



EIROPAS AVIĀCIJAS DROŠĪBAS AĢENTŪRAS

ATZINUMS NR. 01/2012

(2012. gada 1. februāris)

par Komisija regulu, ar kuru nosaka gaisa kuģu ekspluatācijas īstenošanas noteikumus

"Gaisa kuģu ekspluatācija – OPS (NCC daļa un NCO daļa)"

Saturs

Kopsavilkums	3
Ievads	4
I. Vispārīga informācija	4
II. Atzinuma darbības joma	4
III. Apspriešana.....	5
IV. Noteikumu numerācija	7
Nodrošinājuma regula par gaisa kuģu ekspluatāciju	9
I. Darbības joma	9
II. Atsauksmju pārskats.....	9
III. Skaidrojums	9
VI pielikums — NCC daļa (A, H)	12
I. Darbības joma	12
II. Atsauksmju pārskats.....	13
III. Neatbilstību pārskats	14
IV. Ierosināto noteikumu izstrādes uzdevumu saraksts	14
V. NCC.GEN: A apakšdaļa — Vispārējas prasības.....	15
VI. NCC.OP: B apakšdaļa — Ekspluatācijas procedūras.....	16
VII. NCC.POL: C apakšdaļa — Gaisa kuģa veiktspēja un ekspluatācijas ierobežojumi	20
VIII: NCC.IDE: D apakšdaļa — Instrumenti, dati, iekārtas.....	22
VI pielikums — NCO daļa (A, H, S, B)	27
I. Darbības joma	27
II. Atsauksmju pārskats.....	29
III. Neatbilstību pārskats	30
V. NCO.GEN: A apakšdaļa — Vispārējas prasības	30
VI. NCO.OP: B apakšdaļa — Ekspluatācijas procedūras	33
VII. NCO.POL: C apakšdaļa — Gaisa kuģa veiktspēja un ekspluatācijas ierobežojumi	36
VIII: NCO.IDE: D apakšdaļa — Instrumenti, dati, iekārtas.....	37
AKRONĪMI/ABREVIATŪRAS NCC daļā UN NCO daļā	42

Kopsavilkums

Šajā atzinumā ir šādi dokumenti:

- grozījumi nodrošinājuma regulā par gaisa kuģu ekspluatāciju, tostarp grozījumi I pielikumā — Definīcijas;
- VI pielikums — NCC daļa (A, H), tehniskās prasības nekomerciāliem lidojumiem ar sarežģītām, ar dzinēju darbināmām lidmašīnām un helikopteriem;
- VII pielikums — NCO daļa (A, H, S, B), tehniskās prasības nekomerciāliem lidojumiem ar gaisa kuģiem (lidmašīnām, helikopteriem, planieriem un gaisa baloniem), kas nav sarežģīti, ar dzinēju darbināmi gaisa kuģi.

Atbilstīgi principiem, ko Valde noteikusi kopīgi ar Eiropas Komisiju, Aģentūras ierosinājuma prasības, ciktāl praktiski iespējams, ir saskaņotas ar 6. pielikuma II daļā un III daļas 3. sadaļā noteiktajiem ICAO standartiem un ieteicamo praksi (turpmāk — *SARP*) un ar jau publicēto atzinumu par CAT daļu.

Šīs prasības izstrādātas atbilstīgi šādiem mērķiem:

- augsta drošības līmeņa uzturēšana;
- samērīgu noteikumu nodrošināšana attiecināmos gadījumos;
- elastīguma un efektivitātes nodrošināšana ekspluatantiem un iestādēm.

Šis atzinums izstrādāts, ņemot vērā plaša apspriešanas procesa rezultātus; šajā apspriešanā piedalījās iestādes, apvienības, ekspluatanti un aviācijas nozares speciālisti.

Atzinums par šīs regulas atlikušo pielikumu — VIII pielikumu jeb SPO daļu un par IV pielikuma jeb CAT daļas atlikušajām sadaļām par planieriem un gaisa baloniem — tiks publicēts vēlāk.

Ievads

I. Vispārīga informācija

1. Ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 216/2008¹ (turpmāk — "Pamatregula"), kurā grozījumi izdarīti ar Regulu (EK) Nr. 1108/2009², tiek izveidota atbilstīga un vispārēja struktūra kopīgu tehnisko prasību un administratīvo procedūru noteikšanai un īstenošanai civilās aviācijas jomā.
2. Šā atzinuma mērķis ir palīdzēt Eiropas Komisijai izstrādāt gaisa kuģu ekspluatācijas īstenošanas noteikumus.
3. Šis atzinums pieņemts saskaņā ar Eiropas Aviācijas drošības aģentūras (turpmāk — Aģentūra) Valdes izstrādāto procedūru³ Pamatregulas 19. pantā noteiktajā kārtībā.

II. Atzinuma darbības joma

4. Šajā atzinumā ir šādi dokumenti:
 - grozījumi nodrošinājuma regulā par gaisa kuģu ekspluatāciju, tostarp grozījumi I pielikumā — Definīcijas;
 - VI pielikums — NCC daļa (A, H), tehniskās prasības nekomerciāliem lidojumiem ar sarežģītām,⁴ ar dzinēju darbināmām lidmašīnām un helikopteriem;

¹ Eiropas Parlamenta un Padomes 2008. gada 20. februāra Regula (EK) Nr. 216/2008 par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un par Eiropas Aviācijas drošības aģentūras izveidi, un ar ko atceļ Padomes Direktīvu 91/670/EEK, Regulu (EK) Nr. 1592/2002 un Direktīvu 2004/36/EK. *OV L 79, 19.03.2008., 1.-49. lpp.*

² Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 21. oktobra Regula (EK) Nr. 1108/2009, ar ko groza Regulu (EK) Nr. 216/2008 lidlauku, gaisa satiksmes pārvaldības un aeronavigācijas pakalpojumu jomā un atceļ Direktīvu 2006/33/EK. *OV L 309, 24.11.2009., 51.-70. lpp.*

³ Valdes lēmums par procedūru, ko Aģentūra piemēro, izdodot atzinumus, sertifikātus, specifikācijas un norāžu dokumentus (Noteikumu izstrādes procedūra). EASA MB Nr. 08-2007, 13.06.2007.

⁴ Regulas (EK) Nr. 216/2008 3. panta j) punktā sarežģīts, ar dzinēju darbināms gaisa kuģis (CMPA) tiek definēts šādi:

"j) "sarežģīts, ar dzinēju darbināms gaisa kuģis" ir:

i) lidmašīna:

- kuras maksimāli pieļaujamā sertificētā pacelšanās masa pārsniedz 5700 kg, vai
- kuras maksimālā sertificētā pasažieru sēdvietu konfigurācija ir vairāk nekā deviņpadsmit vietas, vai
- kas sertificēta ekspluatācijai ar apkalpi, kurā ir vismaz divi piloti, vai
- kur uzstādīts turbodzinējs(-i) vai vairāk par vienu turbopropelleru dzinēju;

ii) sertificēts helikopters:

- ar maksimāli pieļaujamo pacelšanās masu, kas pārsniedz 3175 kg, vai
- ar vairāk par deviņām maksimāli pieļaujamo pasažieru sēdvietām, vai
- kuru ekspluatē apkalpe vismaz divu pilotu sastāvā;

vai

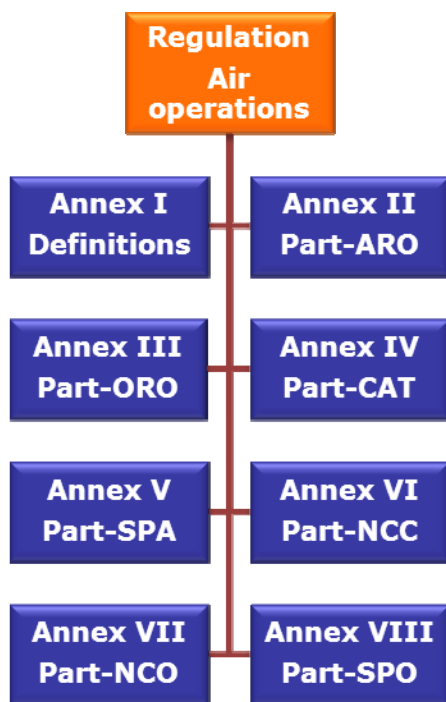
iii) gaisa kuģis ar tiltrotoru."

- VII pielikums — NCO daļa (A, H, S, B), tehniskās prasības nekomerčiāliem lidojumiem ar gaisa kuģiem (lidmašīnām, helikopteriem, planieriem un gaisa baloniem), kas nav sarežģīti gaisa kuģi.
5. Šis atzinums neattiecas uz:
- III pielikumā jeb CAT daļā noteiktajām prasībām par komerciāliem aviopārvadājumiem ar planieriem un gaisa baloniem, kā arī lidmašīnu un helikopteru ekspluatāciju lidojumos, kurus sāk un beidz vienā un tajā pašā lidlaukā;
 - VIII pielikumā jeb SPO daļā noteiktajām tehniskajām prasībām par īpašiem ekspluatācijas veidiem (aviācijas darbiem).

Atzinums par šīm pārējām prasībām tiks publicēts vēlāk.

6. Šā atzinuma dokumenti atbilst pārstrādātajai noteikumu uzbūvei, ko Eiropas Komisija un Aģentūra ierosināja 2011. gada aprīlī. Tabulā apkopots pārskats par pielikumiem, kas ir regulā par gaisa kuģu ekspluatāciju.

1. attēls. Pielikumi regulai par gaisa kuģu ekspluatāciju

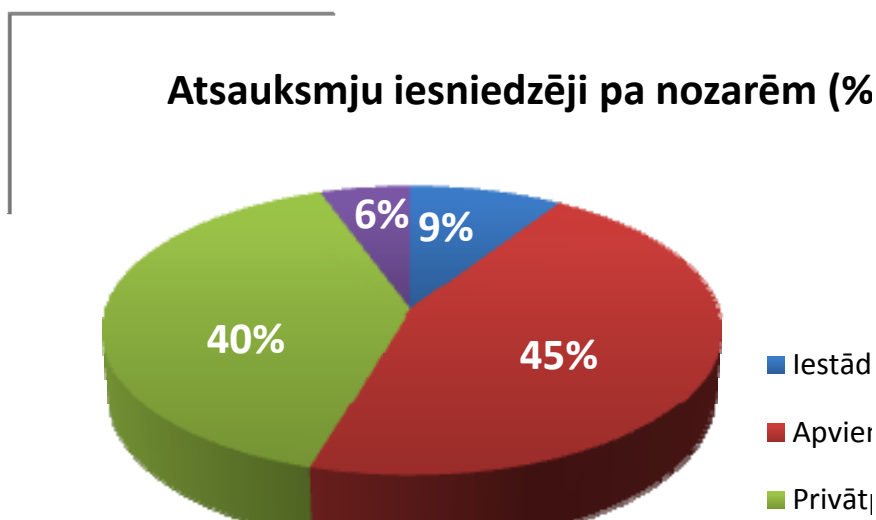


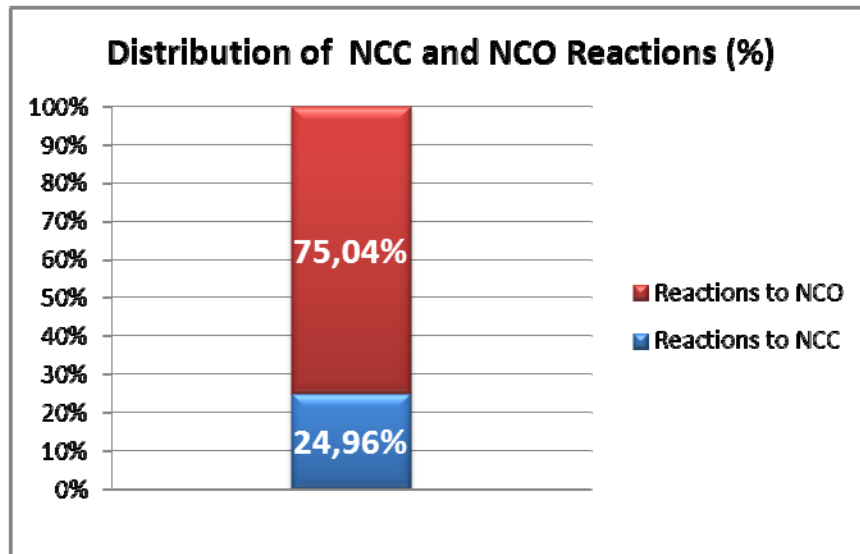
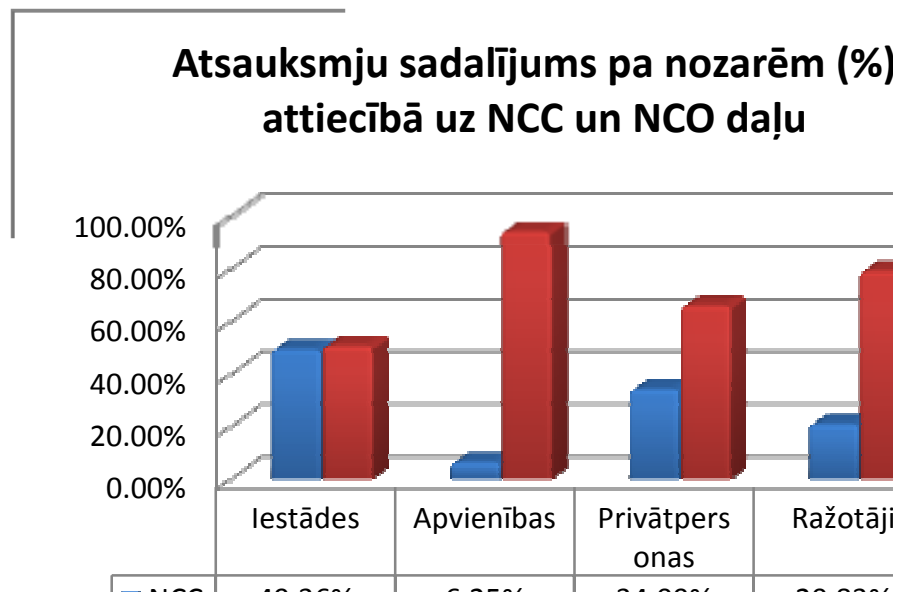
III. Apspriešana

7. Atzinuma pamatā ir šāds dokuments:
- NPA Nr. 2009-02, kur ir īstenošanas noteikumu un saistīto AMC un GM priekšlikumu projekti par gaisa kuģu ekspluatāciju.
8. NPA Nr. 2009-02 EASA tīmekļa vietnē (<http://www.easa.europa.eu>) tika publicēts 2009. gada 30. janvārī. Apspriešanu noslēdza 2009. gada 31. jūlijā. Aģentūra saņēma kopumā 13 775 komentārus, un apmēram 8200 komentāri attiecās uz šā atzinuma darbības jomu.

9. Komentāru kopsavilkumi, attiecīgās atbildes uz apkopotajiem komentāriem un ierosinātais pārskatīto noteikumu teksts detalizēti tika apspriests ar četrām Noteikumu izstrādes izvērtēšanas grupām (RG):
- RG01 (CAT) — izskatot noteikumus par komerciāliem aviopārvadājumiem;
 - RG02 (SPO) — izskatot noteikumus par īpašiem ekspluatācijas veidiem;
 - RG03 (NCC) — izskatot noteikumus par nekomerciāliem lidojumiem ar sarežģītiem, ar dzinēju darbināmiem gaisa kuģiem;
 - RG04 (NCO) — izskatot noteikumus par nekomerciāliem lidojumiem ar gaisa kuģiem, kas nav sarežģīti, ar dzinēju darbināmi gaisa kuģi.
10. CRD projektus par NCC daļu un NCO daļu pārskatīja attiecīgi RG03. un RG04. grupa.
11. Pirms CRD publicēšanas Aģentūra pārbaudīja arī saskaņotību ar citām daļām (CAT daļu un SPO daļas projektu).
12. Ņemot vērā rezultātus no plašās apspriešanās ar iestādēm, apvienībām un ekspluatantiem, Aģentūra 2011. gada 31. augustā publicēja CRD OPS II. Atsauksmju iesniegšanas periods noslēdzās 2011. gada 31. oktobrī.
13. Atsauksmes par CRD Aģentūra saņēma no 56 iestādēm, tostarp valsts iestādēm, ražotājiem, apvienībām un privātpersonām. Kopā tika saņemti apmēram 600 komentāri, un 30% no tiem atkārtojās.
14. Nākamajos attēlos ir pārskats par šīm atsauksmēm.

2. attēls. Pārskats par atsauksmju iesniedzējiem



3. attēls. Komentāru sadalījums starp NCC daļu un NCO daļu**4. attēls. Komentāru sadalījums starp NCC daļu un NCO daļu**

15. Visas atsauksmes tika izvērtētas, to iesniedzēji saņēma atbildes, un atsauksmes tika ņemtas vērā, sagatavojot šā atzinuma I, VI un VII pielikuma grozījumus.

IV. Noteikumu numerācija

16. Saskaņā ar Aģentūras noteikumu izstrādes pamatnostādņiem īstenošanas noteikumos tika piemērota šāda numerācija:

<daļa>. <apakšdaļa>. <sadaļa>. <Nr.>

Skaidrojums.

