego okresu próbkowania i dokonywania zapisów konkretnych parametrów w FDR.
Załącznik 6 część II 3.6.3.3.1.2 oraz część III sekcja III 4.7.3.1.1.1	NCC.IDE.A./H.170	Nie wdrożono modernizacji dokonywania zapisu łączności za pośrednictwem łącza danych.

IV. Lista proponowanych zadań w zakresie tworzenia przepisów

39. W fazie konsultacji z zainteresowanymi stronami zdefiniowano szereg elementów, które, gdyby zostały ujęte w opinii, wykraczałyby dalece poza upoważnienia Agencji do transpozycji treści istniejących zasad. Jednakże elementy te udokumentowano i zostaną ujęte w oddzielnych zadaniach z zakresu tworzenia przepisów, aby umożliwić odpowiednie konsultacje z interesariuszami oraz ich zaangażowanie. Poniższa tabela przedstawia przegląd proponowanych zadań w zakresie tworzenia przepisów.

Tabela 8. Proponowane zadania w zakresie tworzenia przepisów

Część, odwołania do przepisu	Zakres	Odwołanie do RMP
NCC.POL.105	Przegląd standardowych wartości masy	RMT.0.312 oraz 0.313 / OPS.027
NCC.IDE.A.165	Aktualizacja listy parametrów, w tym wykonania parametrów	RMT.0.308 oraz 0.309
NCC.IDE.A./H.170	Modernizacja rejestratorów łącza danych	RMT 0.294 oraz 0.295

V. NCC.GEN: Podczęść A – Wymogi ogólne

40. Ta podczęść zawiera ogólne wymagania dotyczące operacji NCC.

Informacje ogólne

41. Podniesiono zagadnienie właściwego organu dla statków powietrznych zarejestrowanych w krajach trzecich. Rozporządzenie (WE) nr 216/2008 stosuje się do statków powietrznych zarejestrowanych w krajach trzecich i użytkowanych w granicach Wspólnoty. Właściwy organ określa się na podstawie dwóch kryteriów:
42. „głównego miejsca prowadzenia działalności” dla operacji lotniczych prowadzonych przez podmioty gospodarcze i operacji zarządzanych, realizowanych jako operacje niezarobkowe oraz
43. „miejsca pobytu” dla operatorów prywatnych/właścicieli.
44. Projekt przepisu NCC.GEN.100 został zatem przygotowany zgodnie z art. 4 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 216/2008.
45. W niektórych komentarzach domagano się wyjaśnienia treści przepisu NCC.GEN.130 dotyczącego przenośnych urządzeń elektronicznych. Dalsze wskazówki dotyczące tych urządzeń znajdują się w nowych AMC/GM.
46. Ponieważ świadectwo zdatności do lotu (CofA) uważa się za ważne tylko po dołączeniu do niego ważnego poświadczenia przeglądu zdatności do lotu (ARC), a także biorąc pod uwagę to, że w specjalnej uwadze o CofA już znajduje się stwierdzenie, że ARC powinno zostać dołączone do CofA, aby nie dublować wymogów, ARC nie włączono do dokumentów, które według przepisu NCC.GEN.140 muszą znajdować się na pokładzie.
47. Wiele z otrzymanych komentarzy zawierało prośbę o więcej wyjątków w przepisie NCC.GEN.150 umożliwiających wnoszenie na pokład przedmiotów zwykle uważanych za materiały niebezpieczne. Agencja ma pewne obawy co do dalszych wyjątków i uważa, że ich zakres wyjątków w instrukcjach technicznych ICAO nie powinien być rozszerzany.

NCC.GEN.106 Obowiązki i uprawnienia pilota dowódcy

48. Zgodnie z nowymi zasadami przygotowywania projektów, w przepisie wykonawczym (IR) umieszcza się odniesienie do wymogów zasadniczych załącznika IV rozporządzenia podstawowego, w przypadku gdy w danym IR wymogi te są ujęte bardziej szczegółowo.

NCC.GEN.120 Kołowanie samolotu

49. Otrzymane komentarze, zwłaszcza dotyczące wymogu posiadania przeszkolenia w zakresie używania radiotelefonu, przyczyniły się do wprowadzenia odstępstwa dla lotnisk, na których łączność radiowa nie jest wymagana. Powyższa modyfikacja dostosowuje go przepisów części II załącznika 6 ICAO.
50. W następstwie kilku komentarzy zostaną dodane wytyczne dotyczące umiejętności i wiedzy koniecznych do spełnienia standardów operacyjnych wymaganych do bezpiecznego manewrowania samolotem po płycie lotniska.

NCC.GEN.125 Uruchomienie wirnika

51. Tekst prezentuje warunki uruchomienia wirnika w celu wykonania lotu lub konserwacji i został dostosowany do przepisu CAT.GEN.MPA.130 w części CAT.

NCC.GEN.130 Przenośne urządzenia elektroniczne

52. Tekst zabrania używania przenośnych urządzeń elektronicznych mogących mieć niekorzystny wpływ na działanie systemów pokładowych lub wyposażenia statku powietrznego i został dostosowany do przepisu CAT.GEN.MPA.135 w części CAT.

NCC.GEN.150 Transport materiałów niebezpiecznych

53. Wymóg dotyczy okoliczności, w których materiały niebezpieczne mogłyby się znaleźć na pokładzie bez zezwolenia wymaganego przepisami SPA.DG. Chodzi tu na przykład o przedmioty zwykle uznawane za materiały niebezpieczne, które mogłyby zostać wniesione w bagażu pasażerów lub członków załogi.
54. Usunięto wymóg informowania o niezgłoszonych lub nieprawidłowo zgłoszonych materiałach niebezpiecznych, ponieważ uznano go za niepraktyczny i niemający zastosowania do operacji niezarobkowych.
55. Podejście do tej kwestii przyjęte przez Agencję polega na dynamicznym odwołaniu do instrukcji technicznych ICAO, co przedstawiono w zawiadomieniu NPA i określono w przepisach wykonawczych. W przepisach tych zwykle nie umieszcza się fragmentów instrukcji technicznych. Jedynie wymogi dotyczące szczególnych obowiązków operatora zostały powtórzone z instrukcji technicznych.
56. Termin „instrukcje techniczne” zdefiniowano w załączniku I (opublikowanym w Opinii 04/2011).

VI. NCC.OP: Podczęść B – Procedury operacyjne

57. Ta podczęść zawiera procedury operacyjne dla operacji NCC.

Informacje ogólne

58. Wymogi dotyczące LVTO dostosowano do propozycji przepisów części CAT i części SPA, według których do startu przy widzialności poniżej 400 m konieczne jest zezwolenie zgodne z częścią SPA.
59. Wiele zainteresowanych stron wyraziło obawy dotyczące przepisów NCC.OP.155 i NCC.OP.156 w związku z wyborem zapasowych lotnisk docelowych dla samolotów oraz śmigłowców. Jak napisano w komentarzach, celem przepisów nie jest wymaganie, aby lotniska docelowe i zapasowe były jednocześnie dopuszczalne pod względem pogodowym. Zgodnie z treścią tych przepisów, wybór lotniska zapasowego musi zostać dokonany w zgodzie ze stosownymi wymogami pogodowymi, jeżeli warunki pogodowe na lotnisku docelowym znajdują się poniżej minimów.
60. W następstwie otrzymanych komentarzy dotyczących stosowania wysokości DA(H) podczas wykonywania podejść nieprecyzyjnych z wykorzystaniem techniki podejść końcowych z nieprzerwanym niżaniem, co może prowadzić do zejścia poniżej MDA(H) w przypadku nieudanego podejścia, do przepisu NCC.OP.111 zostaną dodane AMC w celu dalszego wyjaśnienia obowiązków operatora w zakresie opracowania procedur uniemożliwiających schodzenie poniżej MDA/MDH podczas wykonywania odejścia/nieudanego podejścia.

NCC.OP.105 Specyfikacja lotnisk izolowanych – samoloty

61. Przepis został uproszczony i dotyczy tylko czasu lotu do najbliższego odpowiedniego lotniska zapasowego.
62. Należy zauważyć, że termin ten nie został zdefiniowany dla śmigłowców i przyjmuje się, że operator określi kryteria wyboru w instrukcji operacyjnej. Agencja rozważy uściślenie definicji lotniska izolowanego w ramach przyszłych zadań z zakresu tworzenia przepisów.

NCC.OP.110 Minima operacyjne lotniska – wymogi ogólne**NCC.OP.111 Minima operacyjne lotniska – operacje podejścia w kategorii I, operacje APV i operacje podejścia nieprecyzyjnego****NCC.OP.112 Minima operacyjne lotniska – podejścia z okrążenia wykonywane na samolotach****NCC.OP.113 Minima operacyjne lotniska – podejścia z okrążenia wykonywane na śmigłowcach nad lądem**

63. Przepis NCC.OP.110 jest bardziej rygorystyczny niż przepis 3.4.2.7 części II załącznika 6 ICAO. Przepisy części NCC wymagają od operatora określenia minimów operacyjnych lotniska, podczas gdy część II załącznika 6 wymaga jedynie,

aby operator zapewnił przestrzeganie przez pilota dowódcę minimów operacyjnych lotniska ustanowionych przez państwo, w którym położone jest lotnisko.

64. Tekst i struktura przepisu są teraz lepiej dostosowane do analogicznego przepisu w części CAT, CAT.OP.MPA.110.

NCC.OP.120 Procedury ochrony przed hałasem

65. Przepis dotyczy operatora i zakłada pierwszeństwo bezpieczeństwa przed ograniczaniem hałasu. Przepis opiera się na zaleceniach części II i III załącznika 6 ICAO.

NCC.OP.125 Minimalna bezwzględna wysokość przewyższenia nad przeszkodami – loty IFR

66. Ten przepis został dostosowany do przepisu 3.4.2.6 części II załącznika 6. Zgodnie z jego założeniem, to operator określa sposób ustalania minimalnych wysokości bezwzględnych lotu i na tej podstawie pilot dowódca ustala minimalne wysokości bezwzględne dla każdego lotu.

NCC.OP.135 Rozmieszczenie bagażu i ładunku

67. Ten przepis opiera się na wymogach części II i III załącznika 6 ICAO. Jego tekst został dostosowany do przepisu CAT.OP.MPA.160 w części CAT.

NCC.OP.140 Instrukcje bezpieczeństwa dla pasażerów

68. Tekst przepisu zawiera wykaz zagadnień, jakie należy poruszyć podczas odprawy dla pasażerów.

NCC.OP.145 Przygotowanie lotu

69. W wyniku otrzymanych komentarzy do przepisu zostaną dodane wytyczne dotyczące ewentualnego wykorzystania planu operacyjnego lotu (OFP) do spełnienia wymogu dotyczącego przygotowania lotu. Również ICAO nie upoważnia do użycia OFP do operacji niezarobkowych.

NCC.OP.150 Zapasowe lotnisko startu – samoloty

NCC.OP.151 Zapasowe lotnisko docelowe – samoloty

NCC.OP.152 Zapasowe lotnisko docelowe – śmigłowce

70. Wymóg określenia lotniska zapasowego rozdzielono na trzy szczególne wymogi. Zgodnie z postanowieniami części II sekcji 3 i części III sekcji III załącznika 6 ICAO, zapasowe lotnisko startu przewiduje się tylko dla samolotów. Ponadto przepisy precyzują, że wymogi te stosuje się tylko do lotów wykonywanych zgodnie z przepisami dla lotów według wskazań przyrządów (IFR).

71. Tekst przepisu dotyczącego zapasowego lotniska docelowego rozdzielono na wymogi dotyczące poszczególnych kategorii statków powietrznych. Tekst określa okres ważności dla prognoz/raportów warunków meteorologicznych w przypadku operacji wykonywanych przy użyciu samolotów. Podczas gdy w treści załącznika 6 ICAO i zawiadomieniu NPA znajduje się odniesienie do rozsądnego okresu przed szacowanym czasem przylotu i po nim, treść przedmiotowego przepisu ustala ten okres na jedną godzinę przed szacowanym czasem przylotu i jedną godzinę po szacowanym czasie przylotu, tak jak w części CAT.
72. W celu wyjaśnienia i ujednoczenia przepis NCC.OP.152 lit. a) zmieniono, dodając wymóg procedury podejścia według wskazań przyrządów na lotnisku docelowym, ponieważ przepis ten odnosił się do minimum dla tej procedury.
73. W przypadku lotniska izolowanego i operacji wykonywanych przy użyciu śmigłowców wprowadzono okres ważności wynoszący 2 godziny przed szacowanym czasem przylotu i 2 godziny po szacowanym czasie przylotu, który dostosowano do wymogu podanego w lit. a).

