



**MNENJE ŠT. 01/2012**

**EVROPSKE AGENCIJE ZA VARNOST V LETALSTVU**

**z dne 1. februarja 2012**

**za uredbo Komisije o določitvi izvedbenih predpisov za zračne operacije**

***„Zračne operacije – OPS (del NCC in del NCO)“***

## Vsebina

<b>Povzetek.....</b>	<b>3</b>
<b>Uvod .....</b>	<b>4</b>
I.    Splošno.....	4
II.   Obseg mnenja.....	4
III.  Posvetovanje .....	5
IV.   Sistem številčenja predpisov .....	7
<b>Krovna uredba o zračnih operacijah .....</b>	<b>9</b>
I.    Področje uporabe .....	9
II.   Pregled pripomb .....	9
III.  Pojasnila .....	9
<b>Priloga VI – del NCC (A,H) .....</b>	<b>12</b>
I.    Področje uporabe .....	12
II.   Pregled pripomb .....	13
III.  Pregled razlik.....	14
IV.   Seznam predlaganih nalog za oblikovanje predpisov .....	14
V.    NCC.GEN: Poddel A – Splošne zahteve .....	15
VI.   NCC.OP: Poddel B – Operativni postopki .....	17
VII.  NCC.POL: Poddel C – Zmogljivost in operativne omejitve zrakoplovov .....	20
VIII: NCC.IDE: Poddel D – Instrumenti, podatki in oprema .....	22
<b>Priloga VI – del NCO (A,H,S,B) .....</b>	<b>27</b>
I.    Področje uporabe .....	27
II.   Pregled pripomb .....	29
III.  Pregled razlik.....	30
V.    NCO.GEN: Poddel A – Splošne zahteve .....	30
VI.   NCO.OP: Poddel B – Operativni postopki.....	33
VII.  NCO.POL: Poddel C – Zmogljivost in operativne omejitve zrakoplovov.....	36
VIII: NCO.IDE: Poddel D – Instrumenti, podatki, oprema.....	37
<b>KRATICE/OKRAJŠAVE, KI SE UPORABLJAJO V delu NCC IN deluNCO .....</b>	<b>42</b>

### **Povzetek**

To mnenje vključuje naslednje dokumente:

- spremembo krovne uredbe o zračnih operacijah, vključno s spremembami Priloge I – Opredelitve pojmov;
- Prilogo VI – del NCC (A, H) tehnične zahteve za nekomercialne operacije s kompleksnimi letali in helikopterji na motorni pogon;
- Prilogo VII – del NCO (A, H, S, B) tehnične zahteve za nekomercialne operacije z zrakoplovi, ki niso kompleksni zrakoplovi na motorni pogon (letala, helikopterji, jadralna letala in baloni).

V predlogu Agencije so v skladu z načeli, ki jih je določil upravni odbor skupaj z Evropsko komisijo, zahteve, kolikor je to mogoče, usklajene s standardi in priporočenimi praksami ICAO (SARP) iz oddelkov 3 dela II in dela III Priloge 6 ter z že objavljenim mnenjem o delu CAT.

Navedene zahteve so bile pripravljene na podlagi naslednjih ciljev:

- ohraniti visoko stopnjo varnosti;
- zagotoviti sorazmerna pravila, če je ustrezno;
- zagotoviti prožnost in učinkovitost za operaterje in organe.

To mnenje je rezultat obsežnega posvetovanja, v katero so bili vključeni organi, združenja, operaterji in letalski strokovnjaki.

Mnenje za preostale dele priloge k tej uredbi, Prilogo VIII – del SPO, in preostale oddelke Priloge IV – del CAT za jadralna letala in balone bo objavljeno pozneje.

## Uvod

### **I. Splošno**

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

### **II. Obseg mnenja**

4. To mnenje vključuje naslednje dokumente:
  - spremembo krovne uredbe o zračnih operacijah, vključno s spremembami Priloge I – Opredelitve pojmov;
  - Prilogo VI – del NCC (A, H), tehnične zahteve za nekomercialne operacije s kompleksnimi<sup>4</sup> letali in helikopterji;

---

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

<sup>2</sup> Uredba (ES) št. 1108/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. oktobra 2009 o spremembi Uredbe (ES) št. 216/2008 v zvezi z aerodromi, upravljanjem zračnega prometa in navigacijskimi službami zračnega prometa ter o razveljavitvi Direktive 2006/23/ES. *UL L 309, 24.11.2009, str. 51–70.*

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

<sup>4</sup> Uredba (ES) 216/2008 vsebuje v členu 3(j) naslednjo opredelitev kompleksnih zrakoplovov na motorni pogon (CMPA):

(j) „kompleksni zrakoplov na motorni pogon“ pomeni:

(i) letalo:

- z največjo certificirano vzletno maso, ki presega 5 700 kg, ali
- certificirano za najvišje število potniških sedežev, ki presega število devetnajst, ali
- certificirano za delovanje z minimalno posadko, ki zajema vsaj dva pilota, ali
- opremljeno s turboreaktivnim motorjem oziroma motorji ali z več kot enim turbopropelerskim motorjem ali

(ii) helikopter, certificiran:

- za največjo vzletno maso, ki presega 3 175 kg, ali
- za največje število potniških sedežev, ki presega število devet, ali

- Prilogo VII – del NCO (A, H, S, B) tehnične zahteve za nekomercialne operacije z zrakoplovi, ki niso kompleksni zrakoplovi (letala, helikopterji, jadralna letala in baloni).

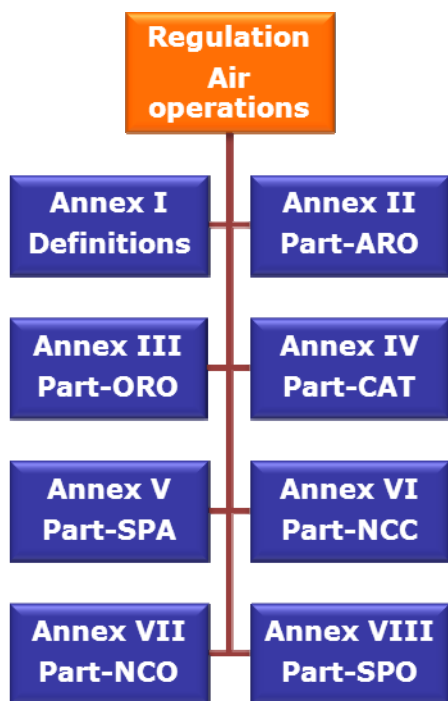
5. To mnenje ne vključuje:

- Priloge III – del CAT zahteve za komercialni zračni prevoz z jadralnimi letali, baloni ter leti od A do A z letali in helikopterji;
- Priloge VIII – del SPO, tehnične zahteve za posebne operacije (delo v zraku).

Mnenje za te preostale zahteve bo objavljeno pozneje.

6. Dokumenti iz tega mnenja temeljijo na preoblikovani strukturi predpisov, kot sta jo predlagali Evropska komisija in agencija aprila 2011. Naslednja preglednica vsebuje pregled prilog k uredbi za zračne operacije.

### Prikaz 1: Priloge k uredbi za zračne operacije



### III. Posvetovanje

7. To mnenje temelji na:

- dokumentu NPA 2009-02, ki vsebuje osnutke predlogov za izvedbeni predpis ter povezane sprejemljive načine usklajevanja in navodila za zračne operacije.

8. NPA 2009-02 je bil objavljen na spletni strani agencije EASA (<http://www.easa.europa.eu>) 30. januarja 2009. Obdobje posvetovanja se je končalo 31. julija 2009. Agencija je prejela skupno 13 775 pripomb, od katerih se jih je približno 8 200 nanašalo na obseg tega mnenja.

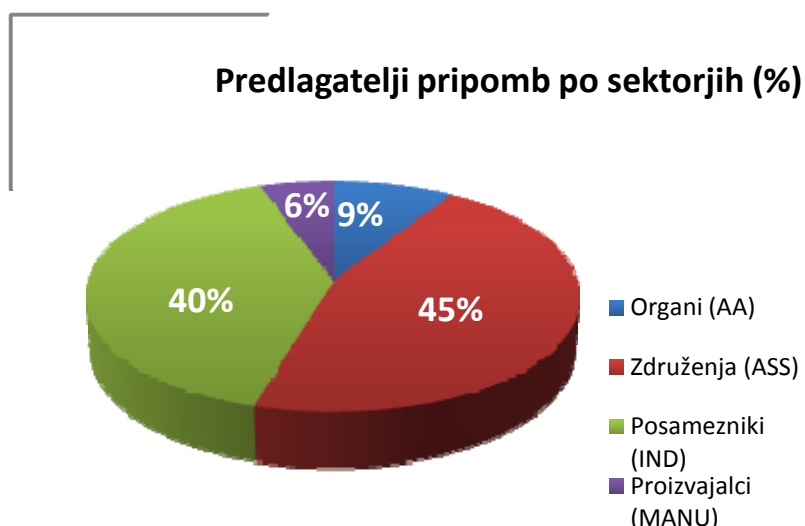
---

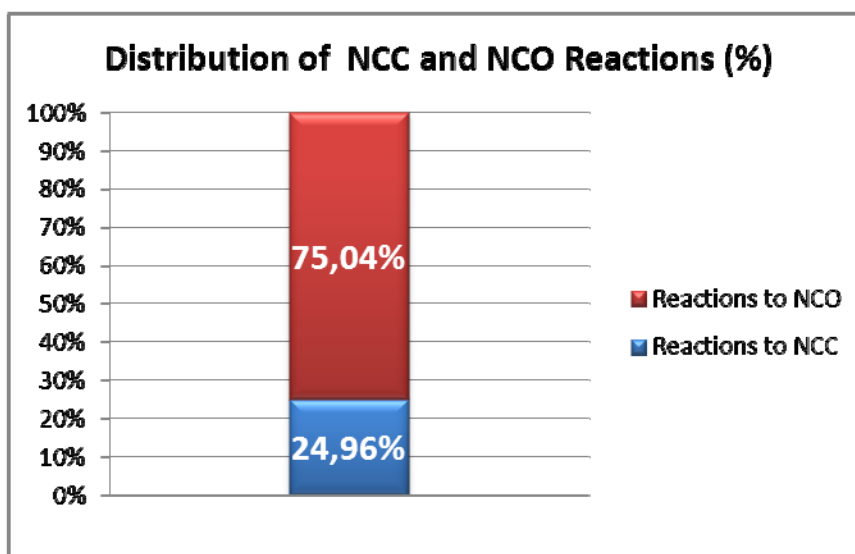
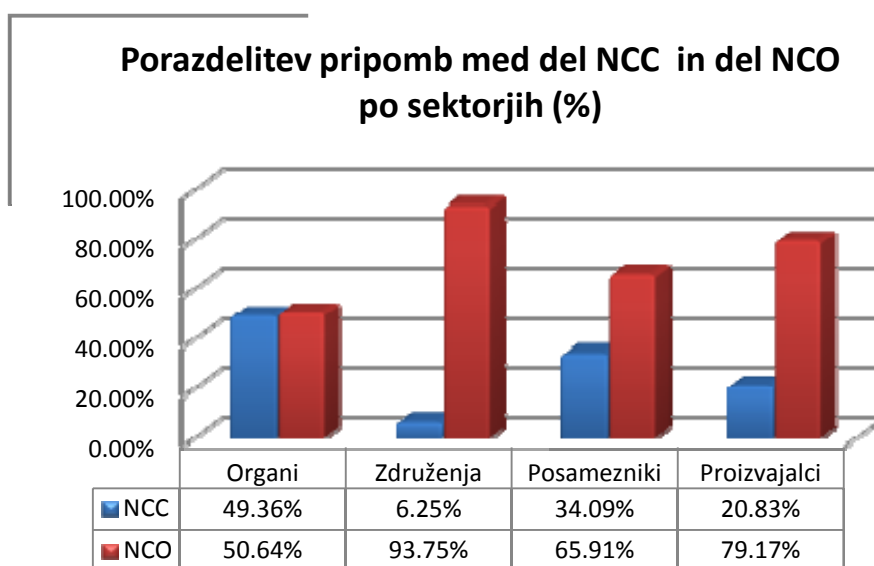
– za delovanje z minimalno posadko, ki obsega vsaj dva pilota,  
ali

(iii) zrakoplov z nagibnim rotorjem;

9. O povzetkih pripomb, odgovorih nanje in predlaganem revidiranem besedilu predpisov so potekale podrobne razprave z naslednjimi štirimi skupinami za pregled oblikovanja predpisov (rulemaking review groups - RG):
- RG01 (CAT), zadolženo za predpise za operacije v komercialnem zračnem prevozu;
  - RG02 (SPO), zadolženo predpise za specializirane operacije;
  - RG03 (NCC), zadolženo za predpise za nekomercialne operacije kompleksnih zrakoplovov na motorni pogon in
  - RG04 (NCO), zadolženo za predpise za nekomercialne operacije zrakoplovov, ki niso kompleksni zrakoplovi na motorni pogon.
10. Osnutek besedil CRD dela NCC pregledala skupina RG03, dela NCO pa skupina RG04.
11. Agencija je, preden je objavila dokument CRD, preverila tudi skladnost z drugimi deli (delom CAT in osnutkom dela SPO).
12. Agencija je po obsežnem posvetovanju z organi, združenji in operaterji 31. avgusta 2011 objavila CRD OPS II. Obdobje za predložitev pripomb se je končalo 31. oktobra 2011.
13. Agencija je prejela pripombe k dokumentu CRD od 56 subjektov, med katerimi so bili nacionalni organi, proizvajalci, združenja in posamezniki. Skupno je prispelo približno 600 pripomb, od katerih se jih 30 % podvaja.
14. V naslednjih prikazih je naveden pregled teh pripomb.

## Prikaz 2: Pregled predlagateljev pripomb



**Prikaz 3: Porazdelitev pripomb med del NCC in del NCO****Prikaz 4: Porazdelitev pripomb med del NCC in del NCO po sektorjih (%)**

15. Vse pripombe so bile ocenjene, nanje se je odgovorilo in upoštevale so se pri pripravi osnutka spremembe Priloge I, Priloge VI in Priloge VII iz tega mnenja.

**IV. Sistem številčenja predpisov**

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

<del>.<poddel>.<oddelek>.<št.>

Pojasnilo:

<del>: obvezno – do štiri črke ali številke

primera: NCC, NCO

<poddel>: obvezno – do štiri črke ali številke

primeri: GEN, OP, POL, IDE

<oddelek>: obvezno – do pet črk ali številke

primeri: MPA, A, H

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



## **Krovnna uredba o zračnih operacijah**

### **I. Področje uporabe**

17. Krovnna uredba o „zračnih operacijah“ vsebuje opredelitev splošne uporabe delov, ki jih vključuje, in predlog za prehodne ukrepe v obliki možnosti nesodelovanja (opt-outs).<sup>5</sup> Pripravljena je bila kot uredba o spremembi in v njej so upoštevane spremembe Evropske komisije v zvezi s prvotno krovnno uredbo OPS, ki je bila objavljena z mnenjem agencije št. 04/2011.

### **II. Pregled pripomb**

18. Pripombe, ki so prispele v zvezi s krovnno uredbo OPS, so se nanašale predvsem na doslednost besedila, v nekaterih primerih pa je bilo zahtevano pojasnilo.