<Daļa>: obligāti — ne vairāk par četriem burtiem vai cipariem.

Piemēri: NCC, NCO.

<Apakšdaļa>: obligāti — ne vairāk par četriem burtiem vai cipariem.

Piemēri: GEN, OP, POL, IDE.

<Sadaļa>: obligāti — ne vairāk par pieciem burtiem vai cipariem.

Piemēri: MPA, A, H.

<Nr.>: obligāti — noteikuma numurs — trīsciparu skaitlis, sākot ar 100 un nākamais numurs parasti palielinot par 5.

Nodrošinājuma regula par gaisa kuģu ekspluatāciju

I. Darbības joma

17. Nodrošinājuma regulā par "gaisa kuģu ekspluatāciju" definēti tās daļu vispārējie piemērošanas noteikumi un ierosināti pārejas pasākumi, izmantojot atteikšanās tiesības.⁵ Tā ir izstrādāta kā grozījumu regula, un tajā ņemtas vērā izmaiņas, ko Eiropas Komisija veikusi sākotnējā OPS nodrošinājuma regulā, kas tika publicēta ar EASA Atzinumu Nr. 04/2011.

II. Atsauksmju pārskats

18. Par OPS nodrošinājuma regulu saņemtās atsauksmes attiecās uz formulējuma konsekvenci, bet dažos gadījumos atsauksmēs lūdza paskaidrojumus.

III. Skaidrojums

19. Grozījumu regulas 1. panta 1.–3. punkts nosaka regulas darbības jomu, aplūkojot visus nekomerciālos lidojumus ar lidmašīnām, helikopteriem, planieriem un gaisa baloniem. Sarežģītu, ar dzinēju darbinātu lidmašīnu un helikopteru ekspluatantiem savas darbības būs jādeklarē kompetentajā iestādē (1. panta 6. punkta pirmais apakšpunkts). Saistītie noteikumi par deklarēšanu un organizācijām piemērojamām prasībām jau tika publicēti EASA Atzinumā Nr. 04/2011.

20. Ir ierosināti divi jauni pielikumi ar tehniskajām prasībām par ekspluatācijas procedūrām, darbības rādītājiem un aprīkojumu, kā arī dažām vispārīgām prasībām: VI pielikums jeb NCC daļa un VII pielikums jeb NCO daļa (1. panta 11. punkts). To piemērojamība ir noteikta 1. panta 6. punkta pirmajos divos apakšpunktos. Turklāt ikreiz, kad ekspluatāciju veic noteiktā gaisa telpā vai saskaņā ar obligātajiem nosacījumiem, gan komerciālo, gan nekomerciālo lidojumu ekspluatantiem ir nepieciešama īpaša atļauja. Ar šādām darbībām un atļaujām saistītie noteikumi ir SPA daļā (ekspluatācijas veidiem, kam vajadzīga īpaša atļauja), kas publicēta Atzinumā Nr. 04/2011. Nodrošinājuma regulā tagad noteikta saistītā piemērojamība (1. panta 4. un 5. punkts).

21. Par apstiprinātajām mācību organizācijām (ATO) piemērojamām ekspluatācijas prasībām norādīts, ka ATO lidošanas apmācību veic saskaņā ar NCC daļu vai NCO daļu atbilstīgi tam, vai attiecīgais gaisa kuģis ir sarežģīts, ar dzinēju darbināms gaisa kuģis, un neatkarīgi no tā, vai lidojumi ir komerciāli vai nekomerciāli lidojumi (1. panta 6. punkta trešais apakšpunkts).

22. Tabulā ir dažādu OPS prasību kopsavilkums, kas piemērojamas nekomerciāliem lidojumiem un apstiprinātām mācību organizācijām.

⁵ Atteikšanās tiesības ir pārejas pasākuma veids, kas konkrēta noteikuma īstenošanas datumu dalībvalstīm ļauj atlikt par noteiktu, tiesību aktos norādītu laika periodu.

Ekspluatācijas veids	Daļa	Gaisa kuģis	Publikācija
Nekomerciāli lidojumi ar <i>CMPA</i>	NCC daļa	Lidmašīnas Helikopteri	Publicēts ar šo atzinumu
	SPA daļa	Lidmašīnas Helikopteri	Publicēts ar Atzinumu Nr. 04/2011
	ORO daļa	Lidmašīnas Helikopteri	Publicēts ar Atzinumu Nr. 04/2011
Nekomerciāli lidojumi ar gaisa kuģiem, kas nav sarežģīti, ar dzinēju darbināmi gaisa kuģi (<i>otCMPA</i>)	NCO daļa	Lidmašīnas Helikopteri Gaisa baloni Planieri	Publicēts ar šo atzinumu
	SPA daļa	Lidmašīnas Helikopteri Gaisa baloni Planieri	Publicēts ar Atzinumu Nr. 04/2011
Apstiprinātas mācību organizācijas	ORA daļa	Jebkāds	Publicēts ar Atzinumu Nr. 03/2011
	NCO daļa	<i>otCMPA</i> : Lidmašīnas Helikopteri Gaisa baloni Planieri	Publicēts ar šo atzinumu
	NCC daļa	<i>CMPA</i> : Lidmašīnas Helikopteri	Publicēts ar šo atzinumu
	SPA daļa (jebkurš ekspluatants)	Lidmašīnas Helikopteri Gaisa baloni Planieri	Publicēts ar Atzinumu Nr. 04/2011

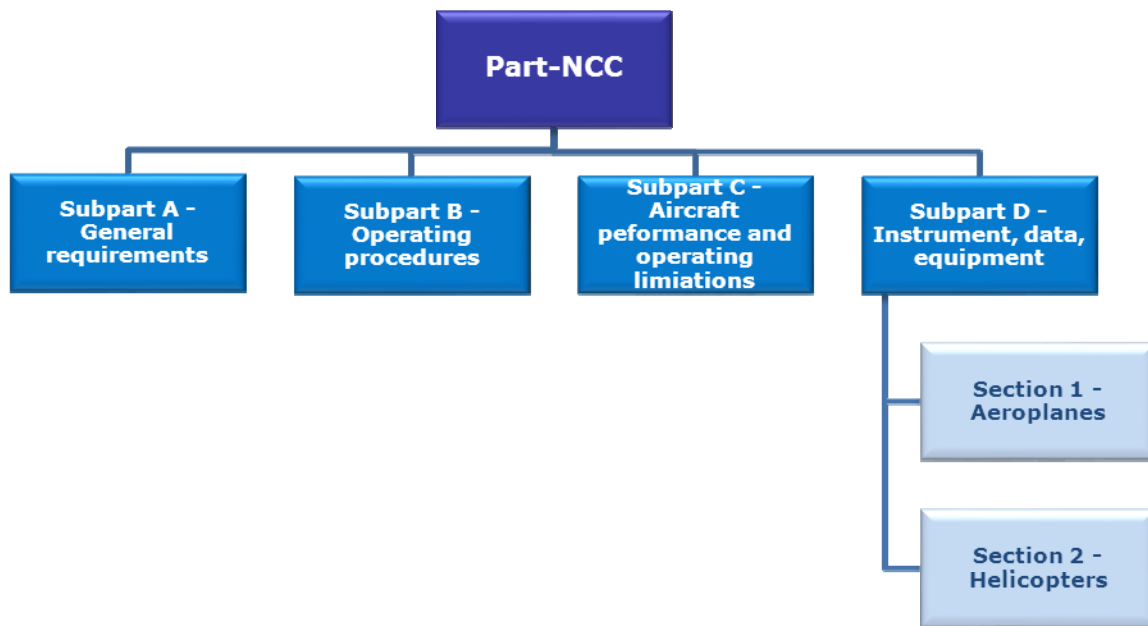
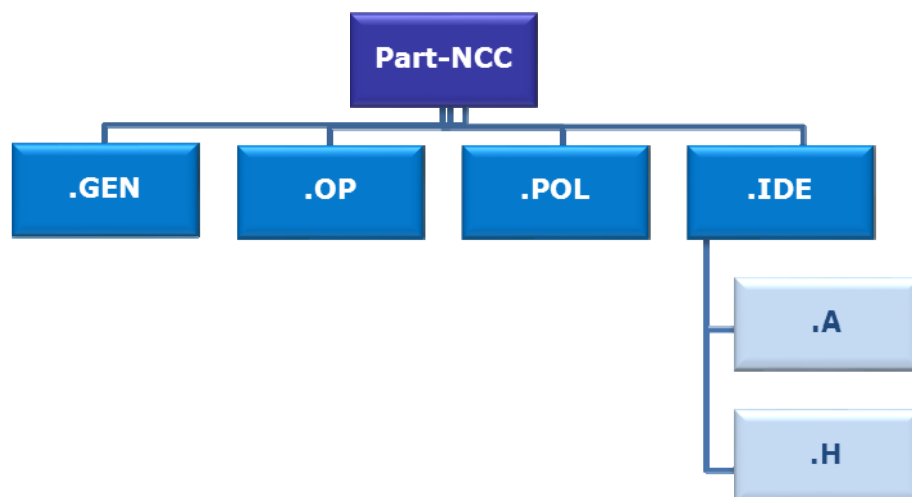
23. 1. panta 7. punktā ir piemērojamo *FTL* prasību skaidrojumi. Pagaidām uz nekomerciāliem lidojumiem ar sarežģītiem, ar dzinēju darbināmiem gaisa kuģiem joprojām attiecas valstu noteikumi. Saistītie īstenošanas noteikumi (*IR*) tiks ierosināti vēlāk.
24. Grozījumu regulas 1. panta 8. un 9. punktā ir atteikšanās noteikumi. Pārejas periodu ilgumu ierobežo Pamatregulas 70. pantā noteiktais maksimālais laiks, līdz kuram jāpiemēro īstenošanas noteikumi, proti, īstenošanas noteikumi jāpiemēro ne vēlāk kā 2012. gada 8. aprīlī. Ievērojot Eiropas Komisijas prasību pārejas periodu pagarināt gadījumos, kad tas ieilgst pēc 2012. gada 8. aprīļa, tika izvēlēta

atteikšanās metode. Nekomerčiāliem lidojumiem ierosināts 2 gadus ilgs vispārējās atteikšanās periods.

25. 1. panta 10. punktā ir papildu definīcijas, ko pievienos I pielikumam "Definīcijas" (ar ko groza Atzinumā Nr. 04/2011 publicētās definīcijas). I pielikumā ir definīcijas termini, kas lietoti regulas par gaisa kuģu ekspluatāciju pielikumos. Papildinājumā ir definīcijas termini "nolaišanās procedūra ar vertikāliem norādījumiem (APV)" un "laikapstākļu nosacījumiem atbilstīgs lidlauks".
26. Termina *APV* definīcija no I pielikuma *AMC* tika pārnesta uz galveno pielikumu, jo šis termins tiek lietots īstenošanas noteikumos *NCC* daļā. Definīciju publicēja *CRD OPS II* dokumentā, kur tika arī paskaidrots, ka definīcija saskaņota ar *EU-OPS* un nozīmē nolaišanos līdz lēmumu pieņemšanas augstumam (*DH*), kas ir 250 pēdas, un skrejceļa redzamību (*RVR*), kas ir vismaz 600 m. Saskaņošana ar *EU-OPS* nozīmē, ka darbības, kad precīzu atrašanās vietu nosaka pēc vertikālajiem norādījumiem (*LPV*) un kad *DH* ir zemāks par 200 pēdām, jāuzskata par *CAT I*, nevis *APV* darbībām.
27. *CRD OPS II* dokumentā tika pievienota termina "laikapstākļu nosacījumiem atbilstīgs lidlauks" definīcija. Definīcija pieprasa veikt laikapstākļu pārbaudi, gūstot apliecinājumu, ka būs iespējama droša nolaišanās. Definīciju pamato termina "piemērots rezerves lidlauks" definīcija, kas ir *ICAO* 6. pielikuma I daļas E papildinājumā. Priekšroka dodama terminam "laikapstākļu nosacījumiem atbilstīgs lidlauks", nevis "piemērots lidlauks", jo īpaši tāpēc, ka pēdējais no terminiem varētu radīt sarežģījumus tulkotājiem, kam šis termins būtu jāšķir no termina "atbilstīgs lidlauks". Par šīm definīcijām netika saņemta neviena atsauksme.
28. Visbeidzot 2. pantā ir iegrāmatojums par grozījumu regulas prasību stāšanos spēkā.

VI pielikums – NCC daļa (A, H)**I. Darbības joma**

29. NCC daļa lasāma kopā ar šādiem dokumentiem:
- nodrošinājuma regulu par gaisa kuģu ekspluatāciju, jo īpaši attiecībā uz piemērošanas datumiem un pārejas periodiem;
 - I pielikumu – II–VIII pielikumā lietoto terminu definīcijām;
 - II pielikumu jeb ARO daļu, kur ir, piemēram, iestādēm piemērojamās prasības par NCC ekspluatantiem saistībā ar uzraudzības pienākumiem, deklarāciju vadību un īpašo atļauju saraksta izdošanu;
 - III pielikumu jeb ORO daļu, kur ir, piemēram, organizācijām piemērojamas prasības par NCC ekspluatantiem saistībā ar vadības sistēmu, procedūru attiecīgajiem līdzekļiem atbilstības panākšanai, ekspluatantiem piemērojamās prasības par deklarāciju iesniegšanu, rokasgrāmatas, žurnālu un pierakstu uzturēšanu, lidojumu apkalpes un salona apkalpes locekļu apmācību un vēlākā posmā arī prasības par lidojuma laika ierobežojumiem;
 - V pielikumu jeb SPA daļu, kur ir prasības darbībām, kam nepieciešama īpaša atļauja.
30. NCC daļā ir tehniskās prasības nekomerciāliem lidojumiem ar sarežģītām lidmašīnām un helikopteriem. Šai daļai ir četras apakšdaļas; apakšdaļa par instrumentiem, datiem un aprīkojumu ir iedalīta sadaļās, kur ir īpaši noteikumi katrai gaisa kuģu kategorijai.
31. Apakšdaļu uzbūve pielīdzināma Pamatregulas IV pielikuma Pamatprasību uzbūvei un ICAO 6. pielikuma uzbūvei.
32. Noteikumu uzbūve – jo īpaši sadaļu uzbūve – izstrādāta tā, lai prasības par papildu gaisa kuģu kategorijām vai īpašiem ekspluatācijas veidiem vēlāk varētu pievienot, negrozot pašreizējo noteikumu formulējumu vai uzbūvi. Jānorāda, ka nākamajos noteikumu izstrādes uzdevumos tiks izstrādātas prasības par gaisa kuģiem ar tiltrotoru.
33. 5. un 6. attēlā ir pārskats par NCC daļas uzbūvi.

5. attēls. NCC daļas uzbūve – virsraksti**6. attēls. NCC daļas uzbūve – noteikumu identifikatori**

34. Noteikumi par *NCC* darbībām ir saskaņoti ar *ICAO* 6. pielikuma II un III daļu, un to pamats ir *JAR-OPS 2* projekts.

II. Atsauksmju pārskats

35. Par *NCC* daļu tika saņemti 150 komentāri no 14 autoriem.

36. Kopumā komentāru autori atbalstīja šīs apakšdaļas noteikumu uzbūvi. Tāpēc Aģentūra saglabāja koncepciju par četrām apakšdaļām, kas vajadzības gadījumā sīkāk iedalītas sadaļās un nodaļās.

37. Vairākos komentāros tika lūgts *NCC* noteikumus attiecināmos gadījumos saskaņot ar komerciālo lidojumu noteikumiem. Aģentūra atzina, ka šāda saskaņošana varētu uzlabot drošību, jo īpaši komerciālo un nekomerciālu lidojumu darbībās, un šis

lūgums attiecināmos gadījumos ir ievērots. Plašāka informācija ir dažādu sadaļu apakšvirsrakstos, kas norādīti tālāk šajā dokumentā.

III. Neatbilstību pārskats

Neatbilstības ICAO 6. pielikumam

38. Tabulā ir pārskats par tiem ICAO 6. pielikuma II daļas un III daļas 3. sadaļas standartiem, kuri, šķiet, vai nu nav transponēti, vai arī ir transponēti tādā veidā, kas nenodrošina vismaz ICAO 6. pielikuma standartiem atbilstīgu drošības līmeni.

7. tabula. Neatbilstības ICAO 6. pielikumam

6. pielikuma I/III daļas atsauce	EASA ES atsauce	Neatbilstības raksturojums
6. pielikuma II daļas 3.6.3.2.1.1./3. punkts un III daļas III sadaļas 4.7.2.1. punkts	NCC.IDE.A/H.160	CVR īstenošanas datums attiecas uz <i>CofA</i> , kas izdoti 01.01.2016. vai pēc šā datuma
6. pielikuma II daļas 3.6.3.1.2.2./3. punkts un III daļas III sadaļas 4.7.1.2.1. punkts	NCC.IDE.A/H.165	<i>FDR</i> īstenošanas datums attiecas uz <i>CofA</i> , kas izdoti 01.01.2016. vai pēc šā datuma
6. pielikuma II daļas 3.6.3.1.2.5. punkts	NCC.IDE.A.165	Nav ieviests maksimālais intervāls dažu parametru mērīšanai un ierakstīšanai <i>FDR</i> dokumentos
6. pielikuma II daļas 3.6.3.3.1.2. punkts un III daļas III sadaļas 4.7.3.1.1.1. punkts	NCC.IDE.A./H.170	Nav ieviesta prasība par datu pārraides sakaru reģistrācijas modernizāciju

IV. Ierosināto noteikumu izstrādes uzdevumu saraksts

39. Apspriežoties ar ieinteresētajām personām, tika konstatēti vairāki jautājumi, kas — ja tie būtu jārisina šajā atzinumā — ievērojami pārsniegtu Aģentūras pilnvaras attiecībā uz pašreizējo noteikumu satura transponēšanu. Tomēr šie jautājumi tika dokumentēti, un tie tiks risināti atsevišķos noteikumu izstrādes uzdevumos, lai ieinteresētās personas varētu atbilstīgi piedalīties apspriešanas procesā. Tabulā apkopots šo ierosināto noteikumu izstrādes uzdevumu saraksts.