NCC.OP.155 Uzupelnianie paliwa w czasie, gdy pasażerowie wsiadają, przebywają na pokładzie lub wysiadają

74. Przepis dostosowano do przepisu CAT.OP.MPA.195 w części CAT. Jego tekst przede wszystkim rozróżnia benzynę lotniczą (AVGAS) od paliw typu wide-cut oraz innych typów paliwa. Przepis jest celowo bardziej restrykcyjny niż część II załącznika 6 ICAO, a także w interesie bezpieczeństwa nie pozwala na tankowanie statku powietrznego benzyną lotniczą (Avgas) ani paliwem typu wide-cut czy mieszanką tych paliw, w czasie gdy pasażerowie wsiadają, przebywają na pokładzie lub wysiadają.

NCC.OP.160 Użycie słuchawek nagłownych

75. Ten przepis opiera się na wymogach części II i III załącznika 6 ICAO. Przepis precyzuje warunki, w jakich należy używać słuchawek nagłownych jako głównego urządzenia do komunikacji ze służbami ruchu lotniczego (ATS). Tekst przepisu dostosowano do analogicznego wymogu CAT.OP.MPA.215 w części CAT.

NCC.OP.165 Przewóz pasażerów

76. W celu wyjaśnienia i ujednoczenia termin „pasażerowie” został użyty zamiast terminu „osoby”, a termin „urządzenie przytrzymujące” zamiast terminu „uprząż”. Ponadto tekst przepisu dotyczy przypadków, kiedy na jednym miejscu pasażerskim w statku powietrznym siedzi więcej niż jeden pasażer, umożliwiając posadzenie jednego dorosłego i jednego niemowlęcia. Tę część tekstu dostosowano do przepisu CAT.OP.MPA.225.

NCC.OP.185 Lód i inne zanieczyszczenia – procedury naziemne**NCC.OP.190 Lód oraz inne zanieczyszczenia – procedury w locie**

77. Procedury przeciwoślodzeniowe ujęto w dwóch wymogach – pierwszy dotyczy procedur na ziemi, drugi procedur w locie. Przepis został dostosowany do analogicznych wymogów CAT.OP.MPA.0 250 i 255 w części CAT.

NCC.OP.200 Symulowanie sytuacji nietypowych w czasie lotu

78. W wielu komentarzach zwracano się o usunięcie szczególnego wymogu zakazującego symulacji lotu IFR przy użyciu sztucznych środków z pasażerami na pokładzie. Ponieważ Agencja nadal uważa, że symulowanie takich sytuacji z pasażerami na pokładzie stanowi problem dotyczący bezpieczeństwa, wymóg ten został utrzymany.
79. Ponieważ przepisy NCC stosuje się do zatwierdzonych ośrodków szkoleniowych realizujących loty szkoleniowe przy użyciu skomplikowanych technicznie statków powietrznych, a także z powodu otrzymanych komentarzy do przepisu wprowadzono odstępstwo pozwalające na symulowanie sytuacji nietypowych i IFR przy użyciu sztucznych środków podczas lotów szkoleniowych z pilotami uczniami na pokładzie.

NCC.OP.205 Gospodarka paliwem w locie

80. W następstwie szeregu komentarzy, a także w celu ujednoczenia termin „ostateczna rezerwa paliwa”, który nie jest zdefiniowany w treści przepisów NCC, został usunięty. Tekst przepisu odnosi się teraz do wymogu dotyczącego minimalnej ilości paliwa dla samolotów i śmigłowców. Celem przepisu jest zapewnienie, by ilość paliwa pozostała po wylądowaniu nie była mniejsza niż rezerwa paliwa wymagana w NCC.OP.130 i NCC.OP.131.

NCC.OP.220 Pokładowy system zapobiegania kolizjom (ACAS)

81. Wymogi używania systemu ACAS dostosowano do rozporządzenia nr 1332/2011.

NCC.OP.230 Rozpoczęcie i kontynuowanie podejścia

82. Celem tego przepisu jest uniemożliwienie operatorowi schodzenia poniżej 1000 stóp, jeżeli podawane minima są niższe niż minima operacyjne ustanowione dla danego lotniska.

VII. NCC.POL: Podczęść C – Osiągi i ograniczenia operacyjne statków powietrznych**Informacje ogólne**

83. Ta podczęść zawiera przepisy dotyczące osiągow i ograniczeń operacyjnych statków powietrznych w operacjach niezarobkowych wykonywanych przy użyciu skomplikowanych technicznie samolotów oraz śmigłowców.
84. Przepisy podczęści dotyczą ograniczeń operacyjnych, masy i wyważenia, ogólnych wymogów w zakresie osiągow, a także szczególnych wymogów w tym zakresie związanych z konkretnymi fazami lotu...
85. Niektórzy z komentujących domagali się usunięcia tych wymogów, które dublują wymogi zawarte w SERA część A. Nie uczyniono tego, ponieważ przepisy SERA część A stosuje się tylko do przestrzeni powietrznej UE, a odniesienie do przepisów ruchu lotniczego jest konieczne, aby objąć również operacje przeprowadzane poza przestrzenią powietrzną UE.
86. W innych komentarzach, zwłaszcza dotyczących samolotów, domagano się bardziej precyzyjnego zdefiniowania kryteriów i wytycznych dla osiągow podczas lądowania. Ponieważ dokonanie tego na poziomie przepisu, tak jak w przypadku części CAT, byłoby dla operacji niezarobkowych nieproporcjonalne, Agencja rozważa dodanie kryteriów i wytycznych na poziomie AMC/GM.
87. W kilku komentarzach domagano się usunięcia powtarzających się w całym tekście części NCC odniesień do śmigłowców użytkowanych w klasach osiągow 1, 2 lub 3, jako że klasy osiągow zostały zdefiniowane i są odpowiednie tylko dla operacji objętych częścią CAT, a takich wymagań w zakresie osiągow nie ustanowiono ani w części NCC, ani nawet NCO. Przepisy odpowiednio zmieniono i dodano alternatywne kryteria dla osiągow śmigłowców.

NCC.POL.100 Ograniczenia operacyjne – wszystkie statki powietrzne

88. Tekst przepisu utrzymano przy nieznacznym poprawkach edytorskich w porównaniu z treścią NPA i CRD.

NCC.POL.105 Masa i wyważenie, załadunek

89. Wymogi dotyczące masy oraz wyważenia samolotów i śmigłowców zestawiono łącznie ze względu na niewielką liczbę stwierdzonych różnic między tymi klasami statków powietrznych. Powstały tekst w możliwie jak największym stopniu dostosowano do przepisów części CAT. Jednakże do tekstu nie wprowadzono niektórych wymogów CAT, a równowaga pomiędzy poziomem IR a AMC/GM została poprawiona w celu zapewnienia wystarczającej elastyczności oraz uwzględnienia różnych okoliczności operacyjnych.
90. Utrzymano wymogi dotyczące ważenia statków powietrznych. Agencja może rozważyć, w ramach przyszłych zadań z zakresu tworzenia przepisów, czy nie nakładają się one na wymogi dotyczące zdatowności do lotu i opracować specjalne zadanie regulacyjne z myślą o harmonizacji.

91. Usunięto zapis o ważeniu okresowym, ponieważ warunki ponownego ważenia opisano już odpowiednio w nowej lit. a).
92. Wartości mas standardowych zaktualizowano na poziomie przepisu w odpowiedzi na komentarze, w których domagano się większej pewności. W przyszłości zadania z zakresu tworzenia przepisów RMT.0312 i RMT.0313 obejmą również wartości mas standardowych.
93. Na poziomie AMC dodano tabelę dotyczącą dokładności ważenia wyposażenia.

NCC.POL.110 Dane i dokumentacja masy i wyważenia***NCC.POL.110 Dane i dokumentacja masy oraz wyważenia – odstępstwa***

94. Kluczowe elementy systemu obliczania masy i wyważenia oraz dokumentacji masy i wyważenia utrzymano na poziomie IR.
95. Tekst przeredagowano tak, aby wyraźniej oddać ten zamiar i wprowadzono oddzielny przepis zawierający odstępstwa szczególne dla śmigłowców.
96. Bardziej szczegółowy opis różnych dopuszczonych do użycia komputerowych systemów obliczania masy i wyważenia znajdzie się w przyszłych wytycznych.

NCC.POL.120 Ograniczenia masy startowej – samoloty

97. Przepis ten dodano, aby lepiej wyjaśnić cel bezpieczeństwa dotyczący ograniczeń masy dostosowania do przepisu 3.5.2.6 części II załącznika 6 ICAO.

NCC.POL.125 Start – samoloty

98. Poprawiony tekst uwzględnia fakt, iż nie dla wszystkich samolotów prędkość V1 określono w instrukcji użytkownika w locie (AFM) oraz lepiej pokazuje różnicę między samolotami wielosilnikowymi, dla których praktyczny tor wznoszenia po starcie określono w AFM a samolotami wielosilnikowymi bez określonego praktycznego toru wznoszenia po starcie.

NCC.POL.130 Lot po trasie z jednym silnikiem niepracującym – samoloty

99. Poprawiony tekst podaje, że w przedmiotowych warunkach osiągow należy rozważyć lot do „odpowiedniego lotniska”, i zawiera możliwość lotu do miejsca operacji lotniczej zgodnie z NCC.OP.100.

NCC.POL.135 Lądowanie – samoloty

100. Poprawiony tekst zawiera możliwość lądowania na miejscu operacji lotniczej zgodnie z NCC.OP.100.

VIII:NCC.IDE: Podczęść D – Przyrządy, dane i wyposażenie**Informacje ogólne**

101. Ta podczęść zawiera wymogi dotyczące przyrządów, danych i wyposażenia dla operacji objętych częścią NCC. Składa się z dwóch sekcji:
- Sekcja 1 – samoloty;
 - Sekcja 2 – śmigłowce.
102. Tekst zasadniczo sporządzono tak, aby tam gdzie to właściwe, utrzymać cele oparte na osiągnięciach na poziomie przepisu i umieścić charakterystyki systemów/wyposażenia oraz sposobów spełniania wymagań na poziomie AMC.
103. Wymogi dotyczące wyposażenia oddzielono od wymogów czysto operacyjnych, np. dotyczących użycia wyposażenia, które odpowiednio ujęto w przepisach NCC.OP.
104. Numerowanie przepisów zostało utrzymane kolejno dla każdej sekcji, nadając ten sam numer oraz tytuł przepisom dotyczącym tego samego tematu dla samolotów oraz śmigłowców. Jeśli przepis dotyczył wyłącznie samolotów, jego numer pomijano w przypadku śmigłowców i odwrotnie.
105. Wprowadzono nowy wymóg (NCC.IDE.A/H.105 Minimalne wyposażenie do lotu) w celu ujęcia operacji wykonywanych z niedziałającymi lub brakującymi elementami wyposażenia bądź funkcjami samolotu/śmigłowca.
106. Pierwszą część pierwotnego wymogu dotyczącego wyposażenia do lotów w warunkach oblodzenia usunięto, ponieważ została już uwzględniona w wymogu zasadniczym 2 lit. a) pkt 5.
107. Wyjaśniono wymogi dotyczące zatwierdzania, zgodnie z wymogami części 21. Dodano przepisy uzupełniające w celu zapewnienia, by przyrządy oraz wyposażenie niewymagane w części NCC, którego nie trzeba zatwierdzać zgodnie z częścią 21, nie były wykorzystywane do realizacji funkcji związanych z bezpieczeństwem lotu i nie wpływały na zdatność do lotu. Ponadto wyjaśniono sposób stosowania wymogów dotyczących zdatności do lotu do zezwoleń na instalowanie wyposażenia w statkach powietrznych zarejestrowanych w krajach trzecich. Dodano również wytyczne w tym zakresie. Postanowienia dotyczące wyposażenia zatwierdzonego i niezatwierdzonego wyjaśniono szczegółowo w odpowiedzi na komentarze.