### **III. Pojasnila**

19. Člen 1(1)–(3) uredbe o spremembi določa področje uporabe uredbe, ki obravnava vse nekomercialne operacije z letali, helikopterji, jadralnimi letali in baloni. Operaterji kompleksnih letal in helikopterjev na motorni pogon bodo morali svojo dejavnost prijaviti pristojnemu organu (prva točka člena 1(6)). Povezane določbe o izjavi in zahtevah za organizacije so bile objavljene že z mnenjem agencije št. 04/2011.
20. Predlagata se dve novi prilogi, ki vsebujeta tehnične zahteve za operative postopke, zmogljivost, opremo in nekaj splošnih zahtev: Priloga VI – del NCC in Priloga VII – del NCO (člen 1(11)). Z njima povezana uporaba je določena v prvih dveh točkah člena 1(6). Komercialni in nekomercialni operaterji morajo poleg tega imeti za delovanje v opredeljenem zračnem prostoru ali za izvajanje operacij pri spodnjih minimumih posebno dovoljenje. Določbe v zvezi s takimi dejavnostmi in dovoljenji vsebuje del SPA (operacije, za katere se zahtevajo posebna dovoljenja), ki je bil objavljen z mnenjem št. 04/2011. Zdaj krovnna uredba določa povezano uporabo (člen 1(4) in (5)).
21. Kar zadeva ustrezne operative zahteve za potrjene organizacije za usposabljanje (ATO), je določeno, da organizacije ATO izvajajo usposabljanje za letenje v skladu z delom NCC ali delom NCO, odvisno od tega, ali je zrakoplov kompleksni na motorni pogon ali ne in ne glede na to, ali gre za komercialno ali nekomercialno dejavnost (tretja točka člena 1(6)).
22. V spodnji preglednici so navedeni povzetki različnih zahtev OPS, ki se uporabljajo za nekomercialne operacije in potrjene organizacije za usposabljanje:

---

<sup>5</sup> Nesodelovanje (opt-out) je oblika prehodnega ukrepa, ki zagotavlja državam članicam možnost, da datum začetka izvajanja določenega predpisa preložijo na določen čas, opredeljen v skladu z zakonom.

<b>Operacija</b>	<b>Del</b>	<b>Zrakoplov</b>	<b>Objavljeno</b>
Nekomercialne operacije s kompleksnimi zrakoplovi na motorni pogon (CMPA)	Del NCC	Letala Helikopterji	Objavljeno s tem mnenjem
	Del SPA	Letala Helikopterji	Objavljeno z mnenjem št. 04/2011
	Del ORO	Letala Helikopterji	Objavljeno z mnenjem št. 04/2011
Nekomercialne operacije z zrakoplovi, ki niso kompleksni zrakoplovi na motorni pogon(otCMPA)	Del NCO	Letala Helikopterji Baloni Jadralna letala	Objavljeno s tem mnenjem
	Del SPA	Letala Helikopterji Baloni Jadralna letala	Objavljeno z mnenjem št. 04/2011
Potrjene organizacije za usposabljanje	Del ORA	Katerikoli	Objavljeno z mnenjem št. 03/2011
	Del NCO	otCMPA: Letala Helikopterji Baloni Jadralna letala	Objavljeno s tem mnenjem
	Del NCC	CMPA: Letala Helikopterji	Objavljeno s tem mnenjem
	Del SPA (katerikoli operater)	Letala Helikopterji Baloni Jadralna letal	Objavljeno z mnenjem št. 04/2011

23. Člen 1(7) vsebuje pojasnila v zvezi z ustreznimi zahtevami FTL. Za zdaj se za nekomercialne operacije s kompleksnimi zrakoplovi na motorni pogon še naprej uporabljajo nacionalni predpisi. Povezani izvedbeni predpisi (IR) bodo predlagani pozneje.
24. Člen 1(8) in (9) uredbe o spremembi vsebuje določbe o nesodelovanju. Določitev najpoznejšega datuma za začetek uporabe izvedbenega predpisa v členu 70 osnovne uredbe omejuje čas, ki je na voljo za prehod, z določitvijo, da se izvedbeni predpisi uporabljajo najpozneje od 8. aprila 2012. Za primere, v katerih prehodno obdobje ni končano do 8. aprila 2012, je bila na zahtevo Evropske komisije izbrana

metoda možnosti nesodelovanja. Za nekomercialne operacije se predlaga splošna dvoletna možnost nesodelovanja.

25. Člen 1(10) vključuje dodatne opredelitve pojmov, ki se bodo dodale opredelitvam pojmov iz Priloge I (sprememba objavljenih v mnenju št. 04/2011). V Prilogi I so navedene opredelitve pojmov, ki se uporabljajo v prilogah k uredbi o zračnih operacijah. Dodatek vsebuje opredelitev pojmov „postopek prileta z vertikalnim vodenjem“ (APV) in „vremensko sprejemljivo letališče“.
26. Opredelitev pojma APV je bila prenesena iz sprejemljivih načinov usklajevanja k Prilogi I v glavno prilogo, ker se izraz uporablja v izvedbenih predpisih v delu NCC. To je bilo predstavljeno v dokumentu CRD OPS II, kjer je bilo tudi pojasnjeno, da je opredelitev pojma v skladu z EU-OPS in vključuje prilete, ki se izvajajo do višine odločitve (DH) 250 ft in pri vidljivosti vzdolž vzletno-pristajalne steze (RVR) najmanj 600 m. Uskladitev z EU-OPS pomeni, da se za operacije, ki se izvajajo z natančnostjo lokalizatorja z vertikalnim usmerjanjem (LPV) pri višini odločitve do 200 ft, šteje, da so CAT I in ne APV.
27. Opredelitev pojma „vremensko sprejemljivo letališče“ je bila dodana v CRD OPS II. Zahteva preveritev vremenskih razmer, s katero se zagotovi, da bo mogoč varen pristanek. Opredelitev pojma temelji na opredelitvi pojma „primerno nadomestno letališče“ iz dodatka E k delu I Priloge 6 ICAO. Izraz „vremensko sprejemljivo letališče“ se uporablja namesto izraza „primerno letališče“, zlasti ker bi ta lahko povzročil težave prevajalcem, ki bi ga morali ločiti od izraza „ustrezno letališče“. V zvezi s tema opredelitvama pojmov ni bilo pripomb.
28. In končno, člen 2 vključuje zahteve glede začetka veljavnosti uredbe o spremembi.

**Priloga VI – del NCC (A,H)****I. Področje uporabe**

29. Del NCC se razlaga skupaj s:

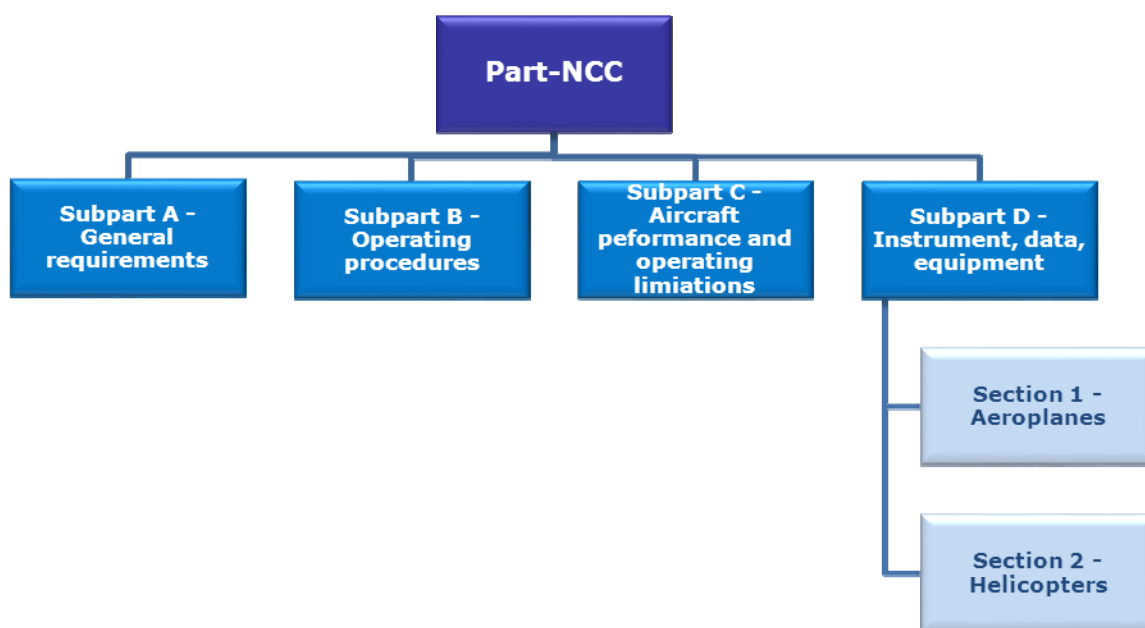
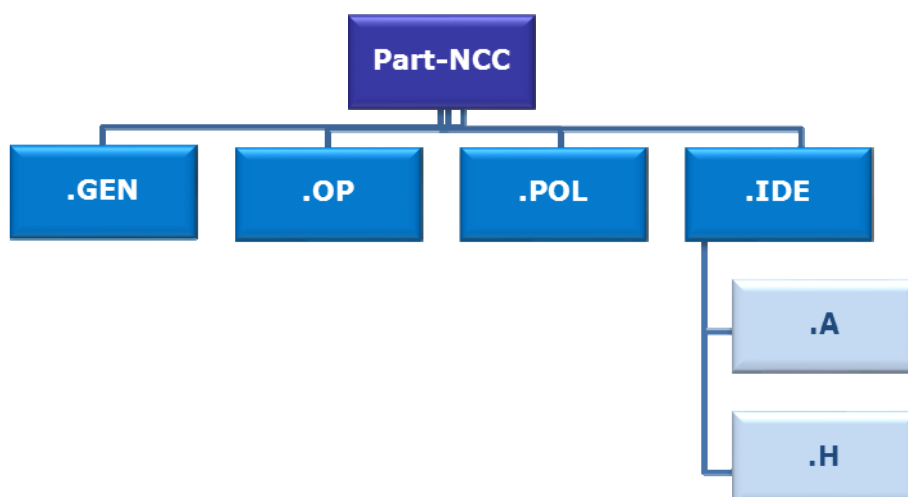
- krovno uredbo o zračnih operacijah, zlasti v zvezi z datumi uporabe in prehodnimi obdobji;
- Prilogo I – Opredelitve pojmov, ki se uporabljajo v prilogah II do VIII;
- Prilogo II – del ARO, ki med drugim vsebuje zahteve za organe za operaterje NCC v zvezi z nadzornimi odgovornostmi, upravljanjem izjav in izdajo seznama posebnih dovoljenj;
- Prilogo III – delom ORO, ki med drugim vsebuje zahteve za organizacije za operaterje NCC v zvezi s sistemom upravljanja, postopkom za sprejemljive načine usklajevanja, zahtevami za operaterje za predložitev izjave, vzdrževanjem priročnika, dnevnikov in evidenc, usposabljanjem letalske posadke in kabinskega osebja in – pozneje – zahteve glede omejitev trajanja leta ter
- Prilogo V – del SPA, ki vsebuje zahteve za operacije, za katere se zahteva posebno dovoljenje.

30. Del NCC vsebuje tehnične zahteve za nekomercialne operacije kompleksnih letal in helikopterjev. Sestavljen je iz štirih poddelov, pri čemer je poddel o instrumentih, podatkih in opremi naprej razdeljen na oddelke, ki vsebujejo predpise za posamezne kategorije zrakoplovov.

31. Struktura poddelov je primerljiva s strukturo bistvenih zahtev iz Priloge IV k osnovni uredbi in Priloge 6.

32. Struktura predpisov, zlasti oddelki, so bili zasnovani tako, da se zahteve za dodatne kategorije zrakoplovov ali posebne operacije v prihodnosti lahko dodajo, ne da bi bilo treba spremeniti sedanje besedilo predpisov ali sedanjo strukturo. Treba je opozoriti, da bodo s prihodnjimi nalogami za oblikovanje predpisov pripravljene zahteve za zrakoplove z nagibnim motorjem.

33. Prikaza 5 in 6 vsebujeta pregled strukture dela NCC.

**Prikaz 5: Struktura dela NCC – Naslovi****Prikaz 6: Struktura dela NCC – Identifikatorji predpisov**

34. Predpisi za operacije NCC so v skladu z delom II in delom III Priloge 6 ICAO ter temeljijo na osnutku JAR-OPS 2.

**II. Pregled pripomb**

35. V zvezi z delom NCC je 14 predlagateljev poslalo 150 pripomb.
36. Predlagatelji so na splošno podprli strukturo predpisov iz tega poddela. Agencija je zato ohranila koncept štirih poddelov, ki jih je po potrebi naprej razdelila na oddelke in poglavja.
37. V več pripombah je bila izražena zahteva, naj se predpisi NCC, kjer je ustrezno, uskladijo s predpisi za komercialne operacije. Agencija se strinja, da bi bila taka uskladitev prispevala k varnosti, zlasti za operacije, ki vključujejo komercialne in

nekomercialne lete, zato je bila ta zahteva upoštevana, kjer je bilo ustrezno. Dodatne podrobnosti so opisane v nadaljevanju pod podnaslovi različnih oddelkov.

### III. Pregled razlik

#### Razlike v primerjavi s Prilogo 6 ICAO

38. Naslednja preglednica vsebuje pregled standardov iz dela II in oddelka 3 dela III Priloge 6 ICAO, za katere se šteje, da niso bili preneseni ali da so bili preneseni tako, da ne zagotavljajo najmanj enakovredne stopnje varnosti, kot je določena v Prilogi 6 ICAO.

#### Preglednica 7: Razlike v primerjavi s Prilogo 6 ICAO

Navedeno v delu I/III Priloge 6	Navedeno v EASA-EU	Opis razlike
V odstavkih 3.6.3.2.1.1/3 dela II in 4.7.2.1 oddelka III dela III	NCC.IDE.A/H.160	Datum izvedbe za zapisovalnik zvoka v pilotski kabini (CVR) se uporablja za spričevala o plovnosti, izdana 1. januarja 2016 ali pozneje.
V odstavkih 3.6.3.1.2.2/3 dela II in 4.7.1.2.1 oddelka III dela III Priloge 6	NCC.IDE.A/H.165	Datum izvedbe za zapisovalnik podatkov o letu (FDR) se uporablja za spričevala o plovnosti, izdana 1. januarja 2016 ali pozneje.
V odstavku 3.6.3.1.2.5 dela II Priloge 6	NCC.IDE.A.165	Najdaljši presledek med vzorčenjem in zapisovanjem nekaterih parametrov v napravah FDR ni izveden
V odstavkih 3.6.3.3.1.2 dela II in 4.7.3.1.1.1 oddelka III dela III Priloge 6	NCC.IDE.A./H.170	Dodatna oprema za zapisovanje komunikacije po podatkovnih zvezah ni izvedena.

### IV. Seznam predlaganih nalog za oblikovanje predpisov

39. Med fazami posvetovanja z zainteresiranimi stranmi je bilo opredeljenih več vprašanj, ki bi, če bi bila obravnavana v tem mnenju, močno preseгла nalogo Agencije, naj prenese vsebino veljavnih predpisov. Vendar so bila ta vprašanja dokumentirana in se bodo obravnavala v posebnih nalogah za oblikovanje predpisov, da se omogoči ustrezno posvetovanje z zainteresiranimi stranmi in njihova vključitev. V naslednji preglednici je naveden pregled teh predlaganih nalog za oblikovanje predpisov.