8. tabula. Ierosinātie noteikumu izstrādes uzdevumi

Daļa, noteikumu atsauces	Darbības joma	Atsauce uz RMP
NCC.POL.105	Pārskats par standarta svāra vērtībām	RMT.0.312. un 0.313/ OPS.027
NCC.IDE.A.165	Parametru saraksta atjaunināšana, iekļaujot parametru veikspēju	RMT.0.308 un 0.309
NCC.IDE.A./H.170	Datu pārraides reģistratoru modernizācija	RMT 0.294 un 0.295

V. NCC.GEN: A apakšdaļa – Vispārējas prasības

40. Šajā apakšdaļā ir vispārējas prasības NCC darbībām.

Vispārīga informācija

41. Izskanēja bažīgi izteikumi par attiecīgo kompetento iestādi, kas atbild par trešajā valstī reģistrētu gaisa kuģi. Regula (EK) Nr. 216/2008 attiecas uz gaisa kuģiem, kas reģistrēti trešajās valstīs un tiek ekspluatēti Eiropas Kopienā. Kompetento iestādi nosaka pēc diviem kritērijiem:
42. – “galvenā uzņēmējdarbības vieta” korporatīvās aviācijas un vadītajām darbībām, kas veiktas kā nekomerciāli lidojumi;
43. – privāto ekspluatantu/ekspluatantu-īpašnieku “dzīvesvieta”.
44. Tāpēc NCC.GEN.100. punkts tika izstrādāts saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 216/2008 4. panta 1. punktu.
45. Dažos komentāros bija lūgums precizēt NCC.GEN.130. punkta saturu par pārnēsājamām elektroniskajām ierīcēm (*PED*). Tiks izstrādāti jauni *AMC/GM*, lai sniegtu plašākus norādījumus par *PED*.
46. Tā kā gaisa kuģa lidojumderīguma sertifikāts (*CofA*) par derīgu uzskatāms tikai tad, ja tam pievienots derīgs lidojumderīguma pārbaudes sertifikāts (*ARC*), un tā kā īpaša norāde uz *CofA* jau liecina, ka *CofA* ir jāpievieno derīgs *ARC*, NCC.GEN.140. punktā *ARC* nav minēts nepieciešamo līdzīgu vedamo dokumentu sarakstā, lai neatkārtotu šo prasību.
47. Tika saņemti daudzi komentāri ar lūgumu NCC.GEN.150. punktā piemērot vairāk atbrīvojumu, lai atļautu gaisa kuģi pārvadāt priekšmetus, kas parasti uzskatāmi par bīstamu kravu. Par šādiem papildu atbrīvojumiem Aģentūra izsakās bažīgi un uzskata, ka nevajadzētu pārsniegt atbrīvojumus, kas jau ir *ICAO* tehniskajās instrukcijās.

NCC.GEN.106 Gaisa kuģa kapteiņa pienākumi un pilnvaras

48. Saskaņā ar jaunajiem izstrādes principiem īstenošanas noteikumos ir atsauce uz Pamatregulas IV pielikuma Pamatprasībām, kur šīs prasības ir aplūkotas detalizētāk nekā īstenošanas noteikumos.

NCC.GEN.120 Lidmašīnu manevrēšana

49. Ņemot vērā komentārus, kas saņemti tieši par prasību veikt apmācību radioteleфона lietošanā, ir pieļauts atvieglojums lidlaukiem, kur šādi radiosakari nav nepieciešami. Tāpat attiecīgās izmaiņas nodrošina šīs prasības saskaņotību ar ICAO 6. pielikuma II daļu.
50. Ņemot vērā dažus komentārus, tiks pievienota GM ar papildu norādījumiem par prasmēm un zināšanām, kādas nepieciešamas, lai izpildītu ekspluatācijas standartus lidmašīnas drošai pārvietošanai lidlaukā.

NCC.GEN.125 Rotoru iedarbināšana

51. Tekstā aprakstīti apstākļi rotoru iedarbināšanai lidojuma un tehniskās apkopes nolūkos, un teksts ir saskaņots ar CAT daļas CAT.GEN.MPA.130. punktu.

NCC.GEN.130 Pārnēsājamas elektroniskās ierīces

52. Tekstā noteikts, ka nedrīkst izmantot PED, kas var negatīvi ietekmēt gaisa kuģi, un teksts ir saskaņots ar CAT daļas CAT.GEN.MPA.135. punktu.

NCC.GEN.150 Bīstamu kravu pārvadājumi

53. Šī prasība attiecas uz gadījumiem, kad bīstamu kravu drīkst pārvadāt bez atļaujas, kas izdota saskaņā ar SPA.DG. Tas attiecas, piemēram, uz tādiem priekšmetiem pasažieru vai salona apkalpes bagāžā, ko parasti uzskata par bīstamu kravu.
54. Pienākums ziņot par nedeklarētu vai nepareizi deklarētu bīstamu kravu ir svītrots, jo tas tika uzskatīts par mazsvarīgu un neīstenojamu nekomerciālos lidojumos.
55. Aģentūra izvēlējusies izmantot dinamisku atsauci uz ICAO Tehniskajām instrukcijām, ar šo pieeju iepazīstinot NPA dokumentā. Šī atsauce ir norādīta īstenošanas noteikumos. Daļu no Tehniskajām instrukcijām šajos noteikumos vispār nav. Ir citētas tikai tās Tehnisko instrukciju prasības, kur noteikti konkrēti ekspluatanta pienākumi.
56. Termins "Tehniskās instrukcijas" definēts I pielikumā (publicēts Atzinumā Nr. 04/2011).

VI. NCC.OP: B apakšdaļa — Ekspluatācijas procedūras

57. Šajā apakšdaļā ir prasības NCC ekspluatācijas procedūrām.

Vispārīga informācija

58. LVTO prasības ir saskaņotas ar CAT daļu un SPA daļas priekšlikumu, kas nosaka: veicot pacelšanos zem 400 m, nepieciešama saskaņā ar SPA daļu izsniegta atļauja.
59. Daudzas ieinteresētās personas bažīgi izteicās par NCC.OP.155. un NCC.OP.156. punktu saistībā ar galapunkta rezerves lidlauku izvēli lidmašīnām un helikopteriem. Noteikuma nolūks nav, kā tika norādīts komentāros, pieprasīt, lai gan galapunkta, gan rezerves lidlauki vienlaikus atbilstu nosacījumiem par piemērotiem laikapstākļiem. Kā norādīts šajos noteikumos — ja galapunkta lidlaukā laikapstākļi neatbilst obligātajiem laikapstākļu nosacījumiem, rezerves lidlauks jāizvēlas saskaņā ar piemērojamām laikapstākļu prasībām.
60. Saskaņā ar saņemtajiem komentāriem par *DA(H)* lietošanu, veicot neprecīzu nolaišanos ar vienmērīgu augstuma samazināšanu nolaišanās beigu posmā, kas otrā riņķa gadījumā var izraisīt lidošanu zem *MDA(H)*, NCC.OP.111. punktam tiks pievienots *AMC*, kur plašāk izskaidrots ekspluatanta pienākums izstrādāt procedūras, lai riņķošanas/otrā riņķa laikā nepieļautu lidošanu zem *MDA/MDH*.

NCC.OP.105 Izolētu lidlauku specifika — lidmašīnas

61. Noteikums tika vienkāršots, un tagad tas attiecas tikai uz lidošanas laiku līdz tuvākajam atbilstīgajam rezerves lidlaukam.
62. Jāņem vērā, ka helikopteru ekspluatācijas jomā šis termins nav definēts, un jāsaprot, ka izvēles kritērijus lidojumu rokasgrāmatā noteiks ekspluatants. Aģentūra apsver domu kādā no nākamajiem noteikumu izstrādes uzdevumiem paplašināt termina "izolēts lidlauks" definīciju.

NCC.OP.110 Obligātie lidlauka ekspluatācijas nosacījumi — vispārīga informācija**NCC.OP.111 Obligātie lidlauka ekspluatācijas nosacījumi — NPA, APV, CAT I darbības****NCC.OP.112. Obligātie lidlauka ekspluatācijas nosacījumi — riņķošanas manevri ar lidmašīnām****NCC.OP.113 Obligātie lidlauka ekspluatācijas nosacījumi — riņķošanas manevri virs jūras ar helikopteriem**

63. NCC.OP.110. punktā noteiktas stingrākas prasības nekā ICAO 6. pielikuma II daļas 3.4.2.7. sadaļā. NCC daļā noteikts, ka ekspluatantam jānosaka obligātie lidlauka ekspluatācijas nosacījumi, bet 6. pielikuma II daļā noteikts tikai tas, ka ekspluatantam jāpārlicinās, vai gaisa kuģa kapteinis ievēro obligātos ekspluatācijas nosacījumus, ko noteikusi valsts, kurā lidlauks atrodas.
64. Šā noteikuma teksts un uzbūve tagad ir labāk saskaņota ar CAT daļas attiecīgo prasību, proti, CAT.OP.MPA.110. punktu.

NCC.OP.120 Trokšņu mazināšanas procedūras

65. Noteikums attiecas uz ekspluatantiem un kā mērķi nosaka to, ka drošībai ir augstāka prioritāte nekā trokšņu mazināšanai. Noteikuma pamatā ir ieteikumi no ICAO 6. pielikuma II un III daļas.

NCC.OP.125 Minimālais šķēršļu pārlidošanas absolūtais augstums – IFR lidojumi

66. Šis noteikums ir saskaņots ar 6. pielikuma II daļas 3.4.2.6. sadaļu. Noteikuma mērķis ir panākt, lai ekspluatants norādītu metodi, pēc kuras noteikt minimālo lidošanas absolūto augstumu, un saskaņā ar šo metodi gaisa kuģa kapteinis pēc tam noteiktu minimālo lidošanas absolūto augstumu katram lidojumam.

NCC.OP.135 Bagāžas un kravas izvietošana

67. Šā noteikuma pamatā ir ICAO 6. pielikuma II un III daļā noteiktās prasības. Noteikuma teksts ir saskaņots ar CAT daļas CAT.OP.MPA.160. punktu.

NCC.OP.140 Pasažieru instruktāža

68. Noteikumā nosauktas tēmas, kam jābūt pasažieru instruktāžā.

NCC.OP.145 Gatavošanās lidojumam

69. Ņemot vērā saņemtos komentārus, tiks pievienota GM ar norādījumiem par ekspluatācijas lidojuma plāna (OFP) iespējamo izmantošanu, lai izpildītu prasību par gatavošanos lidojumam. Arī ICAO nepilnvaro izmantot OFP nekomerciāliem lidojumiem.

NCC.OP.150 Pacelšanās rezerves lidlauks – lidmašīnas**NCC.OP.151 Galapunkta rezerves lidlauks – lidmašīnas****NCC.OP.152 Galapunkta rezerves lidlauks – helikopteri**

70. Prasība par rezerves lidlaukiem ir sadalīta trīs konkrētās prasībās. Saskaņā ar ICAO 6. pielikuma II daļas 3. sadaļu un III daļas III sadaļu pacelšanās rezerves lidlauki ir obligāti tikai lidmašīnām. Turklāt ir norādīts, ka šīs prasības attiecas vienīgi uz lidojumiem, ko veic saskaņā ar instrumentālo lidojumu noteikumiem (IFR).

71. Teksts par galapunkta rezerves lidlaukiem ir iedalīts gaisa kuģiem specifiskās prasībās. Teksts nosaka meteoroloģisko apstākļu derīguma laiku lidojumiem ar lidmašīnu. Lai gan ICAO 6. pielikumā un NPA dokumentā norādīts vienīgi uz pieņemamu laika periodu pirms aprēķinātā ielidošanas laika un pēc tā, šā noteikuma tekstā noteikts, ka šis laika periods ir vienu stundu pirms un vienu stundu pēc aprēķinātā ierašanās laika — tāpat kā CAT daļā.

72. Skaidrības un konsekvences labad NCC.OP.152. punkta a) apakšpunkts tika grozīts, lai iekļautu prasību par instrumentālās nolaišanās procedūru galapunkta lidlaukā, jo noteikumos bija norādīts uz minimālo prasību par instrumentālo procedūru.
73. Ir noteikts derīguma termiņš izolētos lidlaukos, ko izmanto helikopteru lidojumiem, un tas ir saskaņots ar a) apakšpunkta prasībām, proti, no 2 stundām pirms aprēķinātā ierašanās laika līdz 2 stundām pēc tā.

NCC.OP.155 Degvielas uzpildīšana, pasažieriem iekāpjot gaisa kuģi, atrodoties uz gaisa kuģa klāja vai izkāpjot no gaisa kuģa

74. Noteikuma teksts ir saskaņots ar CAT daļas CAT.OP.MPA.195. punktu. Tekstā izšķir aviācijas degvielu (AVGAS) un viegli uzliesmojošu degvielu, kā arī citus degvielas veidus. Šis noteikums ar nolūku ir stingrāks par ICAO 6. pielikuma II daļas prasībām, un drošības apsvērumu dēļ nav atļauts gaisa kuģi uzpildīt Avgas (aviācijas degvielu) vai viegli uzliesmojošu degvielu, vai šādu degvielas veidu maisījumu, pasažieriem iekāpjot gaisa kuģi, atrodoties uz tā klāja vai izkāpjot no gaisa kuģa.

NCC.OP.160 Austiņu lietošana

75. Šā noteikuma pamatā ir ICAO 6. pielikuma II un III daļa. Tas nosaka gadījumus, kad austiņas jāizmanto kā galvenā ierīce saziņai ar gaisa satiksmes dienestiem (ATS). Teksts ir saskaņots ar atbilstīgajām CAT daļas CAT.OP.MPA.215. punkta prasībām.

NCC.OP.165 Pasažieru pārvadāšana

76. Skaidrības un konsekvences labad termina "personas" vietā tiek lietots termins "pasažieri", bet termina "siksna" vietā tiek lietots termins "ierobežotājierīce". Tekstā aplūkota arī situācija, kad vienu gaisa kuģa sēdvietu ieņem vairāki pasažieri, lai vienā sēdekļī varētu sēdēt viens pieaugušais ar vienu bērnu. Šī teksta daļa ir saskaņots ar CAT.OP.MPA.225. punktu.

NCC.OP.185 Ledus un citi piesārņotāji – procedūras lidlaukos

NCC.OP.190 Ledus un citi piesārņotāji – procedūras lidojumā

77. Ar apledojumu saistītās procedūras ir aplūkotas divās prasībās — pirmā attiecas uz procedūrām, ko veic lidlaukā, bet otrā attiecas uz procedūrām, ko veic lidojumā. Šis noteikums ir saskaņots ar atbilstīgajām CAT daļas CAT.OP.MPA.250. punkta un 255. punkta prasībām.

NCC.OP.200 Nestandarta situāciju modelēšana lidojumā

78. Tika saņemti daudzi komentāri ar lūgumu svītrot īpašo prasību neveikt mākslīgu IFR simulāciju, kad lidmašīnā ir pasažieri. Tomēr Aģentūra uzskata, ka šādu situāciju

simulēšana, pasažieriem atrodoties lidmašīnā, attiecas uz drošību, tāpēc šī prasība ir saglabāta.

79. Tā kā NCC daļa attiecas uz apstiprinātām mācību organizācijām, kas veic mācību lidojumus ar sarežģītiem gaisa kuģiem, — un ņemot vērā saņemtos komentārus —, noteikumos ir ieviesti atvieglojumi, kas atļauj mācību lidojumu laikā mākslīgi simulēt nestandarta situācijas un *IFR*, kad lidmašīnā atrodas studentpiloti.

NCC.OP.205 Degvielas apsaimniekošana lidojumā

80. Ņemot vērā daudzos komentārus, kā arī konsekvences nodrošināšanas labad ir svītrots termins "galīgais rezerves degvielas daudzums", kas nav definēts *NCC* noteikuma tekstā. Tagad šā noteikuma tekstā ir prasības par minimālo degvielas daudzumu lidmašīnām un helikopteriem. Noteikuma nolūks ir nodrošināt, lai pēc nosēšanās atlikušais degvielas daudzums nebūtu mazāks par *NCC.OP.130.* un *NCC.OP.131.* punktā pieprasīto rezerves degvielas daudzumu.