CAT.IDE.A./H.105 Minimalne wyposażenie do lotu

108. Ten przepis daje możliwość użytkowania statku powietrznego poza ograniczeniami wykazu wyposażenia minimalnego (MEL), ale w ramach ograniczeń głównego wykazu wyposażenia minimalnego (MMEL) na mocy każdorazowego zezwolenia wydanego przez właściwy organ. Jest to zgodne z odpowiednim zapisem części CAT.

NCC.IDE.A.110 Zapasowe bezpieczniki elektryczne

109. Z poprzedniego NPA w przepisie OPS.CAT.407 wprowadzono wydzielony wymóg dla samolotów dotyczący bezpieczników elektrycznych. Jest to zgodne z przepisem 2.4.2.2 części II załącznika 6 ICAO. Zgodnie z przypadkiem CAT.IDE, równoważnego wymogu nie zaproponowano dla śmigłowców.

NCC.IDE.A./H.120&125 Operacje VFR/IFR – przyrządy pilotażowe i nawigacyjne oraz wyposażenie towarzyszące

110. Proponowane przepisy sporządzono przy podstawowym założeniu, że zasady wykonywania lotów z widocznością (VFR) narzucają przestrzeganie warunków meteorologicznych dla lotów z widocznością (VMC) oraz że loty wykonywane w warunkach meteorologicznych dla lotów wg wskazań przyrządów (IMC) będą musiały być wykonywane zgodnie z przepisami dla lotów według wskazań przyrządów (IFR).

111. W AMC zostaną określone dalsze sposoby spełnienia wymagań dla lotów lokalnych i konkretnych przyrządów.

NCC.IDE.A./H.130 Wyposażenie dodatkowe do lotów IFR z jednym pilotem

112. Zgodnie z radami ekspertów, uwzględniono obciążenie załogi lotniczej pracą w przypadku lotów IFR dla załogi jednoosobowej, dodając wymóg bardziej restrykcyjny niż w załączniku 6 ICAO mówiący o wyposażeniu statku powietrznego w autopilota zdolnego do utrzymywania co najmniej żądanej wysokości bezwzględnej i kursu.

NCC.IDE.A.135 Zbliżeniowy system ostrzegania o przeszkodach terenu (TAWS)

113. Proponowany tekst jest zgodny z projektem wniosków w NPA-OPS 39B. Usunięto z niego specyfikację funkcji TAWS, ponieważ została ona włączona do definicji TAWS klasy A i B. Aby zapewnić możliwość odniesień do standardu TAWS, dodano GM.

NCC.IDE.A./H.140 Pokładowy system zapobiegania kolizjom (ACAS)

114. Wymóg dotyczący wyposażenia ACAS uproszczono i dostosowano do rozporządzenia nr 1332/2011.

NCC.IDE.A./H.160 Pokładowy rejestrator rozmów w kabinie**NCC.IDE.A./H.165 Pokładowy rejestrator parametrów lotu**

115. Chociaż w części II załącznika 6 ICAO wymóg posiadania takiego wyposażenia znajduje się już od jakiegoś czasu, w części NCC zaproponowano daty wdrożenia, co ma dać branży odpowiednio dużo czasu na jego spełnienie. Zaproponowano zatem wprowadzenie obowiązkowej rejestracji dla statków powietrznych, dla których świadectwo zdatności do lotu (CofA) wydano w dniu lub po dniu 1 stycznia 2016 r.

NCC.IDE.A./H.180 Fotele, pasy bezpieczeństwa, systemy przytrzymujące i urządzenia przytrzymujące dla dzieci

116. Wprowadzono specjalny wymóg posiadania pasów bezpieczeństwa i systemów przytrzymujących. Aby zapewnić odpowiednią elastyczność stosowania wobec istniejących rozwiązań, zawarto również definicję terminu „system przytrzymujący górną część tułowia”. Z przeglądu komentarzy jasno wynikało, że termin „uprzęż” nie był spójnie stosowany. Chociaż istnieje wspólne zrozumienie, że uprzęż bezpieczeństwa obejmuje pas bezpieczeństwa oraz dwie taśmy naramienne, istnieje szereg samolotów, które mogą nie być zgodne z obowiązującymi wymogami. Otrzymano kilka komentarzy, w których wnioskowano o dopuszczenie stosowania pasów bezpieczeństwa z taśmą naramienną przekątną na miejscu obserwatora w kabinie załogi lotniczej w samolotach, w których mocowanie uprząży czteropunktowej jest niepraktyczne. Uwzględniając najnowsze osiągnięcia w konstrukcji wnętrza statków powietrznych, różne rozwiązania projektowe dla systemów przytrzymujących górną część tułowia mogą zapewnić ten sam zwiększony poziom bezpieczeństwa dla osoby zajmującej miejsce obserwatora.
117. W kilku przypadkach w komentarzach do CRD domagano się podania dat rozpoczęcia stosowania wymogu mocowania systemów przytrzymujących górną część tułowia na fotelach załogi lotniczej. Takiego rozwiązania nie przyjęto, ponieważ intencją przepisu, zgodną z zaleceniami dotyczącymi bezpieczeństwa, jest podniesienie standardów bezpieczeństwa również dla istniejącej floty.

NCC.IDE.A.195 Tlen dodatkowy – samoloty z kabiną ciśnieniową

118. Ten przepis określa obecnie odsetek pasażerów, którzy powinni mieć dostęp do tlenu, ponieważ standardy i zalecane praktyki ICAO w zakresie ogólnego zaopatrzenia określonego odsetka pasażerów w tlen nie były możliwe do wyegzekwowania.

NCC.IDE.A./H.200 Dodatkowy tlen – samoloty/śmigłowce z kabiną bez hermetyzacji

119. Wymogi te preredagowano zgodnie ze standardami i zalecanymi praktykami ICAO (SARP ICAO). Przepisy dla śmigłowców z kabiną ciśnieniową wycofano (jak dla CAT.IDE). Odstępstwa dla krótkich wypadów na wysokości między 13000 stóp i 16000 stóp będą musiały być regulowane art. 14 rozporządzenia podstawowego. Te dalsze odstępstwa nie są zgodne z SARP ICAO i aby uzyskać zatwierdzenie powinny opierać się na specjalnych środkach łagodzących (np. doświadczeniu operatora, adaptacji fizjologicznej pilota do pewnych wysokości). Ponadto zazwyczaj można by je uzyskiwać wyłącznie w konkretnych regionach (np. w obszarach górskich).

NCC.IDE.A./H.205 Gaśnice ręczne

120. Przygotowano projekt przepisu specjalnie poświęconego gaśnicom ręcznym. Przepisy określające użycie środka gaśniczego halon zostały usunięte zgodnie

z rozporządzeniem (WE) nr 1005/2009⁶, które zakazuje jego użycia. Przepis zawiera ogólny cel bezpieczeństwa w zakresie skuteczności środka gaśniczego. Umożliwia to stosowanie halonu w okresie przejściowym.

Wymogi dotyczące wyposażenia śmigłowców użytkowanych nad obszarami wodnymi i nad morzem

121. Ze względu na podobieństwo zagadnień bezpieczeństwa między operacjami tego typu objętymi częściami CAT i NCC następujące wymogi skorygowano i przeredagowano tak, by były zgodne z analogicznymi przepisami CAT.IDE:

- NCC.IDE.H.225 Kamizelki ratunkowe
- NCC.IDE.H.226 Kombinezony ratunkowe członków załogi
- NCC.IDE.H.227 Tratwy ratunkowe, nadajniki ratunkowe ELT oraz wyposażenie ratunkowe podczas wydłużonych lotów nad obszarami wodnymi
- NCC.IDE.H.230 Wyposażenie ratunkowe
- NCC.IDE.H.231 Dodatkowe wymagania dotyczące śmigłowców wykonujących operacje morskie w nieprzyjnym środowisku
- NCC.IDE.H.232 Śmigłowce certyfikowane do operacji nad obszarami wodnymi – wyposażenie różne
- NCC.IDE.H.235 Wszystkie śmigłowce w lotach nad obszarami wodnymi – wodowanie.

122. Należy zauważyć przede wszystkim:

- Większość z tym wymogów jest zgodna z częścią II załącznika 6 ICAO.
- Bardziej rygorystyczne od wymogów ICAO są zasady NCC.IDE.H.226 i NCC.IDE.H.231, w których, zgodnie z CAT.IDE, uwzględniono dostępne wyniki badań oraz wcześniejsze zawiadomienia NPA JAA w sprawie czasu przetrwania w zimnej wodzie.

123. W niektórych z otrzymanych komentarzy uznano powyższe wymogi za nieproporcjonalne dla operacji niezarobkowych. Uwagę tę uwzględniono w przypadku wymogów dotyczących wydłużonych lotów nad obszarami wodnymi i wodowania śmigłowców. Wyższy standard bezpieczeństwa w zakresie wyposażenia utrzymano jednak dla wymogów dotyczących operacji morskich.

124. Ponadto w następstwie otrzymanych komentarzy wyjaśniono, że kamizelki ratunkowe nie muszą być koniecznie przechowywane w pewnych łatwo dostępnych miejscach, ale mogą być również założone przez osoby, dla użytku których są przeznaczone.

⁶ Rozporządzenie (WE) nr 1005/2009 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 września 2009 roku w sprawie substancji zubożających warstwę ozonową. *Dz.U. L 286 z 31.10.2009 r., str. 1.*
TE.RPRO.00036-001© Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego. Wszelkie prawa zastrzeżone.
Dokument zastrzeżony. Egzemplarze nie są kontrolowane. Status zmian należy potwierdzić za pośrednictwem EASA-Internet/Intranet. Strona 26 z 52

NCC.IDE.A./H.240 Słuchawki nagłowne

125. Wprowadzono wymóg sprzętowy specjalnie poświęcony słuchawkom nagłownym, wykraczający poza same wymogi ICAO i spójny z wymogiem operacyjnym NCC.OP.165 dotyczącym użycia słuchawek nagłownych.

NCC.IDE.A./H.250 Wyposażenie nawigacyjne

126. Wprowadzono następujące dodatkowe wymogi, zgodnie z pkt 3.7.1 części II załącznika 6 ICAO:

- możliwość prowadzenia dwukierunkowej łączności na potrzeby kontroli lotniska oraz
- otrzymywanie informacji meteorologicznych w dowolnym momencie lotu.

NCC.IDE.A.260 Elektroniczne zarządzanie danymi nawigacyjnymi

127. Lit. a) tego przepisu nakreśla ogólne zamierzenie, a związane z nią AMC precyzują, że użycie danych elektronicznych do obsługi aplikacji jako podstawowego środka nawigacji wymaga listu akceptującego (LoA). Wszelkie pozostałe aplikacje potrzebne do obsługi operacji SPA wymagają zatwierdzenia. Wyjaśniono to w lit. b).

Załącznik VI – część NCO (A,H,S,B)**I. Zakres**

128. Część NCO należy czytać wraz z:

- rozporządzeniem podstawowym w zakresie operacji lotniczych, zwłaszcza w odniesieniu do dat stosowalności i okresów przejściowych;
- załącznikiem I – Definicje, w odniesieniu do terminów używanych w załącznikach II-VIII;
- załącznikiem II – część ARO, który zawiera między innymi wymogi urzędowe wobec operatorów NCO dotyczące obowiązków nadzorczych i wykaz zatwierdzeń szczególnych oraz
- załącznikiem V – część SPA, który zawiera wymogi dotyczące operacji podlegających specjalnemu zatwierdzeniu.