**Preglednica 8: Predlagane naloge za oblikovanje predpisov**

<b>Del, navedbe predpisov</b>	<b>Področje uporabe</b>	<b>Sklic na RMP</b>
NCC.POL.105	Pregled standardnih masnih vrednosti	RMT.0.312 in 0.313/OPS.027
NCC.IDE.A.165	Posodobitev seznama parametrov, vključno s parametrom zmogljivosti.	RMT.0.308 in 0.309
NCC.IDE.A./H.170	Dodatna opremljenost z zapisovalniki komunikacije po podatkovnih zvezah	RMT 0.294 in 0.295

**V. NCC.GEN: Poddel A – Splošne zahteve**

40. Ta poddel vsebuje splošne zahteve za operacije NCC.

**Splošno**

41. Izraženi so bili pomisleki glede ustreznega pristojnega organa za zrakoplove, registrirane v tretji državi. Uredba (ES) št. 216/2008 se uporablja za zrakoplove, ki so registrirani v tretji državi in se uporabljajo v Skupnosti. Določitev pristojnega organa temelji na dveh merilih:
42. -„glavni kraj poslovanja“ za službene zrakoplove in operacije, ki se izvajajo kot nekomercialna dejavnost in
43. -„kraj stalnega bivališča“ za zasebne operaterje/operaterje lastnike.
44. Osnutek NCC.GEN.100 je bil zato pripravljen v skladu s členom 4.1 Uredbe (ES) št. 216/2008.
45. V nekaterih pripombah je bila izražena zahteva, naj se pojasni vsebina NCC.GEN.130 o prenosnih elektronskih napravah (PED). Za zagotovitev nadaljnjih smernic glede prenosnih elektronskih naprav bodo pripravljene novi sprejemljivi načini usklajevanja/navodila.
46. Ker se spričevalo o plovnosti šteje kot veljavno samo, če mu je priloženo veljavno potrdilo o pregledu plovnosti (ARC), in ker je že posebej navedeno, da se sedanje potrdilo o pregledu plovnosti priloži spričevalu o plovnosti, v NCC.GEN.140 potrdilo o pregledu plovnosti ni vključeno med dokumente, ki jih je treba imeti na zrakoplovu, da se zahteva ne bi podvajala.
47. Prispelo je veliko pripomb s predlogi za več izjem v NCC.GEN.150, da bi bilo mogoče vzeti s seboj na zrakoplov predmete, ki se običajno štejejo kot nevarno blago. Agencija ima nekaj pomislov glede teh dodatnih izjem in meni, da se izjem, ki jih že vsebujejo tehnična navodila ICAO, ne bi smelo širiti.

**NCC.GEN.106 Odgovornosti in pristojnosti vodje zrakoplova**

48. V skladu z novimi načeli za pripravo osnutkov se izvedbeni predpis sklicuje na bistvene zahteve iz Priloge IV k osnovni uredbi, kjer so te zahteve podrobneje obravnavane v izvedbenem predpisu.

**NCC.GEN.120 Vožnja letal po tleh**

49. Na podlagi prejetih pripomb, zlasti v zvezi z zahtevo, da se je treba usposobiti za uporabo radijske postaje, so bile zagotovljene omilitve za letališča, na katerih se ne zahteva radijska komunikacija. S to spremembo se ta zahteva usklajuje tudi z delom II Priloge 6 ICAO.
50. Prispelo je nekaj pripomb, na podlagi katerih se bodo dodala navodila (GM) za zagotovitev smernic v zvezi z zahtevanimi spretnostmi in znanjem, da se omogoči skladnost z operativnimi standardi, ki se zahtevajo za varno gibanje letal po letališču.

**NCC.GEN.125 Uporaba rotorja**

51. V besedilu, ki je v skladu s CAT.GEN.MPA.130 iz dela CAT, so opisani pogoji za uporabo rotorja za letenje in razlogi za vzdrževanje.

**NCC.GEN.130 Prenosne elektronske naprave**

52. V besedilu, ki je v skladu s CAT.GEN.MPA.135 iz dela CAT, se zahteva, naj se ne uporablja prenosna elektronska naprava, ki lahko škodljivo vpliva na zrakoplov.

**NCC.GEN.150 Prevoz nevarnega blaga**

53. Ta zahteva obravnava okoliščine, v katerih se nevarno blago lahko prevaža na zrakoplovu brez dovoljenja v skladu s SPA.DG. To se na primer nanaša na predmete, ki so v prtljagi potnikov ali članov posadke in se običajno štejejo kot nevarno blago.
54. Zahteva za obvezno poročanje o neprijavljenem ali nepravilno prijavljenem nevarnem blagu je bila črtana, ker se šteje, da za nekomercialne operacije ni relevantna in izvedljiva.
55. Pristop, ki ga je zavzela agencija, je delati z dinamičnim sklicevanjem na tehnična navodila ICAO, kot je predstavljen v dokumentu NPA. Sklicevanje je navedeno v izvedbenem predpisu. Izvlečki iz tehničnih navodil na splošno niso vključeni v te predpise. Iz tehničnih navodil so ponovljene samo zahteve, ki določajo posebne odgovornosti operaterja.
56. Izraz „tehnična navodila“ je opredeljen v Prilogi I (kot je objavljena v mnenju 04/2011).



**VI. NCC.OP: Poddel B – Operativni postopki**

57. Ta poddel vsebuje zahteve za operativne postopke za operacije NCC.

**Splošno**

58. Zahteve za vzlete pri zmanjšani vidljivosti (LVTO) so usklajene s predlogom iz delov CAT in SPA, v katerem se zahteva dovoljenje iz dela SPA za vse vzlete pod 400 m.
59. Veliko zainteresiranih strani je izrazilo pomisleke glede NCC.OP.155 in NCC.OP.156 v zvezi z določitvijo nadomestnih namembnih letališč za letala in helikopterje. Cilj predpisa ni, kot je izraženo v pripombah, zahtevati, da sta namembno in nadomestno letališče vremensko sprejemljiva ob istem času. Kot je navedeno v teh predpisih, je treba izbrati nadomestni namembni kraj v skladu z veljavnimi vremenskimi zahtevami, če je vreme v namembnem kraju pod minimumom.
60. Ob upoštevanju pripomb, prejetih v zvezi z uporabo DA(H) pri nenatančnih priletih, ki se izvajajo s tehniko končnega prileta s stalnim spuščanjem, kar lahko povzroči letenje pod MDA(H) v primeru neuspelega prileta, se bodo k NCC.OP.111 dodali sprejemljivi načini usklajevanja za dodatno pojasnitev odgovornosti operaterja, da se razvijejo postopki za preprečitev letenja pod MDA/MDH med neuspehim priletom.

**NCC.OP.105 Opredelitev izoliranih letališč – letala**

61. Predpis je bil poenostavljen in navaja samo čas letenja do najbližje ustreznega nadomestnega letališča.
62. Treba je opozoriti, da izraz ni opredeljen za helikopterske operacije in se razume, da operater navede merila za izbor v operativnem priročniku. Agencija namerava dodatno opredeliti izolirano letališče v prihodnji nalogi za oblikovanje predpisov.

**NCC.OP.110 Letališki operativni minimumi – splošno****NCC.OP.111 Letališki operativni minimumi – NPA, APV, operacije CAT I****NCC.OP.112 Letališki operativni minimumi – operacije kroženja z letali****NCC.OP.113 Letališki operativni minimumi – operacije kroženja s helikopterji na kopnem**

63. NCC.OP.110 je strožji kot 3.4.2.7 dela II Priloge 6 ICAO. V delu NCC se od operaterja zahteva, da navede letališke operativne minimume, medtem ko se v delu II Priloge 6 od operaterja zahteva samo, da zagotovi, da vodja zrakoplova upošteva operativne minimume, ki jih določi država, v kateri je letališče.
64. Besedilo in struktura predpisa sta zdaj boljše usklajena z ustrežno zahtevo iz CAT.OP.MPA.110 dela CAT.

**NCC.OP.120 Postopki za zmanjšanje hrupa**

65. Predpis je namenjen operaterju in vključuje cilj, da mora imeti varnost prednost pred zmanjšanjem hrupa. Temelji na priporočilih iz delov II in III Priloge 6 ICAO.

**NCC.OP.125 Najmanjše višine nad ovirami – leti IFR**

66. Ta predpis je v skladu z odstavkom 3.4.2.6 dela II Priloge 6. Cilj predpisa je, da operater določi metodo za določitev najmanjših višin letenja; na podlagi te metode pa nato vodja zrakoplova določi minimalne višine letenja za vsak let.

**NCC.OP.135 Shranjevanje prtljage in tovora**

67. Ta predpis temelji na zahtevi iz delov II in III Priloge 6 ICAO. Besedilo predpisa je usklajeno s CAT.OP.MPA.160 iz dela CAT.

**NCC.OP.140 Dajanje navodil potnikom**

68. Besedilo predpisa vključuje seznam tem, ki jih je treba obdelati med dajanjem navodil potnikom.

**NCC.OP.145 Priprava leta**

69. Na podlagi prejetih pripomb se bodo dodala navodila (GM) za zagotovitev smernic glede mogoče uporabe operativnega načrta leta (OFP) za izpolnitev zahteve za pripravo leta. Tudi ICAO ne zahteva operativnega načrta leta za nekomercialne operacije.

**NCC.OP.150 Nadomestno vzletno letališče – letala****NCC.OP.151 Nadomestno namembno letališče – letala****NCC.OP.152 Nadomestno namembno letališče – helikopterji**

70. Zahteva za nadomestni kraj je razdeljena na tri posebne zahteve. V skladu z oddelkom 3 dela II in oddelkom III dela III Priloge 6 ICAO so nadomestna vzletna letališča predpisana samo za letala. Poleg tega je določeno, da se te zahteve uporabljajo samo za lete po pravilih instrumentalnega letenja (IFR).

71. Besedilo za nadomestno namembno letališče je razdeljeno na zahteve za posamezne vrste zrakoplovov. V besedilu je določeno obdobje veljavnosti meteoroloških razmer za operacije z letali. Medtem ko je v Prilogi 6 ICAO in besedilu NPA navedeno samo razumno obdobje pred predvidenim časom prihoda in po njem, je v tem besedilu to obdobje določeno na eno uro pred predvidenim časom prihoda in eno uro po njem kot v delu CAT.

72. Zaradi jasnosti in skladnosti je bilo besedilo NCC.OP.152(a) spremenjeno zaradi vključitve zahteve za postopek instrumentalnega prileta na namembnem letališču, ker se je predpis nanašal na minimum za instrumentalni postopek.

73. Pri izoliranem letališču za helikopterske operacije je bilo obdobje veljavnosti uvedeno in usklajeno z zahtevo iz točke (a), in sicer dve uri pred do dve uri po predvidenem času prihoda.

***NCC.OP.155 Polnjenje rezervoarjev za gorivo medtem ko so potniki na zrakoplovu, med njihovim vkrcavanjem ali izkrcavanjem***

74. Predpis je usklajen s CAT.OP.MPA.195 iz dela CAT. Besedilo najprej razlikuje med letalskim bencinom (AVGAS) in gorivom široke frakcije (wide-cut) ter nato med drugimi vrstami goriva. Predpis je namerno strožji kot v delu II Priloge 6 ICAO in zaradi varnosti ne dopušča ponovnega polnjenja rezervoarjev zrakoplova z gorivom avgas (letalskim bencinom) ali gorivom široke frakcije ali mešanico teh vrst goriva, ko so potniki na zrakoplovu, med njihovim vkrcavanjem in izkrcavanjem.

***NCC.OP.160 Uporaba slušalk***

75. Ta predpis temelji na delih II in III Priloge 6 ICAO. Predpis določa razmere, v katerih se morajo slušalke uporabljati kot glavna naprava za sporazumevanje s službami zračnega prometa (ATS). Besedilo je usklajeno z ustrežno zahtevo iz CAT.OP.MPA.215 dela CAT.

***NCC.OP.165 Prevoz potnikov***

76. Zaradi jasnosti in skladnosti se uporablja izraz „potniki“ namesto „osebe“ ter „zadrževalna naprava“ namesto „pasovi“. Besedilo obravnava tudi namestitve več oseb na enem sedežu zrakoplova, tako da na enem sedežu lahko sedita odrasla oseba in dojenček. Ta del besedila je usklajen s CAT.OP.MPA.225.

***NCC.OP.185 Led in drugi kontaminanti – postopki na tleh******NCC.OP.190 Led in drugi kontaminanti – postopki med letom***

77. Postopki v zvezi z zaledenitvijo so obravnavani v dveh zahtevah, prva obravnava postopke na tleh in druga postopke med letom. Besedilo je usklajeno z ustreznimi zahtevami iz CAT.OP.MPA.250 in 255 dela CAT.

***NCC.OP.200 Simulirane neobičajne razmere med letom***

78. V številnih pripombah je bilo izraženo, naj se črta posebna zahteva, da se ne smejo simulirati leti po pravilih IFR z umetnimi sredstvi, ko so potniki na zrakoplovu. Agencija še vedno meni, da je simuliranje takih razmer s potniki na zrakoplovu varnostno vprašanje, zato je bila ta zahteva ohranjena.

79. Ker se NCC uporablja za potrjene organizacije za usposabljanje, ki izvajajo lete za usposabljanje s kompleksnimi zrakoplovi, ter ob upoštevanju prejetih pripomb je bila v predpis uvedena omilitev, da se dovoli simuliranje neobičajnih razmer in letov po pravilih IFR z umetnimi sredstvi med leti za usposabljanje, ko so na zrakoplovu študenti piloti.

**NCC.OP.205 Upravljanje goriva med letom**

80. Na podlagi več pripomb in zaradi skladnosti je bil črtan izraz „končna rezerva goriva“, ki v besedilu predpisa NCC ni opredeljen. Besedilo predpisa se zdaj nanaša na zahtevo za najmanjšo količino goriva za letala in helikopterje. Cilj predpisa je zagotoviti, da po pristanku količina preostalega goriva ni manjša od zahtevane rezerve goriva iz NCC.OP.130 in NCC.OP.131.

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

81. Zahteve za uporabo sistema ACAS so usklajene z Uredbo 1332/2011.

**NCC.OP.230 Začetek in nadaljevanje prileta**

82. Cilj tega predpisa je preprečiti, da bi operater letel pod 1 000 ft, če so javljeni minimumi pod operativnimi minimumi, določenimi za letališče.

**VII. NCC.POL: Poddel C – Zmogljivost in operativne omejitve zrakoplovov****Splošno**

83. Ta poddel vsebuje predpise za zmogljivost in operativne omejitve zrakoplovov za nekomercialne operacije s kompleksnimi letali in helikopterji.
84. Predpisi obravnavajo operativne omejitve, maso in ravnotežje, splošne in posebne zahteve za zmogljivost za določene faze leta.
85. Nekateri predlagatelji pripomb so zahtevali, naj se črtajo zahteve, ki ponavljajo nekatere zahteve iz dela A SERA. To ni bilo upoštevano, ker se del A SERA uporablja samo za zračni prostor EU, za vključitev operacij, ki se izvajajo zunaj zračnega prostora EU, pa se je treba sklicevati na zahteve iz pravil letenja.
86. V drugih pripombah je bila izražena zahteva, naj se zlasti za letala podrobneje opredelijo merila in navodila za pristajalno zmogljivost. Če bi to uresničili na ravni predpisa, tako kot v delu CAT, bi bilo to nesorazmerno za nekomercialne operacije, zato Agencija namerava dodati merila in navodila na ravni sprejemljivih načinov usklajevanja/navodil (AMC/GM).
87. V več pripombah je bila izražena zahteva, naj se iz celotnega dela NCC črta navajanje helikopterjev, ki se uporabljajo za operacije razreda zmogljivosti 1, 2 ali 3, ker so razredi zmogljivosti opredeljeni in ustrezni samo za operacije iz dela CAT, saj take zahteve glede zmogljivosti za del NCC ali celo del NCO niso določene. V skladu s tem so bili predpisi spremenjeni in opredeljena so bila alternativna merila za zmogljivost helikopterjev.

**NCC.POL.100 Operativne omejitve – vsi zrakoplovi**

88. Besedilo predpisa je bilo ohranjeno z manjšimi redaktorskimi izboljšavami v primerjavi z besedilom dokumentov NPA in CRD.