NCC.OP.220 Gaisa kuģu sadursmes novēršanas sistēma (ACAS)

81. Prasības par *ACAS* izmantošanu ir saskaņotas ar Regulu Nr. 1332/2011.

NCC.OP.230 Nolaišanās sākums un turpinājums

82. Šā noteikuma mērķis ir nepieļaut, lai ekspluatants lidotu zemāk par 1000 pēdām, ja ziņotie obligātie nosacījumi ir zemāki par noteiktajiem obligātajiem lidlauka ekspluatācijas nosacījumiem.

VII. NCC.POL: C apakšdaļa — Gaisa kuģa veiktspēja un ekspluatācijas ierobežojumi

Vispārīga informācija

83. Šajā apakšdaļā ir noteikumi par gaisa kuģu veiktspēju un ekspluatācijas ierobežojumiem nekomerciālos lidojumos ar sarežģītām lidmašīnām un helikopteriem.
84. Noteikumos aplūkoti ekspluatācijas ierobežojumi, masa un līdzsvars, vispārējas veiktspējas prasības un īpašas veiktspējas prasības konkrētām lidojuma fāzēm.
85. Dažos komentāros bija lūgums dzēst šīs prasības, jo tajās atkārtotas dažas no *SERA A* daļas prasībām. Tas netika izdarīts, jo *SERA A* daļa attiecas tikai uz ES gaisa telpu, bet atsauce uz lidojumu noteikumiem ir nepieciešama, lai prasības attiecinātu arī uz darbībām, ko veic ārpus ES gaisa telpas.
86. Citos komentāros tika lūgts precīzāk definēt kritērijus un norādes par nosēšanās kvalitāti — īpaši lidmašīnām. To definēt noteikumu līmenī, kā tas darīts *CAT* daļā, būtu nesamērīgi nekomerciālo lidojumu kontekstā, tāpēc Aģentūra plāno pievienot kritērijus un norādījumus *AMC/GM* līmenī.

87. Vairākos komentāros tika prasīts svītrot atsauci, kas ir visā NCC daļā, par helikopteru ekspluatāciju atbilstīgi 1., 2. vai 3. kategorijas parametriem, tāpēc ka šīs kategorijas ir tikai definētas un attiecas uz CAT daļas darbībām, jo NCC daļā un pat ne NCO daļā nav noteiktas šādas veikspējas prasības. Noteikumi tika attiecīgi mainīti, nosakot alternatīvus kritērijus helikopteru veikspējai.

NCC.POL.100 Ekspluatācijas ierobežojumi – visi gaisa kuģi

88. Šā noteikuma teksts ir saglabāts, tikai veikti nelieli redakcionāli uzlabojumi, salīdzinot ar *NPA* un *CRD* dokumentiem.

NCC.POL.105 Masa un līdzsvars, kravas izvietošana

89. Lidmašīnām un helikopteriem piemērojamās masas un līdzsvara prasības tika saglabātas vienkopus, jo starp šīm gaisa kuģu klasēm tika konstatētas vien dažas atšķirības. Izveidotais teksts — ciktāl iespējams — tika saskaņots ar CAT daļu. Tomēr dažas CAT daļas prasības nav iekļautas, bet ir panākts labāks līdzsvars starp īstenošanas noteikumu un *AMC/GM* līmeni, lai nodrošinātu pietiekamu elastīgumu un ņemtu vērā atšķirīgos ekspluatācijas apstākļus.

90. Prasības par gaisa kuģa svēršanu ir paturētas. Kādā no nākamajiem noteikumu izstrādes uzdevumiem Aģentūra var izskatīt, vai šie noteikumi nepārklājas ar lidojumderīguma prasībām, un izveidot īpašu noteikumu izstrādes uzdevumu, lai veiktu saskaņošanu.

91. Noteikumi par periodisku gaisa kuģa atkārtotu svēršanu tika svītroti, jo atkārtotas svēršanas nosacījumi jau ir pietiekami aprakstīti jaunajā a) apakšpunktā.

92. Ņemot vērā komentārus ar lūgumu uzlabot noteiktību, standarta svaru vērtības tagad tiks piemērotas noteikumu līmenī. Arī nākamajos noteikumu izstrādes uzdevumos RMT.0312 un 0313 tiks aplūkotas standarta svaru vērtības.

93. *AMC* līmenī ir pievienota tabula par svēršanas iekārtu precizitāti.

NCC.POL.110 Masas un līdzsvara dati un dokumentācija

NCC.POL.111 Masas un līdzsvara dati un dokumentācija – atvieglojumi

94. Masas un līdzsvara sistēmas galvenie elementi, kā arī masas un līdzsvara dokumentācija paturēti *IR* līmenī.

95. Teksts ir pārstrādāts, lai skaidrāk paustu nolūku un ieviestu atsevišķu noteikumu, kas paredz īpašus atvieglojumus helikopteriem.

96. *GM* sīkāk tiks aprakstītas dažādas izmantojamas datorizētas masas un līdzsvara sistēmas.

NCC.POL.120 Pacelšanās masas ierobežojumi – lidmašīnas

97. Šis noteikums ir pievienots, lai labāk izskaidrotu masas ierobežojuma drošības mērķi un saskaņotu noteikumus ar 6. pielikuma II daļas 3.5.2.6. punktu.

NCC.POL.125 Pacelšanās — lidmašīnas

98. Grozītajā tekstā ņemts vērā, ka ne visām lidmašīnām ir V1, kas norādīts gaisa kuģu lidojumu rokasgrāmatā (AFM), un tekstā skaidrāk nodalītas arī vairākdzinēju lidmašīnas, kuru tīrais pacelšanās ceļš ir norādīts AFM, un vairākdzinēju lidmašīnas, kuru tīrais pacelšanās ceļš nav norādīts.

NCC.POL.130 Viena dzinēja atteice lidojumā — lidmašīnas

99. Grozītais teksts nosaka: ņemot vērā veiktspēju, jāapsver lidošana uz "atbilstīgu lidlauku", un tas paredz iespēju lidot uz ekspluatācijas vietu, kas atļauts saskaņā ar NCC.OP.100. punkta noteikumiem.

NCC.POL.135 Nosēšanās — lidmašīnas

100. Grozītais teksts paredz iespēju nosēsties ekspluatācijas vietā, un tas atļauts saskaņā ar NCC.OP.100. punkta noteikumiem.

VIII:NCC.IDE: D apakšdaļa — Instrumenti, dati, iekārtas**Vispārīga informācija**

101. Šajā apakšdaļā ir NCC darbībām piemērojamās prasības par instrumentiem, datiem un iekārtām. Apakšdaļā ir divas sadaļas:

- 1. sadaļa — Lidmašīnas;
- 2. sadaļa — Helikopteri.

102. Noteikumu formulējums kopumā izstrādāts, lai rezultātos balstītus mērķus, kur tas praktiski iespējams, saglabātu noteikumu līmenī un sistēmu/iekārtu specifikācijas un līdzekļus atbilstības panākšanai noteiktu AMC līmenī.

103. Prasības par iekārtām tika nošķirtas no prasībām, kas attiecas tikai uz ekspluatāciju, piemēram, prasībām par izmantošanu, jo šīs prasības ir pienācīgi atsoguļotas NCC.OP. daļā.

104. Katrā sadaļā saglabāta secīga noteikumu numerācija, vienu un to pašu numuru un noteikuma nosaukumu piešķirot vienam un tam pašam tematam lidmašīnām un helikopteriem. Ja noteikumu piemēro tikai lidmašīnām, šis numurs noteikumos par helikopteriem tika izlaists — un pretēji.

105. Ir ieviesta jauna prasība (NCC.IDE.A/H.105 Obligāto lidojuma iekārtu saraksts), kur aplūkota ekspluatācija ar bojātu vai trūkstošu aprīkojumu.

106. Tika svītrotā pirmā daļa sākotnējai prasībai par iekārtām, ko izmanto lidojumiem apledošanas apstākļos, jo šī prasība jau ir Pamatprasību 2.a.5. punktā.

107. Apstiprināšanas prasības ir paskaidrotas un saskaņotas ar 21. daļas prasībām. Pievienoti papildu noteikumi, lai nodrošinātu, ka instrumentus un iekārtas, kas nav prasīti NCC daļā un kas nav jāapstiprina saskaņā ar 21. daļu, neizmanto drošības

pasākumiem un tie neietekmē lidojumderīgumu. Turklāt ir paskaidrots, kā lidojumderīguma prasības piemērojamas, apstiprinot iekārtas, kas atrodas trešajā valstī reģistrētos gaisa kuģos, un ir pievienotas *GM*. Pēc komentāru saņemšanas sīkāk tika paskaidroti noteikumi par apstiprinātām un neapstiprinātām iekārtām.

NCC.IDE.A/H.105 Obligāto lidojuma iekārtu saraksts

108. Šajā punktā ir par iespēju lietot gaisa kuģi, pārsniedzot *MEL* noteiktos ierobežojumus, taču nepārsniedzot *MMEL* noteiktos ierobežojumus, — pēc tam kad kompetentā iestāde katru gadījumu ir atsevišķi apstiprinājusi. Šis punkts atbilst attiecīgajiem CAT daļas noteikumiem.

NCC.IDE.A.110 Rezerves drošinātāji

109. No iepriekšējiem *NPA* iekļautajiem *OPS.CAT.407.* punkta noteikumiem ir ieviesta īpaša prasība par rezerves drošinātājiem. Tā atbilst *ICAO* 6. pielikuma II daļas 2.4.2.2. punktam. Tāpat kā *CAT.IDE* — līdzvērtīga prasība helikopteriem nav ierosināta.

NCC.IDE.A/H.120 un 125 Lidmašīnu ekspluatācija saskaņā ar VFR/IFR — lidojuma un navigācijas instrumenti un saistītās iekārtas

110. Ierosinātie noteikumi tika izstrādāti saskaņā ar pamata pieņēmumu, ka lidojumu noteikumi par vizuālo lidojumu noteikumiem (*VFR*) noteiks vizuālos meteoroloģiskos apstākļus (*VMC*) un būs jāveic lidojums meteoroloģiskajos apstākļos pēc instrumentu rādījumiem (*IMC*) saskaņā ar *IFR*.

111. *AMC* tiks iekļauti papildu līdzekļi atbilstības panākšanai vietējiem lidojumiem un īpašiem instrumentiem.

NCC.IDE.A/H.130 Papildu iekārtas viena pilota lidojumam saskaņā ar IFR

112. Ievērojot ekspertu ieteikumu, ir ņemta lidojumu apkalpes darba slodze vienpilota *IFR* lidojumos un pievienota prasība par autopilotu, kam ir vismaz augstuma un kursa noturēšanas režīms; šī prasība ir stingrāka nekā *ICAO* 6. pielikuma attiecīgās prasības.

NCC.IDE.A.135 Reljefa apzināšanās brīdināšanas sistēma (TAWS)

113. Ierosinātais teksts atbilst *NPA-OPS 39B* secinājumu projektam. *TAWS* funkciju tehniskais apraksts ir A un B klases gaisa kuģu definīcijās, tāpēc no šā punkta apraksts ir svītrots. Ir pievienota *GM* ar *TAWS* standartu atsauci.

NCC.IDE.A/H.140 Sadursmes novēršanas sistēma (ACAS)

114. Prasība par *ACAS* iekārtu tika vienkāršota un saskaņota ar Regulu Nr. 1332/2011.

**NCC.IDE.A/H.160 Pilotu kabīnes skaņas reģistratori
NCC.IDE.A/H.165 Lidojuma parametru reģistrators**

115. Lai gan ICAO 6. pielikuma II daļā jau kādu laiku ir prasība par šādu iekārtu, ierosināti NCC īstenošanas datumi, lai savlaicīgi brīdinātu nozares dalībniekus par šo prasību izpildīšanu. Datumu ierosināja tādēļ, lai ierakstīšanas prasību noteiktu par obligātu gaisa kuģiem, kuru lidojumderīguma sertifikāts (CofA) izdots 2016. gada 1. janvārī un pēc šā datuma.

NCC.IDE.A/H.180 Sēdekļi, sēdekļu drošības jostas, ierobežotājsistēmas un bērnu ierobežotājierīces

116. Ir ieviesta īpaša prasība par sēdekļiem, jostām un ierobežotājsistēmām. Lai nodrošinātu elastīgus konstrukciju risinājumus, ieviesta arī definīcija terminam "ķermeņa augšdaļas ierobežotājsistēma" (UTR). Pārskatot komentārus, tika noskaidrots, ka termins "siksna" lietots nekoncekventi. Lai gan šķiet, ka ar jēdzienu "drošības siksna" kopumā saprot drošības jostu un divas plecu siksna, ir daudzas lidmašīnas, kas varētu neatbilst piemērojamām prasībām. Vairākos komentāros par NPA tika prasīta atļauja drošības jostas ar diagonālu plecu siksnu izmantot lidojumu apkalpes kabīnē novērotāja sēdekļi tādās lidmašīnās, kur praktiski nav iespējams uzstādīt četrus punktus stiprināmu siksnu. Ņemot vērā jaunākos sasniegumus gaisa kuģu iekšējai konstrukcijas attīstībā, ar daudzveidīgiem ķermeņa augšdaļas ierobežotājsistēmu risinājumiem novērotāju sēdekļos var garantēt tādu pašu uzlabotu drošības līmeni.

117. Dažos komentāros par CRD tika prasīts noteikt datumus, kad sāks piemērot prasību par UTR lidojumu apkalpes sēdekļos. Sākuma datumus nepieņēma, jo noteikumu nolūks ir sniegt ieteikumus par drošību, kā arī uzlabot flotes drošības standartus.

NCC.IDE.A.195 Papildu skābeklis hermetizētās lidmašīnās

118. Šajā punktā tagad noteikts, kāda daļa pasažieru jāapgādā ar skābekli, jo ICAO SARP vispārīgā prasība apgādāt daļu pasažieru ar skābekli nebija izpildāma.

NCC.IDE.A/H.200 Papildu skābeklis nehermetizētās lidmašīnās/helikopteros

119. Šīs prasības pārstrādātas saskaņā ar ICAO SARP. Noteikumi par hermetizētiem helikopteriem tika atsaukti (tāpat kā CAT.IDE). Atvieglojumi neilgiem lidojumiem 13 000–16 000 pēdu augstumā būs jāpiemēro saskaņā ar Pamatregulas 14. pantu. Šie papildu izņēmumi neatbilst ICAO SARP, un to apstiprināšanā jāņem vērā īpaši ietekmes mazināšanas pasākumi (piemēram, ekspluatanta pieredze, pilota fiziskā pielāgošanās spēja noteiktam augstuma līmenim). Turklāt parasti tie būs īstenojami tikai konkrētos reģionos (t. i., kalnu apgabalos).

NCC.IDE.A/H.205 Pārnēsājami ugunsdzēsības aparāti

120. Ir izstrādāts īpašs noteikums par pārnēsājamiem ugunsdzēsības aparātiem. Noteikumi par ugunsdzēsības vielas halona obligātu izmantošanu ir svītroti, lai

nodrošinātu saskaņotību ar Regulu (EK) Nr. 1005/2009⁶, kas aizliedz šīs vielas lietošanu. Šajā noteikumā ir prasīts, lai ugunsdzēsīgās vielas efektivitāte atbilstu vispārējam drošības mērķim. Tāpēc pārejas periodā drīkstēs turpināt halona lietošanu.

Vajadzīgās iekārtas helikopteriem, ar kuriem lido virs ūdens un atklātā jūrā

121. Šis prasību kopums tika pārskatīts un pārstrādāts, lai nodrošinātu konsekvenci ar atbilstīgajiem CAT.IDE noteikumiem, jo CAT un NCC daļā ir aplūkotas līdzīgas šāda veida lidojumu drošības problēmas.

- NCC.IDE.H.225 Glābšanas vestes
- NCC.IDE.H.226 Apkalpes locekļu aizsargtērps
- NCC.IDE.H.227 Glābšanas plosti, glābšanas *ELT* un izdzīvošanas aprīkojums tālos lidojumos virs ūdens
- NCC.IDE.H.230 Izdzīvošanas aprīkojums
- NCC.IDE.H.231 Papildu prasības helikopteriem, ar kuriem veic darbības atklātā jūrā nelabvēlīgā jūras apvidū
- NCC.IDE.H.232 Dažādas ierīces ekspluatācijai uz ūdens sertificētiem helikopteriem
- NCC.IDE.H.235 Visu helikopteru piespiedu nosēdināšana uz ūdens lidojumos virs ūdens.

122. Īpaši jāņem vērā šādi aspekti:

- lielākā daļa šo prasību ir saskaņotas ar *ICAO* 6. pielikuma II daļu;
- par *ICAO* prasībām stingrākas ir NCC.IDE.H.226. un NCC.IDE.H.231. punkta prasības, kur saskaņā ar CAT.IDE ņemti vērā pašreizējo pētījumu rezultāti un iepriekšējie *JAA NPA* par izdzīvošanas laiku aukstā ūdenī.

123. Tika saņemti komentāri ar viedokli, ka iepriekš minētās prasības ir nesamērīgas nekomerciāliem lidojumiem. Tas tika ņemts vērā prasībās par ilgākiem lidojumiem virs ūdens un helikopteru piespiedu nosēdināšanu. Tomēr tika saglabāts augstāks drošības standarts aprīkojumam prasībās, kas attiecas uz lidojumiem atklātā jūrā.