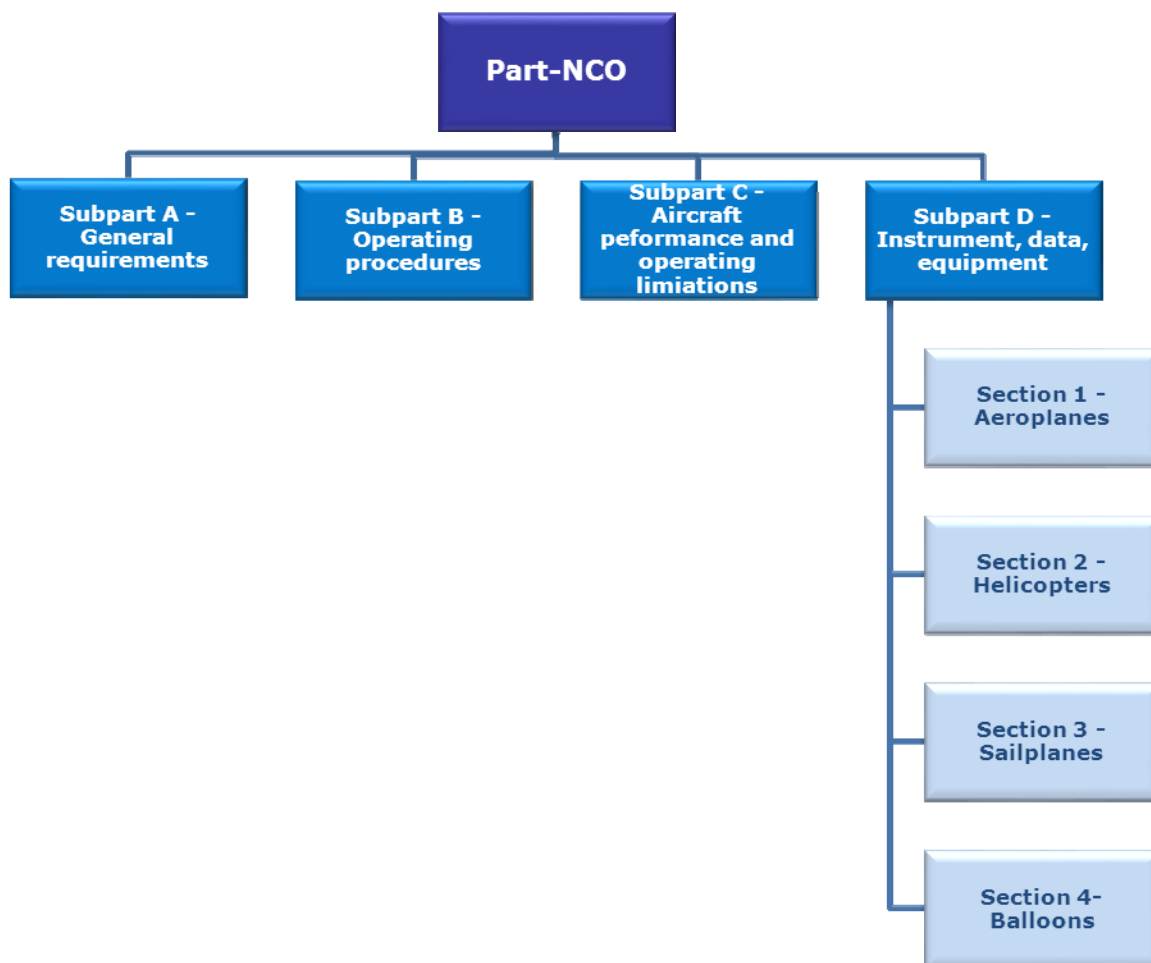
129. Część NCO zawiera wymogi techniczne dotyczące operacji niezarobkowych przy użyciu samolotów, śmigłowców, szybowców i balonów niesklasyfikowanych jako skomplikowane technicznie statki powietrzne z napędem silnikowym. Składa się z czterech podczęści, które w zakresie przyrządów, danych i wyposażenia podzielono dalej na sekcje zawierające przepisy dla poszczególnych kategorii statków powietrznych.

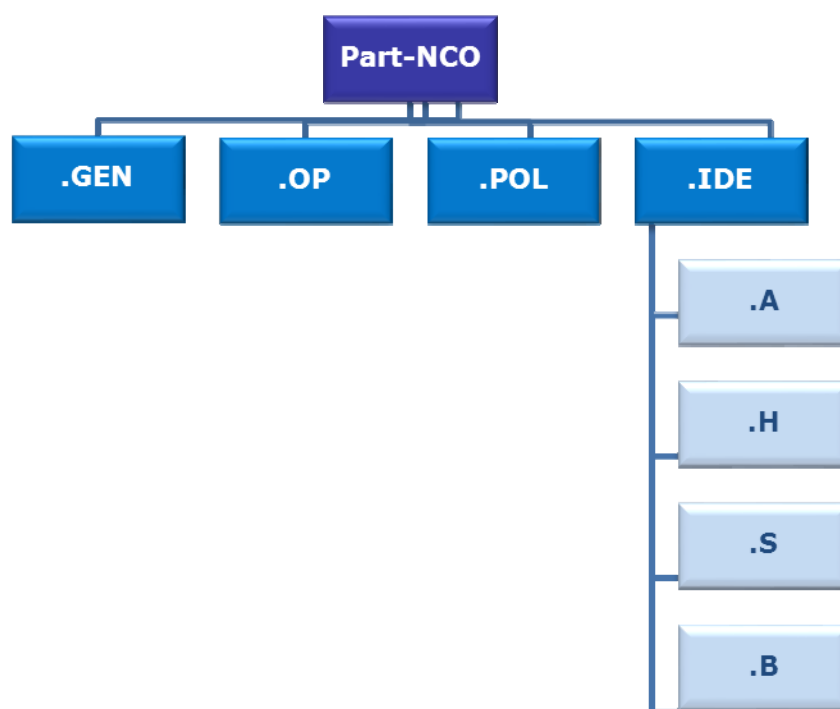
130. Struktura podczęści jest porównywalna do struktury wymogów zasadniczych załącznika IV rozporządzenia podstawowego i załącznika 6 ICAO.

131. Struktura przepisów, a w szczególności sekcje i rozdziały, została przygotowana tak, aby w przyszłości można było dodawać wymogi dla dodatkowych kategorii statków powietrznych lub konkretnych operacji bez konieczności dokonywania zmian w istniejącym już tekście bądź istniejącej strukturze przepisów. Należy zauważyć, że w ramach przyszłych zadań z zakresu tworzenia przepisów zostaną opracowane wymogi dla sterowców, balonów na uwięzi oraz bezzałogowych urządzeń latających.

132. Rysunek 7 i rysunek 8 przedstawiają przegląd struktury części NCO.

Rysunek 7. Struktura części NCO – nagłówki



Rysunek 8. Struktura części NCO – identyfikatory przepisów**II. Przegląd reakcji**

133. Do części NCO otrzymano 450 komentarzy od 50 osób komentujących.
134. Zasadniczo komentujący domagali się znacznie mniej rygorystycznych wymogów dla części NCO w porównaniu z częścią NCC. Często proponowano wprowadzenie dalszych odstępstw dla lekkich i bardzo lekkich statków powietrznych, zwłaszcza w zakresie wyposażenia.
135. Grupa RG04 złożyła reakcję wspólną, aby podkreślić kontrowersyjne kwestie, odnośnie do których nie osiągnięto konsensusu podczas spotkań oraz dalsze różnice między tekstem omawianym na spotkaniach a ostateczną wersją CRD, co stwierdzono na podstawie kontroli spójności przeprowadzonej przez Agencję w poszczególnych częściach OPS. Chociaż Agencja uznaje uzasadnienie każdego ze złożonych wniosków, to trzeba zauważyć, że konieczna jest równowaga między bezpieczeństwem, proporcjonalnością w lotnictwie ogólnym i zgodnością z SARP ICAO. Konkretnie pozycje przedstawiono w następujących przypadkach.
136. Kilka komentarzy dotyczyło przywrócenia pewnych odstępstw zawartych pierwotnie w NPA 2009-2B, takich jak wyjątki dotyczące lotów akrobatycznych. Większość tych odstępstw wykreślono z części NCO, ponieważ zostaną ujęte w części SPO.
137. Jedno z państw członkowskich podkreśliło, że w wielu miejscach w części NCO użyto terminu „MOPSC” (maksymalna operacyjna konfiguracja miejsc pasażerskich), co jest niewłaściwe, ponieważ operacje NCO nie muszą być prowadzone zgodnie z instrukcją operacyjną, w której określana jest MOPSC. Zwrot ten zastąpiono zwrotem „maksymalna certyfikowana konfiguracja miejsc pasażerskich”.

III. Przegląd różnic

Różnice względem załącznika 6 ICAO

138. Poniższa tabela przedstawia przegląd standardów z części II sekcji 2 i części III sekcji 3 załącznika 6 ICAO, w przypadku których uznano, że nie zostały transponowane lub transponowano je w sposób, który nie zapewnia przynajmniej równorzędnego poziomu bezpieczeństwa, zgodnie z określeniem w załączniku 6 ICAO.

Tabela 7. Różnice względem załącznika 6 ICAO

Odwołanie do załącznika 6 część I/III	Odwołanie do EASA-EU	Opis różnicy
Załącznik 6 część III sekcja III 4.3.2.1 b)	NCO.IDE.H.175(c)(2)	Decyzja o przewozie tratw ratunkowych jest podejmowana przez pilota dowódcę w oparciu o ocenę ryzyka towarzyszącego zamierzonemu lotowi.

V. NCO.GEN: Podczęść A – Wymogi ogólne

139. Ta podczęść zawiera ogólne wymagania dla operacji NCO.

Informacje ogólne

140. Podniesiono zagadnienie właściwego organu dla statków powietrznych zarejestrowanych w krajach trzecich. Rozporządzenie (WE) nr 216/2008 stosuje się do statków powietrznych zarejestrowanych w krajach trzecich i użytkowanych w granicach wspólnoty. Podstawą do określenia właściwego organu jest państwo zarejestrowania danego statku powietrznego. W przypadku statku powietrznego zarejestrowanego w kraju trzecim, stosuje się kryterium państwa, w którym operator statku powietrznego ma siedzibę lub miejsce pobytu. Ponieważ operatorem może być podmiot (aeroklub) lub osoba fizyczna, przy określaniu organu właściwego należy brać pod uwagę zarówno miejsce utworzenia podmiotu, jak i miejsce pobytu pilota. Projekt przepisu NCO.GEN.100 został przygotowany zgodnie z art. 4 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 216/2008.

141. Kilka zgłoszonych komentarzy zawierało stwierdzenie, że z powodu ograniczonej przestrzeni w kokpicie niektórych statków powietrznych podlegających przepisom NCO, należałoby wprowadzić dalsze ustępstwa w przepisie NCO.GEN.135 w zakresie przewożonych na pokładzie dokumentów, instrukcji i informacji. Trzeba zauważyć, że przepis NCO.GEN.135 dotyczy lotów zaczynających się i kończących na tym samym lotnisku, co daje możliwość przechowywania większości wymaganej dokumentacji na lotnisku lub miejscu operacji lotniczej.

142. W niektórych komentarzach domagano się wyjaśnienia treści przepisu NCO.GEN.125 dotyczącego przenośnych urządzeń elektronicznych. Dalsze wskazówki dotyczące tych urządzeń znajdują się w nowych AMC/GM.
143. Kilka zainteresowanych stron skomentowało konieczność zatwierdzenia wykazu wyposażenia minimalnego (MEL), chociaż zgodnie z przepisem NCO.GEN.155 nie jest on obowiązkowy. W opinii Agencji, jeżeli wykaz wyposażenia minimalnego zostanie zdefiniowany, to musi pozostać pod kontrolą właściwego organu lub – w przypadku statku powietrznego zarejestrowanego w kraju trzecim – państwa rejestracji. Wykaz wyposażenia minimalnego przewiduje skorzystanie z odstępstw wymagających odpowiedniego nadzoru.
144. W wyniku komentarzy zgłoszonych w sprawie NCO.GEN.135 lit. a) pkt 1 zostaną wydane AMC dotyczące sposobu spełnienia wymogu przewożenia na pokładzie instrukcji użytkownika (AFM) podczas lotów balonem.
145. Ponieważ świadectwo zdatności do lotu (CofA) uważa się za obowiązujące wyłącznie po dołączeniu do niego ważnego poświadczenia przeglądu zdatności do lotu (ARC), a także biorąc pod uwagę to, że w specjalnej uwadze o CofA już znajduje się stwierdzenie, że ARC powinno być dołączone do CofA, aby nie dublować wymogów, ARC nie włączono do dokumentów, które – według przepisu NCO.GEN.135 – muszą znajdować się na pokładzie.
146. Wiele z otrzymanych komentarzy zawierało prośbę o więcej wyjątków w przepisie NCO.GEN.140 umożliwiających wnoszenie na pokład przedmiotów zwykle uważanych za materiały niebezpieczne. Agencja ma pewne obawy co do dalszych wyjątków i uważa, że zakres wyjątków podany w instrukcjach technicznych ICAO nie powinien być rozszerzany.