**NCC.POL.105 Masa in ravnotežje, obremenitev**

89. Zahteve za maso in ravnotežje za letala in helikopterje so ostale skupaj, ker je bilo med tema razredoma zrakoplovov ugotovljeno samo nekaj razlik. Nastalo besedilo je bilo po možnosti usklajeno z delom CAT. Vendar nekatere zahteve CAT niso bile uvedene in izboljšano je bilo ravnovesje med ravnjo izvedbenega predpisa ter ravnjo sprejemljivih načinov usklajevanja/navodil, da se zagotovi zadostna prilagodljivost in upoštevajo različne operativne okoliščine.
90. Zahteve za tehtanje zrakoplovov so bile ohranjene. Agencija bo morda v prihodnji nalogi za oblikovanje predpisov preučila, ali se prekrivajo s plovnostnimi zahtevami, in pripravila posebno nalogo za oblikovanje predpisov za uskladitev.
91. Določba o rednem ponovnem tehtanju zrakoplovov je bila črtana, ker so pogoji za ponovno tehtanje dovolj podrobno opisani že v novem pododstavku (a).
92. Ob upoštevanju pripomb so bile vrednosti za standardne mase izpopolnjene na ravni predpisa za zagotovitev večje gotovosti. Standardne masne vrednosti bodo obravnavane tudi v prihodnjih nalogah za oblikovanje predpisov RMT.0312 in 0313.
93. Preglednica za natančnost opreme za tehtanje je bila dodana na ravni sprejemljivih načinov usklajevanja.

**NCC.POL.110 Podatki in dokumentacija o masi in ravnotežju****NCC.POL.111 Podatki in dokumentacija o masi in ravnotežju – omilitve**

94. Ključni elementi sistema mase in ravnotežja ter dokumentacije o masi in ravnotežju so bili ohranjeni na ravni izvedbenega predpisa.
95. Besedilo je bilo oblikovano tako, da se jasneje izrazi cilj, uveden pa je bil tudi poseben predpis s posebnimi omilitvami za helikopterje.
96. V navodilih (GM) bodo podrobneje opisani različni računalniški sistemi za maso in ravnotežje, ki se lahko uporabljajo.

**NCC.POL.120 Omejitve vzletne mase – letala**

97. Ta predpis je bil dodan zaradi jasnejše opredelitve varnostnega cilja, kar zadeva omejitve mase, in za uskladitev z odstavkom 3.5.2.6 dela II Priloge 6.

**NCC.POL.125 Vzlet – letala**

98. Spremenjeno besedilo upošteva, da nimajo vsa letala vrednosti V1 navedene v letalskem priročniku zrakoplova (AFM), in bolje razlikuje med večmotornimi letali, za katere je neto vzletna pot leta navedena v priročniku AFM, in večmotornimi letali, ki nimajo navedene neto vzletne poti leta.

**NCC.POL.130 Na zračni poti – en nedelujoči motor – letala**

99. Spremenjeno besedilo določa, da je treba ob upoštevanju zmogljivosti preučiti let do „ustreznega letališča“, in vključuje možnost leta do območja delovanja v skladu z NCC.OP.100.

**NCC.POL.135 Pristanek – letala**

100. Spremenjeno besedilo vključuje možnost pristanka na območju delovanja v skladu s NCC.OP.100.

**VIII:NCC.IDE: Poddel D – Instrumenti, podatki in oprema****Splošno**

101. Ta poddel vsebuje zahteve za instrumente, podatke in opremo za operacije NCC. Sestavljata ga dva oddelka:

- Oddelek 1– Letala
- Oddelek 2 – Helikopterji.

102. Besedilo je bilo na splošno zasnovano tako, da se po možnosti ohranijo cilji na podlagi zmogljivosti na ravni predpisa in uvedejo specifikacije za sisteme/opremo ter načini usklajevanja na ravni sprejemljivih načinov usklajevanja (AMC).

103. Zahteve za opremo so bile ločene od popolnoma operativnih zahtev, na primer glede uporabe opreme, ki so ustrezno obravnavane v NCC.OP.

104. Ohranjeno je zaporedno številčenje predpisov v vsakem oddelku, pri čemer imajo predpisi o isti temi za letala in helikopterje enako številko in naslov. Če je predpis značilen za letala, je bila zadevna številka za helikopterje izpuščena in nasprotno.

105. Uvedena je bila nova zahteva (NCC.IDE.A/H.105 Minimalna oprema za let) za obravnavanje operacij z nedelujočimi ali manjkajočimi deli.

106. Prvi del prvotne zahteve glede opreme za letenje ob zaledenitvi je bil črtan, ker je vključen že v bistveno zahtevo 2.a.5.

107. Zahteve za odobritev so bile pojasnjene v skladu z zahtevami iz dela 21. Dodane so bile dodatne določbe za zagotovitev, da se instrumenti in oprema, ki se ne zahtevajo v delu NCC in za katere se ne zahteva odobritev v skladu z delom 21, ne uporabljajo za varnostne funkcije in ne vplivajo na plovnost. Poleg tega je bila pojasnjena uporaba plovnostnih zahtev za odobritev opreme na zrakoplovih, registriranih v tretjih državah, ter dodana navodila (GM). Določbe za odobreno in neodobreno opremo so po pripombah dodatno pojasnjene.

***NCC.IDE.A/H.105 Minimalna oprema za let***

108. Ta odstavek zagotavlja možnost uporabe zrakoplova zunaj omejitev glavnega seznama minimalne opreme (MMEL) na podlagi odobritve pristojnega organa za vsak primer posebej. To je v skladu z ustrežno določbo iz dela CAT.

***NCC.IDE.A.110 Rezervne električne varovalke***

109. Uvedena je bila posebna zahteva za rezervne električne varovalke za letala iz prejšnje določbe NPA iz OPS.CAT.407. To je v skladu z odstavkom 2.4.2.2 dela II Priloge 6 ICAO. Tako kot v CAT.IDE ni bila predlagana enakovredna zahteva za helikopterje.

***NCC.IDE.A/H.120 in 125 Operacije po pravilih IFR – instrumenti za letenje in navigacijo ter povezana oprema***

110. Predlagani predpisi so bili pripravljene na podlagi temeljne predpostavke, da bodo pravila letenja za lete po vizualnih pravilih letenja (VFR) predpisala vizualne meteorološke razmere (VMC) in da se mora let v instrumentalnih meteoroloških razmerah (IMC) izvesti po pravilih IFR.

111. V sprejemljivih načinih usklajevanja bodo določeni dodatni načini usklajevanja za lokalne lete in posebne instrumente.

***NCC.IDE.A/H.130 Dodatna oprema za operacije z enim pilotom po pravilih IFR***

112. Na podlagi nasveta strokovnjakov se je upoštevala delovna obremenitev letalske posadke za operacije z enim pilotom po pravilih IFR in dodana je bila zahteva za avtopilot, ki zadrži vsaj višino in smer letenja, ki je strožja kot v Prilogi 6 ICAO.

***NCC.IDE.A.135 Sistem opozarjanja na teren (TAWS)***

113. Predlagano besedilo je v skladu z osnutki sklepnih ugotovitev iz 39B NPA-OPS. Specifikacije za funkcije sistema TAWS so bile vključene v opredelitve razreda A in B ter zato črtane. Dodana so bila navodila (GM) za zagotovitev reference za standard sistema TAWS.

***NCC.IDE.A/H.140 Sistem za preprečevanje trčenj v zraku (ACAS)***

114. Zahteva za opremo ACAS je bila poenostavljena in usklajena z Uredbo št. 1332/2011.

***NCC.IDE.A/H.160 Zapisovalnik zvoka v pilotski kabini******NCC.IDE.A/H.165 Zapisovalnik podatkov o letu***

115. Čeprav del II Priloge 6 ICAO že nekaj časa vsebuje tako zahtevo, so bili datumi izvedbe za NCC preloženi, da se industriji s pravočasnim predhodnim obvestilom

omogoči njeno izpolnitev. Zato je bilo predlagano, naj se zapisovanje zahteva za zrakoplove s spričevalom o plovnosti, izdanim 1. januarja 2016 ali pozneje.

### ***NCC.IDE.A/H.180 Sedeži, sedežni varnostni pasovi, zadrževalni sistemi in otroške zadrževalne naprave***

116. Uvedena je bila posebna zahteva za sedeže, pasove in zadrževalne sisteme. Navedena je tudi opredelitev pojma „zadrževalni sistem za zgornji del trupa“ (UTR), da se omogoči prilagoditev sedanjim oblikovalskim rešitvam. Med pregledom pripomb je postalo očitno, da se izraz „pas“ ni dosledno uporabljal. Čeprav se zdi, da se na splošno razume, da varnostni pas vključuje varnostni pas in dva ramenska pasova, veliko letal ni v skladu z veljavnimi zahtevami. Več prejetih pripomb k dokumentu NPA vsebuje zahtevo, naj se dovoli uporaba varnostnih pasov s poševnim ramenskim pasom na sedežu opazovalca v pilotski kabini na letalih, na katerih ni mogoča namestitve štiritočkovnih varnostnih pasov. Glede na najnovejši razvoj na področju notranje opreme zrakoplovov lahko različne oblikovne rešitve zadrževalnega sistema za zgornji del trupa zagotovijo enako raven večje varnosti za navedene sedeže opazovalcev.

117. V pripombah k dokumentu CRD je bila v nekaj primerih izražena zahteva za datume začetka uporabe zadrževalnih sistemov za zgornji del trupa na sedežih letalske posadke. To ni bilo sprejeto, ker je cilj predpisa v skladu z varnostnimi priporočili izboljšati varnostne standarde tudi za sedanjo floto.

### ***NCC.IDE.A.195 Dodatni kisik – letala s kabino pod tlakom***

118. V tem odstavku je zdaj določen odstotek potnikov, ki se oskrbijo s kisikom, ker SARP ICAO za splošno oskrbo s kisikom dela potnikov ni bil izvršljiv.

### ***NCC.IDE.A/H.200 Dodatni kisik – letala/helikopterji, v katerih kabina ni pod tlakom***

119. Te zahteve so bile spremenjene v skladu s standardi in priporočenimi praksami ICAO. Določbe za helikopterje s kabino pod tlakom so bile črtane (kot za CAT.IDE). Omilitve za kratke vdore med 13 000 ft in 16 000 ft bo treba obravnavati na podlagi člena 14 osnovne uredbe. Te dodatne izjeme niso v skladu s standardi in priporočenimi praksami ICAO in da se odobrijo, morajo temeljiti na določenih blažilnih ukrepih (na primer na operaterjevih izkušnjah, pilotovi psihološki prilagoditvi nekaterim nadmorskim višinam). Poleg tega se ponavadi lahko dosežejo samo na nekaterih območjih (tj. na gorskih območjih).

### ***NCC.IDE.A/H.205 Ročni gasilni aparati***

120. Pripravljen je bil poseben predpis za ročne gasilne aparate. Določbe o obvezni uporabi sredstva za gašenje halon so bile črtane zaradi uskladitve z Uredbe (ES)



št. 1005/2009<sup>6</sup>, ki bo prepovedovala njegovo uporabo. Predpis vsebuje splošni varnostni cilj glede učinkovitosti sredstva za gašenje. To dovoljuje nadaljnjo uporabo halona v prehodnem obdobju.

### **Zahteve glede opreme za helikopterje, ki se uporabljajo nad vodo in na morju**

121. Naslednji skupek zahtev je bil revidiran in ponovno oblikovan za uskladitev z enakovrednimi predpisi CAT.IDE zaradi podobnih varnostnih pomislekov v zvezi s tovrstnimi operacijami za CAT in NCC:

- NCC.IDE.H.225 Rešilni jopiči
- NCC.IDE.H.226 Obleka za preživetje posadke
- NCC.IDE.H.227 Rešilni čolni, oddajniki ELT, ki opozarjajo na preživele, in oprema za preživetje za podaljšane lete nad vodo
- NCC.IDE.H.230 Oprema za preživetje
- NCC.IDE.H.231 Dodatne zahteve za helikopterje, ki izvajajo operacije na morju na neprijaznem morskem območju
- NCC.IDE.H.232 Helikopterji, certificirani za operacije na vodi – razna oprema
- NCC.IDE.H.235 Vsi helikopterji na letih nad vodo – pristanek v sili na vodi.

122. Treba je opozoriti zlasti na naslednje:

- Večina teh zahtev je v skladu z delom II Priloge 6 ICAO.
- Strožje zahteve od ICAO so v NCC.IDE.H.226 in NCC.IDE.H.231, kjer so bili v skladu s CAT.IDE upoštevani rezultati obstoječih študij in prejšnji dokumenti NPA JAA o času preživetja v hladni vodi.

123. V nekaterih pripombah je bilo izraženo mnenje, da so navedene zahteve nesorazmerne za nekomercialne operacije. To je bilo upoštevano pri zahtevah, ki se nanašajo na podaljšane lete nad vodo in pristanek v sili na vodi za helikopterje. Vsekakor je bil ohranjen višji standard varnosti, kar zadeva opremo, za zahteve, ki se nanašajo na operacije na morju.

124. Ob upoštevanju prejetih pripomb je bilo tudi pojasnjeno, da se za rešilne jopiče ne zahteva, da so zloženi na določenih mestih, na katerih so takoj na voljo za uporabo, temveč jih lahko neposredno nosijo osebe, ki so jim namenjeni.

### **NCC.IDE.A/H.240 Slušalke**

125. V zvezi z opremo je bila uvedena posebna zahteva za slušalke, ki presega zahteve ICAO, v skladu z operativno zahtevo NCC.OP.165 o uporabi slušalk.

---

<sup>6</sup> Uredba (ES) št. 1005/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. septembra 2009 o snoveh, ki tanjšajo ozonski plašč. *UL L 286, 31.10.2009, str. 1.*

**NCC.IDE.A/H.250 Navigacijska oprema**

126.V skladu z odstavkom 3.7.1 dela II Priloge 6 ICAO so bile uvedene naslednje dodatne zahteve:

- zmožnost izvajanja dvosmerne komunikacije za namene letališke kontrole in
- zmožnost prejemanja meteoroloških informacij kadar koli med letom.

**NCC.IDE.A.260 Upravljanje elektronskih navigacijskih podatkov**

127.V odstavku (a) tega predpisa je določen splošni cilj, v ustreznih sprejemljivih načinih usklajevanja pa je določeno, da se, če se v podporo aplikaciji kot glavno navigacijsko sredstvo uporabljajo elektronski podatki, zahteva pismo o sprejetju (LoA). Za vse druge aplikacije, potrebne za podporo operacij SPA, se zahteva odobritev. To je bilo pojasnjeno v odstavku (b).