124. Turklāt, ņemot vērā saņemtos komentārus, tika paskaidrots, ka glābšanas vestēm nav obligāti jābūt novietotām konkrētās vietās, kur tās ir pieejamas lietošanai gatavā stāvoklī, bet tās var būt arī uzvilktas personām, kam vestes sagādātas.

NCC.IDE.A/H.240 Austiņas

125. Ārpus *ICAO* prasībām ir ieviesta īpaša prasība par austiņām saskaņā ar NCC.OP.165. punktā noteiktajām ekspluatācijas prasībām par austiņu lietošanu.

⁶ Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 16. septembra Regula (EK) Nr. 1005/2009 par ozona slāni noārdošām vielām. *OV L 286, 31.10.2009., 1. lpp.*

NCC.IDE.A/H.250 Navigācijas ierīces

126. Ir ieviestas šādas papildu prasības, kas ir saskaņotas ar ICAO 6. pielikuma II daļas 3.7.1. punktu:

- spēja veikt divvirzienu sakarus lidlauka vadības nolūkos un
- spēja jebkurā brīdī lidojuma laikā saņemt meteoroloģisko informāciju.

NCC.IDE.A.260 Elektroniskās navigācijas datu izmantošana

127. Šā noteikuma a) apakšpunktā norādīts vispārējais nolūks, bet atbilstīgajā AMC precizēts — ja elektroniskos datus lieto, lai atbalstītu lietojumprogrammu kā primāro navigācijas metodi, nepieciešams vienošanās dokuments (LoA). Citām lietojumprogrammām, kas nepieciešamas SPA ekspluatācijas atbalstīšanai, vajag atļauju. Tas ir paskaidrots b) apakšpunktā.

VI pielikums – NCO daļa (A, H, S, B)**I. Darbības joma**

128. NCO daļa lasāma kopā ar šādiem dokumentiem:

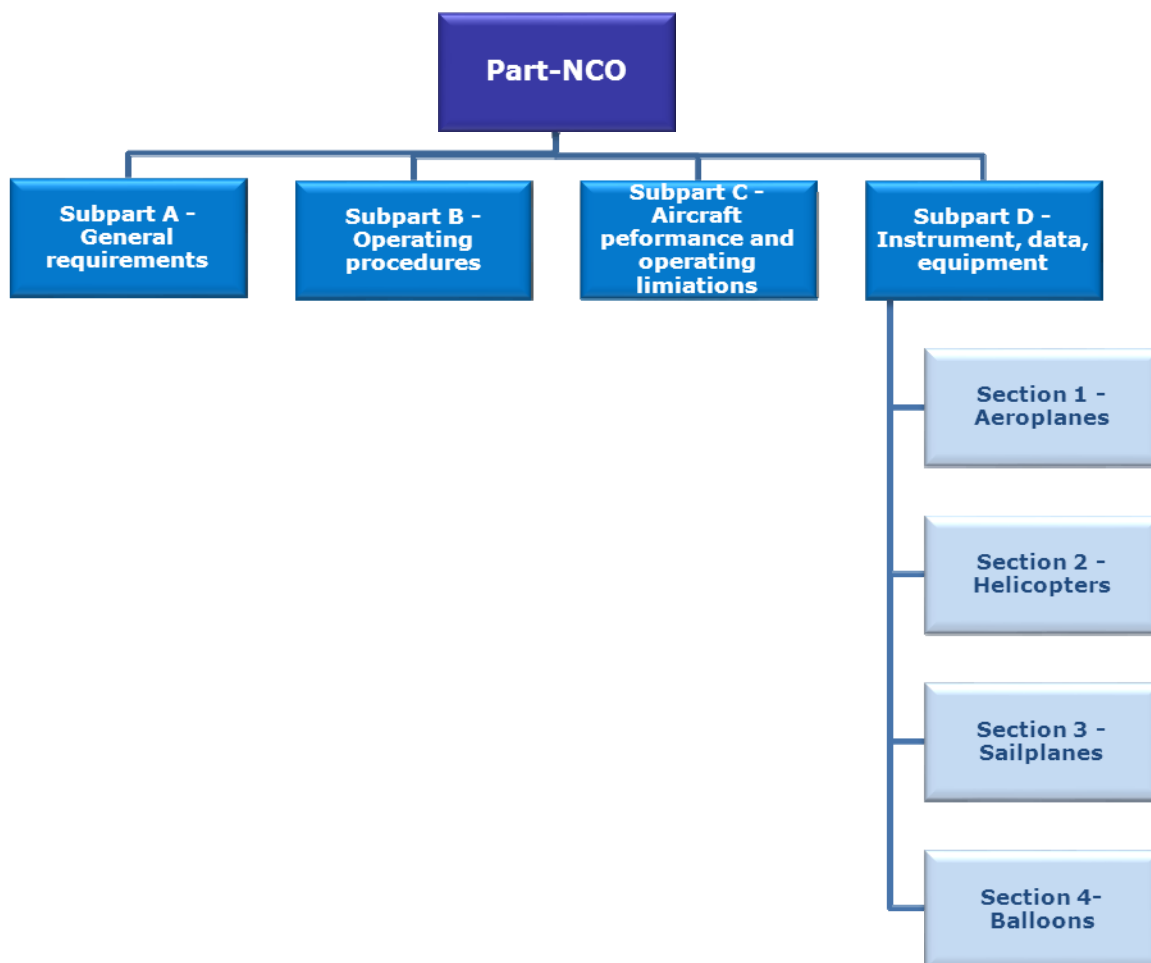
- nodrošinājuma regulu par gaisa kuģu ekspluatāciju, jo īpaši attiecībā uz piemērošanas datumiem un pārejas periodiem;
- I pielikumu – II–VIII pielikumā lietoto terminu definīcijām;
- II pielikumu jeb ARO daļu, kur ir, piemēram, iestādēm piemērojamās prasības NCO ekspluatantiem par uzraudzības pienākumiem un īpašo atļauju saraksts;
- V pielikumu jeb SPA daļu, kur ir prasības darbībām, kam nepieciešama īpaša atļauja.

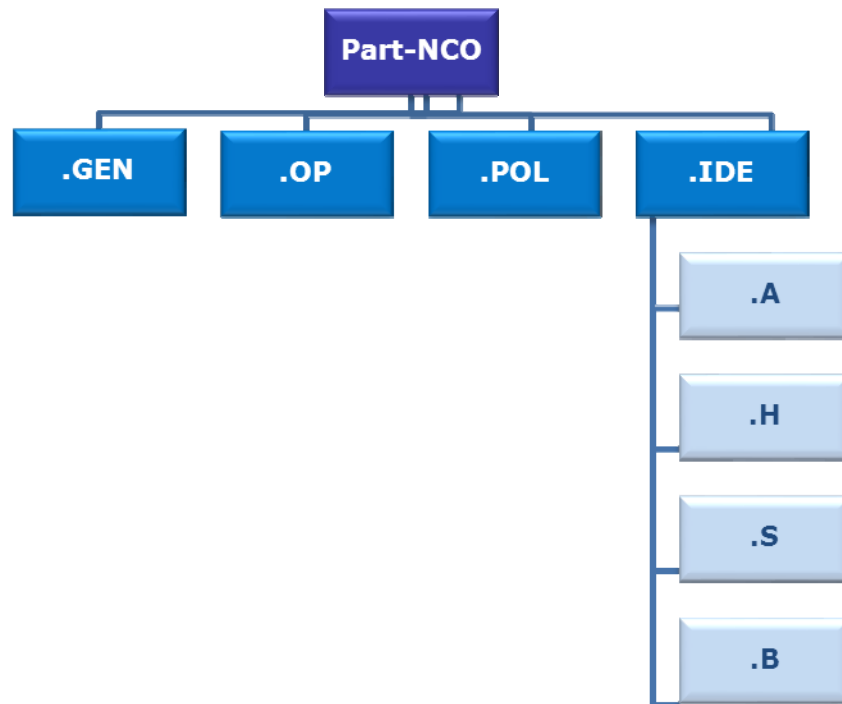
129. NCO daļā ir tehniskās prasības nekomerciāliem lidojumiem ar gaisa kuģiem, kas nav sarežģītas, ar dzinēju darbināmas lidmašīnas, helikopteri, planieri un gaisa baloni. Daļai ir četras apakšdaļas, kas attiecas uz instrumentiem, datiem un aprīkojumu, tās sīkāk iedalītas sadaļās ar konkrētiem noteikumiem attiecīgajai gaisa kuģu kategorijai.

130. Apakšdaļu uzbūve pielīdzināma Pamatregulas IV pielikuma Pamatprasību uzbūvei un ICAO 6. pielikuma uzbūvei.

131. Noteikumu uzbūve – jo īpaši sadaļu uzbūve – izstrādāta tā, lai prasības par papildu gaisa kuģu kategorijām vai īpašiem ekspluatācijas veidiem vēlāk varētu pievienot, negrozot pašreizējo noteikumu formulējumu vai uzbūvi. Jānorāda, ka nākamajos noteikumu izstrādes uzdevumos tiks izstrādātas prasības dirižabļiem, aerostatiem ar trošu stiprinājumu un bezpilota aviācijas sistēmām.

132. 7. un 8. attēlā ir pārskats par NCO daļas uzbūvi.

7. attēls. NCO daļas uzbūve – virsraksti

8. attēls. NCO daļas uzbūve – noteikumu identifikatori**II. Atsauksmju pārskats**

133. Par NCO daļu tika saņemti 450 komentāri no 50 autoriem.

134. Kopumā komentāros tika lūgts NCO daļā piemērot krietni vieglākas prasības nekā NCC daļā, bieži tika ierosināti papildu atvieglojumi viegliem un ļoti viegliem gaisa kuģiem – īpaši attiecībā uz aprīkojumu.

135. RG04. grupa iesniedza kopīgas atsauksmes, lai uzsvērtu strīdīgus jautājumus, par kuriem sanāksmēs netika panākta vienošanās, un lai uzsvērtu citas atšķirības starp sanāksmēs apspriesto tekstu un *CRD* galīgo versiju, kas izgaismojās, Aģentūrai pārbaudot konsekvensi starp dažādām OPS daļām. Lai gan Aģentūra atzīst katras prasības loģisko pamatojumu, jāņem vērā, ka ir jāsaglabā līdzsvars starp drošību, samērīgumu ar vispārējo aviāciju un atbilstību *ICAO SARP*. Tālāk tekstā minēti konkrēti jautājumi.

136. Tika saņemti vairāki komentāri ar lūgumu atjaunot konkrētus atvieglojumus, kas sākumā tika iekļauti dokumentā NPA Nr. 2009-2b, piemēram, par figūrlidojumiem. Lielākā daļa šo atvieglojumu ir svītroti no NCO daļas, jo tos iekļaus SPO daļā.

137. Viena dalībvalsts uzsvēra, ka NCO dokumentā vairākās vietās lietotais termins "*MOPSC*" (maksimālā ekspluatācijas pasažieru sēdvietu konfigurācija) nav pareizs, jo NCO darbības nav jāveic saskaņā ar lidojumu rokasgrāmatu, kur tiktu noteikts *MOPSC*. Šis termins tika aizstāts ar terminu "maksimālā sertificētā pasažieru sēdvietu konfigurācija".

III. Neatbilstību pārskats**Neatbilstības ICAO 6. pielikumam**

138. Tabulā ir pārskats par tiem ICAO 6. pielikuma II daļas 2. sadaļas un III daļas 3. sadaļas standartiem, kuri, šķiet, vai nu nav transponēti, vai arī ir transponēti tādā veidā, kas nenodrošina vismaz ICAO 6. pielikuma standartiem atbilstīgu drošības līmeni.

7. tabula. Neatbilstības ICAO 6. pielikumam

6. pielikuma I/III daļas atsauce	EASA ES atsauce	Neatbilstības raksturojums
6. pielikuma III daļas III sadaļas 4.3.2.1. punkta b) apakšpunkts	NCO.IDE.H.175. punkta c) apakšpunkta 2. daļa	Glābšanas plostu pārvadāšanu nosaka gaisa kuģa kapteinis, izvērtējot paredzētā lidojuma risku.

V. NCO.GEN: A apakšdaļa – Vispārējās prasības

139. Šajā apakšdaļā ir vispārējās prasības NCO darbībām.

Vispārīga informācija

140. Izskanēja bažīgi izteikumi par attiecīgo kompetento iestādi, kas atbild par trešajā valstī reģistrētu gaisa kuģi. Regula (EK) Nr. 216/2008 attiecas uz gaisa kuģiem, kas reģistrēti trešajā valstī un tiek ekspluatēti Eiropas Savienībā. Kompetento iestādi nosaka pēc valsts, kurā gaisa kuģis reģistrēts. Gaisa kuģiem, kas reģistrēti trešajā valstī, kritērijus nosaka pēc ekspluatanta reģistrācijas vai dzīvesvietas valsts. Tā kā ekspluatants var būt vai nu uzņēmums (aviācijas klubs), vai fiziska persona, tad, nosakot kompetento iestādi, jāņem vērā gan iestādes reģistrācijas vieta, gan pilota dzīvesvieta. NCO.GEN.100. punkts tika izstrādāts saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 216/2008 4. panta 1. punktu.

141. Tika saņemti vairāki komentāri ar norādi, ka, ņemot vērā ierobežoto vietu dažu NCO gaisa kuģu kabīnē, NCO.GEN.135. punktā, kas attiecas uz pārvadājamiem dokumentiem, rokasgrāmatām un informāciju, vajadzētu piemērot papildu atvieglojumus. Jānorāda, ka NCO.GEN.135. punktā jau ir paredzēts, ka lidojumos, kas izlido un ielido vienā vietā, ir iespēja lielāko daļu nepieciešamo dokumentu uzglabāt lidlaukā vai ekspluatācijas vietā.

142. Dažos komentāros tika lūgts precizēt NCO.GEN.125. punkta saturu par pārnēsājamām elektroniskajām ierīcēm (PED). Tiks izstrādāti jauni AMC/GM, lai sniegtu plašākas norādes par PED.

143. Vairākas ieinteresētās personas ir komentējušas nepieciešamību apstiprināt *MEL*, lai gan *NCO.GEN.155.* punktā *MEL* nav noteikts kā obligāts. Aģentūra uzskata, ka *MEL*, ja tas noteikts, arī turpmāk jāietilpst kompetentās iestādes kontroles jomā vai reģistrācijas valsts kontroles jomā, ja gaisa kuģis ir reģistrēts trešajā valstī. *MEL* sniedz atbrīvojumus no noteikumiem, kas pieprasa pienācīgu uzraudzību.
144. Ņemot vērā saņemtos komentārus par *NCO.GEN.135.* punkta a) apakšpunkta 1. daļu, tiks izstrādāts *AMC* ar līdzekli, ar ko panākt atbilstību prasībai gaisa balonu lidojumos uz klāja pārvadāt *AFM*.
145. Tā kā gaisa kuģa lidojumderīguma sertifikāts (*CofA*) par derīgu uzskatāms tikai tad, ja tam pievienots derīgs lidojumderīguma pārbaudes sertifikāts (*ARC*), un tā kā īpaša norāde uz *CofA* jau liecina, ka *CofA* ir jāpievieno derīgs *ARC*, *NCO.GEN.135.* punktā *ARC* nav minēts nepieciešamo līdzī vedamo dokumentu sarakstā, lai neatkārtotu šo prasību.
146. Tika saņemti daudzi komentāri ar lūgumu *NCO.GEN.140.* punktā piemērot atbrīvojumus, lai būtu iespējams gaisa kuģī pārvadāt izstrādājumus, kas parasti uzskatāmi par bīstamu kravu. Par šādiem papildu atbrīvojumiem Aģentūra izsakās bažīgi un uzskata, ka nevajadzētu pārsniegt atbrīvojumus, kas jau ir *ICAO* tehniskajās instrukcijās.

NCO.GEN.101 Līdzekļi atbilstības panākšanai

147. Tā kā *ORO* daļa neattiecas uz *NCO* ekspluatantiem, ir pievienots jauns noteikumu teksts, kurā noteikts, ka ekspluatanti var izmantot Aģentūras pieņemtajiem līdzekļiem alternatīvus līdzekļus atbilstības panākšanai. Kompetentajai iestādei nav iepriekš jāapstiprina šie alternatīvie līdzekļi atbilstības panākšanai.

NCO.GEN.102 Motorplanieri tūristu pārvadāšanai un ar dzinēju aprīkoti planieri

148. Šīs prasības nolūks ir izskaidrot piemērojamos noteikumus par motorplanieriem tūristu pārvadāšanai, jo tos reizēm lieto kā planierus un reizēm — kā lidmašīnas.

NCO.GEN.105 Gaisa kuģa kapteiņa pienākumi un pilnvaras

NCO.GEN.106 Gaisa kuģa kapteiņa pienākumi un pilnvaras — gaisa baloni

149. Saskaņā ar jaunajiem izstrādes principiem īstenošanas noteikumos ir atsauce uz Pamatregulas IV pielikuma Pamatprasībām, kur šīs prasības aplūkotas detalizētāk nekā īstenošanas noteikumos.
150. Gaisa balona kapteiņa (*PIC*) papildu pienākumi ir noteikti atsevišķā prasībā.
151. Ir pievienota jauna prasība, kurā ieviesta lidojuma kritisko fāžu koncepcija, lai nodrošinātu, ka šajās lidojuma fāzēs tiek veiktas tikai ar drošību saistītas darbības.