NCO.GEN.101 Sposoby spełnienia wymagań

147. Ponieważ przepisów części ORO nie stosuje się do operatorów NCO, dodano nowy tekst przepisu stwierdzający, że operatorzy mogą stosować alternatywne sposoby spełnienia wymagań do tych przyjętych przez Agencję. Takie alternatywne sposoby spełnienia wymagań nie podlegają uprzedniemu zatwierdzeniu przez właściwy organ.

NCO.GEN.102 Motoszybowce turystyczne i szybowce z napędem

148. Celem tego przepisu jest wyjaśnienie, które przepisy odnoszą się do motoszybowców turystycznych, ponieważ są one czasem użytkowane jako szybowce, a czasem jako samoloty.

NCO.GEN.105 Obowiązki i uprawnienia pilota dowódcy

NCO.GEN.106 Obowiązki i uprawnienia pilota dowódcy – balony

149. Zgodnie z nowymi zasadami przygotowywania projektów, w przepisach wykonawczych (IR) umieszcza się odniesienie do wymogów zasadniczych załącznika IV rozporządzenia podstawowego, w przypadku gdy w danym IR wymogi te są ujęte bardziej szczegółowo.

150. Dodatkowe obowiązki pilota dowódcy (PIC) balonu określono w oddzielnym wymogu.
151. Dodano nowy wymóg, wprowadzający pojęcie krytycznej fazy lotu, aby zapewnić, że podczas takich faz lotu wykonywano tylko czynności mające związek z bezpieczeństwem lotu.

NCO.GEN.115 Kołowanie samolotu

152. Obowiązek wyznaczenia osób uprawnionych do kołowania samolotem spoczywa teraz na operatorze.
153. Otrzymane komentarze, zwłaszcza dotyczące wymogu posiadania przeszkolenia w zakresie używania radiotelefonu, przyczyniły się do wprowadzenia odstępstwa dla lotnisk, na których łączność radiowa nie jest konieczna. Powyższa modyfikacja dostosowuje ten wymóg do przepisów części II załącznika 6 ICAO.
154. W następstwie kilku komentarzy zostaną dodane wytyczne dotyczące umiejętności i wiedzy koniecznych do spełnienia standardów operacyjnych wymaganych do bezpiecznego manewrowania samolotem po płycie lotniska.

NCO.GEN.120 Uruchomienie wirnika

155. Tekst opisuje warunki uruchomienia wirnika w celu wykonania lotu lub konserwacji i został dostosowany do przepisu CAT.GEN.MPA.130 w części CAT.

NCO.GEN.125 Przenośne urządzenia elektroniczne

156. Tekst zabrania używania przenośnych urządzeń elektronicznych mogących mieć niekorzystny wpływ na działanie systemów pokładowych lub wyposażenia tego statku powietrznego i został dostosowany do przepisu CAT.GEN.MPA.135 w części CAT.

NCO.GEN.130 Informacje o pokładowym wyposażeniu awaryjnym i ratunkowym

157. W wyniku otrzymanych komentarzy wprowadzono odstępstwo od wymogu stałego posiadania na pokładzie wykazu wyposażenia awaryjnego. Statki powietrzne startujące i lądujące na tym samym lotnisku/miejscu operacji lotniczej nie muszą spełniać tego wymogu.

NCO.GEN.140 Transport materiałów niebezpiecznych

158. Ten wymóg dotyczy okoliczności, w których materiały niebezpieczne mogłyby znaleźć się na pokładzie bez zezwolenia wymaganego przepisami SPA.DG. Chodzi tu na przykład o przedmioty zwykle uznawane za materiały niebezpieczne, które mogłyby zostać wniesione w bagażu pasażerów.

159. Usunięto wymóg informowania o niezgłoszonych lub nieprawidłowo zgłoszonych materiałach niebezpiecznych, ponieważ uznano go za niemający zastosowania do operacji niezarobkowych.
160. Podejście do tej kwestii przyjęte przez Agencję polega na dynamicznym odwołaniu do instrukcji technicznych ICAO, co przedstawiono w zawiadomieniu NPA i określono w przepisach wykonawczych. W przepisach tych zwykle nie umieszcza się fragmentów instrukcji technicznych. Jedynie wymogi dotyczące szczególnych obowiązków operatora zostały powtórzone z instrukcji technicznych.
161. Termin „instrukcje techniczne” zdefiniowano w załączniku I (opublikowanym w Opinii 04/2011).

NCO.GEN.145 Niezwłoczne reagowanie na problemy w zakresie bezpieczeństwa

162. Agencja uznaje za konieczne wprowadzenie przepisu nakładającego na operatora wykonującego operacje NCO obowiązek wdrażania środków bezpieczeństwa wydanych przez właściwy organ oraz takich obowiązkowych informacji dotyczących bezpieczeństwa wydanych przez Agencję, jak dyrektywy dotyczące zdatności do lotu.

NCO.GEN.155 Wykaz wyposażenia minimalnego

163. Z zasady w operacjach NCO wykaz wyposażenia minimalnego (MEL) nie jest wymagany. Dopuszcza się jednak możliwość podjęcia dobrowolnej decyzji o posiadaniu takiego wykazu. W takim przypadku wykaz wyposażenia minimalnego podlega zatwierdzeniu przez właściwy organ. Wykaz wyposażenia minimalnego statku powietrznego zarejestrowanego w kraju trzecim musi zostać zatwierdzony przez państwo, w którym ten statek powietrzny zarejestrowano.

VI. NCO.OP: Podczęść B – Procedury operacyjne

164. Ta podczęść zawiera procedury operacyjne dla operacji NCO.

Informacje ogólne

165. Wymogi dotyczące LVTO dostosowano do propozycji przepisów części CAT i części SPA, według których do startu przy widzialności poniżej 400 m wymagane jest zezwolenie zgodne z częścią SPA.
166. Otrzymano wiele komentarzy z prośbą o zmianę metody obliczania minimów operacyjnych i lepsze dostosowanie jej do operacji NCO. Należy zauważyć, że metoda ta, dostosowana do metody wymaganej przepisami CAT i NCC, została wprowadzona do wytycznych (GM3-NCO.OP.110), a zatem służy tylko do celów informacyjnych. Pilot dowódca może stosować inne metody.
167. Niektóre z zainteresowanych stron zwróciły się do Agencji o usunięcie z przepisów NCO.OP.125/126 wymogu planowania dodatkowej ilości paliwa na wypadek utraty hermetyzacji lub niesprawności jednego silnika na trasie. W oparciu o wymóg

zasadniczy 2 lit. a) pkt 7, który nakłada na operatora obowiązek posiadania podczas lotu rezerwy paliwa na nieprzewidziane okoliczności, Agencja uważa, iż warunki te należą do takich właśnie nieprzewidzianych okoliczności i są niezbędne dla bezpieczeństwa lotu. Dlatego ten wymóg NCO utrzymano w kształcie dostosowanym do wymogu z części NCC.

168. Otrzymano kilka komentarzy z prośbą o taką modyfikację przepisu NCO.OP.165, żeby było możliwe rozpoczęcie lotu VFR, nawet jeżeli warunki panujące na trasie do lotniska docelowego nie spełniają przepisów VFR, w sytuacji gdy warunki panujące na alternatywnej trasie do jednego lub więcej lotnisk zapasowych spełniają wymogi VFR. Gdyby takie rozwiązanie wdrożyć, byłoby ono poniżej poziomu bezpieczeństwa ustanowionego przez ICAO. Agencja nie ma zamiaru schodzić poniżej wymogów ICAO i nie mogłaby przekonująco uzasadnić zezwolenia na wykonywanie takich lotów.
169. Wiele zainteresowanych stron wyraziło obawy dotyczące przepisów NCC.OP.155 i NCC.OP.156 w związku z wyborem zapasowych lotnisk docelowych dla samolotów i śmigłowców. Jak napisano w komentarzach, celem przepisów nie jest wymaganie, aby lotniska docelowe i zapasowe były jednocześnie dopuszczalne pod względem pogodowym. Zgodnie z treścią tych przepisów, wybór lotniska zapasowego musi zostać dokonany w zgodzie ze stosownymi wymogami pogodowymi, jeżeli warunki pogodowe na lotnisku docelowym znajdują się poniżej minimów.
170. Otrzymano szereg komentarzy z prośbą o modyfikację lit. a) pkt 11 przepisu NCO.OP.135 dotyczącego informacji meteorologicznych wykorzystywanych przez pilota dowódcę przez usunięcie słowa „lotnicze”. Wymóg z części II załącznika 6 ICAO zakłada użycie aktualnych i odpowiednich map, co w rzeczywistości stanowi odniesienie do definicji map lotniczych, podanej w załączniku 4 ICAO. Niemniej jednak wymóg ten nie uniemożliwia operatorom używania innych dostępnych map, ale tylko jako dodatek do aktualnych map lotniczych – jedynek, na które są nanesione wszystkie konieczne informacje lotnicze.
171. W następstwie otrzymanych komentarzy dotyczących stosowania wysokości DA(H) podczas wykonywania podejść nieprecyzyjnych z wykorzystaniem techniki podejść końcowych z nieprzerwanym zniżaniem, co może prowadzić do zejścia poniżej MDA(H) w przypadku nieudanego podejścia do przepisu NCC.OP.111 zostaną dodane AMC w celu dalszego wyjaśnienia obowiązków operatora w zakresie opracowania procedur uniemożliwiających schodzenie poniżej MDA/MDH podczas wykonywania odejścia/nieudanego podejścia.

NCO.OP.105 Specyfikacja lotnisk izolowanych – samoloty

172. Przepis został uproszczony i dotyczy tylko czasu lotu do najbliższego odpowiedniego lotniska zapasowego.
173. Należy zauważyć, że termin ten nie został zdefiniowany dla śmigłowców i przyjmuje się, że operator określi kryteria wyboru w instrukcji operacyjnej. Uznano, że ze względu na właściwości śmigłowców nie ma potrzeby dodawania szczególnej definicji lotniska izolowanego.

NCO.OP.110 Minima operacyjne lotniska – samoloty i śmigłowce

174. Ten wymóg opracowano z myślą o odzwierciedleniu operacji NCO i w celu zapewnienia zasady proporcjonalności.

175. Operator nie musi ustanawiać minimów lotniska, ale może skorzystać z minimów operacyjnych dostępnych na rynku. Jest to dostosowane do przepisów części II sekcji 2 załącznika 6 ICAO.

NCO.OP.111 Minima operacyjne lotniska – operacje podejścia w kategorii I, operacje APV i operacje podejścia nieprecyzyjnego**NCO.OP.112 Minima operacyjne lotniska – podejścia z okrążenia wykonywane na samolotach****NCO.OP.113 Minima operacyjne lotniska – podejścia z okrążenia wykonywane na śmigłowcach**

176. Wymogi te dostosowano do przepisów NCC.

NCO.OP.120 Procedury ochrony przed hałasem – samoloty, śmigłowce i szybowce z napędem

177. Tekst rozdzielono na wymogi dotyczące poszczególnych kategorii statków powietrznych. Przepisy dotyczące procedur ograniczania hałasu dla samolotów/śmigłowców/szybowców z napędem i balonów są adresowane do pilota dowódcy i zakładają pierwszeństwo bezpieczeństwa przed ograniczaniem hałasu. Przepis opiera się na zaleceniach części II i III załącznika 6 ICAO.