**Priloga VI – del NCO (A,H,S,B)****I. Področje uporabe**

128. Del NCO se razlaga skupaj s:

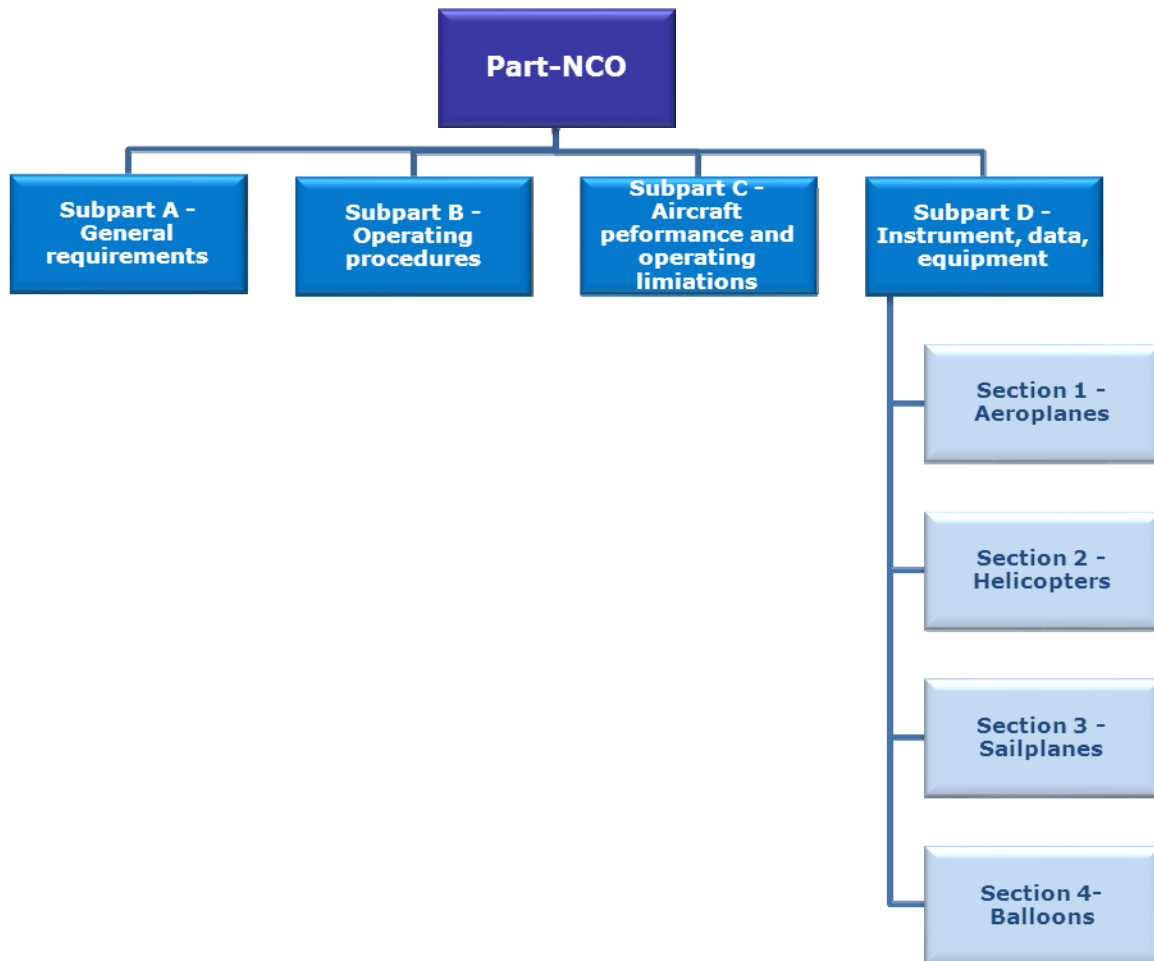
- krovno uredbo o zračnih operacijah, zlasti v zvezi z datumi začetka uporabe in prehodnimi obdobji;
- Prilogo I – Opredelitve pojmov, ki se uporabljajo v prilogah od II do VIII;
- Prilogo II – del ARO, ki med drugim vsebuje zahteve za organe za operaterje NCO v zvezi z nadzornimi odgovornostmi in seznamom posebnih dovoljenj in
- Prilogo V – del SPA, ki vsebuje zahteve za operacije, za katere se zahteva posebno dovoljenje.

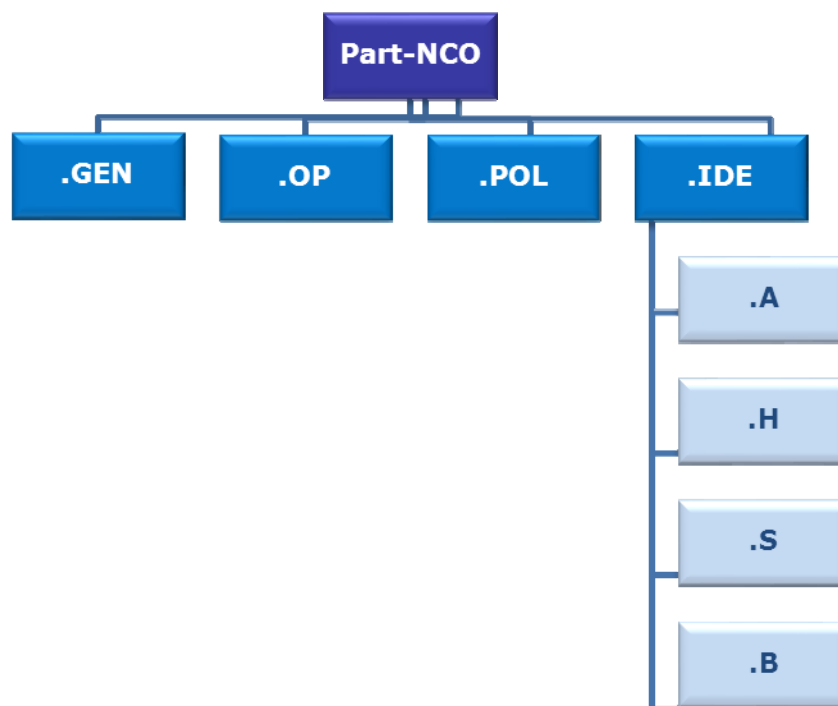
129. Del NCO vsebuje tehnične zahteve za nekomercialne operacije zrakoplovov, ki niso kompleksni zrakoplovi na motorni pogon, tj. letala, helikopterji, jadralna letala in baloni. Sestavljen je iz štirih poddelov, pri čemer je poddel o instrumentih, podatkih in opremi razdeljen naprej na oddelke, ki vsebujejo predpise za posamezne kategorije zrakoplovov.

130. Struktura poddelov je primerljiva s strukturo bistvenih zahtev iz Priloge IV k osnovni uredbi in Priloge 6 ICAO.

131. Struktura predpisov, zlasti oddelki, so bili zasnovani tako, da se zahteve za dodatne kategorije zrakoplovov ali posebne operacije v prihodnosti lahko dodajo, ne da bi bilo treba spremeniti sedanje besedilo predpisov ali sedanjo strukturo. Treba je opozoriti, da se bodo z naslednjimi nalogami za oblikovanje predpisov pripravile zahteve za zrakoplove z nagibnim motorjem.

132. Prikaza 7 in 8 vsebujeta pregled strukture dela NCO.

**Prikaz 7: Struktura dela NCO – Naslovi**

**Prikaz 8: Struktura dela NCO – Identifikatorji predpisov****II. Pregled pripomb**

133. V zvezi z delom NCO je 50 predlagateljev poslalo 450 pripomb.

134. Na splošno so v pripombah zahtevali veliko manj stroge zahteve za NCO v primerjavi z delom NCC in pogosto predlagali dodatne omilitve za lahke in zelo lahke zrakoplove, zlasti v zvezi z opremo.

135. Skupina RG04 je predložila skupni odziv, da bi opozorila na sporna vprašanja, glede katerih na sestankih ni bilo doseženo soglasje, ter na dodatne razlike med besedilom, obravnavanim na sestanku, in končno različico dokumenta CRD, ki temelji na pregledu skladnosti, ki ga je opravila agencija v zvezi z različnimi deli OPS. Čeprav agencija priznava, da so vse zahteve logične, pa je treba opozoriti, da je treba ohraniti ravnovesje med varnostjo, sorazmernostjo za splošno letalstvo in skladnostjo s standardi in priporočenimi praksami ICAO. Posebna vprašanja so predstavljena v nadaljevanju.

136. Prispelo je več pripomb, v katerih se predlaga ponovna uvedba nekaterih omilitev, ki so bile prvotno v NPA 2009-2b, kot na primer za akrobatske lete. Večina teh omilitev je v delu NCO črtanih, ker bodo obravnavane v delu SPO.

137. Ena država članica je opozorila, da je v delu NCO na različnih mestih uporabljen izraz MOPSC (največje operativno število potniških sedežev), kar ni ustrezno, ker se za operacije NCO ne zahteva izvajanje v skladu z operativnim priručnikom, kjer bi bilo določeno število MOPSC. Izraz je bil nadomeščen z izrazom „največje certificirano število potniških sedežev“.

### III. Pregled razlik

#### Razlike v primerjavi s Prilogo 6 ICAO

138. Naslednja preglednica vsebuje pregled standardov iz oddelka 2 dela II in oddelka 3 dela III Priloge 6 ICAO, za katere se šteje, da niso bili preneseni ali da so bili preneseni tako, da ne zagotavljajo najmanj enakovredne stopnje varnosti, kot je določena v Prilogi 6 ICAO.

#### Preglednica 7: Razlike v primerjavi s Prilogo 6 ICAO

Navedeno v delu I/III Priloge 6	Navedeno v EASA-EU	Opis razlike
V odstavku 4.3.2.1 b) oddelka III dela III Priloge 6	NCO.IDE.H.175(c)(2)	Število rešilnih čolnov na zrakoplovu določi vodja zrakoplova na podlagi ocene tveganja za predvideni let.

### V. NCO.GEN: Poddel A – Splošne zahteve

139. Ta poddel vsebuje splošne zahteve za operacije NCO.

#### Splošno

140. Izraženih je bilo nekaj pomislekov glede ustreznega pristojnega organa za zrakoplove, registrirane v tretji državi. Uredba (ES) št. 216/2008 se uporablja za zrakoplove, ki so registrirani v tretji državi in se uporabljajo v Uniji. Določitev pristojnega organa temelji na državi registracije zrakoplova. Za zrakoplove, registrirane v tretji državi, se kot merilo uporablja država, v kateri ima operater sedež ali bivališče. Ker pa je operater lahko pravna (aeroklub) ali fizična oseba, je treba pri določitvi pristojnega organa upoštevati obe možnosti, kjer ima operater sedež ali kjer pilot biva. NCO.GEN.100 je bil pripravljen v skladu s členom 4.1 Uredbe (ES) št. 216/2008.

141. Prispelo je več pripomb, v katerih je bilo navedeno, da bi bilo treba zaradi omejenega prostora, ki je na voljo v pilotski kabini nekaterih zrakoplovov NCO, zagotoviti dodatne omilitve k NCO.GEN.135, ki obravnava dokumente, priročnike in informacije, ki morajo biti na zrakoplovu. Treba je opozoriti, da je že v NCO.GEN.135 določeno, da se za lete, ki se začnejo in končajo na istem mestu, večina zahtevane dokumentacije lahko hrani na letališču ali območju delovanja.

142. V nekaterih pripombah se je zahtevalo, naj se pojasni vsebina NCO.GEN.125 o prenosnih elektronskih napravah. Za zagotovitev nadaljnjih smernic glede prenosnih elektronskih naprav bodo pripravljene novi sprejemljivi načini usklajevanja/navodila.

143. Več zainteresiranih strani je poslalo pripombe v zvezi z zahtevo, da je treba dati seznam MEL odobriti, medtem ko seznam MEL v skladu z NCO.GEN.155 ni obvezen. Po mnenju agencije mora biti seznam MEL, če je določen, še naprej pod nadzorom

pristojnega organa, pri zrakoplovih, registriranih v tretji državi, pa države registracije. Na seznamu MEL so določena odstopanja od predpisov, ki jih je treba ustrezno nadzorovati.

144. Zaradi pripomb, prejetih v zvezi z NCO.GEN.135(a)(1), bodo pripravljene sprejemljivi načini usklajevanja za zagotovitev sredstva za izpolnitev zahteve, da je treba imeti za operacije z baloni na zrakoplovu letalski priročnik zrakoplova (AFM).
145. Ker se spričevalo o plovnosti šteje kot veljavno samo, če mu je priloženo veljavno potrdilo o pregledu plovnosti (ARC), in ker je že posebej navedeno, da se sedanje potrdilo o pregledu plovnosti priloži spričevalu o plovnosti, v NCO.GEN.135 potrdilo o pregledu plovnosti ni bilo vključeno med dokumente, ki jih je treba imeti na zrakoplovu, da se zahteva ne bi podvajala.
146. Prispelo je veliko pripomb s predlogi za več izjem v NCO.GEN.140, da bi bilo mogoče vzeti s seboj na zrakoplov predmete, ki se običajno štejejo kot nevarno blago. Agencija ima nekaj pomislekov glede teh dodatnih izjem in meni, da se izjeme, ki jih vsebujejo že tehnična navodila ICAO, ne bi smele širiti.

#### ***NCO.GEN.101 Načini usklajevanja***

147. Ker se del ORO ne uporablja za operaterje NCO, je bilo dodano novo besedilo predpisa, ki določa, da operaterji lahko poleg načinov usklajevanja, ki jih sprejme agencija, uporabljajo tudi druge načine usklajevanja. Navedeni drugi načini usklajevanja ne potrebujejo predhodne odobritve pristojnega organa.

#### ***NCO.GEN.102 Motorna jadralna letala in jadralna letala z motorjem***

148. Cilj te zahteve je pojasniti veljavne predpise za motorna jadralna letala, ker se enkrat uporabljajo kot jadralna letala, drugič pa kot letala.

#### ***NCO.GEN.105 Odgovornosti in pristojnosti vodje zrakoplova***

#### ***NCO.GEN.106 Odgovornosti in pristojnosti vodje zrakoplova – baloni***

149. V skladu z novimi načeli za pripravo osnutka se izvedbeni predpis sklicuje na bistvene zahteve iz Priloge IV k osnovni uredbi, kjer so te zahteve podrobneje obravnavane v izvedbenem predpisu.
150. Dodatne odgovornosti vodje zrakoplova na balonu so bile določene v posebni zahtevi.
151. Dodana je bila nova zahteva, ki uvaja koncept ključne faze leta, za zagotovitev, da se med navedenimi fazami leta izvajajo samo naloge, povezane z varnostjo.

#### ***NCO.GEN.115 Vožnja letal po tleh***

152. Za določitev oseb, ki lahko vozijo letalo po tleh, je zdaj odgovoren operater.
153. Na podlagi prejetih pripomb, zlasti v zvezi z zahtevo, da se je treba usposobiti za uporabo radijske postaje, so bile zagotovljene omilitve za letališča, kjer se ne

zahteva radijska komunikacija. Ta sprememba usklajuje to zahtevo tudi z delom II Priloge 6 ICAO.

154. Prispelo je nekaj pripomb, na podlagi katerih se bodo dodala navodila v zvezi s spretnostmi in znanjem, ki se potrebujejo za upoštevanje operativnih standardov, ki se zahtevajo za varno gibanje letal po letališču.

#### ***NCO.GEN.120 Uporaba rotorja***

155. V besedilu, ki je v skladu s CAT.GEN.MPA.130 iz dela CAT, so opisani pogoji za uporabo rotorja za letenje in zaradi vzdrževanja.

#### ***NCO.GEN.125 Prenosne elektronske naprave***

156. V besedilu, ki je v skladu s CAT.GEN.MPA.135 iz dela CAT, se zahteva, naj se ne uporablja prenosna elektronska naprava, ki lahko škodljivo vpliva na zrakoplov.

#### ***NCO.GEN.130 Informacije o reševalni opremi in opremi za preživetje na zrakoplovu***

157. V skladu s prejetimi pripombami je bilazagotovljena omilitev zahteve, da je treba imeti seznam reševalne opreme vedno na voljo. Za zrakoplove, ki vzletajo in pristajajo na istem letališču/območju delovanja, se ne zahteva izpolnjevanje te zahteve.

#### ***NCO.GEN.140 Prevoz nevarnega blaga***

158. Ta zahteva obravnava okoliščine, v katerih se nevarno blago lahko prevaža na zrakoplovu brez dovoljenja v skladu s SPA.DG. To se na primer nanaša na predmete, ki so v prtljagi potnikov ali članov posadke in se običajno štejejo kot nevarno blago.

159. Zahteva za poročanje o neprijavljenem ali nepravilno prijavljenem nevarnem blagu je bila črtana, ker se šteje, da za nekomercialne operacije ni relevantna.