NCO.GEN.115 Lidmašīnu manevrēšana

152. Tagad ekspluatanta pienākums ir noteikt, kurām personām ir tiesības manevrēt lidmašīnu.

153. Ņemot vērā komentārus, kas saņemti tieši par prasību veikt apmācību radiotelefona lietošanā, ir pieļauts atvieglojums lidlaukiem, kur šādi radiosakari nav nepieciešami. Tāpat attiecīgās izmaiņas nodrošina šīs prasības saskaņotību ar ICAO 6. pielikuma II daļu.
154. Ņemot vērā dažus komentārus, tiks pievienota GM ar papildu norādījumiem par prasmēm un zināšanām, kādas nepieciešamas, lai izpildītu ekspluatācijas standartus lidmašīnas drošai pārvietošanai pa lidlauku.

NCO.GEN.120 Rotora iedarbināšana

155. Tekstā aprakstīti apstākļi rotora iedarbināšanai lidojuma un tehniskās apkopes nolūkos, un teksts ir saskaņots ar CAT daļas CAT.GEN.MPA.130. punktu.

NCO.GEN.125 Pārnēsājamas elektroniskās ierīces

156. Tekstā noteikts, ka nedrīkst izmantot PED, kas var negatīvi ietekmēt gaisa kuģi, un teksts ir saskaņots ar CAT daļas CAT.GEN.MPA.135. punktu.

NCO.GEN.130 Informācija par avārijas un izdzīvošanas aprīkojumu gaisa kuģī

157. Ņemot vērā saņemtos komentārus, ir sniegts atvieglojums prasībai par to, ka vienmēr jābūt pieejamam sarakstam ar avārijas aprīkojumu. Gaisa kuģiem, kas paceļas un nolaižas vienā un tajā pašā lidlaukā/ekspluatācijas vietā, šī prasība nav jāizpilda.

NCO.GEN.140 Bīstamu kravu pārvadājumi

158. Šī prasība attiecas uz gadījumiem, kad bīstamu kravu drīkst pārvadāt bez atļaujas, kas izdota saskaņā ar SPA.DG. Tas attiecas, piemēram, uz tādiem priekšmetiem pasažieru bagāžā, ko parasti uzskata par bīstamiem.
159. Pienākums ziņot par nedeklarētu vai nepareizi deklarētu bīstamu kravu ir svītrots, jo tas tika uzskatīts par mazsvarīgu nekomerciālos lidojumos.
160. Aģentūra izvēlējusies izmantot dinamisku atsauci uz ICAO Tehniskajām instrukcijām, ar šo pieeju iepazīstinot NPA dokumentā. Šī atsauce ir norādīta īstenošanas noteikumos. Daļu no Tehniskajām instrukcijām šajos noteikumos vispār nav. Ir citētas tikai tās Tehnisko instrukciju prasības, kur noteikti konkrēti ekspluatanta pienākumi.
161. Termins "Tehniskās instrukcijas" definēts I pielikumā (publicēts Atzinumā Nr. 04/2011).

NCO.GEN.145 Tūlītēja reakcija uz drošības problēmām

162. Aģentūra uzskata, ka ekspluatantam, kas veic NCO darbības, jāuzliek pienākums īstenot kompetentās iestādes izdotos drošības pasākumus un ievērot Aģentūras izdoto obligāto drošības informāciju, piemēram, norādījumus par lidojumderīgumu.

NCO.GEN.155 Obligāto iekārtu saraksts

163. Principā *NCO* darbībā nav nepieciešams *MEL*. Tomēr var brīvprātīgi izvēlēties *MEL* izmantošanu. Šādā gadījumā kompetentajai iestādei ir jāapstiprina *MEL*. Trešajā valstī reģistrēta gaisa kuģa *MEL* apstiprina reģistrācijas valsts.

VI. NCO.OP: B apakšdaļa — Eksploatācijas procedūras

164. Šajā apakšdaļā ir prasības par *NCO* eksploatācijas procedūrām.

Vispārīga informācija

165. *LVTO* prasības ir saskaņotas ar *CAT* daļu un *SPA* daļas priekšlikumu, kas nosaka: veicot pacelšanos zem 400 m, nepieciešama saskaņā ar *SPA* daļu izsniegta atļauja.

166. Tika saņemti vairāki komentāri ar lūgumu grozīt metodi, ar kuru aprēķina obligātos eksploatācijas nosacījumus, un lielākā mērā pielāgot to *NCO* darbībā. Jānorāda, ka šī metode, kas ir saskaņota ar metodi *CAT* un *NCC* daļā, ir iekļauta norādēs (*GM3-NCO.OP.110*), tāpēc ir tikai informatīva. Gaisa kuģa kapteinis var izmantot citas metodes.

167. Dažas ieinteresētās personas lūdza Aģentūru no *NCO.OP.125./126.* punkta svītrot nepieciešamību uzskaitīt papildu degvielas daudzumu dehermetizācijas gadījumiem vai gadījumiem, kad lidojuma laikā vairs nedarbojas viens dzinējs. Atbilstīgi Pamatprasību 2. punkta a) apakšpunkta 7. daļai, kas nosaka to, ka eksploatantiem ir jāved līdzi rezerves degviela darbnepārtrauces nodrošināšanai, Aģentūra uzskata, ka šie gadījumi ietilpst darbnepārtrauces procesos un ir būtiski drošam lidojumam. Tāpēc šī *NCO* prasība joprojām ir saskaņota ar *NCC* prasību.

168. Tika saņemti vairāki komentāri ar lūgumu grozīt *NCO.OP.165.* punktu, lai *VFR* lidojumu drīkstētu sākt pat tad, kad laikapstākļi lidojuma maršrutā uz galapunkta lidlauku neatbilst *VFR* nosacījumiem, ja vien kāds alternatīvs maršruts uz vienu vai vairākiem rezerves lidlaukiem atbilst prasītajiem *VFR* nosacījumiem. Īstenošanas gadījumā prasība noteiktu zemāku drošības līmeni, nekā noteikusi *ICAO*. Aģentūras mērķis nav noteikt prasības, kas ir mazāk stingras par *ICAO* prasībām, un Aģentūra nekonstatēja pārliecinošus drošības argumentus, lai atļautu šādus lidojumus.

169. Daudzas ieinteresētās personas bažīgi izteicās par *NCC.OP.155.* un *NCC.OP.156.* punktu saistībā ar galapunkta rezerves lidlauku izvēli lidmašīnām un helikopteriem. Noteikuma nolūks nav, kā tika norādīts komentāros, pieprasīt, lai gan galapunkta, gan rezerves lidlauki vienlaikus atbilstu nosacījumiem par piemērotiem laikapstākļiem. Kā norādīts šajos noteikumos — ja galapunkta lidlaukā laikapstākļi neatbilst obligātajiem laikapstākļu nosacījumiem, rezerves lidlauks jāizvēlas saskaņā ar piemērojamām laikapstākļu prasībām.

170. Tika saņemti vairāki komentāri ar lūgumu svītrot vārdu "aeronavigācija" no *NCO.OP.135.* punkta a) apakšpunkta 11. daļas, kas attiecas uz meteoroloģisko informāciju, kāda gaisa kuģa kapteinim jāizmanto. *ICAO* 6. pielikuma II daļas prasības pamatā ir aktuālas un atbilstīgas kartes, kas patiesībā attiecas uz aeronavigācijas karšu definīciju *ICAO* 4. pielikumā. Tomēr šī prasība neliedz eksploatantiem lietot citas pieejamas kartes, tikai tām jāpievieno aktuālās

aeronavigācijas kartes, kas ir vienīgās kartes ar visu nepieciešamo aeronavigācijas informāciju.

171. Saskaņā ar saņemtajiem komentāriem par *DA(H)* lietošanu, veicot neprecīzu nolaišanos ar vienmērīgu augstuma samazināšanu nolaišanās beigu posmā, kas otrā riņķa gadījumā var izraisīt lidošanu zem *MDA(H)*, NCC.OP.111. punktam tiks pievienots *AMC*, kur plašāk izskaidrots ekspluatanta pienākums izstrādāt procedūras, lai riņķošanas/otrā riņķa laikā nepieļautu lidošanu zem *MDA/MDH*.

NCO.OP.105 Izolētu lidlauku specifiskācija – lidmašīnas

172. Noteikums tika vienkāršots, un tagad tas attiecas tikai uz lidošanas laiku līdz tuvākajam atbilstīgajam rezerves lidlaukam.
173. Jāņem vērā, ka helikopteru ekspluatācijas jomā šis termins nav definēts, un jāsaprot, ka izvēles kritērijus lidojumu rokasgrāmatā noteiks ekspluatants. Tiek uzskatīts, ka helikopteru īpašību dēļ terminam "izolēts lidlauks" nav jāpievieno īpaša definīcija.

NCO.OP.110 Obligātie lidlauka ekspluatācijas nosacījumi – lidmašīnas un helikopteri

174. Šī prasība ir izstrādāta, lai atspoguļotu *NCO* darbības un nodrošinātu samērīguma principu.
175. Ekspluatantam nav jānosaka obligātie lidlauka ekspluatācijas nosacījumi, bet ekspluatants var izmantot komerciāli pieejamos obligātos ekspluatācijas nosacījumus. Prasība ir saskaņota ar *ICAO* 6. pielikuma II daļas 2. sadaļu.

NCO.OP.111 Obligātie lidlauka ekspluatācijas nosacījumi – NPA, APV, CAT I darbības

NCO.OP.112 Obligātie lidlauka ekspluatācijas nosacījumi – riņķošanas manevri ar lidmašīnām

NCO.OP.113 Obligātie lidlauka ekspluatācijas nosacījumi – riņķošanas manevri ar helikopteriem

176. Šīs prasības ir saskaņotas ar *NCC* noteikumiem.

NCO.OP.120 Trokšņu mazināšanas procedūras – lidmašīnas, helikopteri un planieri ar dzinēju

177. Teksts ir iedalīts noteikumos, kas attiecas uz konkrētiem gaisa kuģu veidiem. Lidmašīnām/helikopteriem/planieriem ar dzinēju un gaisa baloniem piemērojami noteikumi par trokšņu mazināšanas procedūrām attiecas uz gaisa kuģa kapteini un nosaka to, ka drošībai ir augstāka prioritāte nekā trokšņu mazināšanai. Noteikuma pamatā ir ieteikumi no *ICAO* 6. pielikuma II un III daļas.

NCO.OP.125 Degvielas un smērvielu krājumi – lidmašīnas**NCO.OP.126 Degvielas un smērvielu krājumi – helikopteri**

178. Teksts ir iedalīts noteikumos, kas attiecas uz konkrētām gaisa kuģu klasēm, un ir saskaņots ar ICAO 6. pielikuma II un III daļu.

179. Ņemot vērā saņemtos komentārus, ir ieviesti atvieglojumi gaisa kuģiem, kas paceļas un nolaižas vienā un tajā pašā lidlaukā un paliek lidlauka redzamības zonā. Šādā gadījumā pieprasītais degvielas daudzums ir samazināts līdz 10 min. plus degviela, kas nepieciešama, lai atgrieztos lidlaukā.

NCO.OP.130 Pasažieru instruktāža

180. Teksts pielāgots NCO darbībām, un tas paredz, ka instruktāžai jābūt pirms lidojuma vai tā laikā.

NCO.OP.135 Gatavošanās lidojumam

181. Ņemot vērā saņemtos komentārus, tiks pievienota GM ar norādījumiem par ekspluatācijas lidojuma plāna (OFP) iespējamo izmantošanu, lai izpildītu prasību par gatavošanos lidojumam. Arī ICAO nepilnvaro izmantot OFP nekomerciāliem lidojumiem.

NCO.OP.140 Galapunkta rezerves lidlauks – lidmašīnas**NCO.OP.141 Galapunkta rezerves lidlauks – helikopteri**

182. Teksts par galapunkta rezerves lidlaukiem ir iedalīts gaisa kuģiem specifiskās prasībās.

183. Skaidrības un konsekvences labad NCO.OP.141. punkta a) apakšpunkts tika grozīts, lai iekļautu prasību par instrumentālās nolaišanās procedūru galapunkta lidlaukā, jo noteikumos tika norādīts uz minimālo prasību par instrumentālo procedūru.

184. Attiecībā uz izolētiem lidlaukiem helikopteru ekspluatācijai ir ieviests nepieciešamais meteoroloģisko apstākļu derīguma termiņš galapunkta lidlaukā. Šī prasība ir saskaņota ar a) apakšpunkta prasību, kurā noteikts intervāls no 2 stundām pirms paredzētā ielidošanas laika un līdz 2 stundām pēc tā.

NCO.OP.145 Degvielas uzpildīšana, pasažieriem iekāpjot gaisa kuģī, atrodoties uz gaisa kuģa klāja vai izkāpjot no gaisa kuģa

185. Ņemot vērā lielo komentāru skaitu, ir iekļauta iespēja uzpildīt degvielu, kad gaisa kuģī iekāpj, uz tā klāja atrodas vai no gaisa kuģa izkāpj pasažieri, paredzot tādus pašus ierobežojumus kā NCC daļā.

NCO.OP.170 Ledus un citi piesārņotāji — procedūras lidlaukos
NCO.OP.175 Ledus un citi piesārņotāji — procedūras lidojumā

186. Ar aplēdojumu saistītās procedūras ir aplūkotas divās prasībās — pirmā attiecas uz procedūrām, ko veic lidlaukā, bet otrā attiecas uz procedūrām, ko veic lidojumā. Tas atbilst Pamatprasībām (IV pielikuma 2.a.5. punkts) un uzliek pienākumus *PIC*.

NCO.OP.185 Nestandarta situāciju modelēšana lidojumā

187. Tika saņemti daudzi komentāri ar lūgumu svītrot īpašo prasību neveikt mākslīgu *IFR* simulāciju, kad lidmašīnā ir pasažieri. Tomēr Aģentūra uzskata, ka šādu situāciju simulēšana, pasažieriem atrodoties lidmašīnā, saistīta ar drošību, tāpēc šī prasība ir saglabāta.

188. Tomēr, tā kā NCO daļa attiecas uz apstiprinātām mācību organizācijām, kas veic mācību lidojumus ar gaisa kuģiem, kuri nav sarežģīti gaisa kuģi, kā arī, ņemot vērā komentārus, ir ieviesti atvieglojumi, kas atļauj mācību lidojumu laikā mākslīgi simulēt nestandarta situācijas un *IFR*, kad lidmašīnā atrodas studentpiloti.

NCO.OP.190 Degvielas apsaimniekošana lidojumā

189. Ņemot vērā daudzos komentārus, kā arī konsekvences labad ir svītrots termins "galīgā rezerves degviela", kas nav definēts NCO noteikumu tekstā, bet nolūkā paskaidrot prasību ir pievienota atsauce uz prasību par degvielu lidmašīnām un helikopteriem. Noteikuma nolūks ir nodrošināt, lai pēc nosēšanās atlikušais degvielas daudzums nebūtu mazāks par NCO.OP.125. un NCO.OP.126. punktā pieprasīto rezerves degvielas daudzumu.

NCO.OP.200 Zemes tuvuma noteikšana

190. Saskaņā ar *ICAO* 6. pielikuma II daļu tikai dažas *NCO* lidmašīnas ir jāapriko ar *TAWS*. Tāpēc šī prasība attiecas uz *TAWS* lietošanas ekspluatācijas prasībām. Teksts ir saskaņots ar *NCC* daļu.

NCO.OP.205 Gaisa kuģu sadursmes novēršanas sistēma (ACAS)

191. Šī prasība ir pievienota, lai nodrošinātu, ka uzstādītā *ACAS* tiek izmantota saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 1332/2011.

VII. NCO.POL: C apakšdaļa — Gaisa kuģa veikspēja un ekspluatācijas ierobežojumi**Vispārīga informācija**

192. Šajā apakšdaļā ir noteikumi par gaisa kuģu veikspēju un ekspluatācijas ierobežojumiem nekomerciālos lidojumos ar gaisa kuģiem, kas nav sarežģīti, ar dzinēju darbināmi gaisa kuģi.

NCO.POL.100 Ekspluatācijas ierobežojumi

193. *NPA* dokumenta teksts ir pārstrādāts jaunā noteikumu tekstā, pievienojot vienu papildu punktu par to, kā izvietot uzrakstus, sarakstus un instrumentu marķējumus ar šiem ekspluatācijas ierobežojumiem.

NCO.POL.105 Svēršana – lidmašīnas un helikopteri

194. Daudzos komentāros tika uzsvērts, ka šo prasību nevajadzētu iekļaut OPS noteikumos, bet gan M daļas noteikumos. Prasības par gaisa kuģu svēršanu ir paturētas šajā regulā, lai izvairītos no nepilnībām juridiskajos noteikumos, kas pašlaik nav iekļauti M daļā. To var uzskatīt par nākamo noteikumu izstrādes uzdevumu darba punktu.

195. Noteikumi par periodisku gaisa kuģa atkārtotu svēršanu tika svītroti, jo atkārtotas svēršanas nosacījumi jau ir pietiekami aprakstīti jaunajā a) apakšpunktā.