NCO.OP.125 Zapas paliwa i oleju – samoloty**NCO.OP.126 Zapas paliwa i oleju – śmigłowce**

178. Tekst rozdzielono na przepisy dotyczące poszczególnych kategorii statków powietrznych i dostosowano do części II i III załącznika 6 ICAO.

179. W związku z otrzymanymi komentarzami wprowadzono odstępstwo dla samolotów startujących i lądujących na tym samym lotnisku i pozostających w zasięgu wzrokowym tego lotniska. W takim przypadku wymagany zapas paliwa zredukowano do ilości wystarczającej na 10 min lotu plus paliwo konieczne do powrotu na lotnisko.

NCO.OP.130 Instrukcje bezpieczeństwa dla pasażerów

180. Tekst, dostosowany do operacji NCO, przewiduje, że odprawa pasażerów może się odbyć przed lotem lub w jego trakcie.

NCO.OP.135 Przygotowanie lotu

181. W wyniku otrzymanych komentarzy do przepisu zostaną dodane wytyczne dotyczące ewentualnego wykorzystania planu operacyjnego lotu (OFP) w celu spełnienia wymogu związanego z przygotowaniem lotu. Również ICAO nie upoważnia do użycia OFP do operacji niezarobkowych.

NCO.OP.140 Zapasowe lotnisko docelowe – samoloty**NCO.OP.141 Zapasowe lotnisko docelowe – śmigłowce**

182. Tekst przepisu dotyczącego zapasowego lotniska docelowego rozdzielono na wymogi dotyczące poszczególnych kategorii statków powietrznych.

183. W celu wyjaśnienia i ujednoczenia przepis NCC.OP.141 lit. a) zmieniono, dodając wymóg procedury podejścia według wskazań przyrządów na lotnisku docelowym, ponieważ przepis ten odnosił się do minimum dla tej procedury.

184. W przypadku lotniska izolowanego w operacjach wykonywanych przy użyciu śmigłowców wprowadzono okres ważności dla prognoz/raportów warunków meteorologicznych wymaganych na lotnisku docelowym. Przepis dostosowano do wymogu lit. a), który ustala ten okres na 2 godziny przed szacowanym czasem przylotu i 2 godziny po szacowanym czasie przylotu.

NCO.OP.145 Uzupelnianie paliwa podczas wsiadania pasażerów, przebywania ich na pokładzie lub wysiadania

185. W następstwie licznych komentarzy ponownie wprowadzono możliwość uzupełniania paliwa statku powietrznego w czasie, gdy pasażerowie wsiadają, przebywają na pokładzie lub wysiadają, przy czym zachowano takie same ograniczenia jak w przypadku NCC.

NCO.OP.170 Lód i inne zanieczyszczenia – procedury naziemne**NCO.OP.175 Lód oraz inne zanieczyszczenia – procedury w locie**

186. Procedury przeciwooblodzeniowe ujęto w dwóch wymogach: pierwszy dotyczy procedur na ziemi, drugi procedur w locie. Jest to zgodne z wymogami zasadniczymi (2.a.5 w załączniku IV) i nakłada ten obowiązek na pilota dowódcę.

NCO.OP.185 Symulowanie sytuacji nietypowych w czasie lotu

187. W wielu komentarzach zwracano się o usunięcie szczególnego wymogu zakazującego symulacji lotu IFR przy użyciu sztucznych środków z pasażerami na pokładzie. Ponieważ Agencja nadal uważa, że symulowanie takich sytuacji z pasażerami na pokładzie stanowi problem dotyczący bezpieczeństwa, wymóg ten został utrzymany.

188. Jednakże ponieważ przepisy NCO stosuje się do zatwierdzonych ośrodków szkoleniowych realizujących loty szkoleniowe przy użyciu statków powietrznych innych niż skomplikowane technicznie statki powietrzne, a także w związku z

otrzymanymi komentarzami do przepisu wprowadzono odstępstwo pozwalające na symulowanie sytuacji nietypowych i IFR przy życiu sztucznych środków podczas lotów szkoleniowych z pilotami uczniami na pokładzie.

NCO.OP.190 Gospodarka paliwem w locie

189. W następstwie szeregu komentarzy, a także dla zachowania jednolitości termin „ostateczna rezerwa paliwa”, który nie jest zdefiniowany w treści przepisów NCO, został usunięty, przy czym w celu wyjaśnienia dodano wymóg dotyczący paliwa dla samolotów i śmigłowców. Celem przepisu jest zapewnienie, by ilość paliwa pozostała po wylądowaniu nie była mniejsza niż rezerwa paliwa wymagana w NCO.OP.125 i NCO.OP.126.

NCO.OP.200 Wykrywanie bliskości ziemi

190. W oparciu o przepisy części II załącznika 6 ICAO tylko niektóre samoloty objęte przepisami NCO podlegają wymogowi wyposażenia w system TAWS. Zatem przedmiotowy wymóg dotyczy wymogu operacyjnego dotyczącego użycia systemu TAWS. Tekst dostosowano do przepisów części NCC.

NCO.OP.205 Pokładowy system zapobiegania kolizjom (ACAS)

191. Wymóg ten dodano, aby zapewnić, że zainstalowany system ACAS będzie używany zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 1332/2011.

VII. NCO.POL: Podczęść C – Osiągi i ograniczenia operacyjne statków powietrznych

Informacje ogólne

192. Ta podczęść zawiera przepisy dotyczące osiąarów i ograniczeń operacyjnych statków powietrznych w operacjach niezarobkowych wykonywanych przy użyciu statków powietrznych innych niż skomplikowane technicznie statki powietrzne z napędem silnikowym.

NCO.POL.100 Ograniczenia operacyjne

193. Tekst NPA odtworzono w nowym tekście przepisu, z jednym dodatkowym ustępem dotyczącym umieszczania tabliczek, list i oznaczeń przyrządów zawierających te ograniczenia operacyjne.

NCO.POL.105 Ważenie – samoloty i śmigłowce

194. W wielu komentarzach podkreślano, że zamiast w przepisach OPS wymóg ten powinien znaleźć się w przepisach części M. Wymogi ważenia statków powietrznych utrzymano w tym rozporządzeniu, aby uniknąć powstania luk prawnych, ponieważ

nie jest on ujęty w części M. Może być przedmiotem przyszłych zadań w trakcie tworzenia przepisów.

195. Usunięto zapis o ważeniu okresowym, ponieważ warunki ponownego ważenia opisano już odpowiednio w nowej lit. a).

VIII:NCO.IDE: Podczęść D – Przyrządy, dane i wyposażenie

196. Ta podczęść zawiera wymogi dotyczące przyrządów, danych i wyposażenia dla operacji objętych częścią NCOC. Składa się z czterech sekcji:

- Sekcja 1 – samoloty;
- Sekcja 2 – śmigłowce;
- Sekcja 3 – szybowce;
- Sekcja 4 – balony.

197. Tekst zasadniczo sporządzono tak, aby tam gdzie to właściwe utrzymać cele oparte na osiągnięciach na poziomie przepisu i umieścić charakterystyki systemów/wyposażenia oraz sposobów spełniania wymagań na poziomie AMC.

198. Wymogi dotyczące wyposażenia oddzielono od wymogów czysto operacyjnych, np. dotyczących użycia wyposażenia, które odpowiednio ujęto w przepisach NCO.OP.

199. Numerowanie przepisów zostało utrzymane kolejno w każdej sekcji, nadając ten sam numer oraz tytuł przepisom dotyczącym tego samego tematu dla samolotów oraz śmigłowców. Jeśli przepis dotyczył wyłącznie samolotów, jego numer pomijano w przypadku śmigłowców i odwrotnie.

200. Wprowadzono nowy wymóg (NCC.IDE.A/H.105 Minimalne wyposażenie do lotu) w celu ujęcia operacji wykonywanych z niedziałającymi lub brakującymi elementami wyposażenia bądź funkcjami samolotu/śmigłowca.

201. Z powodu braku odniesień ICAO do szybowców i balonów wymogi dotyczące wyposażenia i przyrządów dla tych dwóch kategorii statków powietrznych zostały przygotowane z pomocą ekspertów w oparciu o istniejące standardy i regulacje krajowe.

NCO.IDE.A./H./S./B.100 Przyrządy i wyposażenie – postanowienia ogólne

202. Wyjaśniono wymogi dotyczące zatwierdzania, zgodnie z wymogami części 21. Uzupełniono o dodatkowe przepisy, aby zapewnić, że przyrządy oraz wyposażenie niewymagane w części NCO, dla której nie ma konieczności zatwierdzenia zgodnie z częścią 21, nie były wykorzystywane do realizacji funkcji związanych z bezpieczeństwem lotu i nie wpływały na zdatność do lotu. Ponadto wyjaśniono sposób stosowania wymogów dotyczących zdatności do lotu do zezwoleń na instalowanie wyposażenia w statkach powietrznych zarejestrowanych w krajach trzecich. Dodano również wytyczne w tym zakresie. Postanowienia dotyczące wyposażenia zatwierdzonego i niezatwierdzonego wyjaśniono szczegółowo w odpowiedzi na komentarze.

NCO.IDE.A.110 Zapasowe bezpieczniki elektryczne

203. Z poprzedniego NPA w przepisie OPS.CAT.407 wprowadzono wydzielony wymóg dla samolotów dotyczący bezpieczników elektrycznych. Jest to zgodne z przepisem 2.4.2.2 części II załącznika 6 ICAO. Zgodnie z przypadkiem CAT.IDE i NCC.IDE, równoważnego wymogu nie zaproponowano dla śmigłowców.

NCO.IDE.A./H.120&125 Operacje VFR/IFR – przyrządy pilotażowe i nawigacyjne oraz wyposażenie towarzyszące

204. Proponowane przepisy sporządzono przy podstawowym założeniu, że zasady wykonywania lotów VFR narzucają przestrzeganie VMC oraz że loty wykonywane w IMC będą musiały być wykonywane zgodnie z przepisami dla lotów IFR.

205. Dodano AMC dla lotów lokalnych, zgodnie z CAT.IDE, wprowadzające dodatkowe sposoby spełnienia wymagań wobec niektórych przyrządów i samolotów.

206. W przypadku śmigłowców do warunków, w których wymagane jest dodatkowe wyposażenie do operacji VFR, dodano konieczność widzialności poniżej 1500 m.

207. Dodano AMC dotyczące urządzeń mierzących i wyświetlających kierunek magnetyczny.

208. Dodano wymóg dotyczący urządzenia zabezpieczającego przed nieprawidłowym działaniem systemu wskazań prędkości podczas operacji VFR, zgodnie z załącznikiem 6 ICAO. W odpowiedzi na komentarze wyjaśniono, że wymogu tego nie stosuje się do lotów VFR w nocy, ale tylko do tych warunków, w których statku powietrznego nie można utrzymywać w pożądanym torze lotu bez użycia dodatkowych przyrządów oraz przy widzialności poniżej 1500 m.

209. Dodano AMC dotyczące urządzenia zabezpieczającego przed nieprawidłowym działaniem systemu wskazań prędkości spowodowanym kondensacją lub oblodzeniem.

NCO.IDE.H.126 Wyposażenie dodatkowe do lotów IFR z jednym pilotem

210. W oparciu o obowiązujące wymogi certyfikacyjne w zakresie systemów poprawy stabilności oraz zalecenia bezpieczeństwa wydane przez UK AAIB w sprawozdaniu z wypadku statku powietrznego Aircraft Accident Report AAIB 4/97 proponuje się dodanie wymogu wyposażania śmigłowców użytkowanych w lotach IFR w autopilota zdolnego do utrzymywania co najmniej żądanej wysokości bezwzględnej i kursu.