160. Pristop, ki ga je zavzela agencija, je delati z dinamičnim sklicevanjem na tehnična navodila ICAO, kot je predstavljen v dokumentu NPA. Sklicevanje je navedeno v izvedbenem predpisu. Izvlečki iz tehničnih navodil na splošno niso vključeni v te predpise. Iz tehničnih navodil so ponovljene samo zahteve, ki določajo posebne odgovornosti operaterja.

161. Izraz „tehnična navodila“ je opredeljen v Prilogi I (kot je objavljena v mnenju 04/2011).

#### ***NCO.GEN.145 Takojšen odziv na varnostno težavo***

162. Po mnenju agencije je treba uvesti obveznost, da mora operater, ki izvaja operacije NCO, izvajati varnostne ukrepe, ki jih objavi pristojni organ, in obvezne varnostne informacije, ki jih izda agencija, kot so plovnostne zahteve.



**NCO.GEN.155 Seznam minimalne opreme**

163. Seznam MEL se za nekomercialne operacije načeloma ne zahteva. Lahko pa se zanj odloči prostovoljno. V tem primeru mora seznam MEL odobriti pristojni organ. Seznam MEL za zrakoplov, registriran v tretji državi, mora odobriti država registracije.

**VI. NCO.OP: Poddel B – Operativni postopki**

164. Ta poddel vsebuje zahteve za operativne postopke za operacije NCO.

**Splošno**

165. Zahteve za vzlete LVTO (vzlete pri zmanjšani vidljivosti) so usklajene s predlogom iz dela CAT in dela SPA, v katerem se zahteva dovoljenje iz dela SPA za vse vzlete pod 400 m.

166. Prispelo je veliko pripomb s predlogi za spremembo metode izračuna operativnih minimumov in njeno boljšo prilagoditev operacijam NCO. Treba je opozoriti, da je bila ta metoda, ki je v skladu z metodo CAT in NCC, vključena v navodila (GM3-NCO.OP.110) in je zato navedena samo v informacijo. Vodja zrakoplova lahko uporablja druge metode.

167. Nekatero zainteresirane strani so zahtevale, naj agencija v NCO.OP.125/126 črta potrebo, da je treba upoštevati dodatno gorivo za primere izgube tlaka ali odpovedi enega motorja na poti. Agencija na podlagi bistvene zahteve 2.(a)(7), ki določa, da imajo operaterji na zrakoplovu rezervno gorivo za izredne razmere, meni, da so navedene razmere del takih izrednih razmer in ključne za varen let. Zato je ta zahteva NCO ostala v skladu z zahtevo NCC.

168. Prispelo je več pripomb s predlogi za spremembo NCO.OP.165, da se dovoli začetek leta po pravilih VFR, tudi če vremenske razmere na poti do namembnega kraja niso v skladu s pravili VFR, če nadomestna pot do enega ali več nadomestnih letališč izpolnjuje zahtevane pogoje VFR. Če bi se to izvedlo, bi bila nastala zahteva pod varnostno ravno, ki jo je določil ICAO. Agencija ne namerava sprejeti zahtev, ki bi bile manj stroge kot zahteve ICAO, in ni mogla ugotoviti prepričljivih varnostnih argumentov, da se dovolijo taki leti.

169. Veliko zainteresiranih strani je izrazilo pomisleke glede NCC.OP.155 in NCC.OP.156 v zvezi z določitvijo nadomestnih namembnih letališč za letala in helikopterje. Cilj predpisa ni, kot je izraženo v pripombah, zahtevati, da sta namembno in nadomestno letališče vremensko sprejemljiva ob istem času. Kot je navedeno v teh predpisih, je treba izbrati nadomestni kraj v skladu z veljavnimi vremenskimi zahtevami, če je vreme v namembnem kraju pod minimumom.

170. Prispelo je več pripomb s predlogi za spremembo odstavka (a)(11) iz NCO.OP.135, ki obravnava meteorološke informacije, ki jih uporablja vodja zrakoplova, s črtanjem besede letalske. Zahteva iz dela II Priloge 6 ICAO temelji na veljavnih in ustreznih kartah in se dejansko nanaša na opredelitev letalskih kart iz Priloge 4 ICAO. Kljub temu ta zahteva operaterjem ne preprečuje uporabe drugih razpoložljivih kart, toda samo skupaj z veljavnimi letalskimi kartami, ki so edine karte, na katerih so vse potrebne letalske informacije.

171. Ob upoštevanju pripomb, prejetih v zvezi z uporabo DA(H) pri nenatančnih priletih, ki se izvajajo s tehniko končnega prileta s stalnim spuščanjem, kar lahko povzroči letenje pod MDA(H) v primeru neuspelega prileta, se bodo k NCC.OP.111 dodali sprejemljivi načini usklajevanja za dodatno pojasnitev odgovornosti operaterja, da se pripravijo postopki za preprečitev letenja pod MDA/MDH med neuspehim priletom.

#### ***NCO.OP.105 Opredelitev izoliranih letališč – letala***

172. Predpis je bil poenostavljen in navaja samo čas letenja do najbližjega ustreznega nadomestnega letališča.

173. Treba je opozoriti, da izraz ni opredeljen za helikopterske operacije in se razume, da bo operater navedel merila za izbor v operativnem priročniku. Šteje se, da zaradi značilnosti helikopterjev, ni treba dodati posebne opredelitve izoliranega letališča.

#### ***NCO.OP.110 Letališki operativni minimumi – letala in helikopterji***

174. Ta zahteva je bila zasnovana, da se upoštevajo operacije NCO in zagotovi načelo sorazmernosti.

175. Operaterju ni treba določiti letaliških minimumov, temveč lahko uporablja komercialno razpoložljive operativne minimume. To je v skladu z oddelkom 2 dela II Priloge 6 ICAO.

#### ***NCO.OP.111 Letališki operativni minimumi – NPA, APV, operacije CAT I***

#### ***NCO.OP.112 Letališki operativni minimumi – operacije kroženja z letali***

#### ***NCO.OP.113 Letališki operativni minimumi – operacije kroženja s helikopterji***

176. Te zahteve so v skladu s predpisom za operacije NCC.

#### ***NCO.OP.120 Postopki za zmanjšanje hrupa – letala, helikopterji in jadralna letala z motorjem***

177. Besedilo je razdeljeno na predpise za posamezne vrste zrakoplovov. Predpisi o postopkih za zmanjšanje hrupa za letala/helikopterje/jadralna letala z motorjem in balone so namenjeni vodji zrakoplova in vključujejo cilj, da mora imeti varnost prednost pred zmanjšanjem hrupa. Temelji na priporočilih iz delov II in III Priloge 6 ICAO.

#### ***NCO.OP.125 Zaloga goriva in olja – letala***

#### ***NCO.OP.126 Zaloga goriva in olja – helikopterji***

178. Besedilo je razdeljeno na predpise za posamezne vrste zrakoplovov in v skladu z deloma II in III Priloge 6 ICAO.

179. Ob upoštevanju prejetih pripomb je bila uvedena omilitev za letala, ki vzletajo in pristajajo na istem letališču in ostanejo v vidnem dosegu letališča. V tem primeru je

količina goriva, ki se zahteva, zmanjšana na deset minut letenja poleg goriva, potrebnega za vrnitev na letališče.

#### ***NCO.OP.130 Dajanje navodil potnikom***

180. Besedilo je prilagojeno operacijam NCO in predvideva, da se dajo navodila potnikom pred ali med letom.

#### ***NCO.OP.135 Priprava leta***

181. Na podlagi prejetih pripomb se bodo dodala navodila (GM) za zagotovitev smernic glede mogoče uporabe operativnega načrta leta (OFP) za izpolnitev zahteve za pripravo leta. Tudi ICAO za nekomercialne operacije ne zahteva operativnega načrta leta.

#### ***NCO.OP.140 Nadomestno namembno letališče – letala***

#### ***NCO.OP.141 Nadomestno namembno letališče – helikopterji***

182. Besedilo za nadomestno namembno letališče je razdeljeno na zahteve za posamezne vrste zrakoplovov.

183. Zaradi jasnosti in skladnosti je bilo besedilo NCO.OP.141(a) spremenjeno, da se vključi zahteva za postopek instrumentalnega prileta na namembnem letališču, ker se je predpis nanašal na minimum za instrumentalni postopek.

184. Pri izoliranem letališču za operacije s helikopterji je bilo uvedeno obdobje veljavnosti za zahtevane meteorološke razmere v namembnem kraju. To je v skladu z zahtevo iz točke (a), ki določa obdobje od dve uri pred do dve uri po predvidenem času prihoda.

#### ***NCO.OP.145 Polnjenje rezervoarjev za gorivo medtem ko so potniki na zrakoplovu, med njihovim vkrcavanjem ali izkrcavanjem***

185. Na podlagi več pripomb je bila ponovno uvedena možnost polnjenja rezervoarjev za gorivo, medtem ko so potniki na zrakoplovu, med njihovim vkrcavanjem ali izkrcavanjem, z enakimi omejitvami kot za NCC.

#### ***NCO.OP.170 Led in drugi kontaminanti – postopki na tleh***

#### ***NCO.OP.175 Led in drugi kontaminanti – postopki med letom***

186. Postopki v zvezi z zaledenitvijo so obravnavani v dveh zahtevah: prva obravnava postopke na tleh in druga postopke med letom. To je v skladu z bistvenimi zahtevami (2.a.5 Priloge IV) in to obveznost nalaga vodju zrakoplova.

***NCO.OP.185 Simulirane neobičajne razmere med letom***

187. V številnih pripombah je bilo izraženo, naj se črta posebna zahteva, da se ne smejo simulirati leti po pravilih IFR z umetnimi sredstvi, ko so potniki na zrakoplovu. Agencija še vedno meni, da je simuliranje takih razmer s potniki na zrakoplovu varnostno vprašanje, zato je bila ta zahteva ohranjena.

188. Ker pa se NCO uporablja za potrjene organizacije za usposabljanje, ki izvajajo lete za usposabljanje z zrakoplovi, ki niso kompleksnimi zrakoplovi, ter ob upoštevanju prejetih pripomb je bila uvedena omilitev, da se dovoli simuliranje neobičajnih razmer in letov po pravilih IFR z umetnimi sredstvi med leti za usposabljanje, ko so na zrakoplovu študenti piloti .

***NCO.OP.190 Upravljanje goriva med letom***

189. Po prejemu številnih pripomb in zaradi skladnosti je bil črtan izraz končna rezerva goriva, ki ni opredeljen v besedilu predpisa NCO, za pojasnitev zahteve pa je bil dodan sklic na zahtevo za gorivo za letala in helikopterje. Cilj predpisa je zagotoviti, da po pristanku količina preostalega goriva ni manjša od zahtevane rezerve goriva iz NCO.OP.125 in NCO.OP.126.

***NCO.OP.200 Zaznavanje bližine tal***

190. V skladu z delom II Priloge 6 ICAO se zahteva samo za nekatera letala NCO, da so opremljena s sistemom TAWS. Zato ta zahteva obravnava operativno zahtevo o uporabi sistema TAWS. To besedilo je v skladu z delom NCC.

***NCO.OP.205 Sistem za preprečevanje trčenj v zraku (ACAS)***

191. Ta zahteva je bila dodana za zagotovitev, da se sistem ACAS, če je vgrajen, uporablja v skladu z Uredbo (EU) št. 1332/2011.

**VII. NCO.POL: Poddel C – Zmogljivost in operativne omejitve zrakoplovov*****Splošno***

192. Ta poddel vsebuje predpise za zmogljivost in operativne omejitve zrakoplovov za nekomercialne operacije z zrakoplovi, ki niso kompleksni zrakoplovi na motorni pogon.

***NCO.POL.100 Operativne omejitve***

193. Besedilo NPA je obnovljeno v novem besedilu predpisa z dodatnim odstavkom o prikazu plakatov, seznamov in oznak instrumentov, ki vsebujejo navedene operativne omejitve.

**NCO.POL.105 Tehtanje – letala in helikopterji**

194. V številnih pripombah je bilo poudarjeno, da ta zahteva ne bi smela biti v predpisih OPS, temveč bi morala biti vključena v predpise iz dela M. Zahteve za tehtanje zrakoplovov so bile v tej uredbi ohranjene, da se prepreči zakonodajne vrzeli, ker v delu M zdaj niso obravnavane. To bi bila lahko ena od prihodnjih nalog za oblikovanje predpisov.
195. Določba o rednem ponovnem tehtanju zrakoplovov je bila črtana, ker so pogoji za ponovno tehtanje dovolj podrobno opisani že v novem pododstavku (a).

**VIII:NCO.IDE: Poddel D – Instrumenti, podatki, oprema**

196. Ta poddel vsebuje zahteve za instrumente, podatke in opremo za operacije NCO. Sestavljajo ga štirje oddelki:
- Oddelek 1 – Letala
  - Oddelek 2 – Helikopterji
  - Oddelek 3 – Jadralna letala
  - Oddelek 4 – Baloni.
197. Besedilo je bilo na splošno zasnovano tako, da se po možnosti ohranijo cilji na podlagi zmogljivosti na ravni predpisa ter zagotovijo specifikacije za sisteme/opremo in načini usklajevanja na ravni sprejemljivih načinov usklajevanja.
198. Zahteve za opremo so bile ločene od popolnoma operativnih zahtev, na primer glede uporabe opreme, ki so ustrezno obravnavane v NCO.OP.
199. Ohranjeno je zaporedno številčenje v vsakem oddelku, pri čemer imajo predpisi o isti temi za letala in helikopterje enako številko in naslov. Če je predpis značilen za letala, je bila zadevna številka za helikopterje izpuščena in nasprotno.
200. Uvedena je bila nova zahteva (NCO.IDE.A/H.105 Minimalna oprema za let) za obravnavanje operacij z nedelujočimi ali manjkajočimi deli.
201. Ker za jadralna letala in balone sklic na ICAO ni na voljo, so pri zasnovi zahtev za opremo in instrumente za ti dve kategoriji zrakoplovov pomagali strokovnjaki, temeljijo pa na veljavnih nacionalnih standardih in predpisih.

**NCO.IDE.A/H/S/B.100 Instrumenti in oprema – splošno**

202. Zahteve za odobritev so bile pojasnjene v skladu z zahtevami iz dela 21. Dodane so bile dodatne določbe za zagotovitev, da se instrumenti in oprema, ki se ne zahtevajo v delu NCO in za katere se ne zahteva odobritev v skladu z delom 21, ne uporabljajo za varnostne funkcije in ne vplivajo na plovnost. Poleg tega je bila pojasnjena uporaba plovnostnih zahtev za odobritev opreme na zrakoplovih, registriranih v tretjih državah. V ta namen so bila dodana navodila. Določbe za odobreno in neodobreno opremo so v skladu s pripombami dodatno pojasnjene.

**NCO.IDE.A.110 Rezervne električne varovalke**

203. Uvedena je bila posebna zahteva za rezervne električne varovalke za letala iz prejšnje določbe OPS.CAT.407 iz NPA. To je v skladu z odstavkom 2.4.2.2 dela II Priloge 6 ICAO. Tako kot pri CAT.IDE in NCC.IDE ni bila predlagana enakovredna zahteva za helikopterje.

**NCO.IDE.A/H.120 in 125 Operacije po pravilih VFR/IFR – instrumenti za letenje in navigacijo ter povezana oprema**

204. Predlagana pravila so bila pripravljena na podlagi temeljne predpostavke, da bodo pravila letenja za lete VFR predpisala vizualne meteorološke razmere (VMC) in da se mora let v instrumentalnih meteoroloških razmerah (IMC) izvesti po pravilih IFR.

205. Za lokalne lete so bili dodani sprejemljivi načini usklajevanja v skladu s CAT.IDE, ki zagotavljajo dodatne načine usklajevanja za nekatere instrumente na letalih.