VIII:NCO.IDE: D apakšdaļa – Instrumenti, dati, iekārtas

196. Šajā daļā ir *NCO* darbībām piemērojamās prasības par instrumentiem, datiem un iekārtām. Daļai ir četras sadaļas:

- 1. sadaļa – Lidmašīnas;
- 2. sadaļa – Helikopteri;
- 3. sadaļa – Planieri;
- 4. sadaļa – Gaisa baloni.

197. Teksts kopumā izstrādāts, rezultātos balstītus mērķus saglabājot tur, kur tas praktiski iespējams, t. i., noteikumu līmenī, un *AMC* līmenī nosakot sistēmu/iekārtu specifikācijas un līdzekļus atbilstības panākšanai.

198. Iekārtām piemērojamās prasības ir nošķirtas no prasībām, ko piemēro tikai ekspluatācijai, piemēram, iekārtu izmantošanai; šīs prasības ir pienācīgi atspoguļotas *NCO.OP.* sadaļā.

199. Katrā sadaļā saglabāta secīga noteikumu numerācija, vienu un to pašu numuru un noteikuma nosaukumu piešķirot vienam un tam pašam tematam lidmašīnām un helikopteriem. Ja noteikumu piemēro tikai lidmašīnām, šis numurs noteikumos par helikopteriem tika izlaists – un pretēji.

200. Ir ieviesta jauna prasība (*NCO.IDE.A/H.105* Obligāto lidojuma iekārtu saraksts), kur aplūkota ekspluatācija ar bojātu vai trūkstošu aprīkojumu.

201. Tā kā *ICAO* nav atsauces uz planieriem un gaisa baloniem, šīm abām gaisa kuģu kategorijām piemērojamās prasības par iekārtām un instrumentiem ir izstrādātās ar ekspertu palīdzību un saskaņā ar pašreizējiem valstu standartiem un noteikumiem.

NCO.IDE.A/H/S/B.100 Instrumenti un iekārtas – vispārējas prasības

202. Apstiprināšanas prasības paskaidrotas saskaņā ar 21. daļas prasībām. Ieviesti papildu noteikumi, lai nodrošinātu, ka instrumentus un iekārtas, kas nav prasīti NCO daļā un kas nav jāapstiprina saskaņā ar 21. daļu, neizmanto drošības pasākumiem un tie neietekmē lidojumderīgumu. Vēl ir paskaidrots, kā lidojumderīguma prasības piemērojamas, apstiprinot iekārtas, kas atrodas trešajā valstī reģistrētos gaisa kuģos. Šajā nolūkā pievienotas GM. Pēc komentāru saņemšanas sīkāk tika paskaidroti noteikumi par apstiprinātām un neapstiprinātām iekārtām.

NCO.IDE.A.110 Rezerves drošinātāji

203. No iepriekšējiem NPA iekļautajiem OPS.CAT.407. punkta noteikumiem ir ieviesta īpaša prasība par rezerves drošinātājiem. Tā atbilst ICAO 6. pielikuma II daļas 2.4.2.2. punktam. Tāpat kā CAT.IDE un NCC.IDE – nav ierosināta līdzvērtīga prasība helikopteriem.

NCO.IDE.A/H.120 un 125 Gaisa kuģu ekspluatācija saskaņā ar VFR/IFR – lidojuma un navigācijas instrumenti un saistītās iekārtas

204. Ierosinātie noteikumi tika izstrādāti saskaņā ar pamata pieņēmumu, ka lidojumu noteikumi par VFR noteiks VMC un būs jāveic IMC lidojums saskaņā ar IFR.

205. Saskaņā ar CAT.IDE ir pievienots AMC vietējiem lidojumiem, kurā sniegti papildu līdzekļi atbilstības panākšanai par dažiem instrumentiem lidmašīnās.

206. Līdztekus prasībām, kas pieprasa papildu aprīkojumu ekspluatācijai saskaņā ar VFR, pievienots helikopteriem piemērojams nosacījums par redzamību, kas mazāka par 1500 m.

207. Ir pievienots AMC par līdzekļiem, ar kuriem mēra un attēlo magnētisko virzienu.

208. Atbilstīgi ICAO 6. pielikumam ir pievienota prasība par līdzekļiem, ar kuriem novērst gaisa ātruma mērīšanas sistēmu nepareizu darbību konkrētos ekspluatācijas veidos saskaņā ar VFR. Ņemot vērā komentārus, tika paskaidrots, ka šī prasība neattiecas uz VFR lidojumiem naktī, bet gan tikai uz apstākļiem, kad gaisa kuģi nevar uzturēt vēlamajā lidojuma trajektorijā, neizmantojot papildu instrumentus, un apstākļiem, kad redzamība ir mazāka par 1500 m.

209. Ir pievienots AMC par līdzekļiem, ar kuriem novērst gaisa ātruma mērīšanas sistēmu nepareizu darbību kondensācijas vai apledojuma dēļ.

NCO.IDE.H.126 Papildu iekārtas viena pilota ekspluatācijai saskaņā ar IFR

210. Ierosināts pievienot prasību par autopilotu, kam ir vismaz augstuma un kursa noturēšanas režīms helikopteriem, ko ekspluatē saskaņā ar IFR, atbilstīgi pašreizējām sertifikācijas prasībām par stabilitātes palielināšanu un UK AAIB drošības noteikumiem, kas iekļauti Gaisa kuģu negadījumu ziņojumā (*Aircraft Accident Report AAIB 4/97*).

NCO.IDE.A/H.140 Sēdekļi, sēdekļu drošības jostas, ierobežotājsistēmas un bērnu ierobežotājierīces
NCO.IDE.S.125 Sēdekļi un ierobežotājsistēmas

211. Ir ieviesta īpaša prasība par sēdekļiem, jostām un ierobežotājsistēmām. Lai nodrošinātu elastīgus konstrukciju risinājumus, ieviesta arī definīcija terminam "ķermeņa augšdaļas ierobežotājsistēma" (*UTR*). Pārskatot komentārus, tika noskaidrots, ka termins "siksna" lietots nekonsekventi. Lai gan šķiet, ka ar jēdzienu "drošības siksnas" kopumā saprot drošības jostu un divas plecu siksnas, ir daudzas lidmašīnas, kas varētu neatbilst piemērojamām prasībām. Tika saņemti vairāki komentāri ar lūgumu atļaut drošības jostas ar diagonālu plecu siksnu izmantot lidmašīnās, kur praktiski nav iespējams uzstādīt četrus punktus stiprināmu siksnu. Tiek uzskatīts, ka īpaši *NCO* darbībā ķermeņa augšdaļas ierobežotājsistēma ar vienu plecu siksnu (piemēram, sēdekļa drošības josta ar diagonālu plecu siksnu) atbilst prasībai par lidojumu apkalpes sēdekļiem.
212. Dažos komentāros par *CRD* tika prasīts noteikt datumus, kad sāks piemērot prasību par *UTR* lidojumu apkalpes sēdekļos. Sākuma datumus nepieņēma, jo noteikumu nolūks ir sniegt ieteikumus par drošību, kā arī uzlabot flotes drošības standartus. Turklāt *NCO* darbībā iekļautā iespēja lietot diagonālas jostas, lai izpildītu prasību, nodrošina pietiekamu elastīgumu.

Prasības par skābekļa iekārtām

213. Tika saņemti daudzi komentāri, un ir notikušas plašas apspriedes par šiem noteikumiem:
- *NCO.IDE.A.150* Papildu skābeklis hermetizētās lidmašīnās un
 - *NCO.IDE.A/H.155* Papildu skābeklis nehermetizētās lidmašīnās/helikopteros.
214. Aģentūra saņēma vairākus komentārus ar ierosinājumu atvieglot šos noteikumus *NCO* darbībā, ņemot vērā pašreizējo ekspluatācijas praksi dažās dalībvalstīs un *ICAO SARP* (galvenokārt 6. pielikuma II daļas 2.2.3.8. punktu).
215. Izvērtēšanas grupa Nr. 04 sniedza pierādījumus tam, ka Eiropā nav liecību par negadījumiem, ko izraisījis skābekļa trūkums augstumā zem 14 000 pēdām, kā arī noteica, ka ierobežojums uzturēt gaisa kuģi zemā lidošanas līmenī, lidojot mākoņos un apledojuma apstākļos, var radīt drošības problēmas, ja gaisa kuģis nav aprīkots ar skābekli.
216. Aģentūra pārskatīja visus par šo jautājumu saņemtos komentārus un materiālus un uzsvēra vairākus aspektus.
- Prasības par hermetizētiem helikopteriem ir svītrotas tāpat kā *CAT.IDE* un *NCC.IDE* sadaļās, jo ES nelieto hermetizētus helikopterus.
 - Prasības par nehermetizētiem helikopteriem ir saskaņotas ar *ICAO* 6. pielikuma III daļas III sadaļas 2.9. punktu, kas nosaka: lidojot ilgāk nekā 30 minūtes augstumā no 10 000 pēdām līdz 13 000 pēdām un jebkādu laiku augstumā virs 13 000 pēdām, ir jāpārvadā skābeklis.
 - Pašreizējais ierosinātais teksts par lidmašīnām joprojām ir saskaņots ar *NCC.IDE* prasībām un ar nolūku nosaka stingrākas prasības nekā pašreizējos

ICAO standartos. Patiesībā ICAO standarti pilnībā paļaujas uz gaisa kuģa kapteiņa novērtējumu, tāpēc standarti teorētiski atļauj jebkādā augstumā lidot bez skābekļa. Šīs prasības uzskatāmas par pārāk zemām, jo gaisa kuģi lieto gaisa telpu kopā ar citiem gaisa satiksmes dalībniekiem. Līdz ar to pilota hipoksija var izraisīt bīstamas situācijas, radot nepieņemamu risku trešajām pusēm.

- Aģentūra īpaši ņēma vērā to, ka cilvēka fizioloģija neatšķiras veiktās ekspluatācijas raksturojuma (komerciāli vai nekomerciāli lidojumi) vai gaisa kuģa sarežģītības aspektā. Tāpēc ierosinātajā tekstā ieviests ICAO 6. pielikuma II daļas 2.A papildinājuma saturs un pieprasīts vadīt līdzīgu papildu skābekli, kā noteikts CAT daļā un NCC daļā.
- Tāpat Aģentūra atzīst ICAO novērtējumus par šo tēmu, kas pieejami dokumenta Nr. 8984 versijā ar pēdējiem grozījumiem, kas veikti 2008. gadā. Šajā dokumentā ir detalizēts apraksts par hipoksijas ietekmi dažādos augstumos un pamatota nepieciešamība pēc šādas prasības.
- Ir atzīts, ka piloti ar ilgu lidošanas pieredzi konkrētos kalnainos reģionos var būt fizioloģiski pielāgojušies lidojumiem šādā augstumā. Tomēr, ņemot vērā iepriekš minētos medicīniskos pētījumus, Aģentūra bažīgi izsakās par drošību šādos lidojumos, kad skābekļa trūkums pilotam var izraisīt kognitīvus traucējumus vai (daļēju) darbnespēju. Turklāt skābekļa nepietiekamība var negatīvi ietekmēt pasažierus ar pamatsaslimšanu.
- Atvieglojumi tiks piemēroti saskaņā ar Pamatregulas 14. pantu, un to pamatā jābūt īpašiem ietekmes mazināšanas pasākumiem (piemēram, ekspluatanta pieredzei, pilota fiziskajai pielāgošanās spējai noteiktam augstuma līmenim). Turklāt parasti tie būs īstenojami tikai konkrētos reģionos (t. i., kalnu apgabalos).

217. Ir norādīts arī tas, cik liela daļa pasažieru hermetizētās lidmašīnās ir jāapgādā ar skābekli.

NCO.IDE.A/H.160 un NCO.IDE.B.125 Pārnēsājami ugunsdzēsības aparāti

218. Noteikumi par pārnēsājamiem ugunsdzēsības aparātiem, kas nosaka ugunsdzēsīgās vielas halona obligātu izmantošanu, ir svītroti, lai nodrošinātu saskaņotību ar Regulu (EK) Nr. 1005/2009, kas aizliedz šīs vielas lietošanu. Šajā noteikumā ir prasīts, lai ugunsdzēsīgās vielas efektivitāte atbilstu vispārējam drošības mērķim. Tāpēc pārejas periodā drīkstēs turpināt halona lietošanu.

219. Aģentūra novērtēja Izvērtēšanas grupas priekšlikumu, kā arī citus saņemtos komentārus par vieglo lidmašīnu un helikopteru (ar maksimālo pacelšanās masu zem 2000 kg) atbrīvošanu no prasības pārvadāt ugunsdzēsības aparātu. Tomēr, piemērojot šādu atbrīvojumu, NCO noteikumi neatbilstu 6. pielikuma II daļai (2.4.2.2. punktam) un III daļas III sadaļai (4.1.3.1. punktam). Aģentūra ņēma vērā arī to, ka saskaņā ar jaunāko pieejamo 6. pielikuma papildinājumu tikai divas dalībvalstis iesniedza dokumentus par atšķirībām no ICAO standartiem, līdz ar to Aģentūra pieņēma, ka lielākā daļa dalībvalstu šo noteikumu ir ieviesusi savos nacionālajos tiesību aktos. Tāpēc šis noteikums ir paturēts.

220. Tomēr motorplanieri tūristu pārvadāšanai (TMG) un planieri ir izslēgti no šīs prasības šādu iemeslu dēļ:

- kabīnē ir ierobežota vieta vai dažiem planieru tipiem vispār nav vietas kabīnē, vai
- ugunsdzēsības aparātu var novietot tikai aiz pilota galvas, un tas var apdraudēt pilota drošību.

NCO.IDE.A/H.170 Avārijas atrašanās vietas raidītājs (ELT)

NCO.IDE.S.135 un NCO.IDE.B.130 Lidojumi virs ūdens

221. Pēc saņemtajiem komentāriem Aģentūra izvērtēja iespēju konkrētos mazos gaisa kuģos avārijas atrašanās vietas raidītāja vietā izmantot personālo vietu norādošo bāku (PLB) un pārliecinājās, ka tas nodrošinātu līdzvērtīgu drošības līmeni. Ir pievienoti arī saistītie AMC un GM par PLB. Lai gan tiek nodrošināts līdzvērtīgs drošības līmenis, tas atšķirsies no ICAO 6. pielikuma SARP par ELT. Ir arī paskaidrots, ka PLB ir alternatīva ELT un ELT pēc vēlēšanās aizvien var lietot mazos gaisa kuģos.

NCO.IDE.H.175 Lidojumi virs ūdens

222. Ņemot vērā komentārus, tika paskaidrots, ka glābšanas vestēm nav obligāti jābūt novietotām konkrētās vietās, kur tās ir pieejamas lietošanai gatavā stāvoklī, bet tās var būt arī uzvilktas personām, kam vestes sagādātas.

NCO.IDE.S.110 Eksploatācijas gaismas

223. Šī prasība ir svītrotā planieriem, jo FCL daļā nav noteiktas nakts lidojumu kvalifikācijas šīs kategorijas gaisa kuģiem.