NCO.IDE.A./H.140 Siedzenia, pasy bezpieczeństwa, systemy przytrzymujące i urządzenia przytrzymujące dla dzieci**NCO.IDE.S.125 Siedzenia i systemy przytrzymujące**

211. Wprowadzono specjalny wymóg posiadania pasów bezpieczeństwa i systemów przytrzymujących. Aby zapewnić odpowiednią elastyczność stosowania wobec istniejących rozwiązań, zawarto również definicję terminu „system przytrzymujący górną część tułowia”. Z przeglądu komentarzy jasno wynikało, że termin „uprząż”

nie był spójnie stosowany. Choć istnieje wspólne zrozumienie, że uprząż bezpieczeństwa obejmuje pas bezpieczeństwa oraz dwie taśmy naramienne, istnieje szereg samolotów, które mogą nie być zgodne z obowiązującymi wymogami. Otrzymano kilka komentarzy, w których wnioskowano o dopuszczenie stosowania pasów bezpieczeństwa z taśmą naramienną przekątną na miejscu obserwatora w kabinie załogi lotniczej w samolotach, w których mocowanie uprząży czteropunktowej jest niepraktyczne. System przytrzymujący górną część tułowia z jedną taśmą naramienną (np. pas bezpieczeństwa z taśmą naramienną przekątną) uznaje się, zwłaszcza w przypadku operacji NCO, za zgodny z wymogiem dotyczącym foteli załogi lotniczej.

212. W kilku przypadkach w komentarzach do CRD domagano się podania dat rozpoczęcia stosowania wymogu mocowania systemów przytrzymujących górną część tułowia na fotelach załogi lotniczej. Takiego rozwiązania nie przyjęto, ponieważ intencją przepisu, zgodną z zaleceniami dotyczącymi bezpieczeństwa, jest podniesienie standardów bezpieczeństwa również dla istniejącej floty. Ponadto możliwość spełnienia wymogu przez użycie pasów przekątnych w statkach powietrznych objętych NCO jest wystarczająco elastyczna.

Wymogi dotyczące wyposażenia tlenowego

213. Poniższe przepisy były przedmiotem obszernych komentarzy i dyskusji:

- NCO.IDE.A.150 Dodatkowy tlen – samoloty z kabiną ciśnieniową oraz
- NCO.IDE.A./H.155 Dodatkowy tlen – samoloty/śmigłowce z kabiną bez hermetyzacji.

214. Agencja otrzymała kilka komentarzy sugerujących wprowadzenie odstępstw od tych przepisów w przypadku NCO. Opierały się one na obecnej praktyce operacyjnej w niektórych państwach członkowskich oraz SARP ICAO (głównie na 2.2.3.8 części II załącznika 6).

215. Grupa rewizyjna 04 przedstawiła materiały potwierdzające, że w Europie nie stwierdzono wypadków z powodu braku tlenu na wysokości poniżej 14000 stóp. Grupa wyraziła również obawę o bezpieczeństwo w związku z ograniczeniem wymuszającym utrzymywanie statku powietrznego na małej wysokości podczas lotu w chmurach i warunkach oblodzenia, jeżeli nie jest on wyposażony w urządzenia tlenowe.

216. Agencja dokonała przeglądu wszystkich komentarzy i materiałów otrzymanych na ten temat i zwróciła uwagę na następujące kwestie:

- Wymogi dotyczące śmigłowców z kabiną ciśnieniową zostały usunięte, tak jak w CAT.IDE i NCC.IDE, ponieważ w UE nie użytkuje się śmigłowców z taką kabiną.
- Wymogi dotyczące śmigłowców z kabiną bez hermetyzacji są zgodne z ust. 2.9 sekcji III części III załącznika 6 ICAO, który wymaga posiadania na pokładzie urządzeń tlenowych podczas lotów przez czas dłuższy niż 30 minut na wysokości bezwzględnej między 10000 stóp i 13000 stóp, a także przez dowolny czas na wysokości bezwzględnej powyżej 13000 stóp.

- Obecnie proponowany tekst w odniesieniu do samolotów pozostaje dostosowany do wymogów NCC.IDE i jest celowo bardziej wymagający niż obowiązujące standardy ICAO. Standardy ICAO bazują bowiem całkowicie na ocenie dokonywanej przez pilota dowódcę, a zatem teoretycznie pozwalają na loty na dowolnej wysokości bezwzględnej bez tlenu. Rozwiązanie to uznaje się za zbyt słabe, ponieważ statki powietrzne objęte przedmiotowymi wymogami dzielą przestrzeń powietrzną z innymi uczestnikami ruchu lotniczego. Niedotlenienie pilota mogłoby zatem prowadzić do niebezpiecznych sytuacji stanowiących niedopuszczalne ryzyko dla stron trzecich.
- Agencja wzięła szczególnie pod uwagę fakt, iż ludzka fizjologia pozostaje niezmienna niezależnie od charakteru wykonywanych operacji (zarobkowe – niezarobkowe) czy stopnia złożoności użytkowanego statku powietrznego. Dlatego proponowany tekst wdraża treść załącznika 2.A do części II załącznika 6 ICAO i wymaga posiadania dodatkowego tlenu, tak jak to przewidziano w części CAT i części NCC.
- Agencja przyjmuje również do wiadomości oceny przeprowadzone przez ICAO w tym temacie, które są dostępne w najnowszej zmienionej wersji dokumentu Doc 8984 z roku 2008. Przedstawiony tam opis skutków niedotlenienia na różnych wysokościach bezwzględnych uzasadnia konieczność wprowadzenia tego wymogu.
- Uznaje się, że piloci posiadający długie doświadczenie w lotach nad pewnymi obszarami górskimi mogą być fizjologicznie zaadaptowani do pracy na takich wysokościach. Jednakże w oparciu o wspomniane wyżej badania medyczne Agencja ma obawy dotyczące bezpieczeństwa lotów, podczas których brak tlenu może skutkować zaburzeniem funkcji poznawczych lub (częściowym) obezwładnieniem pilota. Dodatkowo niedobór tlenu może mieć niekorzystny wpływ na pasażerów ze schorzeniami.
- Odstępstwa będą musiały być regulowane przez art. 14 rozporządzenia podstawowego i powinny opierać się na specjalnych środkach łagodzących (np. doświadczeniu operatora, adaptacji fizjologicznej pilota do pewnych wysokości). Ponadto zazwyczaj można by je uzyskać wyłącznie w konkretnych regionach (np. w obszarach górskich).

217. Dodatkowo określono odsetek pasażerów, dla których należy dostarczyć tlen w samolotach z kabiną ciśnieniową.

NCO.IDE.A./H.160 & NCO.IDE.B.125 Gaśnice ręczne

218. Przepisy określające użycie środka gaśniczego halon zostały usunięte zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1005/2009, które zakazuje jego zastosowania. Przepis zawiera ogólny cel bezpieczeństwa w zakresie skuteczności środka gaśniczego. Umożliwia to stosowanie halonu w okresie przejściowym.

219. Agencja poddała ocenie propozycję przedstawioną przez grupę rewizyjną oraz inne otrzymane komentarze dotyczące zwolnienia lekkich samolotów i śmigłowców (o masie startowej poniżej 2000 kg) z obowiązku posiadania gaśnicy na pokładzie. Takie zwolnienie spowodowałoby jednak niezgodność przepisów NCO z przepisami części II (2.4.2.2) i części III sekcji III (4.1.3.1) załącznika 6. Agencja wzięła

również pod uwagę to, że według najnowszego dostępnego dodatku do załącznika 6 jedynie dwa państwa członkowskie zgłosiły różnice w stosowaniu standardu ICAO. Można więc przyjąć, że większość państw członkowskich wprowadziła ten przepis do swoich przepisów krajowych. W tej sytuacji przepis utrzymano.

220. Natomiast motoszybowce turystyczne i szybowce wyłączono z tego wymogu z następujących powodów:

- przestrzeń dostępna w kokpicie jest ograniczona, a w przypadku niektórych typów w ogóle jej nie ma lub
- gaśnicę można zamontować tylko za głową pilota, co mogłoby stanowić zagrożenie dla jego bezpieczeństwa.

NCO.IDE.A./H.170 Nadajnik ratunkowy ELT

NCO.IDE.S.135 i NCO.IDE.B.130 Loty nad obszarami wodnymi

221. W oparciu o otrzymane komentarze Agencja oceniła możliwość użycia osobistego nadajnika sygnału niebezpieczeństwa (PLB) w miejsce nadajnika ratunkowego w przypadku pewnych małych statków powietrznych. Agencja potwierdziła, że uzyskany w ten sposób poziom bezpieczeństwa jest równoważny. Dodano stosowne AMC i GM dotyczące osobistego nadajnika sygnału niebezpieczeństwa. Mimo zapewnienia równoważnego poziomu bezpieczeństwa będzie to stanowić różnicę względem standardów i zalecanych praktyk z załącznika 6 ICAO dotyczących nadajników ratunkowych ELT. Poza tym wyjaśniono, że PLB stanowią alternatywę dla ELT, z których nadal można korzystać, jeżeli istnieje taka potrzeba.

NCO.IDE.H.175 Loty nad obszarami wodnymi

222. Ponadto w następstwie otrzymanych komentarzy wyjaśniono, że kamizelki ratunkowe nie muszą być koniecznie przechowywane w pewnych łatwo dostępnych miejscach, ale mogą być również założone przez osoby, dla użytku których są przeznaczone.

NCO.IDE.S.110 Światła operacyjne

223. W odniesieniu do szybowców wymóg usunięto, ponieważ w części FCL nie ma uprawnień do wykonywania lotów nocnych dla tej kategorii statków powietrznych.

AKRONIMY/SKRÓTY UŻYWANE W CZĘŚCI NCC I CZĘŚCI NCO**- wyłącznie do celów referencyjnych -**

AAC	administracyjna komunikacja lotnicza
AAD	odchylenie od wyznaczonej wysokości bezwzględnej
AAL	nad poziomem lotniska
AC	prąd przemienny
ACAS II	pokładowy system zapobiegania kolizjom 2. generacji
ADF	radiokompas
ADG	generator pneumatyczny
ADS	automatyczne zależne dozоровanie
ADS-B	automatyczne zależne dozоровanie – rozgłaszanie
ADS-C	automatyczne zależne dozоровanie – kontrakt
AeMC	centrum lotniczo-medyczne
AEO	ze wszystkimi silnikami pracującymi
AFCS	układ automatycznego sterowania lotem
AFM	instrukcja użytkownika w locie
AFN	zawiadomienie o locie statku powietrznego
AFN	zawiadomienie o obiekcie kontroli ruchu lotniczego
AGL	nad poziomem terenu
AHRS	układ informujący o położeniu i kursie
AIS	służby informacji lotniczej
ALS	system świateł podejścia
ALSF	system świateł podejścia z sekwencyjnymi światłami migającymi
AMC	alternatywne sposoby spełnienia wymagań
AMSL	nad średnim poziomem morza
ANP	rzeczywiste osiągi nawigacji
AOC	certyfi k at przewoźnika lotniczego
APCH	podejście
APU	pomocniczy zespół napędowy
APV	procedura podejścia z naprowadzaniem pionowym
AR	trasa ATS
AR	wymagana autoryzacja
AR	wymogi dotyczące organów

ARA	procedura podejścia według wskazań radaru pokładowego
ASC	Komitet Bezpieczeństwa Lotniczego
ASDA	rozporządzalna długość przerwanej startu
ATC	kontrola ruchu lotniczego
ATO	zatwierdzona organizacja szkoleniowa
ATPL	licencja pilota transportu lotniczego
ATQP	alternatywny program szkolenia i kwalifikacji
ATS	służby ruchu lotniczego
AVGAS	benzyna lotnicza
AVTAG	paliwo typu wide-cut
B-RNAV	podstawowa nawigacja obszarowa
BALS	podstawowy system świateł podejścia
CAP	parametry dostępne dla kontrolera
CDFA	podejście końcowe ze stałym zniżaniem
CDL	wykaz odstępstw od konfiguracji
CFIT	zderzenie z ziemią w locie kontrolowanym
CG	środek ciężkości
cm	centymetr
CM	zarządzanie konfiguracją/kontekstem
CMA	stałe monitorowanie bezpieczeństwa lotniczego
CMV	przeliczona widzialność meteorologiczna
CMPA	skomplikowany technicznie statek powietrzny z napędem silnikowym
CofA	świadectwo zdatności do lotu
CPA	najbliższy punkt podejścia
CPDLC	łącze komunikacyjne danych kontroler-pilot
CPL	licencja pilota zawodowego
CRM	zarządzanie zasobami załogi
CRT	dokument reakcji na uwagi
CVR	pokładowy rejestrator rozmów w kabinie
DA	wysokość bezwzględna decyzji
D-ATIS	służba cyfrowej automatycznej informacji lotniskowej
DC	prąd stały
DCL	pozwolenie na start
DDM	różnica w głębokości modulacji
D-FIS	łącze danych – usługa nadawania informacji o locie
DGOR	raport dot. obecności materiałów niebezpiecznych