206. Pri helikopterjih je dodan pogoj vidljivosti manj kot 1 500 m za tiste, ki zahtevajo dodatno opremo za operacije po pravilih VFR.

207. Dodana so bila navodila za napravo za merjenje in prikazovanje magnetne smeri.

208. Dodana je bila zahteva za napravo za preprečevanje napak v delovanju sistema za prikaz hitrosti za določeno operacijo po pravilih VFR v skladu s Prilogo 6 ICAO. Na podlagi pripomb je bilo pojasnjeno, da se taka zahteva ne uporablja za let VFR ponoči, temveč samo v razmerah, ko letala ni mogoče zadržati na zeleni poti leta brez enega ali več dodatnih instrumentov in pri vidljivosti manj kot 1 500 m.

209. Dodani so bili sprejemljivi načini usklajevanja v zvezi z napravo za preprečevanje napak v delovanju sistema za prikaz hitrosti zaradi kondenzacija ali zaledenitve.

**NCO.IDE.H.126 Dodatna oprema za operacije z enim pilotom po pravilih IFR**

210. V skladu z veljavnimi certifikacijskimi zahtevami za povečanje stabilnosti in varnostnim priporočilom UK AAIB iz poročila o nesrečah zrakoplovov AAIB 4/97 se predlaga dodatna zahteva za avtopilot, ki zadrži vsaj višino in smer leta, za helikopterje, ki se uporabljajo po pravilih IFR.

**NCO.IDE.A/H.140 Sedeži, sedežni varnostni pasovi, zadrževalni sistemi in otroške zadrževalne naprave****NCO.IDE.S.125 Sedeži in zadrževalni sistemi**

211. Uvedena je bila posebna zahteva za sedeže, pasove in zadrževalne sistem. Navedena je tudi opredelitev pojma „zadrževalni sistem za zgornji del trupa“ (UTR), da se omogoči prilagoditev sedanjim oblikovalskim rešitvam. Med pregledom pripomb je postalo očitno, da se izraz „pas“ ni dosledno uporabljal. Čeprav se zdi, da se na splošno razume, da varnostni pas vključuje varnostni pas in dva ramenska pasova, veliko letal ni v skladu z veljavnimi zahtevami. Prispelo je več pripomb s predlogom, naj se dovoli uporaba varnostnih pasov s poševnim ramenskim pasom na letalih, na katerih ni mogoča namestitve štiritočkovnih varnostnih pasov. Zlasti za operacije NCO se za zadrževalni sistem za zgornji del trupa z enim ramenskim

pasom (na primer sedežni pas s poševnim ramenskim pasom) šteje, da je v skladu z zahtevo za sedeže letalske posadke.

212. V pripombah k dokumentu CRD je bila v nekaj primerih izražena zahteva za datume začetka uporabe zadrževalnih sistemov za zgornji del trupa na sedežih letalske posadke. To ni bilo sprejeto, ker je cilj predpisa v skladu z varnostnimi priporočili izboljšati varnostne standarde tudi za sedanjo floto. Poleg tega možnost uporabe poševnih pasov pri operacijah NCO za izpolnitev zahteve zagotavlja dovolj prožnosti.

### **Zahteve za opremo v zvezi s kisikom**

213. Pripombe in razprave so bile zlasti izčrpne v zvezi z naslednjimi predpisi:

- NCO.IDE.A.150 Dodatni kisik – letala s kabino pod tlakom in
- NCO.IDE.A/H.155 Dodatni kisik – letala/helikopterji, v katerih kabina ni pod tlakom.

214. Agencija je prejela več pripomb s predlogi za omilitev teh predpisov za operacije NCO na podlagi sedanje operativne prakse v nekaterih državah članicah ter standardov in priporočenih praks ICAO (zlasti odstavek 2.2.3.8 dela II Priloge 6).

215. Skupina za pregled 04 je predložila dokazila, da v Evropi ni evidentiranih nesreč zaradi pomanjkanja kisika pod 14 000 ft in izrazila varnostni pomislek glede zahteve, da je treba zadržati zrakoplov na majhnih višinah leta pri letenju v oblakih in zaledenitvi, če ta ni opremljen s kisikom.

216. Agencija je pregledala vse prejete pripombe in gradivo v zvezi s tem vprašanjem ter poudarila:

- zahteve za helikopterje s kabino pod tlakom so bile črtane kot v CAT.IDE in NCC.IDE, ker se v EU ne uporabljajo helikopterji s kabino pod tlakom;
- zahteve za helikopterje, na katerih kabina ni pod tlakom, so v skladu z odstavkom 2.9 oddelka III dela III Priloge 6 ICAO, ki zahteva, da je na helikopterju kisik pri letih, daljših od 30 minut, med 10 000 ft in 13 000 ft ter za vsako obdobje, ko je nadmorska višina nad 13 000 ft.
- Besedilo, ki se zdaj predlaga za letala, je v skladu z zahtevami NCC.IDE in namerno nad veljavnimi standardi ICAO. Standard ICAO je dejansko popolnoma odvisen od presoje vodje zrakoplova in tako teoretično dovoljuje letenje na katerikoli višini brez kisika. Menimo, da to ni ustrezno, saj si zrakoplovi delijo zračni prostor z drugim zračnim prometom. Pomanjkanje kisika pri pilotu bi bilo tako lahko nevarno in bi nesprejemljivo ogrozilo tretje osebe.
- Agencija je upoštevala zlasti, da fiziologija človeka ostaja enaka ne glede na operacije, ki se izvajajo (komercialne ali nekomercialne) ali kompleksnost zrakoplova. Zato se s predlaganim besedilom uresničuje dodatek 2.A dela II Priloge 6 ICAO in prinaša zahteva, da je na zrakoplovu dodatni kisik, kot je določeno tudi v delih CAT in NCC.
- Agencija potrjuje tudi ocene ICAO v zvezi s tem vprašanjem, ki so na voljo v zadnji spremenjeni različici dokumenta Doc 8984 iz leta 2008. Ta dokument

vsebuje zlasti opis posledic pomanjkanja kisika na različnih višinah in utemeljuje potrebo po tej zahtevi.

- Priznava se, da so lahko piloti z dolgotrajnimi letalskimi izkušnjami v nekaterih gorskih območjih fiziološko prilagojeni tem višinam. Vendar ima agencija na podlagi navedenih zdravstvenih študij tudi varnostne pomisleke glede takih letov, na katerih pomanjkanje kisika lahko povzroči poslabšanje kognitivnih sposobnosti ali (delno) nezmožnost pilota. Poleg tega pomanjkanje kisika lahko škodljivo vpliva na potnike s prikritimi zdravstvenimi stanji.
- Omilitve se bodo morale obravnavati na podlagi člena 14 osnovne uredbe in morajo temeljiti na nekaterih blažilnih ukrepih (na primer na operaterjevih izkušnjah, pilotovi psihološki prilagoditvi nekaterim nadmorskim višinam). Poleg tega se ponavadi lahko dosežejo samo na nekaterih območjih (tj. na gorskih območjih).

217. Določen je tudi delež potnikov, ki se oskrbijo s kisikom na letalih s kabino pod tlakom.

### ***NCO.IDE.A/H.160 in NCO.IDE.B.125 Ročni gasilni aparati***

218. Določbe o obvezni uporabi sredstva za gašenje halon so bile črtane zaradi uskladitve z Uredbo (ES) št. 1005/2009, ki bo prepovedovala njegovo uporabo. Predpis vsebuje splošni varnostni cilj glede učinkovitosti sredstva za gašenje. To dovoljuje nadaljnjo uporabo halona v prehodnem obdobju.

219. Agencija je skupaj z drugimi prejetimi pripombami preučila predlog skupine za pregled, naj se lahka letala in helikopterje (z največjo vzletno maso manj kot 2 000 kg) izvzame od zahteve, da je treba imeti na zrakoplovu gasilni aparat. Vendar pa bi taka izjema povzročila neskladnost predpisov NCO z odstavkom 2.4.2.2 dela II in odstavkom 4.1.3.1 oddelka III dela III Priloge 6. Agencija je upoštevala tudi, da sta v skladu z zadnjim dodatkom k Prilogi 6, ki je na voljo, samo dve državi članici prijavili razliko k standardu ICAO, in predpostavila, da večina držav članic torej izvaja ta predpis v svojih nacionalnih uredbah. Zato je bil predpis ohranjen.

220. Motorna jadralna letala (TMG) in jadralna letala pa so bila izvzeta od te zahteve zaradi naslednjih razlogov:

- prostor, ki je na voljo v pilotski kabini, je omejen, pri nekaterih tipih pa sploh ni na voljo ali
- gasilni aparat bi bilo mogoče namestiti samo za pilotovo glavo, kar bi lahko ogrozilo pilotovo varnost.

### ***NCO.IDE.A/H.170 Oddajnik signala na kraju nesreče(ELT)***

### ***NCO.IDE.S.135 in NCO.IDE.B.130 Leti nad vodo***

221. Agencija je na podlagi prejetih pripomb preučila možnost uporabe osebnega označevalca (PLB) namesto oddajnika signala na kraju nesreče za nekatere manjše zrakoplove in preverila, ali bi bila zagotovljena enakovredna raven varnosti. Dodani so bili tudi ustrezni sprejemljivi načini usklajevanja in navodila v zvezi z osebnimi



označevalci. Čeprav je zagotovljena enakovredna raven varnosti, pa se to razlikuje od standardov in priporočenih praks za oddajnike signala na kraju nesreče iz Priloge 6 ICAO. Dodatno je tudi pojasnjeno, da se osebni označevalniki lahko uporabljajo namesto oddajnikov signala na kraju nesreče, ki se po želji lahko še naprej uporabljajo na manjših zrakoplovih.

#### ***NCO.IDE.H.175 Leti nad vodo***

222. Ob upoštevanju prejetih pripomb je bilo tudi pojasnjeno, da se za rešilne jopiče ne zahteva, da so zloženi na določenih mestih, na katerih so takoj na voljo za uporabo, temveč jih lahko neposredno nosijo osebe, ki so jim namenjeni.

#### ***NCO.IDE.S.110 Operativne luči***

223. Zahteva je bila črtana za jadralna letala, ker v delu FCL za to kategorijo zrakoplovov ni ratinga za nočno letenje.

**KRATICE/OKRAJŠAVE, KI SE UPORABLJAJO V delu NCC IN deluNCO****– samo v informacijo –**

AAC	letalsko upravno sporočilo (aeronautical administrative communication)
AAD	določeni odklon od višine (assigned altitude deviation)
AAL	nad nivojem letališča (above aerodrome level)
AC	izmenični tok (alternating current)
ACAS II	sistem za preprečevanje trčenj v zraku II (airborne collision avoidance system II)
ADF	samodejna naprava za iskanje smeri (automatic direction finder)
ADG	generator, ki ga poganja zrak (air driven generator)
ADS	samodejni odvisni nadzor (automatic dependent surveillance)
ADS-B	samodejni odvisni nadzor – difuzija (automatic dependent surveillance – broadcast)
ADS-C	samodejni odvisni nadzor – poročanje (automatic dependent surveillance - contract)
AeMC	zdravstveni center za letalsko osebje (aero-medical centre)
AEO	z vsemi delujočimi motorji (all engines operating)
AFCS	sistem samodejno krmarjenega leta (automatic flight control system)
AFM	letalski priročnik zrakoplova (aircraft flight manual)
AFN	prijava leta zrakoplova (aircraft flight notification)
AFN	prijava zmogljivosti ATS (ATS Facilities Notification)
AGL	nad zemeljsko površino (above ground level)
AHRS	referenčni sistem za položaj in smer (attitude heading reference system)
AIS	letalska informacijska služba (aeronautical information service)
ALS	sistem osvetlitve za prilet (approach lighting system)
ALSF	sistem osvetlitve za prilet z zaporedno utripajočimi lučmi (approach lighting system with sequenced flashing lights)
AMC	sprejemljivi načini usklajevanja (acceptable means of compliance)
AMSL	nad srednjo morsko gladino (above mean sea level)
ANP	dejanska navigacijska zmogljivost (actual navigation performance)
AOC	spričevalo letalskega prevoznika (air operator certificate)
APCH	prilet (approach)

APU	pomožna pogonska enota (auxiliary power unit)
APV	postopek prileta z vertikalnim vodenjem (approach procedure with vertical guidance)
AR	pot ATS (ATS route)
AR	zahteva se odobritev (authorisation required)
AR	zahteve za organe (Authority Requirements)
ARA	prilet z radarjem na zrakoplovu (airborne radar approach)
ASC	Odbor za varnost v zračnem prometu (Air Safety Committee)
ASDA	razpoložljiva razdalja pospeševanja in zaustavljanja (accelerate-stop distance available)
ATC	kontrola zračnega prometa (air traffic control)
ATO	potrjena organizacija za usposabljanje (approved training organisation)
ATPL	licenca prometnega pilota (airline transport pilot licence)
ATQP	nadomestni program za usposabljanje (alternative training and qualification programme)
ATS	službe zračnega prometa (air traffic services)
AVGAS	letalski bencin (aviation gasoline)
AVTAG	gorivo široke frakcije (wide-cut fuel)
B-RNAV	osnovna območna navigacija (basic area navigation)
BALS	sistem osnovne osvetlitve za prilet (basic approach lighting system)
CAP	parametri za dostop kontrolorja (controller access parameters)
CDFA	končni prilet s stalnim spuščanjem (continuous descent final approach)
CDL	seznam dovoljenih odstopanj od konfiguracije (configuration deviation list)
CFIT	kontrolirani let v teren (controlled flight into terrain)
CG	masno središče (centre of gravity)
cm	centimetri
CM	upravljanje konfiguracije/kontekstno upravljanje (configuration/context management)
CMA	pristop stalnega spremljanja (continuous monitoring approach)
CMV	pretvorjena meteorološka vidljivost (converted meteorological visibility)
CMPA	kompleksni zrakoplov na motorni pogon (complex motor-powered aircraft)
CofA	spričevalo o plovnosti (certificate of airworthiness)
CPA	najbližja točka srečanja (closest point of approach)
CPDLC	kommunikacije prek podatkovnih zvez med kontrolorjem in pilotom (controller pilot data link communications)

CPL	licenca poklicnega pilota (commercial pilot licence)
CRM	skupno delo v pilotski kabini (crew resource management)
CRT	odzivnik na pripombe (comment response tool)
CVR	zapisovalnik zvoka v pilotski kabini (cockpit voice recorder)
DA	nadmorska višina odločitve (decision altitude)
D-ATIS	samodejna letališka informacijska služba po podatkovnih zvezah (Data Link - Automatic Terminal Information Service)
DC	enosmerni tok (direct current)
DCL	odletno dovoljenje (departure clearance)
DDM	razlika v stopnji modulacije (difference in depth of modulation)
D-FIS	letalska informacijska služba prek podatkovnih zvez (data link flight information service)
DGOR	poročilo o dogodku, povezanim z nevarnim blagom (dangerous goods occurrence report)
DH	relativna višina odločitve (decision height)
DME	oprema za merjenje razdalje (distance measuring equipment)
D-OTIS	operativna letališka informacijska služba prek podatkovnih zvez (Data Link - Operational Terminal Information Service)
DR	območje odločitve (decision range)
DSTRK	želena ruta (desired track), (projekcija poti zrakoplova na zemeljsko površino)
EASP	Evropski program letalske varnosti (European Aviation Safety Programme)
EK	Evropska komisija (European Commission)
EFB	elektronska pilotska torba (electronic flight bag)
EFIS	elektronski sistem instrumentov za letenje (electronic flight instrument system)
EGT	temperatura izpušnih plinov (exhaust gas temperature)
ELT(AD)	oddajnik signala na kraju nesreče, ki se samodejno aktivira (emergency locator transmitter (automatically deployable))
ELT(AF)	oddajnik signala na kraju nesreče – samodejen, pritrjen (emergency locator transmitter (automatic fixed))
ELT(AP)	oddajnik signala na kraju nesreče – samodejen, prenosen (emergency locator transmitter (automatic portable))
ELT(S)	oddajnik signala na kraju nesreče za preživele (survival emergency locator transmitter)
EPE	ocena napake pri določitvi položaja (estimate of position error)
EPR	kompresijsko razmerje motorja (engine pressure ratio)
EPU	ocena negotovosti pri določitvi položaja (estimate of position uncertainty)
ERA	nadomestno letališče na zračni poti (en-route alternate)