AKRONĪMI/ABREVIATŪRAS NCC daļā UN NCO daļā**- tikai atsaucei -**

<i>AAC</i>	aviācijas administratīvie sakari
<i>AAD</i>	piešķirtā barometriskā augstuma novirze
<i>AAL</i>	virs lidlauka līmeņa
<i>AC</i>	maiņstrāva
<i>ACAS II</i>	II gaisa kuģa sadursmes novēršanas sistēma
<i>ADF</i>	automātiskais virziena meklētājs
<i>ADG</i>	ar gaisu darbināms ģenerators
<i>ADS</i>	automātiskā atkarīgā novērošana
<i>ADS-B</i>	automātiskā atkarīgā novērošana — apraide
<i>ADS-C</i>	automātiskā atkarīgā novērošana — līgums
<i>AeMC</i>	aviācijas medicīnas centrs
<i>AEO</i>	visi dzinēji darbojas
<i>AFCS</i>	automātiskā lidojumu vadības sistēma
<i>AFM</i>	gaisa kuģu lidojumu rokasgrāmata
<i>AFN</i>	gaisa kuģa lidojuma pieteikums
<i>AFN</i>	ATS iekārtas paziņojums
<i>AGL</i>	virs zemes
<i>AHRS</i>	kursa stāvokļa atsauces sistēma
<i>AIS</i>	aeronavigācijas informācijas dienests
<i>ALS</i>	nolaišanās apgaismojuma sistēma
<i>ALSF</i>	nolaišanās apgaismojuma sistēma ar secīgi mirgojošām gaismām
<i>AMC</i>	attiecīgi līdzekļi atbilstības panākšanai
<i>AMSL</i>	virs vidējā jūras līmeņa
<i>ANP</i>	navigācijas iekārtu darbības faktiskie parametri
<i>AOC</i>	gaisa kuģa ekspluatanta apliecība
<i>APCH</i>	nolaišanās
<i>APU</i>	spēka palīgiekārtā
<i>APV</i>	nolaišanās procedūra ar vertikāliem norādījumiem
<i>AR</i>	ATS maršruts
<i>AR</i>	vajadzīga atļauja
<i>AR</i>	prasības iestādēm

ARA	nolaišanās, izmantojot lidmašīnas radaru
ASC	Gaisa satiksmes drošības komiteja
ASDA	pieejamais paātrinājuma un apstāšanās attālums
ATC	gaisa satiksmes vadība
ATO	apstiprināta mācību organizācija
ATPL	aviolīniju transporta pilota apliecība
ATQP	alternatīva apmācības un kvalifikācijas programma
ATS	gaisa satiksmes dienesti
AVGAS	aviācijas degviela
AVTAG	viegli uzliesmojoša degviela
B-RNAV	navigācija noteiktā reģionā
BALS	nolaišanās galvenā apgaismojuma sistēma
CAP	dispečera piekļuves parametri
CDFA	augstuma pakāpeniska samazināšana nolaišanās beigu posmā
CDL	konfigurācijas noviržu saraksts
CFIT	kontrolējams lidojums apvidū
CG	smaguma centrs
cm	centimetri
CM	konfigurācijas/konteksta pārvaldība
CMA	pastāvīgās uzraudzības pieeja
CMV	pārrēķinātā meteoroloģiskā redzamība
CMPA	sarežģīts, ar dzinēju darbināms gaisa kuģis
CofA	lidojumderīguma sertifikāts
CPA	nolaišanās tuvākais punkts
CPDLC	dispečera un pilota datu pārraides posma sakari
CPL	komercpilota apliecība
CRM	apkalpes darba optimizācija
CRT	komentāru atbildes rīks
CVR	pilotu kabīnes skaņas reģistrators
DA	lēmuma pieņemšanas absolūtais augstums
D-ATIS	Datu pārraide — lidlauka rajona informācijas automātiskās pārraides dienests
DC	līdzstrāva
DCL	šķēršļu pārlidošana izlidošanas posmā
DDM	modulācijas dziļumu starpība
D-FIS	lidojuma datu pārraides informācijas dienests
DGOR	ziņojums par bīstamām kravām

<i>DH</i>	lēmuma pieņemšanas augstums
<i>DME</i>	attāluma mērītājs
<i>D-OTIS</i>	Datu pārraide — lidlauka rajona informācijas operatīvais pārraides dienests
<i>DR</i>	lēmuma pieņemšanas augstuma diapazons
<i>DSTRK</i>	vēlamais kurss
<i>EASP</i>	Eiropas Aviācijas drošības programma
<i>EK</i>	Eiropas Komisija
<i>EFB</i>	elektroniska datu pārvaldes iekārta
<i>EFIS</i>	elektroniska lidojumu instrumentu sistēma
<i>EGT</i>	izplūdes gāzu temperatūra
<i>ELT(AD)</i>	avārijas vietas noteicējraidītājs (automātiski atdalāmais)
<i>ELT(AF)</i>	avārijas vietas noteicējraidītājs (automātiskais stacionārais)
<i>ELT(AP)</i>	avārijas vietas noteicējraidītājs (automātiskais pārnēsājams)
<i>ELT(S)</i>	avārijas vietas noteicējraidītājs (glābšanas)
<i>EPE</i>	pozīcijas kļūdas aprēķināšana
<i>EPR</i>	dzinēja spiediena koeficients
<i>EPU</i>	pozīcijas neprecizitātes aprēķināšana
<i>ERA</i>	rezerves lidlauks maršrutā
<i>ESSG</i>	Eiropas SAFA uzraudzības grupa
<i>ETOPS</i>	īpaši tāli lidojumi ar divdzinēju lidmašīnām
<i>ETSO</i>	Eiropas tehnisko standartu prasības
<i>EUROCAE</i>	Eiropas Civilās aviācijas aprīkojuma organizācija
<i>EVS</i>	redzamības uzlabošanas sistēma
<i>FAA</i>	Federālā aviācijas administrācija
<i>FAF</i>	nolaišanās beigu posma kontrolpunkts
<i>FAK</i>	pirmās palīdzības komplekts
<i>FALS</i>	pilna nolaišanās apgaismojuma sistēma
<i>FANS</i>	nākotnes aeronavigācijas sistēma
<i>FAP</i>	nolaišanās beigu posma punkts
<i>FATO</i>	nolaišanās beigu posma un pacelšanās zona
<i>FDM</i>	lidojuma parametru uzraudzība
<i>FDR</i>	lidojuma parametru reģistrācijas ierīce/reģistrators
<i>FFS</i>	pilnībā komplektēts lidojumu trenāžieris
<i>FI</i>	lidošanas instruktors
<i>FL</i>	lidojuma līmenis
<i>FM</i>	frekvences modulācija

<i>FMS</i>	lidojuma pārvaldības sistēma
<i>FOR</i>	redzes lauks
<i>FOV</i>	redzamības lauks
<i>FSTD</i>	lidojumu simulācijas trenāžieru iekārta
<i>ft</i>	pēda
<i>FTD</i>	lidojumu trenāžieru iekārta
<i>g</i>	grams
<i>g</i>	gravitāte
<i>GBAS</i>	uz zemes bāzēta darbības uzlabošanas sistēma
<i>GCAS</i>	sistēma sadursmju novēršanai ar zemi
<i>GIDS</i>	zemes apledošanas noteikšanas sistēma
<i>GLS</i>	<i>GBAS</i> nosēšanās vadības sistēma
<i>GM</i>	norāde(-es)
<i>GNSS</i>	globālā satelītnavigācijas sistēma
<i>GPS</i>	globālā pozicionēšanas sistēma
<i>GPWS</i>	zemes tuvuma brīdināšanas sistēma
<i>HEMS</i>	helikoptera neatliekamās medicīniskās palīdzības dienests
<i>HF</i>	augstfrekvences
<i>HI/MI</i>	augstas intensitātes / vidējas intensitātes
<i>HIALS</i>	augstas intensitātes nolaišanās apgaismojuma sistēma
<i>HLL</i>	helikopteru klāja ierobežojumu saraksts
<i>HoT</i>	efektivitātes laiks
<i>hPa</i>	hektopaskāls
<i>HUD</i>	priekšējais ekrāns
<i>HUDLS</i>	nosēšanās vadības priekšējo ekrānu sistēma
<i>IAF</i>	nolaišanās sākumposma kontrolpunkts
<i>IALS</i>	nolaišanās starpposma apgaismojuma sistēma
<i>ICAO</i>	Starptautiskā Civilās aviācijas organizācija
<i>IF</i>	starpposma kontrolpunkts
<i>IFR</i>	instrumentālo lidojumu noteikumi
<i>IGE</i>	zemes ietekme
<i>ILS</i>	instrumentālās nosēšanās sistēma
<i>IMC</i>	instrumentālie meteoroloģiskie apstākļi
<i>inHg</i>	dzīvsudraba stabiņa colla
<i>INS</i>	inerciālā navigācijas sistēma
<i>IORS</i>	iekšējā notikumu ziņošanas sistēma
<i>IP</i>	starpposma punkts

<i>IR</i>	Īstenošanas noteikumi
<i>IRNAV/IAN</i>	integrēta navigācija reģionā
<i>IRS</i>	inerciālā atsauces sistēma
<i>ISA</i>	starptautiskā standarta atmosfēra
<i>i.v.</i>	intravenozs
<i>JAA</i>	Apvienotās aviācijas institūcijas
<i>JAR</i>	Vienotās prasības aviācijai
<i>JET 1 / A / A1</i>	petroleja
<i>JET B</i>	viegli uzliesmojoša degviela
<i>JIP</i>	Kopējā īstenošanas procedūra
<i>JP-4</i>	viegli uzliesmojoša degviela
<i>km</i>	kilometrs
<i>kN</i>	kiloņūtons
<i>KSS</i>	Ktitorova, Simina, Sindalovska formula
<i>kt</i>	mezgls
<i>LAT/LONG</i>	platums/garums
<i>LED</i>	gaismas diode
<i>LIFUS</i>	uzraudzīts lidojums reisa apstākļos
<i>LNAV</i>	horizontālā navigācija
<i>LoA</i>	vienošanās dokuments
<i>LOC</i>	vietas noteicējraidītājs
<i>LOE</i>	reisa apstākļiem atbilstīgs vērtējums
<i>LOFT</i>	reisa apstākļiem atbilstīga apmācība
<i>LOS</i>	virsmā ar nelieliem šķēršļiem
<i>LOUT</i>	zemākā ekspluatācijai pieņemamā temperatūra
<i>LP</i>	atrašanās vietas noteicējraidītāja veiktspēja
<i>LPV</i>	precīza horizontāla nolaišanās ar vertikāliem norādījumiem
<i>LRNS</i>	tāldarbības aeronavigācijas sistēma
<i>LVO</i>	ekspluatācija sliktas redzamības apstākļos
<i>LVP</i>	ekspluatācijas procedūras sliktas redzamības apstākļos
<i>LVTO</i>	pacelšanās sliktas redzamības apstākļos
<i>m</i>	metrs
<i>MALS</i>	vidējas intensitātes nolaišanās apgaismojuma sistēma
<i>MALSF</i>	vidējas intensitātes nolaišanās apgaismojuma sistēma ar secīgi mirgojošām gaismām
<i>MALSR</i>	vidējas intensitātes nolaišanās apgaismojuma sistēma ar skrejceļa noteikšanas indikatoru gaismām
<i>MAPt</i>	otrā riņķa sākumpunkts

<i>MCTOM</i>	maksimālā sertificētā pacelšanās masa
<i>MDA</i>	minimālais augstuma samazināšanas absolūtais augstums
<i>MDA/H</i>	minimālais augstuma samazināšanas absolūtais/relatīvais augstums
<i>MDH</i>	minimālais augstuma samazināšanas relatīvais augstums
<i>MEA</i>	minimālais drošais absolūtais augstums maršrutā
<i>MEL</i>	obligāto iekārtu saraksts
<i>METAR</i>	ziņojums par meteoroloģiskajiem apstākļiem lidlaukā
<i>MGA</i>	minimālais drošais absolūtais lidojuma augstums atbilstīgi koordinātu režģim
MHz	megahercs
<i>MID</i>	viduspunkts
ml	mililitrs
<i>MLS</i>	mikroviļņu nosēšanās sistēma
<i>MMEL</i>	obligāto iekārtu pamatsaraksts
<i>MNPS</i>	obligātie navigācijas iekārtu darbības parametri
<i>MOC</i>	minimālais šķēršļu pārlidošanas augstums
<i>MOCA</i>	minimālais šķēršļu pārlidošanas absolūtais augstums
<i>MOPS</i>	ekspluatācijas parametru minimālās prasības
<i>MORA</i>	minimālais absolūtais augstums maršrutā
<i>MPSC</i>	maksimālā pasažieru sēdvietu konfigurācija
mSv	miliziverts
<i>NADP</i>	izlidošanas trokšņa mazināšanas procedūra
<i>NALS</i>	nolaišanās apgaismojuma sistēmas neesamība
<i>NAV</i>	navigācija
<i>NDB</i>	stacionāra bāka
N_F	brīvās turbīnas apgriezienu skaits
<i>NM</i>	jūras jūdze
<i>NOTAM</i>	paziņojums lidotājiem
<i>NPA</i>	neprecīza nolaišanās
<i>NVG</i>	nakts redzamības brilles
<i>OAT</i>	ārējā gaisa temperatūra
<i>OCH</i>	šķēršļu pārlidošanas relatīvais augstums
<i>OCL</i>	okeāna pārlidošana
<i>ODALS</i>	rotējoša nolaišanās apgaismojuma sistēma
<i>OEI</i>	nedarbojas viens dzinējs
<i>OFS</i>	šķēršļbrīva virsma
<i>OGE</i>	ārpus zemes ietekmes

<i>OIP</i>	nobīdes sākumpunkts
<i>OM</i>	lidojumu rokasgrāmata
<i>ONC</i>	operatīvās navigācijas karte
<i>OSD</i>	ekspluatācijas piemērotības dati
<i>otCMPA</i>	gaisa kuģi, kas nav sarežģīti, ar dzinēju darbināmi gaisa kuģi
<i>PAPI</i>	precīzas nolaišanās trajektorijas indikators
<i>PAR</i>	precīzas nolaišanās radars
<i>PBE</i>	elpošanas aizsargierīces
<i>PBN</i>	noteiktas precizitātes navigācija
<i>PCDS</i>	personāla pārvadāšanas ierīču sistēma
<i>PDP</i>	iepriekš noteikts punkts
<i>PNR</i>	atgriešanās punkts
<i>POH</i>	pilota darba rokasgrāmata
<i>PRM</i>	persona ar ierobežotām pārvietošanās spējām
<i>QFE</i>	atmosfēras spiediens pie lidlauka pacēluma (vai lidlauka sliekšņa)
<i>QNH</i>	ziņotais nulles augstums, atmosfēras spiediens virs jūras līmeņa
<i>R/T</i>	radiotelefonija
<i>RA</i>	norādes sadursmes novēršanai
<i>RAT</i>	saspiesta gaisa turbīna
<i>RCC</i>	glābšanas koordinēšanas centrs
<i>RCF</i>	samazināts degvielas daudzums darbnepārtrauces nodrošināšanai
<i>RCLL</i>	skrejceļa viduslīnijas gaismas
<i>RFC</i>	radionavigācijas karte
<i>RNAV</i>	reģionālā navigācija
<i>RNAV 5</i>	<i>B-RNAV</i> , navigācija noteiktā reģionā
<i>RNP</i>	vajadzīgie navigācijas iekārtu darbības parametri
<i>RNPX</i>	vajadzīgie navigācijas iekārtu darbības parametri X
<i>ROD</i>	augstuma samazināšanas ātrums
<i>RTCA</i>	Aeronavigācijas radiotehniskā komisija
<i>RTZL</i>	skrejceļa nosēšanās zonas gaismas
<i>RVR</i>	redzamība uz skrejceļa
<i>RVSM</i>	samazināts minimālais vertikālais intervāls
<i>SACA</i>	kopienas gaisa kuģu drošības novērtējums
<i>SAFA</i>	ārvalstu gaisa kuģu drošības novērtējums
<i>SAE ARP</i>	Autobūves inženieru apvienības ieteicamā prakse gaisa telpā
<i>SALS</i>	vienkārša nolaišanās apgaismojuma sistēma
<i>SALSF</i>	straujas nolaišanās apgaismojuma sistēma ar secīgi mirgojošām

	gaismām
SAP	stabila nolaišanās
SAP	sistēmas piekļuves parametri
SAR	meklēšana un glābšana
SBAS	satelītā bāzēta darbības uzlabošanas sistēma
SCP	īpašas pasažieru kategorijas
SID	standarta instrumentāla izlidošana
SMS	drošības pārvaldības sistēma
SPECI	īpašais aviācijas ziņojums
SRA	nolaišanās, izmantojot novērošanas radaru
SRE	novērošanas radara elements
SSALF	vienkāršota straujas nolaišanās apgaismojuma sistēma ar secīgi mirgojošām gaismām
SSALR	vienkāršota straujas nolaišanās apgaismojuma sistēma ar skrejceļa noteikšanas indikatoru gaismām
SSALS	vienkāršota straujas nolaišanās apgaismojuma sistēma
SSP	Valsts drošības programma
SSR	sekundārās novērošanas radars (spiediens-absolūtais augstums-ziņošana)
STC	papildu tipa sertifikāts
SVS	mākslīgā redzamības sistēma
TA	satiksmes konsultatīvā informācija
TAC	lidlauka karte
TAFS	laikapstākļu prognozes lidlaukā
TAS	reālais gaisa ātrums
TAWS	reljefa apzināšanās brīdināšanas sistēma
TCAS	sistēma brīdināšanai par satiksmi un sadursmes novēršanai
TCCA	<i>Transport Canada</i> civilās aviācijas organizācija
TDP	pacelšanās lēmuma pieņemšanas punkts
TDZ	nosēšanās zona
THR	skrejceļa sliexnis
TODA	pieejamais pacelšanās attālums
TORA	pieejamais pacelšanās ieskrējieni
TRI	tipa kvalifikācijas atzīmes instruktors
TSE	absolūta sistēmas kļūda
TVE	absolūta vertikāla kļūda
TWIP	informācija pilotiem par laikapstākļiem lidlaukā
UMS	izmantošanas uzraudzības sistēma

<i>UTC</i>	universālais koordinētais laiks
<i>UTR</i>	ķermeņa augšdaļas ierobežotājsistēma
<i>V_{AT}</i>	izmērītais gaisa ātrums pie sliekšņa
<i>VDF</i>	<i>VHF</i> virziena meklētājs
<i>VFR</i>	vizuālo lidojumu noteikumi
<i>VHF</i>	ļoti augsta frekvence
<i>VIS</i>	redzamība
<i>VMC</i>	vizuālie meteoroloģiskie apstākļi
<i>V_{MO}</i>	maksimālais ekspluatācijas ātrums
<i>VNAV</i>	vertikālā navigācija
<i>VOR</i>	<i>VHF</i> rotējošā radiobāka
<i>V_{S1G}</i>	1 g iekrišanas ātrums
<i>V_{SO}</i>	bremzēšanas ātrums
<i>V_Y</i>	labākais augstuma uzņemšanas ātrums
<i>WAC</i>	pasauls navigācijas kartes
<i>WXR</i>	meteoroloģiskais radars
<i>ZFT</i>	bez lidojumu prakses
<i>ZFTT</i>	mācības bez lidojumu prakses

Ķelnē, 2012. gada 1. februārī

P. GUDŪ [P. GOUDOU]
Izpilddirektors