DH	wysokość względna decyzji
DME	radioodległościomierz
D-OTIS	łącze danych – usługa nadawania informacji z terminala operacyjnego
DR	zasięg decyzji
DSTRK	pożądana ścieżka
EASP	Europejski Program Bezpieczeństwa Lotniczego
EC	Komisja Europejska
EFB	elektroniczny analizator lotu
EFIS	elektroniczny system instrumentów lotu
EGT	temperatura gazów spalinowych
ELT(AD)	nadajnik ratunkowy (automatycznie uruchamiany)
ELT(AF)	nadajnik ratunkowy (automatyczny stały)
ELT(AP)	nadajnik ratunkowy (automatyczny przenośny)
ELT(S)	nadajnik ratunkowy
EPE	szacunek błędu położenia
EPR	spręż silnika
EPU	oszacowanie niepewności położenia
ERA	lotnisko zapasowe na trasie
ESSG	Europejska Grupa Sterująca ds. SAFA
ETOPS	operacje o wydłużonym zasięgu samolotami dwusilnikowymi
ETSO	Europejska Norma Techniczna
EUROCAE	Organizacja Wyposażenia Lotnictwa Cywilnego
EVS	system poprawiający widzenie
FAA	Federalna Administracja ds. Lotnictwa
FAF	pozycja rozpoczęcia podejścia końcowego
FAK	apteczka pierwszej pomocy
FALS	pełen system świateł podejścia
FANS	przyszły lotniczy system nawigacyjny
FAP	punkt rozpoczęcia podejścia końcowego
FATO	strefa podejścia końcowego i startu
FDM	monitorowanie danych lotu
FDR	rejestrator danych lotu
FFS	pełen symulator lotu
FI	instruktor latania
FL	poziom lotu
FM	modulator częstotliwości

FMS	system zarządzania lotem
FOR	obszar uwagi
FOV	obszar widoku
FSTD	szkoleniowe urządzenie symulacji lotu
ft	stopa
FTD	urządzenie do szkolenia lotniczego
g	gram
g	ciężar
GBAS	system naziemnej stacji różnicowej
GCAS	system zapobiegania zderzeniu z ziemią
GIDS	naziemny system wykrywania oblodzenia
GLS	system lądowania GBAS
GM	wytyczne
GNSS	globalny system nawigacji satelitarnej
GPS	globalny system pozycyjny
GPWS	system ostrzegania o zbliżaniu się samolotu do ziemi
HEMS	operacje śmigłowców służb ratownictwa medycznego
HF	wysoka częstotliwość
HI/MI	wysoka intensywność/średnia intensywność
HIALS	system świateł podejścia o wysokiej intensywności
HLL	wykaz ograniczeń dla heliportu
HoT	czas zabezpieczenia przeciw oblodzeniu
hPa	hektopaskal
HUD	wyświetlacz przezierny
HUDLS	system lądowania z prowadzeniem typu head-up
IAF	pozycja rozpoczęcia podejścia początkowego
IALS	system świateł pośrednich podejścia
ICAO	Międzynarodowa Organizacja Lotnictwa Cywilnego
IF	pozycja rozpoczęcia podejścia pośredniego
IFR	przepisy dla lotów według wskazań przyrządów
IGE	wpływ ziemi
ILS	system lądowania z użyciem przyrządów
IMC	warunki meteorologiczne dla lotów według wskazań przyrządów
inHg	cale słupa rtęci
INS	bezwładnościowy system nawigacyjny
IORS	wewnętrzny system raportowania zdarzeń
IP	punkt rozpoczęcia podejścia pośredniego

IR	przepis wykonawczy
IRNAV/IAN	zintegrowana nawigacja obszarowa
IRS	inercyjny system odniesienia
ISA	atmosfera wzorcowa
IV	dożylny
JAA	Wspólne Władze Lotnicze
JAR	wspólne wymagania lotnicze
JET 1/A/A1	nafta
JET B	paliwo typu wide-cut
JIP	wspólna procedura wykonawcza
JP-4	paliwo typu wide-cut
km	kilometr
kN	kiloniuton
KSS	wzór Ktitorova, Simina i Sindalovskiego
kt	węzeł
LAT/LONG	szerokość/długość geograficzna
LED	dioda elektroluminescencyjna
LIFUS	praktyka w lotach liniowych pod nadzorem starszego pilota
LNAV	nawigacja boczna
LoA	dokument porozumienia
LOC	lokalizator
LOE	ocena pod kątem lotów liniowych
LOFT	szkolenie symulatorowe do lotów liniowych
LOS	powierzchnia o ograniczonych przeszkodach
LOUT	najniższa robocza temperatura operacyjna
LP	osiągi lokalizatora
LPV	podejście precyzyjne z naprowadzaniem pionowym
LRNS	system nawigacyjny dalekiego zasięgu
LVO	operacje przy ograniczonej widzialności
LVP	procedury przy ograniczonej widzialności
LVTO	start przy ograniczonej widzialności
m	metr
MALS	system świateł podejścia o średniej intensywności
MALSF	system świateł podejścia o średniej intensywności z sekwencyjnymi światłami migającymi
MALSR	system świateł podejścia o średniej intensywności ze światłami pasa

MAPt	punkt rozpoczęcia procedury po nieudanym podejściu
MCTOM	maksymalna poświadczona masa startowa
MDA	minimalna wysokość bezwzględna zniżania
MDA/H	minimalna wysokość bezwzględna/względna zniżania
MDH	minimalna wysokość względna zniżania
MEA	minimalna bezpieczna wysokość na trasie
MEL	wykaz wyposażenia minimalnego
METAR	raport meteorologiczny lotniska
MGA	minimalna bezpieczna wysokość siatki
MHz	megaherc
MID	punkt środkowy
ml	mililitr
MLS	mikrofalowy system lądowania
MMEL	główny wykaz wyposażenia minimalnego
MNPS	minimalne wymagania dotyczące charakterystyki nawigacyjnej
MOC	minimalne przewyższenie nad przeszkodami
MOCA	minimalna wysokość bezwzględna przewyższenia nad przeszkodami
MOPS	minimalne standardowe osiągi operacyjne
MORA	minimalna wysokość poza trasą
MPSC	maksymalna konfiguracja miejsc pasażerskich
mSv	milisiewert
NADP	procedura zmniejszania uciążliwości hałasu przy odlocie
NALS	brak systemu świateł podejścia
NAV	nawigacja
NDB	radiolatarnia bezkierunkowa
N_F	swobodna prędkość turbiny
NM	mila morska
NOTAM	wiadomość NOTAM
NPA	podejście nieprecyzyjne
NVG	noktowizor
OAT	temperatura powietrza zewnętrznego
OCH	wysokość względna przewyższenia nad przeszkodami
OCL	zgoda na wejście do strefy oceanicznej
ODALS	wielokierunkowy system świateł podejścia
OEI	z jednym silnikiem niepracującym
OFS	powierzchnia wolna od przeszkód

OGE	bez wpływu ziemi
OIP	punkt rozpoczęcia
OM	instrukcja operacyjna
ONC	mapa nawigacyjna
OSD	dane dot. stosowności operacyjnej
otCMPA	inne niż skomplikowane technicznie statki powietrzne z napędem silnikowym
PAPI	wskaźnik dokładności ścieżki podejścia
PAR	radar podejścia precyzyjnego
PBE	urządzenia do ochrony dróg oddechowych
PBN	nawigacja oparta na osiąгах
PCDS	system urządzeń przewozu personelu
PDP	punkt wcześniej określony
PNR	punkt bez odwrotu
POH	podręcznik użytkownika samolotu dla pilota
PRM	osoba o ograniczonej możliwości poruszania się
QFE	ciśnienie atmosferyczne na poziomie lotniska (lub na progu drogi startowej)
QNH	ciśnienie atmosferyczne zredukowane do średniego poziomu morza
R/T	radiotelefon
RA	sygnalizacja RA
RAT	turbina powietrza naporowego
RCC	centrum koordynacji służb ratunkowych
RCF	ograniczone paliwo na nieprzewidziane okoliczności
RCLL	światła linii centralnej drogi startowej
RFC	mapa trasowa
RNAV	nawigacja obszarowa
RNAV 5	B-RNAV, podstawowa nawigacja obszarowa
RNP	wymagane osiągi nawigacyjne
RNPX	wymagane osiągi nawigacyjne: X
ROD	prędkość schodzenia
RTCA	Komisja Radiotechniczna ds. Lotnictwa
RTZL	oświetlenie strefy przyziemienia drogi startowej
RVR	zasięg widzenia drogi startowej
RVSM	zredukowane minima separacji pionowej
SACA	ocena bezpieczeństwa statków powietrznych wspólnotowych
SAFA	ocena bezpieczeństwa statków powietrznych państwa trzeciego

SAE ARP	zalecana praktyka lotnicza Towarzystwa Inżynierów Motoryzacji
SALS	prosty system świateł podejścia
SALSF	krótki system świateł podejścia z sekwencyjnymi światłami migającymi
SAP	podejście stabilizowane
SAP	parametry dostępu dla systemu
SAR	poszukiwawczo-ratunkowy
SBAS	system GNSS z satelitarnym systemem wspomagającym
SCP	specjalne kategorie pasażerów
SID	standardowy odlot według wskazań przyrządów
SMS	system zarządzania bezpieczeństwem
SPECI	sprawozdanie lotnicze SPECIal
SRA	podejście do lądowania wg radaru dozorowania
SRE	radar dozorowania, który jest elementem systemu radarowego precyzyjnego podejścia
SSALF	uproszczony system świateł podejścia z sekwencyjnymi światłami migającymi
SSALR	uproszczony krótki system świateł podejścia z dodatkowymi światłami pasa
SSALS	uproszczony krótki system świateł podejścia
SSP	Krajowy Program Bezpieczeństwa
SSR	wtórny radar dozorowania (raportowanie barometrycznej wysokości bezwzględnej)
STC	uzupełniający certyfikat typu
SVS	system sztucznej widzialności
TA	doradca ds. ruchu lotniczego
TAC	mapa podejść
TAFS	prognozy dla lotniska
TAS	prędkość rzeczywista lotu
TAWS	zbliżeniowy system ostrzegania o przeszkodach terenu
TCAS	naziemny system antykolizyjny
TCCA	Transportowe Lotnictwo Cywilne Kanady
TDP	punkt podjęcia decyzji o starcie
TDZ	strefa przyziemienia
THR	próg
TODA	rozporządzalna długość startu
TORA	rozporządzalna długość drogi startowej
TRI	instruktor na typ statku powietrznego

TSE	całkowity błąd systemu
TVE	całkowity błąd pionowy
TWIP	informacje pogodowe dla pilotów
UMS	system monitorowania zużycia
UTC	uniwersalny czas koordynowany
UTR	system przytrzymujący górną część tułowia
V _{AT}	prędkość przyrządowa na progu
VDF	radionamiernik VHF
VFR	przepisy wykonywania lotów z widocznością
VHF	bardzo wysoka częstotliwość
VIS	widzialność
VMC	warunki meteorologiczne dla lotów z widocznością
V _{MO}	maksymalna prędkość użytkowania
VNAV	nawigacja pionowa
VOR	radiolatarnia ogólnokierunkowa VHF
V _{S1G}	prędkość przeciągnięcia 1 g
V _{SO}	prędkość przeciągnięcia
V _Y	prędkość maksymalnej prędkości wznoszenia
WAC	mapa lotnicza świata
WXR	radar meteorologiczny
ZFT	zerowy nalot na samolocie
ZFTT	szkolenie dla osób z zerowym nalotem na samolocie

Kolonia, 1 lutego 2012 r.

P. GOUDOU
Dyrektor generalny