	(aerodrome))
ESSG	Evropska skupina za upravljanje SAFA (European SAFA Steering Group)
ETOPS	operacije povečanega doleta z dvomotornimi letali (extended range operations with two-engined aeroplanes)
ETSO	odredba o evropskih tehničnih standardih (European technical standards order)
EUROCAE	Evropska organizacija za opremo civilnega letalstva (European Organisation for Civil Aviation Equipment)
EVS	sistem za izboljšanje vidnosti (enhanced vision system)
FAA	Zvezna uprava za letalstvo (Federal Aviation Administration)
FAF	navigacijska točka končnega prileta (final approach fix)
FAK	komplet za prvo pomoč (first-aid kit)
FALS	sistem popolne osvetlitve za prilet (full approach lighting system)
FANS	navigacijski sistem zračnega prometa prihodnosti (future air navigation system)
FAP	točka končnega prileta (final approach point)
FATO	območje končnega prileta in vzleta (final approach and take-off area)
FDM	spremljanje podatkov o letih (flight data monitoring)
FDR	zapisovalnik podatkov o letih (flight data recorder)
FFS	celovit simulator letenja (full flight simulator)
FI	inštruktor letenja (flight instructor)
FL	nivo letenja (flight level)
FM	frekvenčni modulator (frequency modulator)
FMS	sistem za vodenje leta (flight management system)
FOR	polje pogleda (field of regard)
FOV	vidno polje (field of view)
FSTD	simulacijska naprava za usposabljanje (flight simulation training device)
ft	čevlji (feet)
FTD	naprava za usposabljanje za letenje (flight training device)
g	gram
g	gravitacija (gravity)
GBAS	zemeljski razširitveni sistem (ground-based augmentation system)
GCAS	zemeljski sistem za preprečevanje trčenj (ground collision avoidance system)
GIDS	zemeljski sistem za odkrivanje zaledenitve (ground ice detection system)
GLS	pristajalni sistem GBAS (GBAS landing system)

GM	navodila (Guidance Material)
GNSS	globalni navigacijski satelitski sistem (global navigation satellite system)
GPS	globalni sistem za določanje položaja (global positioning system)
GPWS	sistem opozarjanja na nevarno bližino tal (ground proximity warning system)
HEMS	helikopterska nujna medicinska pomoč (helicopter emergency medical service)
HF	visoka frekvenca (high frequency)
HI/MI	visoka svetilnost/srednja svetilnost (high intensity/medium intensity)
HIALS	sistem osvetlitve za prilet visoke svetilnosti (high intensity approach lighting system)
HLL	seznam omejitev helikopterske ploščadi (helideck limitations list)
HoT	čas delovanja – tekočine proti zmrzovanju (hold-over time)
hPa	hektopaskal (hectopascal)
HUD	elektronsko-optični polprosojni prikazovalnik (head-up display)
HUDLS	elektronsko-optično vodeni sistem za pristajanje (head-up guidance landing system)
IAF	navigacijska točka začetnega prileta (initial approach fix)
IALS	vmesni sistem osvetlitve za prilet (intermediate approach lighting system)
ICAO	Mednarodna organizacija civilnega letalstva (International Civil Aviation Organisation)
IF	vmesna navigacijska točka (intermediate fix)
IFR	pravila instrumentnega letenja (instrument flight rules)
IGE	s talnim učinkom (in ground effect)
ILS	instrumentni pristajalni sistem (instrument landing system)
IMC	instrumentalne meteorološke razmere (instrument meteorological conditions)
inHg	palci živega srebra (inches of mercury)
INS	inertni navigacijski sistem (inertial navigation system)
IORS	interni sistem poročanja o dogodkih (internal occurrence reporting system)
IP	vmesna točka (intermediate point)
IR	izvedbeni predpis (Implementing Rule)
IRNAV/IAN	integrirana območna navigacija (integrated area navigation)
IRS	inertni referenčni sistem (inertial reference system)
ISA	mednarodna standardna atmosfera (international standard atmosphere)
IV	intravensko (intra-venous)

JAA	Združeni letalski organi (Joint Aviation Authorities)
JAR	Skupni letalski predpisi (Joint Aviation Requirements)
JET 1 / A / A1	kerozin
JET B	gorivo široke frakcije
JIP	skupni izvedbeni postopek (Joint Implementing Procedure)
JP-4	gorivo široke frakcije
km	kilometri
kN	kilonjuton
KSS	formula Ktitorov, Simin, Sindalovskii
kt	vozel
LAT/LONG	zemljepisna širina/dolžina (latitude/longitude)
LED	svetlobna dioda (light-emitting diode)
LIFUS	linijsko letenje pod nadzorom (line flying under supervision)
LNAV	bočna navigacija (lateral navigation)
LoA	sporazum o sodelovanju (letter of agreement)
LOC	lokalizator (localiser)
LOE	linijsko usmerjeno ocenjevanje (line oriented evaluation)
LOFT	linijsko usmerjeno usposabljanje za letenje (line oriented flight training)
LOS	področja omejena zaradi ovir (limited obstacle surface)
LOUT	najmanjša operativna temperatura med delovanjem (lowest operational use temperature)
LP	zmogljivost lokalizatorja (localiser performance)
LPV	lateralna natančnost s priletom z vertikalnim vodenjem (lateral precision with vertical guidance approach)
LRNS	navigacijski sistem velikega dosega (long range navigation system)
LVO	operacije pri zmanjšani vidljivosti (low visibility operations)
LVP	postopki pri zmanjšani vidljivosti (low visibility procedures)
LVTO	vzlet pri zmanjšani vidljivosti (low visibility take-off)
m	metri
MALS	sistem osvetlitve za prilet srednje svetilnosti (medium intensity approach lighting system)
MALSF	sistem osvetlitve za prilet srednje svetilnosti z zaporedno utripajočimi lučmi (medium intensity approach lighting system with sequenced flashing lights)
MALSR	sistem osvetlitve za prilet srednje svetilnosti s signalnimi lučmi za poravnavo s pristajalno stezo (medium intensity approach lighting system with runway alignment indicator lights)
MAPt	točka začetka neuspelega prileta (missed approach point)

MCTOM	največja certificirana vzletna masa (maximum certificated take-off mass)
MDA	najmanjša spustna nadmorska višina (minimum descent altitude)
MDA/H	najmanjša spustna nadmorska/relativna višina (minimum descent altitude/height)
MDH	najmanjša spustna relativna višina (minimum descent height)
MEA	najmanjša varna višina na poti (minimum safe en-route altitude)
MEL	seznam minimalne opreme (minimum equipment list)
METAR	meteorološko poročilo za letališče (meteorological aerodrome report)
MGA	najmanjša varna nadmorska višina mreže (minimum safe grid altitude)
MHz	megaherc
MID	sredina vzletno-pristajalne steze (midpoint)
ml	mililitri
MLS	mikrovalovni pristajalni sistem (microwave landing system)
MMEL	glavni seznam minimalne opreme (master minimum equipment list)
MNPS	specifikacija minimalne navigacijske zmogljivosti (minimum navigation performance specifications)
MOC	najmanjša višina nad ovirami (minimum obstacle clearance)
MOCA	najmanjša nadmorska višina nad ovirami (minimum obstacle clearance altitude)
MOPS	minimalni standard operativne zmogljivosti (minimum operational performance standard)
MORA	najmanjša nadmorska višina zunaj zračne poti (minimum off-route altitude)
MPSC	največje število potniških sedežev (maximum passenger seating configuration)
mSv	milisievert
NADP	postopek za zmanjšanje hrupa pri odletu (noise abatement departure procedure)
NALS	brez sistema osvetlitve za prilet (no approach lighting system)
NAV	navigacija
NDB	neusmerjeni radijski svetilnik (non-directional beacon)
N <sub>F</sub>	hitrost turbine, ki ne poganja kompresorja (free power turbine speed)
NM	navtične milje
NOTAM	obvestilo pilotom (Notice to Airmen)
NPA	nenatančni prilet (non-precision approach)
NVG	očala za nočno gledanje (night vision goggles)



OAT	temperatura zunanjega zraka (outside air temperature)
OCH	relativna višina nad ovirami (obstacle clearance height)
OCL	dovoljenje za vstop v zračni prostor nad oceanom (oceanic clearance)
ODALS	sistem vsesmerne osvetlitve za prilet (omnidirectional approach lighting system)
OEI	z enim nedelujočim motorjem (one-engine-inoperative)
OFS	površina brez ovir (obstacle-free surface)
OGE	brez talnega učinka (out of ground effect)
OIP	nadomestna začetna točka (offset initiation point)
OM	operativni priročnik (operations manual)
ONC	operativna navigacijska karta (operational navigation chart)
OSD	podatki o operativni ustreznosti (operational suitability data)
otCMPA	zrakoplov, ki ni kompleksni zrakoplov na motorni pogon (other-than-complex motor-powered aircraft)
PAPI	kazalnik natančne priletne poti (precision path approach indicator)
PAR	radar za natančno približevanje (precision approach radar)
PBE	oprema za zaščito dihal (protective breathing equipment)
PBN	navigacija na podlagi zmogljivosti (performance-based navigation)
PCDS	sistem naprav, ki jih ima na sebi osebje (personnel carrying device system)
PDP	vnaprej določena točka (predetermined point)
PNR	točka brez povratka (point of no return)
POH	pilotov priročnik za uporabo (pilot's operating handbook)
PRM	oseba z omejeno mobilnostjo (person with reduced mobility)
QFE	barometriški tlak na letališču (ali na pragu vzletno-pristajalne steze) – (atmospheric pressure at aerodrome elevation (or at runway threshold))
QNH	barometriški tlak na morski gladini (question nil height, atmospheric pressure at nautical height)
R/T	radiotelefonija (radio/telephony)
RA	navodilo za izogib (resolution advisory)
RAT	turbina na zrak, zajet iz kompresorja (ram air turbine)
RCC	center za usklajevanje reševanja (rescue coordination centre)
RCF	zmanjšano gorivo za izredne razmere (reduced contingency fuel)
RCLL	luči srednje črte vzletno-pristajalne steze (runway centreline lights)
RFC	karta naprav in storitev za zračno pot (route facility chart)
RNAV	območna navigacija (area navigation)
RNAV 5	B-RNAV, osnovna območna navigacija (B-RNAV, basic area

	navigation)
RNP	zahtevana navigacijska zmogljivost (required navigation performance)
RNPX	zahtevana navigacijska zmogljivost X (required navigation performance X)
ROD	hitrost spuščanja (rate of descent)
RTCA	Radiotehnična komisija za aeronavtiko (Radio Technical Commission for Aeronautics)
RTZL	luči cone dotika s tlemi na vzletno-pristajalni stezi (runway touchdown zone lights)
RVR	vidljivost vzdolž vzletno-pristajalne steze (runway visual range)
RVSM	zmanjšana minimalna navpična razdvajanja (reduced vertical separation minima)
SACA	presoja varnosti zrakoplovov skupnosti (safety assessment of community aircraft)
SAFA	presoja varnosti tujih zrakoplovov (safety assessment of foreign aircraft)
SAE ARP	priporočena letalska praksa Združenja avtomobilskih inženirjev (Society of Automotive Engineers Aerospace Recommended Practice)
SALS	sistem osvetlitve za enostavni prilet (simple approach lighting system)
SALSF	sistem osvetlitve za kratek prilet z zaporedno utripajočimi lučmi (short approach lighting system with sequenced flashing lights)
SAP	stabilizirani prilet (stabilised approach)
SAP	sistemski parametri za dostop (system access parameters)
SAR	iskanje in reševanje (search and rescue)
SBAS	satelitski razširitveni sistem (satellite-based augmentation system)
SCP	posebne kategorije potnikov (special categories of passenger)
SID	standardni instrumentni odlet (standard instrument departure)
SMS	sistem upravljanja varnosti (safety management system)
SPECI	posebno poročilo za letalce (aviation selected SPECIal aviation report)
SRA	nadzorni priletni radar (surveillance radar approach)
SRE	element nadzornega radarja (surveillance radar element)
SSALF	poenostavljen sistem osvetlitve za kratek prilet z zaporedno utripajočimi lučmi (simplified short approach lighting system with sequenced flashing lights)
SSALR	poenostavljen sistem osvetlitve za kratek prilet s signalnimi lučmi za poravnavo s pristajalno stezo (simplified short approach lighting system with runway alignment indicator lights)
SSALS	poenostavljen sistem osvetlitve za kratek prilet (simplified short approach lighting system)

SSP	državni varnostni program (State Safety Programme)
SSR	sekundarni nadzorni radar (sporočanje tlaka in položaja) – (secondary surveillance radar (pressure-altitude-reporting))
STC	dodatni certifikat tipa (supplemental type certificate)
SVS	sistem za umetni vid (synthetic vision system)
TA	prometno navodilo (traffic advisory)
TAC	priletna karta terminala (terminal approach chart)
TAFS	vremenske napovedi za letališča (aerodrome forecasts)
TAS	dejanska hitrost (true airspeed)
TAWS	sistem opozarjanja na teren (terrain awareness warning system)
TCAS	sistem za opozarjanje na promet in preprečevanje trčenj v zraku (traffic alert and collision avoidance system)
TCCA	Transport Canada Civil Aviation
TDP	točka odločitve za vzlet (take-off decision point)
TDZ	cona dotika s tlemi (touchdown zone)
THR	prag (threshold)
TODA	razpoložljiva vzletna razdalja (take-off distance available)
TORA	razpoložljiva razdalja vzletnega zaleta (take-off run available)
TRI	inštruktor za rating za tip (type rating instructor)
TSE	skupna napaka sistema (total system error)
TVE	skupna navpična napaka (total vertical error)
TWIP	letališke vremenske informacije za pilote (terminal weather information for pilots)
UMS	sistem spremljanja uporabe (usage monitoring system)
UTC	univerzalni koordinirani čas (coordinated universal time)
UTR	zadrževalni sistem za zgornji del trupa (upper torso restraint)
V <sub>AT</sub>	indicirana hitrost nad pragom
VDF	VHF naprava za iskanje smeri (VHF direction finder)
VFR	pravila vizualnega letenja (visual flight rules)
VHF	zelo visoka frekvenca (very high frequency)
VIS	vidljivost (visibility)
VMC	vizualne meteorološke razmere (visual meteorological conditions)
V <sub>MO</sub>	največja operativna hitrost (maximum operating speed)
VNAV	vertikalna navigacija (vertical navigation)
VOR	VHF vsesmerno radijsko območje (VHF omnidirectional radio range)
V <sub>S1G</sub>	1 g stall speed (minimalna hitrost ena-g)
V <sub>SO</sub>	minimalna hitrost

V <sub>γ</sub>	najboljša hitrost vzpenjanja (best rate of climb speed)
WAC	letalska navigacijska karta sveta (world aeronautical chart)
WXR	vremenski radar (weather radar)
ZFT	brez opravljenih ur letenja (zero flight time)
ZFTT	usposabljanje brez opravljenih ur letenja (zero flight time training)

Köln, 1. februarja 2012

P. GOUDOU  
Izvršni direktor